

# Os Açores nas vésperas dos serviços aéreos regulares (1919-1937). A cobertura noticiosa e propagandística de José Bruno Tavares Carreiro

A cobertura noticiosa e propagandística de José Bruno Tavares Carreiro

Dissertação de Mestrado

José Adriano Pires Ávila

Mestrado em

**Relações Internacionais**





# Os Açores nas vésperas dos serviços aéreos regulares (1919-1937). A cobertura noticiosa e propagandística de José Bruno Tavares Carreiro

Dissertação de Mestrado

José Adriano Pires Ávila

## Orientador

Professor Doutor Carlos Guilherme Riley

Dissertação de Mestrado submetida como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Relações Internacionais



À Ana, à Marta, à Luísa, ao João Pedro e ao Tomás,  
a minha rede familiar essencial, cúmplices desta e de outras aventuras.

## **Agradecimentos**

---

O presente trabalho não teria sido possível sem o inestimável apoio dos meus professores, tanto na componente letiva, como na pesquisa e na organização da presente dissertação, para cujo resultado foi preciosa a disponibilidade, o conhecimento e a atenção do Professor Doutor Carlos Guilherme Riley, a quem fico para sempre profundamente reconhecido, tanto pela qualidade e exigência que imprimiu como pelos desafios que me colocou na concretização e apresentação do trabalho.

Uma especial gratidão para com a companheira da minha vida, Ana Azevedo, pela partilha de conhecimento e sobretudo pelo apoio na prossecução do trabalho.

## **Abreviaturas**

---

AT&T – American Telephone and Telegraph Company

BPARPD – Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada

CPA – Companhia Portuguesa de Aviação

CETA – Compañia Española de Tráfego Aéreo

DCA – Department for Civil Aviation

FAA – Federal Aviation Authority

IATA – International Air Transport Association

ICAN – International Comission for Air Navigation

LARA – Ligne Aérienne du Roi Albert

OGMA – Oficinas Gerais de Material Aeronáutico

PAA – Pan American Airways

RAF/RFC – Royal Air Force/Royal Flying Corps

SAP – Serviços Aéreos Portugueses

SPELA – Sociedade Portuguesa de Estudos e Linhas Aéreas

TSF – Telegrafia Sem Fios

UAE – Unión Aérea Española

UP – United Press Associations of America

USMC – United States Marine Corps

## Resumo

---

As primeiras aeronaves nos céus dos Açores foram, em 1918, os hidroaviões da base naval da *US-Navy* instalada em Ponta Delgada no fim da Grande Guerra. O primeiro aeroporto dos Açores foi, em 1930, o Campo de Aviação da Achada, na Terceira. No jornal *Correio dos Açores*, dirigido por José Bruno Tavares Carreiro, a aviação sempre mereceu especial destaque. A sua rede de contactos contribuiu para reforçar o sentido de identidade e de autonomia açoriana. Tendo estas Ilhas enorme importância estratégica internacional, entenderam-se os ingleses e os americanos para beneficiarem da concessão de *facilidades* e para que fosse a Pan American Airways, a efetuar as ligações aéreas regulares entre a Europa e a América no período que antecedeu o segundo conflito mundial.

**Palavras-chave:** Açores, aviação, *Correio dos Açores*; *facilidades*; ligações transatlânticas.

## Abstract

---

The first airplanes in the Azorean skies were, in 1918, hydroplanes of the naval base of the *US Navy*, settled in Ponta Delgada at the end of the Great World War. The first airport in the Azores was, in 1930, the Achada Airfield in Terceira. The newspaper *Correio dos Açores*, directed by José Bruno Tavares Carreiro, always gave special evidence to the aviation related subjects. His social network did enhance the Azorean sense of common identity and political autonomy. Given the international strategic importance of these islands, the English and the Americans had reached an agreement in order to have granted the concession of *facilities* but also for it to be *Pan American Airways* to operate the regular air services between Europe and America in the period before the second world conflict.

**Keywords:** Aviation, Azores, *Correio dos Açores*, *facilities*, transatlantic connections.

# Índice

---

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO I</b> .....	<b>5</b>
<b>1. Uma década de viragem nos Açores (1910-1920)</b> .....	<b>5</b>
1.1. A implantação da República.....	5
1.2. A Grande Guerra .....	9
1.3. As <i>facilidades</i> nos Açores e a Base aero-naval norte-americana .....	14
1.4. A primeira travessia aérea do Atlântico .....	20
1.4.1 <i>O NC-4 “Liberty”</i> .....	20
1.4.2 <i>O Vickers “Vimy” de John Alckott e Arthur Brown</i> .....	27
1.4.3 <i>As primeiras travessias aéreas do “canal” atlântico Continente-Madeira</i> .....	28
<b>CAPÍTULO II</b> .....	<b>31</b>
<b>2. José Bruno Tavares Carreiro e o <i>Correio dos Açores</i> (1920-1937)</b> .....	<b>31</b>
2.1. José Bruno e a segunda geração Autonomista.....	31
2.1.1 <i>José Bruno Carreiro e a sua correspondência sobre a aviação</i> .....	42
a) Os primeiros passos da aviação civil em Portugal .....	42
b) Correspondência dos SAP com José Bruno .....	45
c) José Bruno responde às cartas dos SAP .....	52
d) Correspondência do Secretário da Comissão da Aviação Civil .....	57
2.1.2 <i>As primeiras ligações aéreas no Continente e o desafio do Atlântico</i> .....	60
2.1.3 <i>Sobre os lobbies dos SAP e da AÉROPOSTALE/SPELA</i> .....	61
2.1.4 <i>A rescisão do contrato de concessão com a SPELA/CPA</i> .....	65
2.1.5 <i>Sobre o incumprimento por parte da concessionária das linhas aéreas</i> .....	68
2.1.6 <i>Sobre o empenho de José Bruno Carreiro no desenvolvimento da aviação</i> .....	71
2.2. A imprensa como tribuna da propaganda regional.....	75
2.2.1 <i>Aviadores e aviação na imprensa da época, particularmente no Correio dos Açores</i> ....	83
2.2.2 <i>A primeira travessia do Atlântico Sul</i> .....	85
2.2.3 <i>Travessias aéreas pioneiras no Atlântico Norte</i> .....	87
2.2.4 <i>Ecos da passagem do Zeppelin</i> .....	88
2.2.5 <i>O primeiro voo Lisboa-Madeira-S. Miguel</i> .....	89
2.2.6 <i>Outras análises do tema aviação na imprensa</i> .....	95
2.2.7 <i>A Revolta de 1931</i> .....	101
2.3. Os Açores: escala atlântica da navegação marítima e aérea .....	104

2.3.1	<i>A visibilidade social e política do marquês De Pinedo</i> .....	106
2.3.2	<i>A passagem do Do-X pelos Açores</i> .....	108
2.4.	A evolução aeronáutica e as expectativas açorianas.....	110
2.4.1	<i>O primeiro departamento governamental de transportes aéreos</i> .....	115
<b>CAPÍTULO III</b> .....		<b>123</b>
<b>3. Os Açores e a Aviação transatlântica (1929-1939)</b> .....		<b>123</b>
3.1.	O desastre aéreo na ilha Graciosa .....	123
3.2.	O campo de aviação da Achada.....	127
3.2.1	<i>Açores: “cemitério de aviadores”</i> .....	127
3.2.2	<i>A ação determinada da Junta Geral de Angra do Heroísmo</i> .....	131
3.2.3	<i>Sobre as (des)vantagens na Horta, em Ponta Delgada ou na Terceira</i> .....	137
3.3.	A Aviação Naval e as tensões entre os Distritos Açorianos.....	144
3.3.1.	<i>A esquadilha italiana do Marechal Balbo</i> .....	152
O espetáculo da Crociera aerea Decennale.....	152	
3.3.2.	<i>As missões aeronáuticas francesas</i> .....	155
Voos de ensaio da Marinha nos Açores com hidros Junkers.....	155	
A missão francesa de 1935 nos Açores .....	156	
A missão francesa de 1936 .....	160	
3.3.3.	<i>Os voos catapultados alemães</i> .....	161
A aviação a crescer na Europa e a ligar a Europa à América .....	161	
Uma missão alemã nos Açores e os voos catapultados da Lufthansa.....	162	
3.3.4.	<i>O (des)entendimento anglo-americano</i> .....	164
3.4.	A <i>Pan American</i> e o aeroporto internacional da Horta .....	169
<b>CONCLUSÃO</b> .....		<b>173</b>
<b>FONTES E BIBLIOGRAFIA</b> .....		<b>177</b>

## Índice de Imagens

---

Imagem 1 - Artigo de Seward Livermore em <i>The Journal of Modern History</i> , setembro de 1948 .....	17
Imagem 2 - Carta de 20 de setembro de 1921, de Simas Machado a José Bruno (B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 575) .....	33
Imagem 3 - Foto de José Bruno com Luís Silva Ribeiro e Fernando Borges, sentados, os três, na 1.ª fila (BPARPD, Fundo Tavares Carreiro, n.º 10709).....	36
Imagem 4 – Carta de 12 de junho de 1930 de José Bruno a Luís Ribeiro (B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 1201) .....	37
Imagem 5 – Carta de 2 de março de 1928, de Luís Ribeiro a José Bruno (B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 1857) .....	41
Imagem 6 – Carta de 3 de setembro de 1927, de José Bruno à Direcção dos SAP- Serviços Aéreos Portugueses (B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 7768)..	54
Imagem 7 - José Bruno com o grupo fundador do Grémio Açoriano (atual Casa dos Açores) em Lisboa (BPARPD, Fundo Tavares Carreiro, n.º 10975).....	73
Imagem 8 - José Bruno Carreiro com Fernando Borges em Ponta Delgada, 1931 (B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 2412.2) .....	102
Imagem 9 - O Do-X na Horta em maio de 1932 (col. João Garcia, Jr., Horta).....	109
Imagem 10 - Foto-postal do Junkers F.13 C-PAAC dos SAP (B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 7776) .....	111
Imagem 11 - Carta de 11 de agosto de 1929, de Fernando Borges a José Bruno (B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 5369) .....	136
Imagem 12 - Carta de 17 de fevereiro de 1936 de José Agostinho a José Bruno (B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, carta n.º 5542).....	146



## INTRODUÇÃO

---

Entendido o método como o processo adotado para recolher os conhecimentos adiante expostos, e pretendendo conjugar uma exposição cronológica com a interligação dos factos, pareceu adequado procurar compatibilizar a consulta da bibliografia com a leitura da imprensa, nomeadamente a do *Correio dos Açores*, da época. Entre as diversas obras consultadas, afigura-se justo realçar as dos seguintes autores, quer por conterem informação genérica sistematizada sobre a atividade aeronáutica de há um século, designadamente as de Henriques-Mateus, Manuel S. Pinto, Mário Correia e Viriato Tadeu, ou sobre a aviação nos céus dos Açores, caso dos escritos de Carlos G. Riley, Carlos R. Silveira, José Agostinho e Ricardo M. Madruga da Costa, quer por analisarem a importância estratégica dos Açores no contexto internacional, nomeadamente António J. Telo, Luís Andrade e Medeiros Ferreira, quer ainda por refletirem sobre a personalidade de José Bruno Carreiro, enquanto jornalista e animador do segundo movimento autonomista, destacando-se em tal reflexão os textos de Carlos Cordeiro e Carlos Enes. A leitura revisitada do diário *Correio dos Açores* permitiu complementar a investigação e a reflexão constantes nas obras elencadas como referências bibliográficas com as notícias, os editoriais, as colunas e textos de opinião acolhidos no jornal de José Bruno Carreiro. Por fim, a consulta do espólio da correspondência deste com figuras marcantes como Fernando Borges, Francisco Aragão, José Agostinho, Luís Ribeiro e Simas Machado, bem como com organizações como os *SAP-Serviços Aéreos Portugueses* ou a *UP-United Press*, permite compreender melhor a impressionante rede de contactos de José Bruno Carreiro e a influência que ela potenciava para contribuir, nas décadas em análise, para o desenvolvimento dos Açores.

Portugal levou muito tempo a reconhecer-se, no conjunto do Continente com os arquipélagos dos Açores e Madeira, como um triângulo, com assimetrias em qualquer dos vértices, em vez de uma metrópole com ilhas adjacentes<sup>1</sup>.

A motivação da proteção dos cabos submarinos transatlânticos, que então amarravam na Horta; a segurança dos comboios marítimos que ligavam a América à Europa; e a cobertura aérea das rotas atlânticas que então se desenvolviam são, segundo Medeiros

---

<sup>1</sup> “Ilhas Adjacentes”, diz eufemisticamente o Código Administrativo e vem nas Constituições, enquanto Portugal se apelida (oh, mania das grandezas!)... “Continente”. – in Pedro da Silveira, *Antologia de Poesia Açoriana* (p. 3), 1977, Sá da Costa Editora, Lisboa.

Ferreira, eloquentes mostras de “*A emergência da importância internacional dos Açores e a perspectiva do seu uso estratégico pelas grandes potências*” (Ferreira, 2006).

Em ligação com as comunicações internacionais proporcionadas pelos cabos submarinos, a emergência da aviação foi fator decisivo para acentuar a importância dos Açores, para além daquela que os próprios cabos submarinos, as estações de comunicação por rádio e os depósitos de carvão já lhe atribuíam (Andrade L. , 2002) (Telo, 1993).

Neste contexto afigura-se oportuno salientar a relevância crescente do Serviço Meteorológico dos Açores, fundado em 1901, cuja *continuidade regular das observações meteorológicas e prestação diária de serviços à Europa e à América* (Tavares, 2007) sempre foi essencial para apoiar o planeamento da navegação, ainda predominantemente marítima, mas logo para a emergência dos voos transatlânticos.

Enquanto para os ingleses, a importância dos Açores se devia principalmente às condições da baía da Horta como ponto de escala para a navegação e estação de cabos submarinos, para os Estados Unidos tratava-se de estabelecer um posto avançado para defesa da América e não ainda para projetar poder na Europa, pelo que a base naval instalada em Ponta Delgada “*foi essencialmente um ponto avançado de defesa da costa americana*” (Telo, 2010, p. 51).

Repare-se nas motivações que levavam José Bruno Carreiro a interessar-se pelo desenvolvimento da aviação com uma ação tão persistente, designadamente no *Correio dos Açores*, que o tornou credível como interlocutor dos atores intervenientes nos primeiros passos da aviação civil em Portugal: afigura-se evidente que não foi pela aviação em si, mas pelo desenvolvimento dos Açores que ela potenciava. Esse desenvolvimento seria baseado, não tanto no êxito das ligações que se conseguissem estabelecer desde as duas margens do Atlântico Norte, mas obviamente no movimento turístico, que, na altura, tal como a própria aviação, era ainda incipiente.

“*Qual foi, ao longo da nossa história e ainda na atualidade, efetivamente, a influência das correntes de opinião impulsionadas pela imprensa sobre a natureza do poder político?*” (Tengarrinha, 2009, p. 35).

Procurando ter sempre presente os motivos da presente dissertação - os Açores nas vésperas dos serviços aéreos regulares e a cobertura noticiosa e propagandística de José Bruno Carreiro – procurou-se seguir uma ordem cronológica no respetivo enquadramento histórico e social. Contudo, nem sempre os acontecimentos se atêm ao calendário convencional, até por não ser possível – nem desejável – isolar o desenvolvimento dos Açores da evolução do Mundo. Por outro lado, porém, sendo o nosso foco a antecâmara da aviação civil nos Açores, o elenco dos acontecimentos teve de obedecer a um critério de relevância naturalmente divergente da hierarquização da história mundial. A travessia aérea do Atlântico Norte, realizada por John Alcock e Arthur Brown um mês depois da de Albert Read, veio ofuscar esta, exceto na perspectiva dos Açores que serviram de escala à 1.ª tentativa; a ligação esforçada do *Fokker T.III “Infante de Sagres”* entre Lisboa, a Madeira e S. Miguel em 1926 terá sido modesta realização, se comparada com a do *Dornier-Wal Plus Ultra* no mesmo ano, mas, para os Açores, aquele é que foi um marco histórico; o feito solitário de Charles Lindbergh em 1927 foi mais decisivo para a aviação transatlântica que o do Coronel De Pinedo, quase simultâneo, exceto para os Açores, que protagonizaram diretamente a aventura deste; a tragédia do *Amiot 123* polaco na Graciosa em 1929 teve certamente mais projeção nas notícias do Mundo do que o início da construção do primeiro aeroporto terrestre dos Açores, o da Achada, na Terceira. Contudo, para nós, açorianos e portugueses, a inauguração da pista da Achada terá sido, a par do voo do *“Infante de Sagres”* de 1926, o acontecimento mais decisivo para o desenvolvimento das ligações aéreas no arquipélago e entre as ilhas e o Continente.

Por razões desta natureza, nem sempre foi fácil, ou mesmo possível, seguir uma linha de exposição linear, suscetível de ser refletida num índice esquemático.

Por outro lado, procurou-se seguir, em relação a cada tema, uma linha de acompanhamento que, a par das fontes bibliográficas, tivesse algum reflexo no trabalho noticioso do jornal *Correio dos Açores*, fundado em 1920 por José Bruno Carreiro, que o dirigiu até 1937. Nesse *“fórum privilegiado de debate sobre a identidade açoriana nas suas diversas vertentes”* (Cordeiro, 1995, p. 8), constam, nos anos 20 e 30, notícias, comentários e reflexões sobre o progresso da aviação, designadamente algumas de intelectuais açorianos com o prestígio de Luís Ribeiro e José Agostinho. Da *“invejável rede de contactos de José Bruno Carreiro”* (Cordeiro, 1995, p. 9), procurámos identificar no seu espólio epistolar a correspondência mais significativa, para ilustrar a influência que

exercia no meio em que despontava a aviação comercial em Portugal, particularmente no âmbito que, de algum modo, dissesse respeito aos Açores.

## CAPÍTULO I

---

### 1. Uma década de viragem nos Açores (1910-1920)

#### 1.1. A implantação da República

Proclamada a República em Portugal em 1910, seguiram-se governos provisórios e, em 1911, foi aprovada a 1.<sup>a</sup> Constituição republicana. Verificaram-se várias tentativas para formar governos estáveis, o que só era possível em coligações, atenta a dispersão partidária. Entre as primeiras reformas republicanas, destacam-se a introdução das leis da família, do divórcio, da separação da Igreja e do Estado, a criação das universidades de Lisboa e do Porto, e a publicação da Lei de Imprensa de 28 de outubro de 1910, que seria caucionada pelo texto da Constituição de 1911.

O esforço para haver entendimento entre as diversas forças republicanas conduziu a “*um período de elevada instabilidade política. (...) Em 1913 a situação tornou-se mais estável até ao começo da Primeira Guerra Mundial*” (Mata, 2003, p. 176).

À Grande Guerra corresponde uma segunda fase da República. Em 24 de fevereiro de 1916 “*o Governo Português deliberou a requisição imediata dos navios alemães surtos nos portos nacionais a pedido de Londres, que invocou a Aliança Luso-Britânica para o efeito*” (Ferreira, 1992, pp. 81-82), o que provocou a declaração de guerra a Portugal por parte da Alemanha a 9 de março de 1916. A requisição da frota alemã, além de municiar a Grã-Bretanha, permite assegurar o nosso reabastecimento “*e cria os Transportes Marítimos do Estado*” (ibidem).

É curioso citar aqui uma visão exterior, americana no caso, (Livermore, 1948), desta cadeia de acontecimentos que levaram Portugal a entrar na Grande Guerra:

*Portugal had entered the war against the Central Powers about thirteen months before the United States became involved in the conflict. Relations with Germany had been severed on March 9, 1916 in consequence of Portuguese compliance with a request from Great Britain for the sixty or seventy German merchant ships interned in Portuguese ports. The British wanted these vessels to relieve the serious shipping shortage and invoked their ancient alliance with Portugal to get them.*

A entrada de Portugal na guerra ao lado dos aliados concretizou-se em 9 de março de 2016. Além do objetivo de proteger o seu império colonial, o país pretendia consolidar, no

plano internacional, o regime republicano, defendendo-se particularmente da circunstância de fazer fronteira com uma monarquia vizinha.

*Em suma, Portugal entrou na guerra para conquistar dois objetivos: o primeiro, vago e longínquo, a reconquista do lugar perdido no concerto das nações, ao nível europeu; o segundo, concreto e imediato, afastar o ‘perigo espanhol’, no quadro peninsular* (Teixeira N. S., 1996, p. 375).

Com a implantação da República, “o Estado continuou a ser a principal forma de organizar influência política” (Ramos, 2009, p. 18). Com o fim da guerra a situação financeira tinha-se agravado, a moeda desvalorizou-se, a inflação disparou e a instabilidade política dificultava a eficácia das soluções. A instabilidade governativa caracteriza-se então pela influência das clivagens socioeconómicas. Enquanto aguardava as indemnizações de guerra a que tinha direito por fazer parte dos vencedores, o país teve enormes dificuldades de tesouraria, o que provocou o empobrecimento das remunerações. Conforme diagnosticado por Nuno Madureira: “As primeiras décadas do século XX corresponderam, segundo as estimativas de que dispomos hoje, à maior divergência de rendimentos entre Portugal e os outros países europeus nos últimos 200 anos” (Ramos, 2009, p. 24).

Nos Açores a implantação da República não foi muito diferente.

*Não se conhecem tentativas de vir a incluir na nova Constituição da República, aprovada em 1911, uma visão nova, favorável ou não, às ilhas* (Leite, 2008, p. 167).

Contudo, sobre os Açores e o regime republicano, é de salientar que, “no respeitante ao contexto de implantação da República, foram dois dos seus naturais os primeiros que asseguraram a chefia do Estado entre 1910 e 1915. Teófilo Braga e Manuel de Arriaga” (Ferreira, 2012, p. 27). Este último, como sublinha Medeiros Ferreira, chegou a proclamar na sessão da Assembleia Constituinte de 18 de julho de 1911, que, se quiséssemos, poderíamos deixar de lado as potências hostis da Europa se proporcionássemos um porto carvoeiro aos americanos, que nos defenderiam nos mares dos Açores.

Em Ponta Delgada, Francisco Luís Tavares<sup>2</sup>, Governador Civil do Distrito, comemora, entusiástico, o dia em que a Assembleia Constituinte reúne pela primeira vez, em 19 de

---

<sup>2</sup> Que, depois de ter tido José Bruno Carreiro a colaborar no jornal *A República*, que dirigiu, com ele fundaria o *Correio dos Açores* em 1920. Foi também membro fundador e administrador (segundo Diretor-delegado) da Companhia de Navegação “Carregadores Açoreanos” (Separata da Revista ATLÂNTIDA, Vol. XLIV, 1998-1999, IAC-Instituto Açoriano de Cultura).

junho de 1911: o seu discurso apaixonado é reproduzido no seu jornal, *A República*, na 1.<sup>a</sup> página da edição de dois dias depois, 21 de junho, com o título “A cidade de Ponta Delgada comemora brilhantemente a abertura da Assembleia Constituinte”. Com a aprovação da Constituição da República em 20 de agosto desse ano, o jornal de Francisco Luís Tavares volta a regozijar-se, salientando a importância do acontecimento em título de 1.<sup>a</sup> página na edição do dia 24 seguinte: “Está proclamada a Constituição” (Araújo, 2016, p. 27).

Apesar de a queda da monarquia ter provocado algum isolamento internacional, perante a lentidão do reconhecimento do novo regime pelas grandes monarquias europeias, desde logo a britânica e a da vizinha Espanha, o país manteve a orientação diplomática com as opções pela aliança inglesa e prossecução do projeto colonial. O reconhecimento da República Portuguesa pelos Estados Unidos ocorreu antes de igual gesto pela Grã-Bretanha. Quando a nossa Assembleia Constituinte, reunindo pela primeira vez em 19 de Junho de 1911, aboliu formalmente a monarquia, declarando a República como a forma de Governo em Portugal,

*nesse mesmo dia, o encarregado de negócios americano, George J. Lorillard, visitou o ministro dos Negócios Estrangeiros, Bernardino Machado, entregando-lhe uma Nota pela qual o Governo americano reconhecia formalmente o Governo da República Portuguesa* (Magalhães, 1991, p. 327).

A França só adotaria idêntica postura em agosto e a Alemanha, a Espanha e a Grã-Bretanha, em setembro desse ano.

Tal gesto por parte dos Estados Unidos é muito significativo, até por se traduzir num desvio à prática habitual baseada na doutrina Monroe, e traduz-se numa aproximação bilateral que

*terá continuidade durante a I Guerra Mundial, nomeadamente com o estabelecimento de uma Base Naval em Ponta Delgada* (Ferreira, 2012, p. 33).

Contudo, embora seja significativa essa antecipação, sobre o regime republicano em Portugal, da diplomacia americana relativamente à inglesa e à francesa, é de salientar uma das fragilidades da política externa da República que não teve uma verdadeira estratégia para construir uma relação especial com os Estados Unidos, mesmo nas oportunidades

proporcionadas por esse processo de reconhecimento do nosso novo regime em 1911 e pelo acesso dado à armada americana para se instalar em Ponta Delgada como uma base naval (Ferreira, 2012).

Os Açores continuaram a ser alvo do interesse de Londres que renovou “*o pedido de garantias sobre a exclusividade das facilidades*” (Pinto A. C., 2004, pp. 96-97). Este interesse pelas Ilhas dos Açores é especialmente evidenciado com o conflito da Grande Guerra, durante a qual se constrói o entendimento dos ingleses com os americanos para que Lisboa aceitasse a instalação de uma base naval em Ponta Delgada. A concretização dessa passagem de testemunho de Londres para Washington dá-se com a chegada aos Açores dos *destroyers* americanos, na sequência do ataque de um submarino alemão ao porto de Ponta Delgada em julho de 1917, evidenciando que a armada americana passaria a patrulhar o Atlântico Norte e que o conceito de relações diplomáticas entre a Inglaterra e os EUA em tempo de guerra se tinha alterado profundamente (Ferreira, 2012).

Explica António J. Telo que, enquanto para os ingleses, a importância dos Açores se devia principalmente às condições da baía da Horta como ponto de escala para a navegação e estação de cabos submarinos, para os Estados Unidos tratava-se de estabelecer um posto avançado para defesa da América e não ainda para projetar poder na Europa. Contudo, no mesmo texto, é salientado que “*o problema era então o de colocar na Europa um exército de cerca de dois milhões de homens em poucos meses, o que obrigava a enfrentar a campanha submarina sem restrições decretada pela Alemanha. É neste contexto que Washington cria uma base naval e aérea em Ponta Delgada*” (Telo, 2010), o que fica alinhado com a análise de (Livermore, 1948)<sup>3</sup>:

*Among the steps taken by the United States to facilitate and safeguard the transportation of troops and supplies to Europe during the first world war was the acquisition of a temporary naval base in the Azores.*

---

<sup>3</sup> Seward W. Livermore: além do artigo citado, é autor do livro *Politics is adjourned; Woodrow Wilson and the Congress, 1916-1918* (1966), Middleton, Conn., Wesleyan University Press, e de artigos como *The American Navy as a Factor in World Politics, 1903-1913*, *American Historical Review* 63 (July 1958); *Theodore Roosevelt, The American Navy and the Venezuelan Crisis of 1902-1903*, *American Historical Review* 51 (April 1946) e *American Strategy Diplomacy in the South Pacific, 1890-1914*, *Pacific Historical Review* 12 n. 1 (March 1943).

## 1.2. A Grande Guerra

O nosso mundo ocidental, que era centrado no Mediterrâneo e tinha asseguradas as suas trocas, de bens e de poderes, pelas frotas marítimas, rodou, com a Grande Guerra, da força marítima para o desenvolvimento aéreo. O poder marítimo está ligado aos negócios, os quais seguem os caminhos que lhes proporcionam mais vantagens, “*o poder militar seguiu sempre o comércio para o ajudar a progredir e para o proteger*”, como havia escrito o almirante Mahan em 1890 na sua obra *A influência do poder marítimo na História* (Noushçi, 2003, p. 65). Apesar de a primeira travessia aérea do Canal da Mancha ter ocorrido em 1909, a aviação só veio a afirmar-se com a sua utilização militar em 1914. Em 1910, um representante do estado-maior do exército francês ainda afirmava, perante uma Comissão da Câmara dos Deputados: “*tudo isso é desporto! Para o exército, o avião é zero!*” (Noushçi, 2003, p. 63). O avião só faz sentir a sua importância durante a Grande Guerra: “*os estados-maiores navais, até 1914, pura e simplesmente o ignoram enquanto factor a ter em conta fora dos mares fechados. (...) Também a evolução das comunicações internacionais altera a importância das ilhas portuguesas, nomeadamente no caso dos cabos*” (Telo, 1993, pp. 63-64).

Nos Açores, não havia ainda administração política de carácter regional, o poder central refletia-se nos governadores civis e, em Angra do Heroísmo e Ponta Delgada, nas Juntas Gerais do distrito, para executar as políticas. Por outro lado, a autoridade militar era exercida através de um comando para todo o arquipélago o qual, por duas vezes e transitoriamente, foi incarnado na figura de um Alto Comissário (1918-1919) ou de um Delegado Especial da República para os Açores (1927-1931).

*Portugal era um país de economia dependente e atrasada e a sua participação na guerra, para além de pretender garantir a preservação do império colonial em África e a legitimação do regime republicano, pouco mais teria efetivamente de salvaguardar* (Rocha, 2012, p. 81).

No começo do século, o mundo era eurocêntrico, a Europa era o “*centro inquestionado de poder, riqueza, intelecto da civilização ocidental*” (Hobsbawm, 2002, p. 25). Após a entrada dos EUA no conflito mundial, o centro do mundo mudou para o Atlântico, precisamente para ligar melhor a Europa à América do Norte. Tinha decorrido um século sem que se verificasse um conflito bélico com dimensão de grande guerra, quando o mundo se viu, de certo modo surpreendido, confrontado pela Grande Guerra, que

envolveu “*todas as grandes potências, e na verdade, todos os Estados europeus, com exceção da Espanha, dos Países Baixos, dos três países escandinavos e da Suíça. (...) Os Estados Unidos rejeitaram a advertência de George Washington quanto a complicações europeias e mandaram os seus soldados para lá, determinando assim a forma da história do século XX*” (Hobsbawm, 2002, p. 33).

Na interpretação de António J. Telo, os EUA preferiam dar prioridade à defesa dos mares dos Açores, enquanto a Inglaterra queria puxar as forças americanas para o teatro da guerra na Europa. A contrapartida para os americanos cederem à perspectiva inglesa foi “*a colocação de uma força naval americana nos Açores*” (Telo, 2015, p. 52). O autor refuta a tese de os Açores terem sido uma importante base de atividade anti-submarina, já que os comboios escoltados na travessia do Atlântico, cruzavam o oceano mais a Norte e a Este. Assim, os *destroyers* deslocados para a base naval de Ponta Delgada limitavam-se a patrulhar a zona do arquipélago. O comandante americano da base naval terá defendido a sua transformação numa importante base aero-naval depois da guerra, o que foi contrariado pelos decisores de Washington.

Depois da Grande Guerra, o domínio naval do mundo passou a ser partilhado pela Inglaterra e Estados Unidos:

*a Europa nunca mais recuperou a liderança internacional. Os Estados Unidos surgiram como o grande actor no sistema internacional e Woodrow Wilson depressa esclareceu que o seu país se recusava a jogar segundo as regras europeias* (Andrade L. , 2017, pp. 37-38).

O papel da política externa portuguesa, com atuação predominantemente passiva, passou a ter como palco o Atlântico, e concretamente os Açores. Desde o início da Grande Guerra, o avião, tal como o submarino, passou a ser tido em conta na estratégia militar. Em ligação com as comunicações internacionais proporcionadas pelos cabos submarinos, a emergência da aviação foi fator decisivo para acentuar a importância dos Açores, para além daquela que os próprios cabos submarinos, as estações de comunicação por rádio e os depósitos de carvão já lhe atribuíam (Andrade L. , 2002) (Telo, 1993).

Esta transição do domínio marítimo para a predominância da aviação estava, assim, fortemente condicionada pelas comunicações e, nestas, pelas relacionadas com os serviços meteorológicos, fundamentais para o planeamento da navegação aérea, especialmente perante a emergência dos voos transatlânticos, tal como fora para a navegação marítima.

O Serviço Meteorológico dos Açores, fundado como tal em 1901, vinha já com um historial anterior muito relevante de estudos e prestação de serviços dos postos de observação meteorológica. A articulação do posto de observação de Ponta Delgada, por exemplo, fazia-se, nos finais do século XIX, como vários centros mundiais, como os de Lisboa, Londres, Paris e Washington (Tavares, 2007).

Uma das conclusões, a de natureza económica, e também política, da Grande Guerra foi de não ser possível regressar à ordem vigente anteriormente, no século XIX. O poder hegemónico britânico entrara em declínio, substituído gradualmente pela influência americana, até se chegar à II Guerra Mundial. Só depois desta, se estruturou uma nova ordem internacional. Daí, a teoria de ter havido uma única crise de vinte anos a ligar os dois conflitos globais armados, como se fossem um só (Carr, 2001).

É nesse interlúdio de 1919 a 1939 que a aviação civil se autonomiza, para se afirmar como transporte aéreo comercial. Vínhamos da cabotagem europeia e euro-asiática e fomo-la arriscando até à costas de África, pelo Atlântico e, cruzando todo o oceano, para as Américas. A via das potências marítimas importantes, dos impérios britânico, holandês, francês, castelhano e... português (Pinto M. S., 2010).

O Atlântico, cuja centralidade europeia foi um dado assente durante séculos, enquanto as suas duas margens eram ainda Europa, viveu uma rotura no seu domínio à medida que as colónias americanas se encaminharam para a independência. Na segunda metade do século XIX, “*o mapa político da América ficou definido no essencial, e nenhuma potência europeia voltou a ser uma potência americana. A unidade do Atlântico tinha deixado de existir*” (Gaspar, 2013). As migrações dos século XIX e início do século XX para as Américas, vieram a ocorrer também a partir da Europa. A Grande Guerra abriu uma fase de transição, mas “*o apoio dos Estados Unidos às democracias europeias não inverteu a separação entre as duas margens do Atlântico*”(ibidem).

“*Com o voto, em 1921 e 1924, das leis que restringem de forma drástica a imigração, a América põe termo ao século XIX, fechando as portas aos exércitos de invasão, vindos da Europa*” (Noushci, 2003, p. 110).

Em Portugal prevaleceu durante muito tempo uma ideia de uma metrópole com dois arquipélagos de ilhas adjacentes, em vez de um conjunto triangular composto pelo

continente, pelos Açores e pela Madeira, com problemas próprios e complementares. Como explica Medeiros Ferreira, para além das preocupações em preservar as colónias, a ação da nossa diplomacia teve mais a ver com objetivos de ordem económica e financeira: o papel de Portugal na *Sociedade das Nações*, o acesso a indemnizações de guerra por parte da Alemanha e o perdão da nossa própria dívida de guerra. Entre os objetivos nacionais definidos pelo Presidente da República, relacionados com a reparação dos prejuízos e danos materiais, estava “*a indemnização pelos prejuízos havidos nos bombardeamentos do Funchal e Açores*” (Ferreira, 1992, p. 21).

A exploração do espaço aéreo começou então por ser, nas décadas de 20 e 30 do século XX, a transição das ligações marítimas para as aéreas, pelo que a indústria aeronáutica encontrou na travessia do Atlântico o maior dos seus desafios. As possibilidades militares para o desenvolvimento da aviação foram exploradas na Grande Guerra e a rivalidade nos céus trouxe uma série de progressos técnicos nos aviões de combate. Os trabalhos mais importantes do avião na altura estavam relacionados com o reconhecimento, fotografia aérea e bombardeamento das linhas do inimigo. As linhas aéreas criadas após o conflito refletiam a amplitude geográfica dos impérios, servindo para ligar os seus territórios ultramarinos. “*No início da década de 30, bombardeiros convertidos haviam sido largamente substituídos por aviões concebidos, em primeiro lugar, para transporte de passageiros e carga*” (Cowen, 2004, p. 213).

O intervalo de tempo entre as duas guerras mundiais foi a oportunidade para o *NC-4 Liberty*, o *Vickers Vimy*, o *Lusitânia*, o *Infante de Sagres*, o *Argos*, o *Spirit of St Louis*, o *Santa Maria II*, o *Bremen* e o *Numancia* assinalarem o pioneirismo de, respetivamente, Read, Alcock e Brown, Coutinho e Cabral, Campos e Ferreira, Beires, Lindbergh, De Pinedo, Kohl, van Hunefeld e Fitzmaurice e Ramon Franco, vindo a permitir a relativa banalidade da esquadilha de hidroaviões de Balbo, das travessias do *Do-X* e dos *Clippers* da *Pan Am* e a transição, também com o Atlântico como pano de fundo, da aviação naval para a terrestre, das aventuras da exploração ao transporte aéreo comercial de longo curso. Com efeito, Balbo e a sua esquadilha em 1933 são “*a demonstração de que as travessias do oceano deixam de ser puras temeridades*” (Agostinho, 2014). Às fronteiras clássicas foram sucedendo outras, menos rígidas, embora também com assimetrias, mas com realidades e trocas, de bens e de poderes, materiais e culturais, diferentes. Os Açores proporcionaram o nó da sua posição estratégica, o ponto de referência para serem

dominados os “Adamastores” atmosféricos do Atlântico Norte, a solução para que as ligações aéreas entre os dois continentes se tornassem em rotina quase de cabotagem.

*O oceano Atlântico é um laboratório imenso onde o ar não tem descanso. Na camada de cinco ou seis quilómetros de espessura da atmosfera, dentro da qual se executarão os voos transatlânticos, e até mesmo na que se estende até dez mil metros de altitude, e que será sulcada pelos aviões do futuro, reinam correntes as mais diversas, que mudam de camada para camada, que mudam de hora para hora – de momento para momento, às vezes. Não há nada mais complexo nem mais caprichoso na natureza do que esses deslocamentos colossais das massas de ar por sobre os oceanos e os continentes.*<sup>4</sup>

O então major José Agostinho<sup>5</sup>, Diretor dos Serviços Meteorológicos dos Açores, já tinha abordado este tema no ano anterior: “o malogro de muitas das tentativas de voos transatlânticos teve origem na deficiência de informações meteorológicas (...)”<sup>6</sup>, e a ele voltaria pouco depois.<sup>7</sup>

Na Europa do pós-Grande Guerra, as energias de uma nova ordem mundial canalizavam-se para superar desafios individuais e coletivos e exploravam-se os limites científicos, técnicos e políticos. Em Portugal, o entusiasmo da aviação fazia encorajar proezas aéreas, de que o projeto de Gago Coutinho e Sacadura Cabral foi exemplo destacado, como bem sublinha o profundo conhecedor do tema, Sarmento de Beires, no capítulo *A Vitória de Portugal*, (Taylor, 1981). Para além da proeza quase inexecutável, tinha um potencial de projeção para o futuro, relacionado com o estabelecimento de trocas entre os dois países, ex-colonizador e ex-colónia, com efeitos em todas as áreas económico-sociais, extensíveis ou projetáveis para outras rotas. Ou seja, apesar das aflições de natureza financeira, o potencial de exploração que a aviação estava a trazer, traduzia-se num novo fôlego para a alma nacional (Correia, 2016). É verdade que, entre 1920 e 1924 se mantiveram desequilíbrios que vinham do tempo da Grande Guerra, mas o fim desta fez reduzir os

---

<sup>4</sup> José Agostinho, *Os Açores e a Aviação: O importante papel que a meteorologia tem de representar na solução dos problemas das comunicações aéreas transoceânicas*, in *Correio dos Açores* de 8.3.1928.

<sup>5</sup> Militar, de Artilharia, formou-se em Engenharia Civil. Colocado no Faial na altura da Grande Guerra, aí conheceu Afonso Chaves, de quem se tornou colaborador e a quem sucedeu, em 1926, na Direção do Serviço Meteorológico dos Açores. Representou Portugal, em 1937, na reunião da Organização Meteorológica Internacional, em Salzburgo. Dirigiu o Instituto Histórico da Ilha Terceira, de que tinha sido um dos fundadores, bem como do Instituto Açoriano de Cultura. Durante a maior parte da sua vida, foi uma das grandes referências culturais dos Açores e o mais conhecido açoriano no mundo da ciência internacional. (in Enciclopédia Açoriana); “Também em questões político-administrativas muito devem os Açores a José Agostinho” (...), “na Junta Geral do Distrito Autónomo de Angra, do Heroísmo, de que chegou a ser presidente, e várias vezes procurador” (Leite, 1988).

<sup>6</sup> “OS AÇORES E A AVIAÇÃO – UMA ENTREVISTA COM O MAJOR JOSÉ AGOSTINHO – Para salvaguarda do brio nacional, os serviços meteorológicos e radiotelegráficos terão que ser montados convenientemente”, in *Correio dos Açores* de 25.9.1927.

<sup>7</sup> José Agostinho, *Os AÇORES NA AVIAÇÃO: Serviços meteorológicos*, in *Correio dos Açores* de 30.5.1928, e *O CLIMA DOS AÇORES*, in *Correio dos Açores* de 23 e 24 de outubro de 1930.

gastos militares e verificou-se mesmo uma estabilização da ordem financeira, a partir de 1924; ao contrário da ideia comum, o golpe de Estado de 28 de Maio de 1926 encontrou uma situação financeira equilibrada, sendo certo que o desequilíbrio voltou com o regime então implantado e se começou a reequilibrar dois anos depois com o controlo das Finanças por Salazar (Lopes, 2004). Este, “*no contexto da Ditadura e para os anos de 1928 a 1930 surgia como uma espécie de salvador, um novo D. Sebastião para as finanças, funcionando como um patrono, quer para os militares, quer para os ‘policías’ do futuro ‘Estado Novo’*” (Rocha, 2005, p. 157).

### **1.3. As *facilidades* nos Açores e a Base aero-naval norte-americana**

Na transição do Séc. XIX para o século XX, as relações entre Portugal e a Inglaterra centram-se nos Açores.

*As ilhas do Atlântico passam a ser o factor mais importante nas relações com Portugal, o ponto à volta do qual gira tudo o resto. Isto significa que o centro da política externa portuguesa se desloca para os Açores* (Telo, 1993, p. 39).

Para navegar, por mar ou pelo ar, nestas paragens, no meio do Atlântico Norte, a mil e quinhentos quilómetros da sua margem europeia e a dois mil e quinhentos da americana, era indispensável, na primeira metade do século XX, ter assegurada a concessão, por Portugal, das chamadas *facilidades*: alfandegárias, para abrigo, abastecimento, reparações, informação meteorológica e comunicações. Existente desde o início do século, o conceito de *facilidades*, entre a Inglaterra e Portugal, referia-se a depósitos de carvão e óleos e fornecimento de bens alimentares e outros, designadamente nos Açores. Durante a Grande Guerra, e concretamente com a entrada dos Estados Unidos no conflito e a sua intervenção nos Açores após o ataque de um submarino alemão em Ponta Delgada, as *facilidades* acordadas com os ingleses passaram a estender-se aos americanos.

*Durante a guerra, o Governo de Lisboa autorizaria por Nota de 8 de novembro de 1917 o estabelecimento de uma base naval nos Açores* (Ferreira, 1992, p. 84).

Entre as *facilidades* disponíveis nos Açores durante a Grande Guerra, constava o fornecimento de informações meteorológicas às forças inglesas e americanas; a cedência aos ingleses do controlo dos cabos submarinos alemães; a permissão para o estabelecimento, pela Inglaterra, de uma estação de *TSF* em S. Miguel e, nesta mesma

ilha, a autorização para a Marinha americana (*US Navy*) se estabelecer em Ponta Delgada com uma base naval. (Ferreira, 1988), (Telo, 1993). Em 1917, pela mesma altura em que S. Miguel recebia a estação rádio naval britânica, que ficou, terminadas as hostilidades, para uso nacional, a Junta Geral de Angra dispôs-se a financiar a instalação de uma estação de *TSF* também para a Terceira.

*Os Açores, que constituíam deste modo um ponto de apoio intermédio fundamental nas ligações Europa-América, alimentando também o interesse francês, alemão e americano, conheciam com a TSF, e pela primeira vez, uma saída de progressiva independência tecnológica, passível de satisfazer os interesses da administração local e central* (Queiroz, 2012, p. 136).

As primeiras aeronaves a operar nos céus dos Açores, os hidroaviões<sup>8</sup> do *USMC* (United States Marine Corps), em 1918, bem como a travessia do Atlântico pelos *flying boats*<sup>9</sup> *NC-Navy Curtiss*, em 1919, foram factos pioneiros na atividade aérea. Com efeito, ainda antes do primeiro conflito mundial, em 1914, os americanos dispunham-se a ultrapassar pelo ar a fronteira entre a América e a Europa que era o oceano Atlântico. Para tal, foi construído um hidroavião, o *America*. Quando deflagrou o conflito na Europa, deixou de ser oportuno prosseguir com essa aventura aérea, e, por outro lado, constatou-se que as características da aeronave não garantiam que tivesse sucesso no empreendimento (Silveira C. R., 1986). Não admira, assim, que a estadia em Ponta Delgada, no último ano da Grande Guerra, dos hidros da *US Navy* viesse relembrar esse projeto do *America*, fazendo-o concretizar-se em 1919 com o *NC-4 Liberty*, cinco anos depois de ter sido equacionado.

*A emergência da importância internacional dos Açores e a perspetiva do seu uso estratégico pela grandes potências também se pode verificar pelos pedidos feitos a Portugal no contexto da Primeira Guerra Mundial. Londres endereçou então a Lisboa um pedido para o estabelecimento de aeródromos nos Açores tendo ‘mais em vista os serviços aeronáuticos de natureza experimental do que serviços de carácter militar ou comercial’* (Ferreira, 2006, p. 20).

---

<sup>8</sup> Hidroavião=*seaplane*: An airplane that can operate from water, rather than land. Some seaplanes are landplanes with the wheels removed and floats installed. A flying boat is a type of seaplane whose fuselage is similar to the hull of a boat. Sponsons (a type of stub wing near the water line) or wingtip floats keep the flying boat relatively level while it is in the water. **Landplane**: An Airplane with a wheeled landing gear that enables it to operate from a hard surface, rather than from water or snow. **Landing gear**: (aircraft component) the part of an aircraft structure that supports the aircraft when it is not flying. For operation from runways and dry ground, the landing gear uses wheels. Operation from snow and ice is done with skis, and operation from water is done with a landing gear using floats. Wheeled landing gear is by far the most common (...) (Crane, 2006).

<sup>9</sup> *Flying boat*: An airplane whose fuselage is built in the form of a boat Hull to allow it to land and takeoff from water. Most flying boats have small floats mounted out near the wing tips to support the wing when the aircraft is at rest on the water. In the past, flying boats were a popular form of large airplane for long distance flights, but their inefficiency caused them to become almost extinct after the end of World War II, when were land airports with log runways scattered throughout the world. (Crane, 2006).

Nos dez anos anteriores à Grande Guerra,

*sempre que há uma crise, ou uma alteração significativa da política interna portuguesa, a Inglaterra repete o pedido de renovarem as garantias sobre os Açores e os portos atlânticos* (Telo, 1993, pp. 50-51).

As primeiras aeronaves nos céus dos Açores são, pois, os hidroaviões do *USMC*, a quem são concedidas *facilidades* que abrangem o estabelecimento de uma base naval em Ponta Delgada. Nessa base naval, *1st US Marine Aeronautical Company*, dominada pelos Estados Unidos, a *Royal Navy* britânica instalara uma estação de rádio naval de *TSF*. O empenho, tanto da Inglaterra como dos Estados Unidos, na defesa dos Açores tinha como motivação a proteção dos cabos submarinos transatlânticos, que então amarravam na Horta; a segurança dos comboios marítimos que ligavam a América à Europa; e a cobertura aérea das rotas atlânticas que então se desenvolviam.

Em Janeiro de 1918, em consequência do bombardeamento de 4 de julho do ano anterior na cidade de Ponta Delgada pelo submarino alemão “*Deutschland*” da classe U-115, a *US Navy* fez deslocar cinco navios de guerra *Destroyer*, acompanhados do “*USS-Hancock*”, transportando hidroaviões *NC (Navy Curtiss) R-6 e N-9*, mais tarde reforçados por *Curtiss HS-1-L e HS-2-L*, que aqui passaram a efetuar voos de reconhecimento, bem como operações de salvamento. No fim do conflito, os navios regressaram aos EUA, mas parte dos hidros foi entregue à aviação naval portuguesa. (Telo, 1993), (Coelho & Calixto, 2016).

É pois nesse mesmo ano que é criada pela Armada Portuguesa a base aero-naval – Centro de Aviação Naval, de Ponta Delgada, para acolher os hidros *Navy Curtiss* da *US Navy*, as primeiras aeronaves nos Açores. Uma estação de rádio naval é instalada nessa mesma Base Naval, mas pela *British Royal Navy* (Riley, 2015). A concessão previa que a marinha americana fornecesse os meios para a montagem também de um centro aero-naval na Horta (Telo, 2015).

Para esse centro na Horta, a nossa Marinha chegou a nomear um responsável, primeiro-tenente Adolfo Trindade, coadjuvado por uma pequena guarnição, que, dependente do material e do treino que os americanos deviam fornecer, acabou por ser transferido para o centro de aviação naval de Ponta Delgada, vindo posteriormente também este a ser encerrado em 1921 (Tadeu, 2017).

On June 17, 1918, Admiral Sims informed the Navy department that the Portuguese government desired to establish an aeronautical station at Horta and had requested the United States to sell them flying machines, equipment, etc. (Livermore, 1948).

# THE JOURNAL OF MODERN HISTORY

Volume XX

SEPTEMBER 1948

Number 3

## THE AZORES IN AMERICAN STRATEGY-DIPLOMACY, 1917-1919

SEWARD W. LIVERMORE

AMONG the steps taken by the United States to facilitate and safeguard the transportation of troops and supplies to Europe during the first World War was the acquisition of a temporary naval base in the Azores. Since the consent of Portugal was necessary to this arrangement, the department of state at the behest of the naval authorities entered into rather extensive negotiations at Lisbon. The navy department, however, had made no plans for utilizing the Azores as an intermediate point in transatlantic operations involving either defense against German submarines or the fueling and repair of naval vessels engaged in the protection of convoys. Consequently there was considerable uncertainty, confusion, and delay in reaching important policy decisions with respect to the nature and exact location of the base. The navy department failed to keep the diplomats informed in advance of what was wanted of Portugal, with the result that friction and misunderstanding arose in connection with the American occupation.<sup>1</sup> Suspicion of American motives contributed to the further deterioration of unstable political conditions in Portugal and persisted, in official circles at least,

long after the withdrawal of American naval forces.<sup>2</sup> When the United States again had need of an Azores base in the second World War, the Portuguese proved less accommodating than on the previous occasion, and the war was practically over before an agreement could be reached between the two governments.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> During the postwar senate investigation of the charges of unpreparedness brought by Admiral William S. Sims against the navy department, one of Sims's criticisms concerned the failure of the navy department to have diplomatic arrangements made for the arrival of its forces in the Azores (*Naval investigation: hearings before the subcommittee of the Committee on Naval Affairs, United States senate* [66th cong., 2d sess. (Washington, 1921)], I, 135-36). Josephus Daniels, in his eulogistic defense of his administration of the navy department, *Our Navy at war* (Washington, 1922), pp. 275-79) states that soon after the entry of the United States into the war diplomatic negotiations were begun with Portugal to establish a naval base in the Azores.

<sup>2</sup> After the Navy withdrew from the Azores in 1919, unavailing efforts were made to obtain landing rights and other privileges for commercial aircraft. The department of state at the request of the United States Shipping Board managed to obtain bunkering facilities at Ponta Delgada for American merchant vessels (State Department Archives, National Archives [hereafter cited as "S.D.A."], Robert Lansing, secretary of state, to Thomas H. Birch, U.S. minister to Portugal, tel. 603, Aug. 5, 1919, 195-93 Azores/5a).

<sup>3</sup> Great Britain and Portugal signed an agreement on October 13, 1943 for the cession of a temporary

197

Imagem 1 - Artigo de Seward Livermore em *The Journal of Modern History*, setembro de 1948

Também em 1918, instalara-se uma base aero-naval - o Centro de Aviação Marítima na Doca do Bom Sucesso, junto à Torre de Belém, que, na prática, tinha sido inaugurado no ano anterior, com a chegada ao Tejo de dois hidroaviões, vindos de Vila Nova da Rainha. (Telo, 1993). É do Tejo, que, em 1921 e 1922, sairão Gago Coutinho e Sacadura Cabral,

nos hidroaviões *Felixstowe F.3* e *Fairey III.D*, demandando, no primeiro caso, a Madeira e, no segundo, o Atlântico Sul (Henriques-Mateus L. , 2009). Os dois primeiros pilotos a concluir a formação no Centro do Bom Sucesso, foram Moreira Campos e Neves Ferreira, em junho de 1925. “São estes pilotos da Marinha que, partindo em 16 de maio de 1926, num *Fokker T. III-W*, tentam completar sem sucesso a viagem Lisboa-Madeira-Açores” (Ribeiro, 2016).<sup>10</sup>

*A 14.11.1918 o ministro da Inglaterra em Portugal perguntou ao Governo da República se permitia que o Governo britânico utilizasse a Ilha Terceira como aeródromo para a aviação inglesa e a ilha do Faial para grandes hidroaviões. (...) A 7.1.1919, o Ministério da Marinha informava, a respeito das pretensões do Governo britânico, que estava montando um centro de aviação em Ponta Delgada, que projetava estabelecer na Horta um posto de socorros e abastecimento, na Terceira um campo de aterrizagem (...)* (Ferreira, 2011, pp. 20-21).

Em 3 de dezembro de 1918, o major dos *RFC-Royal Flying Corps* britânicos Maurice Buckland escreveu diretamente ao Governador Civil do distrito de Angra do Heroísmo, solicitando autorização para efetuar um levantamento de uma planta da zona para construir um aeroporto para ser utilizado pelos aviões ingleses na Terceira. Quinze dias depois, reformula o pedido de licença para precisar que pretende realizar uma planta “do local escolhido por mim na Terceira com o fim de construção de um aeródromo” (Rocha, 2012, p. 88). O major Buckland chegou à Terceira “a 4 de novembro de 1918, uma semana antes do armistício” (Agostinho, 2014, p. 243).

Porém, em 1917, o *Foreign Office* de Londres informou Portugal que o Governo de sua Majestade não podia garantir a defesa dos Açores e concordava que o Governo português aceitasse que essa defesa passasse a ser assegurada pelas forças dos Estados Unidos. Os americanos vinham insistindo na concessão de *facilidades* nos Açores. Pretendiam designadamente que a sua *US Navy* pudesse fazer face aos ataques dos submarinos alemães no Atlântico Norte, constituindo uma base naval em Ponta Delgada. Ora, Ponta Delgada fora alvo de ataque alemão poucos meses antes e a Inglaterra até concordava com a transferência da sua proteção para que esta ficasse a cargo dos Estados Unidos. Logo, a formalidade da aquiescência de Portugal foi cumprida a 8 de novembro de 1917 e, pouco

---

<sup>10</sup> A expressão “sem sucesso” é discutível: a Assembleia Municipal de Ponta Delgada aprovou por unanimidade em 1991 uma recomendação à Câmara Municipal para ser atribuído o nome de Rua José das Neves Ferreira a um arruamento da cidade, lembrando que já existia em Lisboa “uma rua com o nome deste ilustre micalense”. A Câmara Municipal deliberou por unanimidade, em 17.6.1991 aprovar essa atribuição. O responsável pela implementação da referida deliberação escreveu uma nota justificativa, publicada na edição de 2001 de “A Face Humana da Toponímia de Ponta Delgada” (edição da CMPD com prefácio de Manuel Ferreira) em que é exaltado o facto de Neves Ferreira ter concretizado “uma heroica travessia aérea Lisboa-Açores”.

depois, em janeiro de 1918, já desembarcava em Ponta Delgada o almirante Herbert Dunn e as suas primeiras forças militares (Telo, 1993), (Ferreira, 2011).

O acordo entre os governos português e americano, celebrado neste contexto, previa o estabelecimento de centros de aviação naval nos Açores, designadamente em Ponta Delgada e na Horta. A importância que os Açores já tinham para a navegação marítima, iriam mantê-la, e até reforçá-la, na transição da marinha para a aviação (Araújo, 2016), (Tadeu, 2017). Desde meados do século XIX que, considerando o enigma meteorológico constituído pelo Atlântico Norte, se insistia na criação de “um observatório como uma sentinela”<sup>11</sup> nos Açores, projeto então dependente de investimentos em cabos telegráficos submarinos (Tavares, 2007).

*“A morte do piloto Walter Smith Poague, a 5 de novembro de 1918, ao descolar da baía de Ponta Delgada, faria aumentar a empatia pelo amigo americano, que desta forma sofria baixas na execução da defesa da ilha”* (Rezendes, 2012). Faltavam cinco dias para o armistício, quando ocorreu este acidente fatal, o primeiro desastre aéreo nos Açores, que vitimou, além do aviador Walter Poague, o segundo tripulante, *observador* Walton Zeigler, com um dos hidroaviões da base naval, o Curtiss-R6 com a matrícula A335 (Rego, 2015).

No editorial de 2 de setembro de 1919, com o título *Base Naval*, o Diretor de *A República*, Francisco Luís Tavares, sublinhava a importância de Ponta Delgada como *“ponto de apoio para centro de vigilância dos seus Destroyers e submarinos, para reparação dos seus navios e abastecimentos de combustíveis”* (Araújo, 2016, p. 33). Como se vê, Walter Lippmann<sup>12</sup> fizera escola (Steel, 2008) com o seu artigo *The Defense of an Atlantic World*, publicado em fevereiro de 1917, em que *“defendia que os EUA eram parte integrante de uma comunidade que incluía os Estados europeus e que um ataque a estes Estados configurava um ataque à própria integridade e segurança americana, uma vez que: ‘Germany’s war against Britain and France was a war against a civilization of which we are part’”* (Pacheco, 2015).

---

<sup>11</sup> Expressão do investigador holandês Cristoph Buys-Ballot, segundo (Tavares, C, 2007).

<sup>12</sup> Autor de “Public Opinion”, 1922, The MacMillan Company publ., New York. “As America’s leading political journalist and authority on foreign affairs for more than six decades, Lippman tirelessly insisted to Americans that their fate was linked of Europeans. (...) Through his widely-read newspaper columns, magazine articles and books he helped built a Strong Atlantic bridge in the minds of Americans” (Steel, 2008, p. 29).

No final da década de 1920, os Açores viviam um clima de confiança quanto ao seu futuro: a navegação marítima continuava a recorrer às *facilidades* nos portos açorianos para se abastecer de carvão, ou já de *fuel*, se fosse em Ponta Delgada, e a navegação aérea também tinha descoberto as vantagens de ser acolhida nas baías da Horta ou de Ponta Delgada, uma vez que ainda prevalecia a utilização de hidroaviões.

*O Arquipélago possuía não só relevância estratégica para a marinha como para a aviação* (Dias, 2012).

## **1.4. A primeira travessia aérea do Atlântico**

### **1.4.1 O NC-4 “Liberty”**

No fim da Grande Guerra, a aviação tinha-se revelado uma formidável arma, por comparação com os tradicionais meios terrestres e marítimos, mas tratava-se ainda de pequenos aparelhos com pouca autonomia de voo que efetuavam mais voos de reconhecimento do que de ataque. Na fragilidade dos seus materiais de construção, madeira e lona, e na sua velocidade ainda modesta, pouco acima dos cem quilómetros horários, era já irreversível a conquista do seu espaço como meio de transporte. Sobre a primeira travessia aérea do Atlântico, em 1919, o engenheiro aeronáutico George Bothezat escreveu (Smith, 1973, p. 199):

*The crossing of the ocean by the airplane makes aircraft the first universal means of transportation and by this fact alone opens a new era of civilization, with such an increased rate of progress that it is almost impossible for the human mind of today to appreciate its whole significance.*

Da travessia do Canal da Mancha, realizada por Blériot em 1909, ao desafio de cruzar o Atlântico dez anos depois, ia uma grande distância, apesar da evolução das técnicas de construção aeronáutica. Pior que a fragilidade dos materiais e que a deficiência dos instrumentos de comunicação e apoio para orientação e navegação aérea, eram as próprias condições do ar assustadoras. A imprevisibilidade meteorológica, os ventos e nevoeiros, as nuvens, a chuva e o gelo, tudo ameaças para a visibilidade, o rumo e a segurança dos frágeis aviões de então. Um voo da Terra Nova até à Irlanda ou até aos Açores, distâncias aproximadamente equivalentes, tinha pela frente entre 16 e 20 horas dificilmente previsíveis, como se não fossem suficientes já as limitações relacionadas com a capacidade de transportar combustível e com a duvidosa fiabilidade do funcionamento dos motores e do restante equipamento da aeronave. As 21 milhas do Canal da Mancha

em 1909 não eram mesmo termo de comparação para as 1800 do Atlântico Norte em 1919, fossem ingleses ou americanos os aviadores a tentar a proeza.

A Marinha dos Estados Unidos decidiu planejar e organizar uma tentativa de vencer a turbulência dos ares do oceano para efetuar a travessia do Atlântico, da América para a Europa. “*The United States’ transatlantic effort proved to be a national venture, and the Navy and naval aviation was its instrument*” (Smith, 1973, p. 13). Dito por outras palavras, mais adiante: “*it was vividly clear that it was less a transatlantic flight than a Transatlantic Flight Operation: the successful result of the highly organized labors of thousands of persons*” (Smith, 1973, p. 197). No fim da guerra, antes de desativar a base naval de Ponta Delgada, a *US Navy* organizou a primeira travessia aérea do Atlântico, de Trepassey, Terra Nova, até Plymouth, Inglaterra, com paragem nos Açores e em Lisboa, utilizando uma esquadrilha de três aviões quadrimotores *NC-Navy Curtiss*, um dos quais, o *NC-4*, com sucesso. Essa realização teve uma motivação remota e um impulso de fundo vindos dos feitos dos navegadores dos séculos anteriores e designadamente da travessia realizada quatrocentos anos antes por Cristóvão Colombo, convicção expressa no texto “*The Azores: Transatlantic Aviators’ Half-way House*”, publicado por Arminius T. Haeberle em *The National Geographic Magazine* em Junho de 1919. A escala dos Açores nesse ano de 1919 seria, nessa perspetiva, uma referência simbólica, como que um Colombo aeronavegador em sentido inverso (Riley, 2015). O poeta Acácio Paiva chamou ao *NC-4* “*A Liberdade, caravela americana*” (Tavares, 2015).

O jornal londrino *Daily Mail* tinha anunciado um prémio de dez mil libras para o piloto que primeiro conseguisse cruzar o Atlântico Norte, dos EUA para a Europa em voo direto. Suspenso durante a Grande Guerra, foi retomado a seguir e atribuído, em 1919, a John Alcock e Arthur Brown, pela travessia efetuada com um bimotor *Vickers Vimy*, um mês depois do *NC-4*. Independentemente de o prémio não ser aplicável a organizações governamentais como a que organizara a travessia dos *NC’s*, o desafio principal em 1919 transcendia qualquer valor em dinheiro - era a honra, a glória de ser o primeiro que estava em causa! (Smith, 1973).

Uma recompensa de vinte e cinco mil dólares, oferecida pelo magnata americano Orteig para premiar o primeiro piloto a ligar pelo ar Nova York a Paris, veio a ser atribuída a Charles Lindbergh em 1927 (Tadeu, 2017).

Raciocínio análogo se faria relativamente à travessia do Atlântico Sul, de Lisboa até ao Rio de Janeiro, por Sacadura Cabral e Gago Coutinho, em 1922: “*Haviam imitado por via aérea o que Pedro Álvares Cabral fizera por mar em 1500*” (Pinto M. S., 2010, p. 152). Sarmento de Beires di-lo de outro modo, na narrativa que faz de “A VITÓRIA DE PORTUGAL” (Taylor, 1981, pp. 97-98):

*Cinco séculos após a Era dos Descobrimentos, às velas das caravelas tinham sucedido as asas dos aviões. Estava-se em plena Idade Heroica da Aviação. Dois oficiais da marinha, Sacadura Cabral, também piloto-aviador, e Gago Coutinho, verdadeiro sábio – dois nomes que a História guarda no seu relicário perpétuo - sonharam, para Portugal, a glória de descobrir novamente o Brasil, singrando o céu do Atlântico, repetindo pelo ar a façanha de Cabral, com a mesma constância, a mesma segurança e a mesma certeza de lá chegar, porque demonstrariam que a navegação aérea astronómica poderia ser tão rigorosa como a navegação marítima.*

Está a referir-se ao sistema de horizonte artificial, adaptado a um sextante por Gago Coutinho.

O Decreto n.º 5787 de 1919 estabeleceu um prémio de vinte contos para o primeiro piloto português ou brasileiro que efetuasse a travessia entre Lisboa e Rio de Janeiro em 168 horas (Tadeu, 2017).

Ainda noutra perspetiva (Bonds, 2003, p. 99):

*SPIRIT OF ADVENTURE: Countries with smaller populations were also contributing to the conquest of the air. Portugal, with only some six million inhabitants showed the spirit of adventure that had lured Vasco da Gama to make his great sea voyages in the late 15th early 16th centuries. Two Portuguese naval officers took off from Lisbon on March, 30, 1922, in a Fairey III D floatplane<sup>13</sup> to cross the South Atlantic against the prevailing wind.*

Efetivamente, parecendo aos nossos olhos de hoje uma busca de protagonismo com grande espírito de aventura, os vários empreendimentos desenvolvidos desde 1919 até ao fim da década de 1920, e mesmo nos primeiros anos da de 1930, para ultrapassar a fronteira que o Atlântico constituía para ligar pelo ar a Europa e a América, foram investimentos políticos para vencer uma velha barreira geográfica, todos traduzíveis em outros tantos de intercâmbios que ultrapassavam a dimensão económica.

---

<sup>13</sup> *Floatplane: A seaplane equipped with separate floats to support the fuselage well above the water surface* (Crane, 2006)

O empenho da Marinha americana no sucesso dos *Navy Curtiss flying boats* em 1919 afigura-se desproporcionado, se comparado com o empreendimento quase simultâneo, e mais singelo, de John Alcock e Arthur Brown. O mesmo viria a passar-se em 1927, quando, ao aparato dos apoios dos Estados italiano e espanhol às explorações de De Pinedo e de Ramon Franco, se contrapunham as iniciativas mais individualistas, ou de pequeno grupo, mas com sucesso idêntico, de Lindbergh, nesse mesmo ano, ou de Kohl, van Hunefeld e Fitzmaurice no ano seguinte. Independentemente, porém, de qualquer juízo sobre os critérios políticos do investimento dos meios públicos para apoiar as ações de voluntarismo pioneiro, a verdade é que se tratava de explorar fronteiras com características indiscutivelmente estratégicas. Fazia toda a diferença, para cada país envolvido, e para o mundo ocidental em geral, descobrir qual a melhor rota, e escolher quais os pontos de apoio mais favoráveis, para facilitar as comunicações aéreas sobre o Atlântico Norte e assim aproximar os continentes europeu e americano.

Para os meios técnicos disponíveis na altura, afigurava-se mais exequível utilizar os Açores para descobrir o caminho mais curto e realizável. Mesmo assim, contudo, tornava-se indispensável a concordância de Portugal, não só por razões de soberania, mas, desde logo, para a instalação de serviços de informação meteorológica eficientes e para a construção de estruturas logísticas aeroportuárias, fossem elas marítimas ou terrestres. Entre a rota mais a norte, da Terra Nova à Irlanda, e a, mais a sul, sobre o Atlântico Médio e contornando a África, constatou-se ser mais vantajosa a terceira alternativa, da Costa Leste da América à Europa, com apoios na Bermuda e nos Açores.

Para tal ter eficácia, era indispensável o envolvimento da Inglaterra e de Portugal. Só que, por algum tempo, os ingleses tiveram outras prioridades, designadamente para estabelecer comunicações com as suas possessões longínquas, como a Austrália ou a África do Sul. Portugal, para além da instabilidade política da I República, tinha as suas crónicas carências financeiras (Telo, 1993).

Na ponderação das operações para cruzar o Atlântico, a sua viabilidade mais evidente e vantajosa apontava para a rota via Horta, baía abrigada, acolhedora para os hidroaviões então preponderantes:

*confirmando a posição dos Açores, por um lado relativamente à Terra Nova e, por outro, à Bermuda, rota esta que permitia uma utilização durante todo o ano, portanto sem as*

*condicionantes da rota do Norte, envolvendo a Islândia e a Gronelândia, ou a rota do Sul, excessivamente longa ao implicar escalas na África e Brasil* (Costa R. M., 2014, pp. 344-345).

Uma esquadilha de três hidroaviões da *US Navy* intentou, então, em 1919, pouco antes de ser encerrada a base aero-naval norte americana, a primeira travessia do Atlântico Norte, com escala nos Açores. Tratava-se de biplanos multimotores *Curtiss*, apoiados por navios de guerra da Armada americana, dispostos ao longo do percurso – 21 entre a Terra Nova e os Açores e 14 entre esta Ilhas e Lisboa – para lhes assinalar a rota no mar (Tadeu, 2017). No entanto, só o *NC-4 “Liberty”* da Marinha americana, pilotado por Albert Read, cometeu a proeza de cruzar, de Trepassey, Terra Nova, aos Açores, em Maio de 1919, voando 2240 Km em 15h18m (Batchelor & Lowe, 2005). Os restantes, *NC-1* e *NC-3*, pereceram na tentativa: o primeiro destruído pelas ondas do mar perto da ilha das Flores, e o segundo *amarizou* ao largo de S. Miguel, para onde o piloto conseguiu encaminhar à força de remos. Este estoicismo do comandante da esquadilha, John Towers, que, mau grado ter naufragado ao largo de S. Miguel, resistiu mais de dois dias a conduzir a carcaça do seu *NC-3* até atingir o porto de Ponta Delgada, é relevante para ilustrar o sentido de missão inculcado nestas equipas, as quais, em vez de se estarem nos meios de suporte como os *destroyers*, ou de considerarem ter cumprido o exigível, voando até ao mar dos Açores, utilizaram todos os seus recursos de energia pessoal para atingirem um porto. O Comandante Towers e a sua tripulação tinham voado 15h30m no *NC-3*, seguidas de 53 horas a lutar no mar para conduzir o *flying boat* até ao porto de Ponta Delgada. Aí, verificou-se uma grandiosa recepção, com os sinos da cidade a repicar, as sirenes dos navios ancorados na baía a saudar, o comandante e os tripulantes do *NC-3* “*são levados em triunfo pelas ruas de Ponta Delgada até ao Palácio do Governador. Multidões dançam e canta nas ruas da cidade*” (Silveira C. R., 1986, p. 12).<sup>14</sup>

O nevoeiro açoriano, conjugado com a escassez de combustível nas aeronaves, decorridas as horas de voo desde Trepassey, fez com que o *NC-1* e o *NC-3* se perdessem, como podia facilmente ter acontecido ao *NC-4* que, acertando com a baía da Horta, ali fez escala, até conseguir partir para a de Ponta Delgada, que era o destino inicial dos três *NC* (sendo a Horta o alternante), e daí para o Mar da Palha em Lisboa<sup>15</sup>, onde fundeou a 27 de Maio (Tavares, 2015). “*O NC-4 era uma aeronave do tipo ‘hidroavião de casco’ ou, numa*

---

<sup>14</sup> Sobre a pretensão de John Towers, referida por (Silveira C. R., 1986, p.12), de prosseguir no *NC-4* a travessia do Atlântico, (Smith, 1973, p. 195) cita as palavras de ambos os pilotos, Towers e Read, a desmentir esse boato.

<sup>15</sup> “Levantou voo às 9h20 para Lisboa, onde desceu nove horas e quarenta minutos depois” (Agostinho, 2014, p. 243).

*tradução muito livre do inglês, 'barco voador' ou 'barco com asas'” (Teixeira F. , 2015).*

O comandante John Towers havia sido o responsável pela equipa que estudara este projeto da primeira travessia transatlântica. No memorando que apresentou à sua hierarquia, depois de estudadas as quatro rotas possíveis para o empreendimento transoceânico – via Gronelândia e Islândia; para a Irlanda direto, a partir da Terra Nova; para Portugal, via Terra Nova e Açores; e, mais a sul, da costa da América do Sul, via Brasil e África Ocidental francesa – recomendava a rota via Açores. As palavras de Towers, comandante do *NC-3* e da equipa constituída pela esquadrilha de três *NC's*, dirigidas, antes da partida, aos dois comandantes, Patrick Bellinger (do *NC-1*) e Albert Read (do *NC-4*), são de liderança (Smith, 1973, p. 69):

*The Navy Department and the entire field have worked untiringly and have left nothing undone to equip the planes for long flights. We are going to do our best. Guesses aren't worth much, but, if you want mine, here it is: we'll get there!*

Concluída a proeza com êxito pelo *NC-4*, o Secretário da Marinha do Governo dos EUA, Josephus Daniels, declarava à imprensa (Smith, 1973, p. 71):

*The splendid success of the Navy's fliers in the voyage to the Azores and Europe is only the beginning of experiments in the Navy.*

O *NC-4*, comandado por Read, chegou a Plymouth, Inglaterra, a 31 de Maio (Tadeu, 2017). “O jornal *Daily Mail Newspaper* atribuiu um prémio de 5000 libras para a concretização desta ligação aérea” (Pinto M. S., 2010, p. 147).

Sobre esta travessia, Sacadura Cabral escreveu (Pinto M. S., 2012):

*A nós, essa travessia interessa-nos no mais alto grau. Foi o primeiro grande passo para a realização de grandes viagens transatlânticas porque, certamente, os construtores hão de aperfeiçoar por tal forma os seus processos que os progressos realizados neste sentido tornarão a via aérea a preferida, pela rapidez e perfeição.*

John Towers foi mais ao concreto nas suas declarações à imprensa americana depois de regressar da missão: “*The principal lesson learned from the experience of the NC expedition is the necessity of developing a radio direction finder for transatlantic flight and ... the establishment of a meteorological system by which weather in all quarters of the ocean may be reliably reported*”, insistindo que “*meteorological stations will have to*

*be set up all over the Atlantic before transatlantic flights will be commercially profitable”* (Smith, 1973, p. 194). O avião não podia saber na altura que ainda decorreriam mais de vinte anos até que fossem criadas as bases de tal sistema: como refere o autor citado, só em 1940, por ordem do Presidente Franklin Roosevelt, foram lançadas as estações oceânicas de apoio à informação meteorológica entre a Bermuda e os Açores, sendo a motivação próxima a necessidade de apoiar as operações transatlânticas da *Pan American Airways*. Os serviços aéreos regulares em avião só se realizariam a partir de 29 de maio de 1939, quando o *flying boat* “Yankee Clipper” *Boeing 314* da *Pan American* descolou de Long Island e efetuou o voo, via Horta-Açores, para Lisboa (Smith, 1973).

*No rescaldo do voo do NC-4, na avaliação quase profética das repercussões, é interessante destacar um artigo publicado na revista Yale Graphic. Nesse artigo, com alguma contenção, afirmava-se que o voo do NC-4 provava que o voo transatlântico era viável. O seu autor, Juan T. Trippe, oito anos decorridos, fundava a Pan American Airways. Os seus flying boats, ostentando a famosa designação genérica de clippers amarariam centenas de vezes em águas da baía faialense* (Costa R. M., 2015, p. 462).

A este propósito afigura-se oportuno referir que, a meio do decurso desses vinte anos, tivemos o nosso conterrâneo José Agostinho a fazer diagnósticos em termos idênticos aos de John Towers: na 2.<sup>a</sup> página do *Correio dos Açores* de 25 de setembro de 1927, destacava-se “OS AÇORES E A AVIAÇÃO – UMA ENTREVISTA COM O MAJOR JOSÉ AGOSTINHO – Para salvaguarda do brio nacional, os serviços meteorológicos e radiotelegráficos do arquipélago terão que ser montados convenientemente”. Nela, o Diretor do Serviço Meteorológico dos Açores referia que

*o malogro de muitas das tentativas de voos transatlânticos teve origem na deficiência de informações meteorológicas (...).*

A influência que as condições meteorológicas têm na possibilidade de haver ligações aéreas para os Açores e a necessidade de haver estudos sistematizados sobre as variações climáticas, foram surgindo regularmente nas páginas deste jornal, como se constata pela leitura dos seus números de 8 de março (“OS AÇORES E A AVIAÇÃO: O importante papel que a meteorologia tem de representar a solução do problema das comunicações aéreas transoceânicas” - pelo Major José Agostinho) e 30 de maio de 1928 (“OS AÇORES NA AVIAÇÃO: Serviços meteorológicos”). De novo a abordagem da importância das informações da meteorologia tem destaque na atenção do *Correio dos*

*Açores* ao desenvolvimento da aviação internacional: a perspectiva de se estabelecerem ligações aéreas para os Açores e as deficiências existentes quanto a estudos sistematizados sobre as variações climáticas, voltam a surgir, designadamente no seu número de 6 de julho de 1928 (“OS AÇORES NA METEOROLOGIA E NA AVIAÇÃO: Pode considerar-se fracassada a idéia de crear nos Açores um instituto internacional – Foi adoptado em princípio um plano apresentado pelo Serviço Meteorológico Inglês”).

#### **1.4.2 O Vickers “Vimy” de John Alcock e Arthur Brown**

Para além do feito do *NC-4*, conseguido com meios militares e designadamente com o apoio de numerosos navios americanos a sinalizar o percurso ao longo do Atlântico, concretizou-se, pela mesma altura, a aventura civil do bombardeiro bimotor biplano<sup>16</sup> modificado Vickers “Vimy” de John Alcock e Arthur Brown que conseguiram fazer a travessia (3186 Km em 16h12m), de St. John’s, Terra Nova, de onde descolaram a 14 de junho para aterrar em Clifden, Irlanda, já no dia seguinte, 15, nesse mesmo ano de 1919, sem escalas e sem apoios logísticos (Taylor, 1981) (Batchelor & Lowe, 2005).

Por esta travessia que eclipsou, em grande parte, o feito de Read e do *NC-4*, Alcock e Brown, além de serem “*compensados com o título de Cavaleiros do Império Britânico*” (Ellacott, 1978, p. 113), “*viriam a receber o prémio que tinha sido lançado pelo jornal inglês ‘Daily Mail’, no montante de 10.000 libras*” (Coelho & Calixto, 2016, p. 16). “*Um grande triunfo britânico*” (Pinto M. S., 2010, p. 147).

John Towers e Albert Read procuraram ser justos ao avaliarem a proeza de John Alcock e Arthur Brown: “*a splendid feat*”, disse Towers, e “*a great stunt*”, Read, que acrescentou ter grande admiração pelos homens que haviam tentado a grande façanha, enfrentando tamanhas contrariedades e tantos pessimismos. Tanto os aviadores da epopeia transatlântica dos *NC’s*, como os da aventura do Vickers “Vimy” estiveram em sintonia na previsão de que os voos transatlânticos continuariam a não ser comercialmente rendíveis durante bastante tempo. Arthur Brown declarou que “*That the apparatus in which Sir John Alcock and I made the first non-stop air journey over the Atlantic was an aeroplane only emphasizes my belief that for long flights above the ocean the dirigible is the only useful vehicle*” (Smith, 1973, p. 195).

---

<sup>16</sup> Biplano=biplane: *An aircraft having two main supporting aerodynamic surfaces (wings). The wings of a biplane are normally mounted so that one is approximately above the other* (Crane, 2006).

### 1.4.3 As primeiras travessias aéreas do “canal” atlântico Continente-Madeira

Terminada a Grande Guerra, seguiu-se, também em Portugal um período de grande desenvolvimento da aviação naval, o das viagens de exploração aérea, “*de que se destacam a primeira ligação aérea à Madeira (1921) e a viagem Lisboa-Rio de Janeiro em 1922, de Sacadura Cabral e Gago Coutinho*” (Ribeiro, 2016).

Em 18 de outubro de 1920, Sarmiento de Beires e Brito Pais descolaram da Amadora num *Bréguet XIV 2/A*, que batizaram de “Cavaleiro Negro”, planeando chegar à Madeira e ali aterrar no Paul da Serra. Foi um voo mal sucedido porque os nevoeiros não lhes permitiram aproximar-se do destino de modo a tentar a aterragem e fizeram-nos optar pelo regresso à origem. O fim do combustível fê-los ‘amarizar’ no meio do Atlântico, sendo os aviadores salvos por um cargueiro inglês, mas afundando-se o avião. Tinham voado cerca de 1500 km em 8 horas, num avião de rodas, só com o apoio de uma bússola e com um aparelho de *TSF* (Pinto M. S., 2010), (Henriques-Mateus L. , 2009; Henriques-Mateus L. , 2005).

Certamente que esse voo serviu de referência e ensinamento para o que, com o hidroavião *Felixstowe F.3*, foi efetuado, do Tejo até à baía do Funchal e daí ao Porto Santo, no dia 22 de março do ano seguinte, por Gago Coutinho e Sacadura Cabral (Tadeu, 2017), embora ficasse o aparelho destruído por um incêndio, ao tentar descolar para o regresso a Lisboa. Serviu também de ensaio para o que estes fariam, em 1922, ao longo do Atlântico Sul. Como já ficou dito, o *F.3* de Sacadura Cabral e Gago Coutinho não saiu do Funchal com destino a Lisboa, mas a travessia Lisboa-Madeira foi, por si, um marco (Comissão Cultural da Marinha, 2012, p. 19):

*Concluída a viagem após sete horas e meia, ficou efetivamente demonstrada a precisão destes inovadores instrumentos, os quais iriam ser determinantes no sucesso da travessia aérea do Atlântico Sul – Lisboa/Rio de Janeiro, realizada entre 30 de março e 17 de junho de 1922.*

Os voos de Sacadura Cabral e Gago Coutinho, de Lisboa para a Madeira em 1921 e de Lisboa para o Brasil, passando pelas Canárias e por Cabo Verde, em 1922, com a precisão científica tornada possível pelas investigações de Gago Coutinho sobre navegação, bem como o voo, em 1926, do hidroavião de Moreira Campos e Neves Ferreira de Lisboa para os Açores, passando pela Madeira, constituíram motivos de orgulho nacional que assim participava no pioneirismo e nos avanços da aviação (Correia, 2016).

Na altura, o aeroporto de saída do *Fairey III.D Lusitânia* para, em 1922, descobrir o caminho aéreo para o Brasil, foi, no rio Tejo, a doca do Bom Sucesso, junto à Torre de Belém, tal como o foi, quatro anos depois, para o *Fokker T.III Infante de Sagres*, a demandar Funchal e Ponta Delgada (Pinto M. S., 2010), (Correia, 2016).



### 2. José Bruno Tavares Carreiro e o *Correio dos Açores* (1920-1937)

#### 2.1. José Bruno e a segunda geração Autonomista

Implantada a República, os distritos de Angra, Ponta Delgada e Horta continuaram a reger-se pelo Decreto Autónómico de 1895, modificado pela Lei n.º 88 de 1913. A Horta não tinha, contudo, ainda aderido ao estatuto de Distrito Autónomo. Os velhos autonomistas, conservadores e monárquicos, procuravam as oportunidades da lei para dominarem as Juntas Gerais. Durante a Grande Guerra, o Governo nomeou o general Simas Machado, com raízes familiares açorianas, como delegado especial da República para os Açores e a Madeira, uma vez que a base naval americana era comandada por um oficial general da *US Navy*, o almirante Dunn, mas também para controlar o processo eleitoral, no qual os autonomistas monárquicos, em Ponta Delgada, saíram vitoriosos, elegendo três deputados (Leite, 2008).

Passados os primeiros anos da República, José Bruno Carreiro, que em 1910 fora nomeado, após concurso, Secretário do Governo Civil, viria a acumular esse lugar com o cargo transitório de Chefe de Gabinete do Alto Comissário Simas Machado, no período de 1918-19, em que já funcionava em Ponta Delgada a Base Naval da *US Navy*, após o bombardeamento da cidade em 4 de julho de 1917 por um submarino alemão, já que as forças portuguesas, não revelando capacidade para assegurar a defesa do arquipélago, se punham nas mãos da Inglaterra, primeiro, e dos Estados Unidos, como facto consumado, com a chegada dos *Destroyers* e dos hidroaviões, a partir de 1918.

José Bruno Carreiro, atento à crescente importância do papel da *US Navy* na concretização da política externa dos EUA, e designadamente à sua ação nas ilhas Filipinas, em Cuba, no Haiti e nas Ilhas Virgens, atribuiu grande importância às relações que pudesse estabelecer com o Almirante Herbert Dunn, comandante do destacamento americano em Ponta Delgada. A sua condição de assessor do Alto-Comissário para os Açores, general Simas Machado, punha-o numa situação privilegiada para reforçar a relação com Herbert Dunn, responsável americano pela base naval de Ponta Delgada, o que se viria a traduzir em enormes benefícios para as populações locais,

consubstanciados em fornecimento de cereais e serviços de saúde e higiene, provenientes da ajuda norte americana. (Telo, 1993).

A ponte de entendimento estabelecida com o almirante Dunn, para além de permitir a canalização de ajudas significativas para os micaelenses em pessoal especializado e equipamentos de saúde particularmente preciosas na altura em que surgiu a epidemia que seria classificada como *influenza* ou “espanhola”, projetou a rede de influência de José Bruno Carreiro, permitindo-lhe ser reconhecido entre as comunidade de emigrantes na América e vir a avistar-se com Franklin Roosevelt, então Subsecretário da Marinha do Governo dos *EUA* e futuro presidente americano. Roosevelt passou na Horta e em Ponta Delgada em julho de 1918, valorizando a posição estratégica dos Açores. Para os *EUA*, a base naval em S. Miguel era mais relevante do que a intervenção do Corpo Expedicionário Português na Grande Guerra (Mesquita, 1986):

*Portugal entrou na aliança europeia, mas os Açores fazem mais que isso pelas condições especiais da sua posição estratégica, afirmou Roosevelt.*

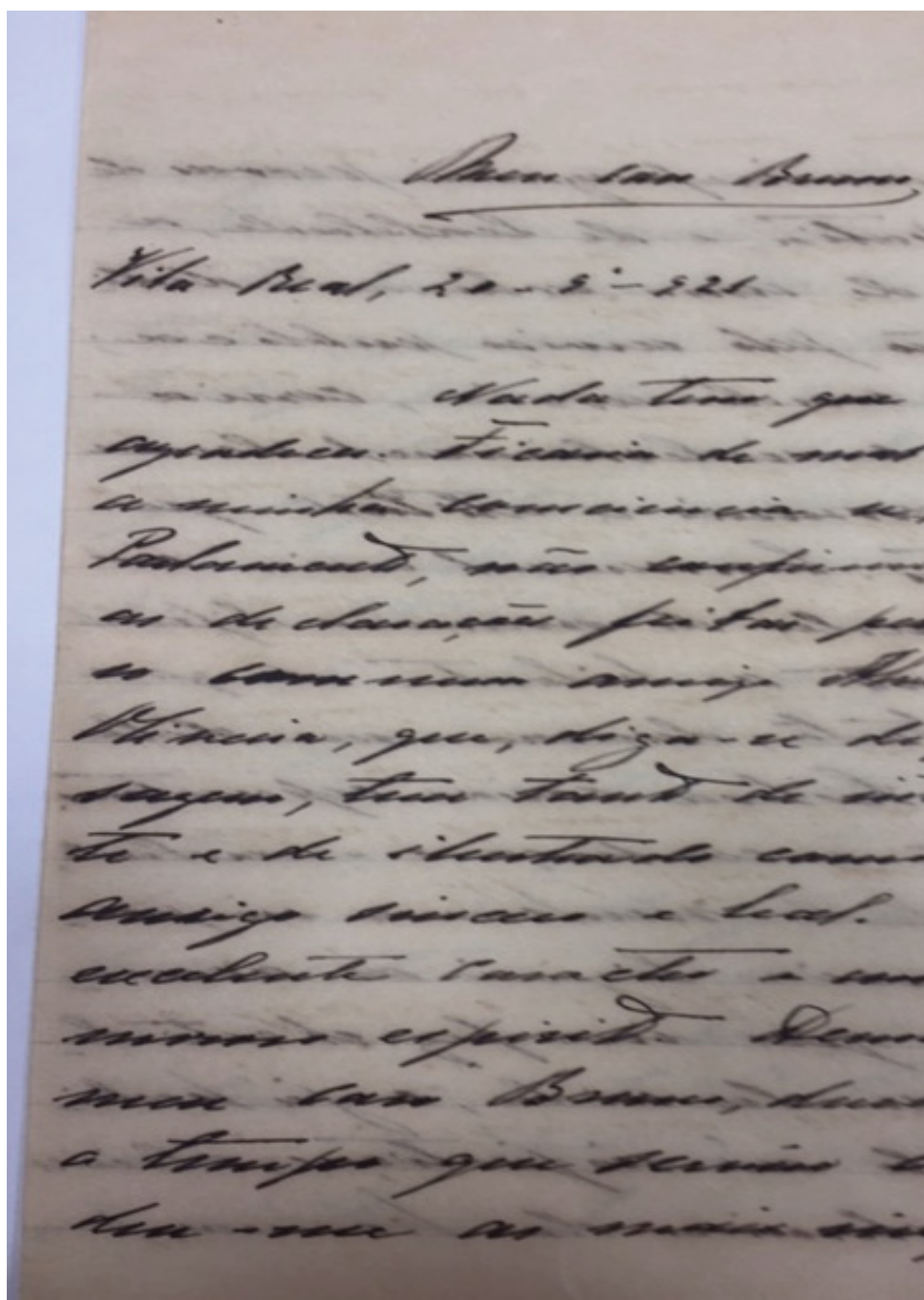
Nomeado em 1918 chefe da secção civil do gabinete do Alto-Comissário da República nos Açores, General Simas Machado, José Bruno Carreiro viaja, depois da Grande Guerra, pela Europa, acompanhando o Almirante Dunn. (Telo, 1993).

*À semelhança do que sucedia nas colónias, o Alto Comissário era o delegado do Governo no Arquipélago, com poderes de superintendência em todos os serviços da administração pública (Mesquita, 1986, p. 42).*

Em 1921, José Bruno virá a ser defendido, na Câmara dos Deputados, pelo eleito por Ponta Delgada, Alves de Oliveira, contra alguma imprensa lisboeta que o acusava de encabeçar um movimento separatista; então, o Deputado eleito por Angra do Heroísmo, Simas Machado, de quem José Bruno fora Chefe da Secção Civil enquanto desempenhava o cargo de Alto Comissário da República nos Açores em 1918-1919, corroborou a defesa feita por Alves Oliveira (Cordeiro, 2012, p. 210). Numa carta a José Bruno, Simas Machado refere-se a essa intriga política:

*nada tem que me agradecer. Ficaria de mal com a minha consciência se, no Parlamento, não confirmasse as declarações feitas pelo nosso comum amigo Alves de Oliveira*<sup>17</sup>.

Nesta carta o tom é cordial e de proximidade, Simas Machado fala da sua vida familiar e da sua terra e refere-se ao almirante Dunn como pessoa com quem se costumam ambos corresponder.



**Imagem 2 - Carta de 20 de setembro de 1921, de Simas Machado a José Bruno** (B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, nº 575)

<sup>17</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, nº 575, carta de Simas Machado a JB (Vila Real, 20 setembro 1921).

Herbert Dunn foi um elo de ligação para José Bruno Carreiro com o Departamento da Marinha dos Estados Unidos. Franklin Roosevelt, respetivo Subsecretário de Estado na altura, deslocou-se aos Açores, no âmbito de uma visita à Europa e, querendo conhecer a Base Naval de Ponta Delgada, teve oportunidade de se encontrar com José Bruno Carreiro, o que teve muita importância para o currículo político e a rede de influências deste, tanto mais que aquele membro do Governo dos Estados Unidos viria a ser um dos seus mais carismáticos presidentes (Araújo, 2016). A meio de 1919, o almirante Dunn regressava aos Estados Unidos e, ainda nesse ano, a *US Navy* saía de Ponta Delgada, passando a responsabilidade de defesa de novo para o Estado Português (Ferreira, 2011), (Monjardino, 2009).

Era então tido como um dos principais animadores do segundo movimento autonomista. A autonomia defendida devia basear-se nas características concretas, condições especiais de vida, na especial situação geográfica e no próprio modo de ser dos açorianos.

*Na realidade, só se pode falar de movimentos autonomistas em relação a São Miguel, partindo do princípio que a palavra movimento implica: 1 – a existência de uma campanha de agitação e de propaganda em torno do problema das ilhas; 2 – a apresentação de propostas de resolução desses problemas, seja através de legislação ou de medidas político-administrativas especiais; 3 – a organização de pessoas ou grupos, com vista a prosseguir a agitação e propaganda; 4 – a continuidade da agitação e das ações dentro de um período de tempo determinado (Enes, 2008, p. 41).*

Unidade, sem deixar de ter em conta a realidade da dispersão. Os Açores precisam conhecer-se a si próprios como um conjunto disperso mas à procura da sua unidade moral e cultural, da sua consciência coletiva, para ser conseguido um planeamento comum, com identidade de arquipélago (Lima, 1965).

O movimento conhecido como confraternização insular, iniciado em 1912, veio a “*influenciar o discurso político no segundo movimento autonomista*” (Enes, 2012, p. 208) após a Grande Guerra.

*O espírito da confraternização insular ou açoriana, iniciado em 1912 através do intercâmbio desportivo, foi o ponto de partida para um conjunto de iniciativas que se foram repetindo ao longo dos anos (Enes, 2008, p. 43).*

A realidade europeia e os ideais constantes da Carta das Nações e dos 15 pontos do

Presidente Wilson seriam linhas de referência para a legitimação nacional e internacional das pretensões autonómicas da segunda geração de autonomistas.

*No tempo da 1.ª República, o 2.º movimento autonomista – o da década de 1920 – persegue um intento de união das ilhas, uma tentativa de envolvimento da Madeira e um propósito de obtenção do assentimento nacional, a ser conseguido pela visita de um grupo de proeminentes intelectuais portugueses aos Açores, para que através do entendimento da insularidade, se convertessem em arautos das nossas pretensões de auto-governo (Meneses, 2012, p. 487).*

José Bruno Carreiro recebia o testemunho da geração autonomista dos finais do século XIX, dos tempos do Governo, na monarquia constitucional, de Hintze Ribeiro, através de Aristides Moreira da Mota, seu amigo pessoal. Teve também condições particulares para estabelecer entendimentos entre as ilhas de S. Miguel e Terceira, que tinham relações sempre tensas, alimentadas por uma rivalidade secular, ao casar com uma terceirense<sup>18</sup>, o que facilitou o estabelecimento de pontes de diálogo com a elite da ilha rival, para o que contou com a interlocução intelectualmente cúmplice do prestigiado jurista e etnólogo Luís Silva Ribeiro<sup>19</sup>, também cronista frequentemente lido na imprensa regional, que marcaria o seu tempo na atividade política e intervenção cívica na Terceira. Por outro lado, e para manter uma ligação ao que de mais importante decorria no Continente, contava com a cumplicidade de um correspondente em Lisboa, o coronel Fernando Borges<sup>20</sup>, natural da Terceira. (Rodrigues J. B., 1984).

---

<sup>18</sup> Georgina Pamplona Forjaz de Lacerda Carreiro era filha de Jorge Pereira Forjaz (da família dos Viscondes de Nossa Senhora das Mercês) e de Maria do Carmo Bruges Pamplona Corte-Real (da linhagem do Conde da Vila da Praia da Vitória) e irmã de Cândido Forjaz, que foi Governador Civil e Presidente da Junta Geral do Distrito Autónomo de Angra do Heroísmo e ainda fundador e Diretor do Diário Insular (Arquivos.azores.gov.pt; carlosmelobento.blogspot.pt; Enciclopédia Açoriana).

<sup>19</sup> Delegado-Procurador da Coroa na Relação dos Açores; Administrador do Conselho e Comissário da Polícia de Angra; Juiz Administrativo; Chefe da Secretaria da Câmara Municipal de Angra; Presidente da Junta Geral; fundador e presidente do Instituto Histórico da Ilha Terceira; mentor da fundação do Arquivo, da Biblioteca e do Museu de Angra; Professor do Liceu de Angra (Biblioteca Pública e Arquivo Rregional Luís Silva Ribeiro, 2017).

<sup>20</sup> Como se verá no Capítulo III do presente trabalho, Fernando Borges, não só mantém José Bruno informado sobre os meandros da política na capital, como faz diligências junto de alguns decisores e da imprensa para evidenciar os interesses açorianos e particularmente os da Terceira.



**Imagem 3 - Foto de José Bruno com Luís Silva Ribeiro e Fernando Borges, sentados, os três, na 1.ª fila**  
(BPARPD, Fundo Tavares Carreiro, n.º 10709)

Ainda em 1930, numa carta que escreveu a Luís Ribeiro em 12 de junho, José Bruno refere-se, em termos coloquiais, à luta conjunta contra a alimentação por Lisboa do ‘bairrismo’ em vez da unidade insular:

Enquanto existir aquela mentalidade, não há que pensar em açorianismo; no fundo só há terceirismo, sanmiguelismo, faialismo, na massa das populações. Só meia dúzia de homens – V., eu, alguns mais – teem uma noção mais alta da palavra *Açores*. Os outros, os da ‘Pátria’, os Gervásios, a massa – vivem agarradinhos às invejasinhas e aos despeitosinhos de cada ilha, parvos no fundo, mas suficientemente espertos para compreenderem o partido que teem a tirar, para as suas glórias, da exploração da patriotice ilhêa (...)²¹.

---

²¹ B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 1201, carta de JB a LR (Angra, 12 junho 1930).

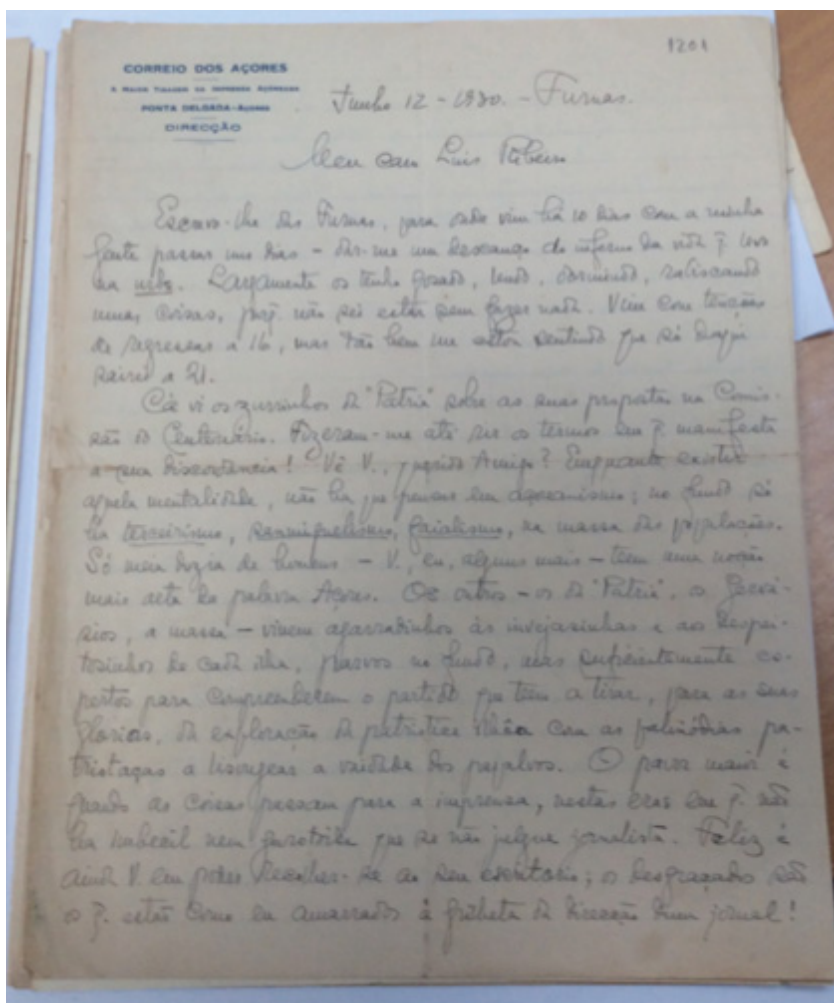


Imagem 4 – Carta de 12 de junho de 1930 de José Bruno a Luís Ribeiro (B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 1201)

Entre os que tinham essa noção mais alta da palavra *Açores* pode certamente contar-se também José Agostinho que, em 1932, contribuiu com o artigo ‘*A Província dos Açores*’ para o número 7-8 da revista *Insula*, publicado em Ponta Delgada em julho-agosto desse ano, afirmando, conforme (Leite, 1988), ‘que a opinião instalada entre nós que não existem açorianos, mas sim micalenses, terceirenses e faialenses, é uma rematada loucura e contra ela há que lutar’, concretizando que

*o que é difícil – admitamos – é realizar essa unidade açoriana sem que se façam ressurgir pruridos de hegemonia de uma ilha ou de um distrito. Mas então confessemos francamente: reconhecemos a existência de uns Açores unos e indivisíveis; o que não sabemos ou não podemos é achar ou impor a fórmula que há de dar corpo a essa união...*

“O aparecimento do *Correio dos Açores* em 1920, foi um passo importante para a discussão em torno da identidade e da unidade política regional” (Enes, 2012, p. 209). Havia, contudo, percursos: no ano anterior à fundação do *Correio dos Açores*, ainda o

*República* de Francisco Luís Tavares (republicano e regionalista) publicava, no seu número de 2 de janeiro de 1919, um importante artigo de Francisco Faria e Maia (republicano e autonomista) intitulado *Alerta* em que refletia sobre a importância estratégica das nossas ilhas e sobre o desempenho que estaria reservado para os Açores no cenário internacional quando fosse a política económica mundial a prevalecer sobre a visão centralista do Estado Português - o sistema da autonomia balizada pelo decreto monárquico de 2 de março de 1895 esgotara-se (Cordeiro, 1999).

Na década de 1920, o *Correio dos Açores* liderou um discurso autonomista profundo e abrangente, que, em consonância com Luís Silva Ribeiro, visava a construção da unidade açoriana e a identificação como arquipélago (Cordeiro, 2010).

*Em Luís Ribeiro sobressai a etnografia, em que foi mestre; em Montalverne Sequeira ou José Bruno, a história política, em que se haviam embrenhado* (Leite, 1988).

As excursões de terceirenses a S. Miguel e de micalenses à Terceira, promovidas pelo *Correio dos Açores* de José Bruno, em ligação com Luís Ribeiro, que elaborou o estudo intitulado “Subsídios para um ensaio sobre a *Açorianidade*”, contribuíram muito para entrosar esse espírito de unidade açoriana, acima das rivalidades e divergências entre ilhas (Monjardino, 2009).

Depois das eleições de 1921, José Bruno Carreiro, no seu *Correio dos Açores*, foi a única voz a tentar animar o movimento regionalista, lançando uma proposta à Madeira, que respondeu positivamente, e organizando a visita dos intelectuais do continente ao arquipélago, com o fito de alargar a respetiva propaganda (Enes, 2012).

A deslocação que fez à Madeira em 1922, acompanhado de Luiz de Bettencourt, contribuiu para relevar a sua estatura de interlocutor para uma tentativa de ser organizada uma voz de unidade em nome da autonomia administrativa reforçada para os dois arquipélagos contra o centralismo. Antes da deslocação, publicara no *Correio dos Açores*, em 15 de agosto de 1922, “O MAL INSULANO” que ficaria famoso e muito citado pelo subtítulo “Se a Madeira quisesse”, e que teve um acolhimento muito favorável na Madeira, como se conclui pela reação na imprensa, que responde energicamente “A MADEIRA QUER”: “os três diários do Funchal – *Diário da Madeira*, *Diário de Notícias* e *Correio da Madeira* – declaram apoiar as iniciativas no sentido da concertação de estratégias dos parlamentares açorianos e madeirenses para o alargamento da autonomia”

(Cordeiro, 1999, p. 342). O sucesso leva José Bruno a retomar o tema, e o título, no *Correio dos Açores* de 17 de setembro (Rodrigues J. B., 1984), (Enes, 2009).

No entanto, como conclui Medeiros Ferreira, “*não bastava a Madeira querer...*”. Depois do foco na Grande Guerra, e designadamente da volta dos EUA à sua política isolacionista depois da paz de Versalhes, os Açores

*debatiam-se, enfraquecidos internacionalmente no fim do regime republicano parlamentar pela autonomia e pelo regionalismo* (Ferreira, 2012, p. 44).

A chamada visita dos intelectuais do Continente que organizou em maio de 1924 e que o próprio *Correio dos Açores* anunciou previamente, em texto de 23 de março com o título “PROPAGANDA DOS AÇORES – UM GRUPO DE CONTINENTAIS ILUSTRES A CONVITE DO CORREIO DOS AÇORES VISITARÁ EM MAIO O ARQUIPÉLAGO AÇOREANO”, veio contribuir para consolidar o seu prestígio como líder das posições autonomistas (Rodrigues J. B., 1984), (Silva, 2009).

A sua nomeação para Chefe do Gabinete do Coronel Silva Leal, Delegado Especial do Governo para os Açores entre 1927 e 1931, permitiu-lhe influenciar a criação do *Dec.-Lei* de 16.2.1928 que revogou o de 1895, base legal da Autonomia Administrativa vinda da monarquia. A entrada de Portugal na Grande Guerra e a instalação de uma base naval dos Estados Unidos nos Açores exigiam uma revisão do estatuto autonómico.

*Em fevereiro de 1928, os autonomistas, por intermédio do coronel Silva Leal, conseguiram um decreto que trazia algum desafogo às Juntas Gerais, atribuindo-lhes novas receitas e dispensando-as de algumas despesas. Mas, em julho do mesmo ano, com a subida de Salazar ao poder, saiu um novo decreto que provocou a asfixia financeira daqueles organismos autónomos* (João, 1992).

Segundo (Leite, 1990), a ditadura instaurada em 1926 foi bem acolhida pelos autonomistas que, essencialmente em Ponta Delgada, julgaram ter melhores condições para “*libertar os capitais micaelenses do apertado cerco que as dificuldades de acesso aos mercados internacionais lhe impunham.*” O recuo argumentativo defendido então por José Bruno suscitou diversas suspeitas: o *Diário dos Açores*, concorrente do *Correio*, faz, uma avaliação negativa da posição de José Bruno, caracterizando-o como “*o chefe que abandonara gente de boa fé que o havia acompanhado na luta por um ideal*”<sup>22</sup>. O Diretor

---

<sup>22</sup> Diário dos Açores de 4 de fevereiro de 1928.

do *Correio* não teria olhado a meios, e mesmo à deslealdade, para conseguir dominar e impor a sua vontade (Cordeiro, 1999). Nesse sentido, a revisão do decreto autonómico de 1895, conseguida em fevereiro de 1928, “foi uma vitória enganadora e arrancada ao governo central num momento de hesitação dos caminhos que a ditadura pretendia trilhar”. Infelizmente, a melhoria pouco durou, uma vez que a chegada de Salazar ao poder iria reverter a situação pouco depois (Leite, 2008). No entanto, figuras como Luiz de Bettencourt, presidente da Comissão Administrativa da Junta Geral do distrito de Ponta Delgada, defenderam José Bruno: o Diretor do *Correio dos Açores* “integrava-se no grupo de micalenses e terceirenses que havia adoptado a estratégia gradualista no concernente à conquista das prerrogativas autonomistas” (Cordeiro, 1999, p. 405).

*Aos poucos, surgiram fissuras no bloco conservador regionalista. Muita gente, que apoiava Salazar pela política de recuperação financeira a nível nacional, começou a criticá-lo pela atitude face aos Açores. Cite-se como exemplos Luiz de Bettencourt, José Bruno Carreiro, Aristides da Mota e Francisco Faria e Maia (Enes, 2008, p. 167).*

A ascensão de Salazar provocou a asfixia financeira do regime autonómico acabado de melhorar: poucos meses depois da publicação do 2.º decreto autonómico que reafirmava a autonomia vinda da monarquia, saiu, em 31 de julho de 1928, um decreto que, na prática, sufocava as pretensões autonómicas com restrições orçamentais. A Constituição corporativa de 1933 consumaria as limitações, reafirmando a natureza do estado unitário (Meneses, 2012).

Bem o previra Luís Ribeiro que, numa carta de 2 de março de 1928 a José Bruno, fazia a seguinte apreciação da vitória conseguida com a revisão do decreto autonómico de 1885:

*Parabéns a nós todos pelo decreto que reorganizou as Juntas e em especial parabéns a si que tanto tem trabalhado para o conseguir. A esmola é tão grande que o pobre desconfia e estou convencido que, mais dia menos dia, o Estado atira para cima das Juntas com novos encargos. Se o fizer, oxalá que sejam serviços que nos interessem (...)<sup>23</sup>.*

---

<sup>23</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 1857, carta de LR a JB (Angra, 2 março 1928).

1857

Ango de Março de 1928

Meu caro José Bruno

Muito obrigado pela sua carta  
Parabéns a nós todos pelo decreto que re-  
organizou as Juntas e em especial para  
você a si que tanto tem trabalhado para  
o conseguir.

A esmola é tão grande que o sobre desconfia e está convencido que (maus dias) me-  
us dias, o bastão atira para cima das Jun-  
tas com novos encargos. Se o fôr oralá que  
fazam serviços que nos interessam, e  
deudo-o (mas tenho direito de reportar).

A esmola é tão grande...

Seu quanto o prazer me dá e não se...

**Imagem 5 – Carta de 2 de março de 1928, de Luís Ribeiro a José Bruno (B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 1857)**

Mesmo assim, José Bruno Carreiro “soube tirar o máximo proveito do projeto conseguido pelo coronel Silva Leal, enquanto Delegado especial do Governo nos Açores” (Enes, 2009, p. 116). Silva Leal “procurava, junto do Governo, encontrar soluções para os diversos problemas que afetavam a economia açoriana e insistia na necessidade de controlo dos movimentos dos deportados políticos” (Cordeiro, 1999, p. 398).

A sua rede de contactos, resultante das suas funções de assessoria no Governo Civil e no gabinete do Alto Comissário da República nos Açores permitiu-lhe aceder a informações antecipadas e privilegiadas, designadamente através da correspondência mantida com a

Direção dos *SAP-Serviços Aéreos Portugueses* e com Francisco Aragão, membro da primeira Repartição de Aviação Civil, como a seguir se exemplifica.

### **2.1.1 José Bruno Carreiro e a sua correspondência sobre a aviação**

#### ***a) Os primeiros passos da aviação civil em Portugal***

“No contexto internacional, o país encontrava-se, estrategicamente, voltado para o Atlântico e era possuidor de territórios coloniais em África e na Ásia” (Pinto M. S., 2010, p. 10). Outros países europeus começaram logo a seguir à Grande Guerra as ligações com as suas possessões ultramarinas: a França em 1918 com a *Latécoère*<sup>24</sup>; a Bélgica criou, um ano depois, a primeira companhia africana, a *LARA*<sup>25</sup>; a Espanha abriu em 1921 as ligações entre Larache e Marrocos com a *CETA*<sup>26</sup>; a Inglaterra organizou a aviação civil a partir de 1919 e, com companhias privadas, começou logo a penetrar no Norte de África e, em 1924, a ligar o seu império com a *Imperial Airways*; as ligações ultramarinas alemãs fê-las a *Lufthansa* desde 1933 – mas, registe-se, para não ficar a ideia de atraso para a aviação germânica, já em 1919, o “*Nachtigall*”, um Junkers F-13 “*efetuou a primeira ligação Berlim-Estocolmo, inaugurando as carreiras entre a Alemanha e a Suécia*” (Pinto M. S., 2010, p. 197). Em Portugal, “*a primeira empresa de aviação de transporte regular surgiu em 1927, nove anos depois do primeiro conflito internacional*” (Pinto M. S., 2010, p. 17). Se nos compararmos pelo critério das ligações aéreas às colónias, também começámos bem atrasados: as linhas aéreas coloniais da TAP em 1946 surgirão mais de 25 anos depois das criadas pela França em 1918, pela Inglaterra, (1919), pela Bélgica (1920) ou pela Espanha, em 1921.

Nas décadas de 1920 e 1930 surgiram várias empresas portuguesas com participação de capitais estrangeiros. A primeira Companhia de Aviação, os *SAP-Serviços Aéreos Portugueses*, surgiu em 1927, fundada a 19 de maio, com capitais maioritariamente alemães, da *Casa Junkers*, ou, antes, entrando a *Junkers* com as aeronaves como capital social. O maior acionista individual português era António d’Eça de Queiroz, filho do autor de *Os Maias*. Com um monomotor *Junkers F-13* e dois trimotores *G-24*, começou a fazer ligações a partir de Lisboa (Alverca) para Madrid e Sevilha, em parceria com a *UAE- Unión Aérea Espanõla*, outra subsidiária da *Junkers*, que fornecia as aeronaves para

---

<sup>24</sup> A *Latécoère* daria origem, por fusão com outras companhias, em 1933, à Air France.

<sup>25</sup> *LARA*-Ligne Aérienne du Roi Albert.

<sup>26</sup> *CETA*-Compañia Española de Tráfego Aéreo.

serem efetuados os serviços de voo. Os *SAP* propuseram ao Governo Português efetuar, na continuidade das linhas para Madrid e Sevilha, as ligações aéreas dentro do Continente e daí para as ilhas e colónias portuguesas. Como tal implicava conversações com a Espanha e com a França, para serem acordadas autorizações de sobrevoo, o Governo Português veio a optar por sujeitar a concurso público a adjudicação das linhas aéreas nacionais, o que acabou por afastar os *SAP*, sendo uma outra Companhia, criada em 1929 por capitais franceses, a *SPELA-Sociedade Portuguesa de Estudo de Linhas Aéreas*, a ganhar o concurso, em associação com uma sua subsidiária, a *CPA-Companhia Portuguesa de Aviação*. Nenhuma delas cumpriu os planos que havia apresentado e vieram ambas a ser dissolvidas. O caso de incumprimento da *SPELA/CPA*, é mais flagrante porque lhe chegou a ser adjudicado, em regime de exclusividade, o plano de criação das ligações aéreas no Continente e entre Lisboa e as Ilhas Adjacentes, plano que não cumpriu no prazo atribuído. Ou seja, a nossa aviação esteve manietada por estrangulamentos financeiros desde o início, quer para apoios aos pioneiros quer para a construção aeronáutica e para as infraestruturas aeroportuárias (Pinto M. S., 2010):

*Em Portugal, a aviação comercial surgiu oito anos depois do final da I Guerra Mundial, o que é relativamente tardio relativamente a outros países, sobretudo aos que detinham impérios coloniais (p.199).*

As Companhias aéreas investiam para melhorar o próprio negócio, a construção aeronáutica tinha-se desenvolvido, mas faltavam ainda soluções tecnológicas, hoje consideradas banais como o apoio de comunicações rádio e de sistemas de navegação. O *Parque de Material Aeronáutico*, criado em Alverca em 1918 e inaugurado em 1919, passou, em 1928, a designar-se *O.G.M.A.-Oficinas Gerais de Material Aeronáutico*, “dispondo de uma estrutura administrativa e de meios para uma completa industrialização” (Basto, 2003, p. 98); a competição provocou a variedade da oferta de modelos de avião, aumentando a fiabilidade, a comodidade e a eficiência de cada um deles, os governos investiram no transporte aéreo fazendo surgir o conceito de linha aérea nacional, antecessor de ‘*companhia de bandeira*’. A concessão pelo Governo de um monopólio das linhas aéreas em Portugal por trinta anos, para o transporte de passageiros, carga e correio em todo o país e concretamente para as Ilhas Adjacentes, nunca passou do papel, já que a concessionária nunca cumpriu e veio a fechar em 1934, ano em que nasceu outra, a *Aero Portuguesa*, que veio a estabelecer ligações com o norte de África – Tânger e Casablanca (Henriques-Mateus L. , 2005) , (AA.VV, 2010), (Pinto M. S., 2010).

No ano anterior à criação dos *SAP*, 1926, um monoplano<sup>27</sup> monomotor *Laté-17* da *Société des Lignes Aériennes Latécoère* efetuara um voo de ensaio de Alverca para Tânger para transportar malas postais com destino a Alicante, Casablanca, Dakar, Marselha, Paris e Toulouse. Tratava-se de uma tentativa de celebrar um contrato com o Governo e a Administração dos Correios e Telégrafos para transporte regular de correio entre Lisboa, França e Marrocos. Não se concretizou o acordo, porém: o ensaio não teve continuidade (Silveira F. L., 2001).

O correio, bem como a distribuição de jornais constituíram durante algum tempo importantes incentivos para a criação de rotas aéreas. Em Portugal, o primeiro transporte de correio por avião foi em 1926, como referido no parágrafo anterior. Dois anos depois veio a ser retomada essa atividade, já com caráter regular, nos voos operados pelos *SAP*, *Serviços Aéreos Portugueses*, associados com a *UAE*, *Unión Aérea Española*, entre Lisboa (Alverca), Madrid e Sevilha (Pinto M. S., 2010).

Terão sido os *SAP-Serviços Aéreos Portugueses*, primeira companhia de aviação em Portugal, a introduzir, associados à Casa Junkers e à *UAE*, no nosso país os primeiros aviões comerciais completamente metálicos – o trimotor Junkers G.24 e o monomotor F.13. “*Aos S.A.P. se deve também, o envio aos Açores – onde se demora em importantes estudos sobre as condições meteorológicas, do grande avião Junkers G.24-W*” (Henriques-Mateus L. , 2009, p. 192).<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> Monoplano=monoplane (type of airplane): An airplane having only one main supporting wing. Up through the 1920's, most airplanes were biplanes (airplanes having two wings) because of the ease of bracing. But as engineering knowledge increased, engineers were able to make monoplanes of sufficient strength. The lower drag of a monoplane makes it more efficient than a biplane (Crane, 2006).

<sup>28</sup> Há razões para questionar o fundamento desta informação. Com efeito, não parece corresponder aos factos essa alegada presença de um Junkers nos Açores já que a desistência dos *SAP*, em 1929, do concurso que resultou na adjudicação, em 1930, mas à *SPELA*, das ligações aéreas com os Açores, faz crer que esse plano de enviar uma aeronave para os Açores não podia ser concretizado. De resto, o *Correio dos Açores* de 4 de Abril de 1930 ridiculariza uma notícia publicada num jornal da Califórnia que dá como certa a presença de um Junkers de dois motores nos Açores, se bem que a referida notícia, sempre sem fundamento, se referisse a uma aeronave com o propósito de efetuar uma travessia do Atlântico a caminho da América. Já o registo, na mesma obra citada, de que os *SAP* terão percorrido todos os quadrantes, sensibilizando a opinião pública e apelando à ação dos políticos, visando a divulgação da aviação em Portugal e designadamente a construção de aeroportos, tem correspondência com o que passou em relação ao projeto de ligações aéreas entre o Continente e os Açores. Como veremos mais adiante, a Direção dos *SAP* desdobrou-se, na Terceira e em S. Miguel, além de Lisboa, nas suas declarações à imprensa, defendendo a sua proposta, apresentada em 1928 e reformulada em 1929, ao Governo. São desse âmbito os contactos pessoais desenvolvidos, desde 1927, com José Bruno Carreiro e alargados em 1929 a pessoas influentes da sociedade micaelense, como o Sr. Cogumbreiro.

## **b) Correspondência dos SAP com José Bruno**

Em 3 de Julho de 1927, os *SAP* enviam, assinada por Joaquim Fialho, uma carta<sup>29</sup> a José Bruno Carreiro informando-o sobre os planos e projetos da Companhia, em que se pode ler:

*(...) A sociedade Serviços Aéreos Portugueses, Ld.<sup>a</sup> explora actualmente em íntima colaboração com a UNION AÉREA ESPAÑOLA o serviço de navegação aérea entre Lisboa-Madrid e Lisboa-Sevilha (...). A importância do estabelecimento das rápidas comunicações de Portugal com os países vizinhos, e sobretudo, com as suas ilhas adjacentes (...) é por tal forma apreciado que se torna supérfluo esplaná-la com argumentos (...). Estamos actualmente ocupadíssimos no estudo do novo serviço entre a metrópole e os Açores e as conclusões a que até agora chegamos confirmam felizmente todas as nossas previsões e dão-nos a convicção de que esse projecto é absolutamente realizável e poderá ser posto em prática com as mesmas condições de segurança e regularidade que temos obtido com os nossos serviços actuaes. (...) Propomo-nos pois, dar uma rápida realização aos nossos projectos e para isso esperamos que não faltarão os apoios da toda a sorte, que nos são indispensáveis por parte do Estado, como principal interessado n'estes empreendimentos e por parte de todos os organismos que directamente muito têm a esperar das enormes vantagens que lhes oferece o estabelecimento de linhas aéreas, aproximando a metrópole de todos os portugueses que até hoje vivem de facto separados pelas enormes distâncias que impedem um contacto permanente entre eles. Apesar das vantagens que nos oferece o arranjo que temos actualmente com a Union Aérea Española para a exploração dos nossos serviços Lisboa-Madrid e Lisboa-Sevilha, estamos suportando um pesado sacrifício que não podemos continuar fazendo sem ajuda do Estado, que por dever terá que tomar sobre si a maior parte dos encargos, a par do que fazem todos os governos dos países aonde existem serviços aéreos commerciaes, porque tais encargos encontram uma ampla justificação nas vantagens, que a existência d'esse meio de comunicação representa para a Nação. (...) aquele auxilio que nos é indispensável para proseguirmos na nossa missão e que nos pode ser prestado não só sob a forma de subsídios em dinheiro, mas por meio de concessões relativamente leves para essas entidades, que no entanto para nós será d'alto valor. (...) Desculpe-me V. Ex.<sup>a</sup> abusar da sua amabilidade, pedindo-lhe que imprima às simples ideias que acima deixo expostas aquele valor que à sua pena será fácil dar-lhe, de maneira a torna-las dignas de serem publicadas no seu jornal. (...).*

Repare-se: A *UAE* realizava desde 29 de abril - em nome dos *SAP* que só tiveram existência legal a partir de 19 de Maio - voos entre Portugal e Espanha. E já em 3 de julho – um mês e meio depois da sua constituição, estão os *SAP* a enviar uma carta a José Bruno Carreiro. Não é difícil imaginar que o seu *lobbying* se tenha estendido a outras pessoas influentes, designadamente na imprensa.

---

<sup>29</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 7760, carta dos *SAP* a JB (Lisboa, 3 julho 1927).

Embora, no dia 14 seguinte, o *Correio dos Açores* publique uma breve notícia intitulada “Aviação Comercial – Carreiras entre Lisboa, Madrid e Sevilha”, segundo a qual os *SAP*, em acordo com a *UAE* acabam de estabelecer carreiras aéreas experimentais sob contrato com os Correios para transporte postal, não se pode concluir que tal já resulte da carta dos *SAP* datada de 11 dias antes, lentas que eram as correspondências na altura.

Já no dia 5, o *Correio dos Açores* divulgara a notícia “Planos para voos transatlânticos com escala nos Açores”, mas sem relação com estes contactos dos *SAP*. Tratou-se de uma sugestão de técnicos franceses, a propósito da travessia aérea New York-Paris efetuada por Richard Byrd, mas, no mesmo jornal, com “A aviação em Espanha”, ficamos informados sobre a intenção espanhola de construir aeródromos nas províncias do reino, incluindo Canárias e Baleares, o que se afigura um realce intencional do jornal para lembrar o atraso em que está a aviação em Portugal e, sobretudo, nos Açores. O *Correio dos Açores*, no contexto das notícias sobre as aventuras do aviador espanhol Ramon Franco em 1926, chama a atenção para o orçamento daquele país vizinho, que destinou um milhão de pesetas para apoiar a sua tentativa de circum-navegação aérea em 1927.

De igual modo, a notícia telegráfica publicada no *Correio dos Açores* do dia 30 “Carreiras aéreas Continente-Açores”, bem como a da 2.<sup>a</sup> página do dia 31 “OS AÇORES E A AVIAÇÃO – os aviões *Junkers* e as carreiras aéreas Lisboa-Açores”, não parece ter ainda ligação causa-efeito com a carta da Direção dos *SAP*. Contudo, esta última bem pode ser interpretada como uma diligência paralela da casa *Junkers* junto do Diretor do *Correio dos Açores*, para reforçar e dar consistência à correspondência da Direção dos *SAP*.

Na segunda página da edição de 31 de Julho de 1927, “OS AÇORES E A AVIAÇÃO” refere-se aos aviões *Junkers*, às carreiras aéreas Lisboa-Açores e aos Açores como ponto de escala da navegação aérea atlântica, tópicos para desenvolver a conversa noticiada no dia anterior. Trata-se da formação dos *SAP* e dos seus projetos, do seu acordo com a *UEA* e a *Casa Junkers*, do início das ligações com Madrid e Sevilha e possível ligação futura do Continente aos Açores. O presidente da *Casa Junkers* é o Conde de Vilas Boas. O *Diário de Notícias*, ali citado, referiu-se aos Açores e à sua importância para a navegação aérea atlântica como ficou demonstrado pelo apoio ao marquês De Pinedo, que, depois das reparações no seu hidroavião *Savoia Marchetti* na Horta, fez escala em Ponta Delgada, a caminho de Itália. Na divulgação deste papel indispensável dos Açores sempre

se empenhou José Bruno Carreiro, Diretor do *Correio dos Açores*, como ficou bem patente na sua conferência realizada na Sociedade de Geografia no dia 25 de junho de 1927, cujo conteúdo será publicado na edição do *Correio dos Açores* do dia 17 julho sob o título *A AUTONOMIA DOS AÇORES*. À importância dos Açores para a meteorologia e para a *TSF*, acresce a sua indispensabilidade para as ligações aéreas. A ligação que o articulista faz entre os planos dos *SAP*, associados da *Casa Junkers*, e, num segundo subtítulo, “Os Açores como ponto de escala da navegação aérea atlântica”, a relevância dada pelo *Diário de Notícias* à importância dos Açores, à possibilidade de, no futuro próximo, se estabelecerem ligações aéreas entre o Continente e os Açores e ao facto de José Bruno Carreiro ter mencionado, na referida conferência que proferiu na Sociedade de Geografia, o papel dos Açores no futuro da navegação aérea, parece mostrar a importância que o assunto da aviação estava a assumir na vida nacional. Os Açores poderiam bem vir a ser um dos vértices do triângulo formado com a Terra Nova e a Irlanda para configurar o modelo de navegação aérea no Atlântico Norte, a ligar a Europa à América.

Na carta<sup>30</sup> de 29 do mesmo mês, subscrita por Fernando de Magalhães Meneses, Conde de Vilas Boas, em nome dos *SAP*, é feita referência a uma ‘conferência’ de José Bruno sobre aviação, publicada no *Diário de Notícias*. Na verdade, estariam a referir-se à conferência de José Bruno na Sociedade de Geografia de Lisboa no dia 25 de junho sobre ‘A Autonomia dos Açores’, cujo conteúdo vem relatado na reportagem publicada no *Correio dos Açores* em 17 de Julho. Aliás, numa entrevista que virá a fazer com a Direção dos *SAP*, nas instalações desta empresa, a convite do respetivo presidente, Conde de Vilas Boas, publicada no *Correio dos Açores* do dia 11 de Setembro - “A LINHA AÉREA LISBOA-AÇORES - Uma entrevista com a Direção dos Serviços Aéreos Portugueses sobre a montagem de uma linha comercial entre os Açores e o Continente” (2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> pgs.), o próprio José Bruno referirá que, na Conferência sobre a Autonomia (na Sociedade de Geografia a 25 de junho), aludira “*ao papel que os Açores estão destinados a representar na organização das grandes linhas aéreas transatlânticas, como único ponto de apoio e escala entre a Europa e a América do Norte.*” Na Sociedade de Geografia, o orador abordara os temas ‘o amor dos açorianos aos Açores; ‘a explosão do separatismo’ ‘desnacionalização-emigração’; ‘o ouro da emigração’; ‘os patriarcas da autonomia’; ‘a campanha de 1892’; ‘a primeira vitória’; e ‘a campanha moderna’. Naturalmente, como

---

<sup>30</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 7762, carta de *SAP* a JB (Lisboa, 29 julho 1927).

comentou o *Diário de Notícias*, transcrito também no *Correio dos Açores* de 31 de julho, José Bruno Carreiro não deixou de salientar o valor dos Açores para a navegação aérea, semelhante ao que já ficara demonstrado para a meteorologia e a *TSF*. José Bruno Carreiro voltaria a este tema a 4 de setembro seguinte com o texto “O problema da autonomia administrativa”.

Independentemente, porém, do assunto da conferência, a que fazem a breve alusão como introito da missiva, os *SAP* dizem, de seguida, ao que vêm com esta segunda carta:

*Não tardará o estabelecimento de serviços aéreos transatlânticos, e o nosso esforço visa a que Portugal tenha neles a parte que de direito lhe pertence pela sua privilegiada situação geográfica e pela facilidade de criar no seu território campos de aviação. As novas linhas a estabelecer para os Açores devem ser nacionais e devem estar nas mãos de uma empresa portuguesa para que possa haver a garantia de que tudo quanto ela possa empreender para extensão das linhas aéreas há de estar subordinado aos interesses do país. (...) Mostrou V. Ex.<sup>a</sup> uma clara compreensão da importância da navegação aérea e por isso lhe dirigimos o pedido do seu apoio, para alcançarmos que, se os Açores forem incluídos no tráfico aéreo, as novas linhas sejam exploradas por uma sociedade nacional, (...) a primeira coisa a fazer (...) é proceder a todos os trabalhos preparatórios como criar campos de aterrizagem, tornar possível o fornecimento regular de combustível e materiais, preparar a instalação de oficinas e hangares e organizar um serviço regular de informações meteorológicas. (...) Por isso, quando estabelecemos a ligação com o país vizinho, foi logo com a intenção de estender as linhas sobre o mar, i. é. até aos Açores e informamos V. Ex.<sup>a</sup>, confidencialmente, que já iniciámos os nossos trabalhos nesse sentido. E parece-nos ainda da maior utilidade não limitar os serviços aéreos à ligação com os Açores, mas sim estendê-las a todo o arquipélago, o que nos proporcionará a possibilidade de colher importantes experiências sobre as condições meteorológicas e sobre os melhores aparelhos a empregar no serviço (...). Os aviões que até agora melhor resultado têm dado nas linhas aéreas sobre terra são os Junkers, de que juntamos uma descrição. Parece-nos que devem também ser muito apropriados para o serviço de aviação marítima. (...) Conhece agora V. Ex.<sup>a</sup> a orientação dos nossos trabalhos e desejávamos muito saber se V. Ex.<sup>a</sup> concorda com ela e se podemos esperar a sua colaboração para alcançarmos os nossos fins patrióticos. Apreciaríamos muito que nos desse a sua opinião sobre qualquer dos pontos de vista que expusemos, e propomos a V. Ex.<sup>a</sup>, para mais eficaz troca de impressões, que nos honre brevemente com a sua visita (...).*

Em nova carta, de 16 de agosto de 1927, Joaquim Fialho, pelos *SAP*, escreve<sup>31</sup> a José Bruno Carreiro, referindo-se a uma reunião nos *SAP* em Lisboa, em que José Bruno esteve presente:

*(...) Prossequimos nos nossos esforços junto do Governo afim de começarem as necessárias negociações para a realização desta nova linha. Estamos dispostos, com o intuito de proceder aos indispensáveis estudos, a adquirir um bom avião Junkers, apresentando-se para isso mesmo uma boa ocasião que certamente não voltará tão depressa. E se pudéssemos começar os nossos trabalhos preparatórios ainda este outono, seria talvez possível inaugurar as novas linhas já no próximo. Dadas estas duas razões, V. Ex.<sup>a</sup> compreenderá que muito urge que o Governo decida rapidamente a realização desta nova linha aérea tão importante para o Paiz. Em vista da importância que o nosso objectivo representa para o archipelago dos Açores e de uma maneira geral para o Paiz, julgamos que será da maior oportunidade e grande alcance que as entidades officiaes e particulares influentes nesse archipelago façam uma representação ao Governo no sentido de dar um bom e rápido andamento às demarches que, neste momento, estamos fazendo junto dele, para nos ser dada autorização para o estudo e a concessão ulterior da linha Continente-Açores. V. Ex.<sup>a</sup> compreenderá a grande importância que no futuro poderão representar os Açores como grande centro de ligação das carreiras aéreas transatlânticas, e o ensejo único que por esta forma é dado ao nosso Paiz de obrigar as referidas carreiras a dar preferência ao nosso Continente como grande porto de escala para a Europa. Ficariamos muito gratos se V. Ex.<sup>a</sup> quisesse provocar desde já a representação que sugerimos, mandando-nos uma cópia, para podermos seguir aqui os esforços que por esta forma lhe pedimos. Esperamos ainda que V. Ex.<sup>a</sup> nos auxilie com os seus conselhos e informações respeitantes a tudo o que se ligue com este assunto e que nos possa servir de elemento de estudo. Trata-se, antes de tudo, de um estatística sobre as condições meteorológicas das Ilhas, de uma planta de Ponta Delgada com marcação de um lugar próprio para a ‘amerissage’ e das mesmas informações sobre outras ilhas do archipelago que se prestem a ‘amerissage’, visto ser nossa intenção, como V. Ex.<sup>a</sup> já sabe, de ligar as Ilhas entre si, o que nos serviria de experiência e base de novas linhas que tencionamos estabelecer mais tarde. (...).*

Porém, havia outros observadores que encaravam com desconfiança as iniciativas dos *SAP*, vistos como representantes dos interesses alemães: o cônsul americano em Ponta Delgada alertava, em fevereiro de 1928, para a intenção alemã de “por um pé nas ligações transatlânticas” e sugeria que os americanos se antecipassem (Telo, 1993, p. 217).

O *Dec.-Lei* nº 14.453 de 14 de novembro de 1927 criara a Repartição da Aviação Comercial, na DGCI-Direção-Geral do Comércio e Indústria do Ministério do Comércio e

---

<sup>31</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 7765, carta de *SAP* a JB (Lisboa, 16 agosto 1927).

Comunicações. Junto desta Repartição funcionava o órgão consultivo *Comissão de Aviação Comercial*, estabelecida por Decreto de 4 de Abril de 1928 (Pinto M. S., 2010). À Repartição, ou mais especificamente, à Comissão competia pronunciar-se sobre a primeira proposta entregue pelos *SAP* para estabelecer ligações aéreas em regime de exclusividade no país, mas tardava a produzir um parecer ou propor uma decisão sobre o assunto.

Certamente a intervenção do coronel Silva Leal, Delegado Especial da Ditadura nos Açores na altura, – ou seria de dizer a de José Bruno Carreiro, seu colaborador tão próximo, através dele? – terá sido um dos elementos de pressão que levou a *Comissão de Aviação Comercial* a produzir, nos meses seguintes, conclusões. Só que, essas conclusões, não foram ao encontro das expectativas da Direção dos *SAP*. É o que se pode concluir da leitura da carta<sup>32</sup> que, em nome da Direção, António d’Eça de Queirós remete a José Bruno Carreiro a 9 de junho seguinte: não só a Comissão recusara adotar a proposta dos *SAP* de constituir um monopólio subsidiado para levar a efeito a criação das linha aéreas em Portugal, e designadamente a ligação do Continente aos Açores, como propusera que esse plano fosse submetido a concurso público. Ora, os *SAP* invocam as experiências nos países europeus para defender a lógica do monopólio subsidiado e, por outro lado, exprimem as maiores reservas quanto às propostas que possam concorrer com a sua, e designadamente em relação à francesa, da Gnome & Rhône (estão a referir-se, naturalmente à futura *SPELA*). Nesse entendimento, alertam para as exigências de qualidade que devem existir por parte das autoridades e não duvidam de que o seu plano é o que melhor corresponde a essas exigências, tanto quanto ao realismo das propostas em concreto, como quanto aos equipamentos escolhidos:

*O Estado deve precaver-se contra propostas deste género e preferir-lhes propostas mais modestas mas mais categóricas e detalhadas, que sejam de realização reconhecidamente possível, que demonstrem conhecimento exacto das necessidades, capacidade técnica, que provem experiência e que tenham possibilidades garantidas de segurança e regularidade, sem as quaes uma linha aérea não passa d’uma aventura ruinosa destinada a um fracasso certo,*

previne a carta, considerando que, mais que planear transportar passageiros, carga e correio entre dois pontos, é preciso garantir que tal transporte se processe com fiabilidade (“segurança, regularidade e economia”), para o que é indispensável a identificação dos

---

<sup>32</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 7770, carta de *SAP* a JB (Lisboa, 9 junho 1928).

aparelhos a utilizar, as provas do desempenho anterior e a consistência económica do plano, antes de oferecer itinerários e cláusulas contratuais. Para o caso dos Açores, é particularmente importante a fiabilidade para que sejam honrados os compromissos, não bastam generalidades nem promessas deslumbrantes, “de equívocas associações e de cálculos feitos *ad-hoc*” associados a prazos irrealizáveis.

A carta aborda a questão dos voos transatlânticos com cautela, considerando-os, de momento, uma temeridade:

*Nenhuma empresa séria pode pretender no estabelecimento imediato d’uma comunicação aérea REGULAR, já não digo entre a Europa e a América, mas mesmo entre Portugal e os Açores. (...) não existe hoje em dia fabricado o avião capaz d’este serviço regular, e quem disser o contrário é que tem em muito pouca consideração a vida do seu semelhante.*

Como se vê, António de Eça de Queiroz não tem medo das palavras, ou não fosse da família<sup>33</sup> de um dos nossos maiores escritores. Calcula em 20 meses o prazo necessário para começar uma ligação com segurança entre Lisboa e os Açores, depois de a submeter a estudo e experiência sobre o Atlântico. Não hesita em afirmar que a aeronave exigível para esta experiência deve ser completamente metálica e de asa baixa.

Como que a servir de garantia da consistência técnica da afirmação de António d’Eça de Queiroz, a *Casa Junkers* também envia a José Bruno uma carta<sup>34</sup>, datada de 5 de Julho seguinte em que descreve os seus pergaminhos de fabricante, e concretamente dos aviões metálicos de asa baixa referidos na carta dos *SAP*, invocando designadamente a construção de 1000 aeronaves para a aviação comercial e a realização, por uma delas, o *Junkers W 33 ‘Bremen’* com motor *Junkers L V*, da primeira travessia direta do Atlântico Norte, no sentido este-oeste, a qual tinha ocorrido há três meses apenas: trata-se do voo efectuado em 12 de abril desse ano de 1928, por Herman Kohl, e James Fitzmaurice, acompanhados do seu patrocinador, Barão von Hunefeld, no *Junkers W 33 ‘Bremen’*, a primeira travessia, sem paragens, do Atlântico Norte, no sentido leste-oeste, de Baldonnel, Irlanda, até Geenly Island, Labrador.

---

<sup>33</sup> Filho, como se conclui do início da carta em análise, em que se refere à morte do irmão mais velho, José Maria, que, de facto, faleceu, de tifo, a 2 de junho de 1928, poucos dias antes, portanto, da escrita da carta a José Bruno Carreiro.

<sup>34</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 7771.1, carta de *Casa Junkers* a JB (Lisboa, 5 julho 1928).

Mais que invocar feitos, como se se tratasse de propaganda, afigurou-se certamente aos *SAP* mais eficaz fazer a *Casa Junkers* comunicar o mapa da “Estatística de Serviço Aéreo dos Aviões *Junkers* em 1927”<sup>35</sup>. Nesse mapa estatístico relativo ao ano anterior podiam, com efeito, ler-se os quilómetros percorridos, as hora voadas, o número de voos e a quantidade de passageiros transportados, bem como o peso de correio, carga e bagagem.

### **c) José Bruno responde às cartas dos *SAP***

Será em 3 de setembro desse mesmo ano de 1927 que José Bruno Carreiro dirige à Direção dos *SAP* uma carta<sup>36</sup> manuscrita que se refere à última de Joaquim Fialho, a de 16 de Agosto:

*(...) Muito agradeço a V. Ex.<sup>a</sup> a honrosa missão que me confiam, assegurando-lhe que em mim e no meu jornal podem contar sempre com o mais decidido e veemente apoio para tudo o que respeite ao seu patriótico projecto da organização da linha aérea Lisboa-Açores. Sobre este assunto conversei já largamente com os presidentes das Comissões Administrativas da Junta Geral d’este distrito e da Câmara Municipal deste concelho e posso já comunicar a V. Ex.<sup>as</sup> que pelo próximo vapor estes dois corpos administrativos enviarão ao governo representação no sentido de serem concedidos aos S.A.P. todos os apoios e facilidades para o estudo e organização da referida linha, assegurando-se a uma entidade nascida nacional a sua exploração e habilitando-a a antecipar-se às congéneres estrangeiras, a quem a mesma linha já vem merecendo interesse, pela compreensão do papel que os Açores estão destinados a representar nas grandes carreiras aéreas. Uma representação no mesmo sentido será também dirigida ao Governo pela Associação Comercial de Ponta Delgada e de todas ellas pelo próximo vapor enviarei cópias a V. Ex.<sup>as</sup>. Espero poder na mesma ocasião enviar a V. Ex.<sup>as</sup> uma planta do porto de Ponta Delgada, com marcação do lugar próprio para ‘amerissages’ – o lugar onde desciam diariamente os aviões da Base Naval Americana que funcionou neste porto em 1918-1919, e onde desceram o hidro-avião do americano Read que fez a travessia do Atlântico em 1919, o do Marquez de Pinedo, que fez há pouco a travessia Açores-Lisboa, e aquele em que vieram da Madeira a Ponta Delgada, em 1926 os aviadores portugueses Moreira de Campos e Neves Ferreira. Vou também obter plantas do porto da Horta e da baía de Angra do Heroísmo. Meu sogro, o Sr. Jorge Pereira Forjaz, que V. Ex.<sup>as</sup> distinguiram com um convite para uma excursão a Madrid, ao passar há pouco por esta cidade de regresso a Angra do Heroísmo, disse-me que ia obter para enviar a V. Ex.<sup>as</sup>, do director dos serviços meteorológico dos Açores<sup>37</sup> que lá reside habitualmente, uma estatística sobre as condições meteorológicas destas ilhas. Por esta forma, fica satisfeito o pedido desta estatística a que se refere a citada carta de V. Ex.<sup>as</sup>, tendo iniciado já a propaganda da linha projectada pelos*

<sup>35</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 7771.2, mapa estatístico *Junkers* 1927.

<sup>36</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 7768, carta de JB aos *SAP* (Ponta Delgada, 3 setembro 1927).

<sup>37</sup> Que já era, então, José Agostinho, que, em 1926, sucedera a Afonso Chaves, a quem se devem os trabalhos de preparação para tornar possível a fundação do Observatório do Serviço Meteorológico dos Açores em 1901.

*S.A.P., fiz reproduzir hoje no “Correio dos Açores” a local que há pouco lhe consagrou o “Diário de Notícias”. Amanhã o meu jornal publica uma entrevista com o Sr. Jorge Forjaz em que este refere largamente as impressões da sua viagem a Madrid. Já ahi fica anunciada a publicação d’uma entrevista minha com V. Ex.ªs que sairá na próxima semana e em que utilizarei todas as informações que V. Ex.ªs amavelmente me deram ahi e as contidas na carta de V. Ex.ªs de 29 de julho último. A multiplicidade de afazeres que tenho tido desde o meu regresso impedio-me de redigir mais cedo essa entrevista, mas a publicação nada sofreu com a demora, porque vem melhor agora, depois da entrevista com o Sr. Jorge Forjaz. Pelo mesmo motivo não pude cuidar de afixar e distribuir os cartazes e reclames que V. Ex.ªs me enviaram por intermédio do Sr. Jorge Forjaz. Esse serviço ficará feito na próxima semana. Por minha parte, venho pedir a V. Ex.ªs o favor de me enviarem todos os elementos de reclame e propaganda que julgarem utilizáveis n’estas ilhas entre ellas gravuras com aspectos dos Junkers. As gravuras mandadas fazer aqui ficam por preços exorbitantes, motivo por que difficilmente poderei recorrer a esse meio de propaganda. Tudo o que V. Ex.ªs quiserem enviar-me poderá vir, para evitar maiores despesas, por mão de qualquer dos comissários dos vapores da carreira dos Açores, Lima ou S. Miguel, que são meus amigos pessoais. Seria também conveniente enviarem-me 3 ou 4 albuns dos que contem aspectos dos Junkers em vários países, para distribuição pelos principais centros de reunião d’esta cidade. (...).*

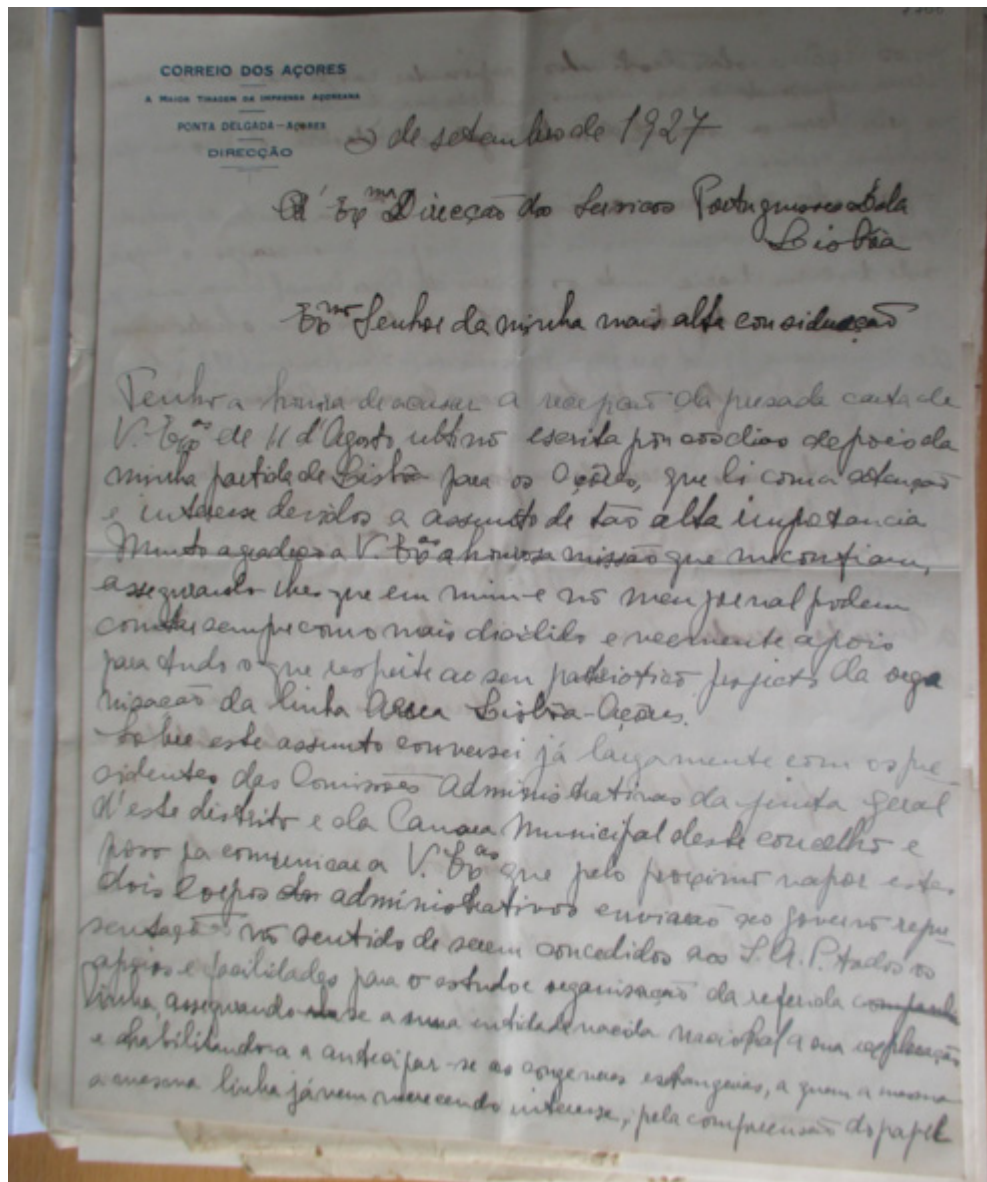


Imagem 6 - Carta de 3 de setembro de 1927, de José Bruno à Direcção dos SAP-Serviços Aéreos Portugueses (B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 7768)

Nesse mesmo dia 3 de setembro, em que José Bruno Carreiro escreve a primeira carta aos SAP – mas sem ligação com ela – o título destacado na capa do *Correio dos Açores* “OS AÇORES E A NAVEGAÇÃO AÉREA - Os Serviços Aéreos Portugueses estão estudando a organização de um serviço regular de aviões entre Lisboa e os Açores”, é reprodução de notícia do *Diário de Notícias* que também adianta que o *Correio dos Açores* publicará um artigo de Jorge Forjaz e uma entrevista com José Bruno Carreiro sobre os contactos com os SAP.

Com efeito, o relato de Jorge Forjaz, sogro de José Bruno, sobre a viagem que fez, a convite dos SAP, de Lisboa a Madrid e volta, vem publicado, conforme prometera José

Bruno Carreiro na carta atrás transcrita, no *Correio dos Açores* de 4 de Setembro, sob o título “UMA VIAGEM AÉREA LISBOA-MADRID-LISBOA num avião tri-motor *Junkers*, dos Serviços Aéreos Portugueses do tipo que serão empregados na carreira Lisboa-Açores – o Sr. JORGE P. FORJAZ conta ao *Correio dos Açores* as magníficas impressões da sua viagem”:

*Quando os Açoreanos experimentarem os encantos d’uma viagem num Junkers, não duvido de que os Serviços Aéreos só terão dificuldade de dispor dos aparelhos necessários para satisfazerem os pedidos de passagens,*

como se lê na segunda página, tendo ao lado outra coluna como o título “DR JOSÉ BRUNO – A sua viagem a Lisboa”. Relata o sogro de José Bruno:

*A impressão que se recebe é de que o avião é o meio de transporte ideal. Nem pó de carvão, nem fumo, nem terra, nem o irritante rodar dos comboios. O ruído dos motores é grande mas não enerva como o dos comboios. Não há as horas infinitas de tédio e aborrecimento. (...) aterramos em Cetafe tão suavemente como descoláramos de Alverca. Eram 13.30 – Três horas justas de viagem! (...)*

Na capa do mesmo número do *Correio dos Açores*, o destaque é para “O PROBLEMA DA AUTONOMIA ADMINISTRATIVA – A propósito da conferência feita na Sociedade de Geografia de Lisboa pelo Director do *Correio dos Açores*” a que se fez referência atrás neste trabalho. De igual modo, no dia 11, sai, conforme havia sido combinado, nas 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> páginas do *Correio dos Açores* o texto (aqui referido há pouco) com o título “A LINHA AÉREA LISBOA-AÇORES - Uma entrevista com a Direcção dos Serviços Aéreos Portugueses – sobre a montagem de uma linha comercial entre os Açores e o Continente”, que tem como destaque:

*O estudo do serviço entre a Europa e os Açores e as conclusões a que se chegou, confirmam todas as previsões e dão a convicção de que esse projecto é absolutamente realizável e poderá ser posto em prática em condições de segurança e regularidade.*

Na carta<sup>38</sup> seguinte, endereçada à Direcção dos *SAP* a 19 do mesmo mês, José Bruno retoma os assuntos tratados na anterior, lamentando que algumas ações prometidas não tenham tido ainda andamento do seu lado:

---

<sup>38</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 7769, carta de JB aos *SAP* (Ponta Delgada, 19 setembro 1927).

*(...) Confirmando a V. Ex.ªs a minha carta de 3 do corrente, venho pedir-lhes desculpa de por este vapor lhes não enviar os elementos que naquela minha carta lhes anunciava, para o estudo da linha aérea Lisboa-Açores. Ainda não recebi os pedidos para as outras ilhas. O Capitão do porto de Ponta Delgada, a quem eu pedira os respeitantes a este porto, foi há pouco exonerado do cargo, antes de os ter organizado. Apesar d'isto prometeu-me que mos daria antes da sua partida d'esta ilha pelo próximo vapor. A Junta Geral e a Câmara Municipal já resolveram representar ao Governo, como consta da local publicada no "Correio dos Açores" de 10 do corrente, mas ainda não foram redigidas as representações. Tudo ficará ultimado nos próximos dias. No "Correio" de 4 do corrente foi publicada a entrevista com o Sr. Jorge Forjaz acerca do seu voo a Madrid e no dia 11 a minha entrevista com V. Ex.ªs acerca da organização do serviço aéreo para os Açores. Ambas as entrevistas despertaram aqui um grande interesse. O serviço telegráfico do "Correio dos Açores" também anunciou há dias que os SAP estudam a organização da linha aérea Lisboa-Porto-Vigo em aviões Junkers. Nada descuido do que possa constituir um elemento de propaganda aproveitando mesmo pequenas informações sobre o desenvolvimento que a navegação comercial aérea vae tomando por toda a parte. Assim se vai formando o melhor ambiente para a iniciativa de V. Exas. (...).*

Na década de 1920, lutava-se por condições para criar a aviação civil em Portugal, mas as comunicações ainda eram pelos barcos a vapor: mesmo as cartas atrás citadas, trocadas entre os SAP e José Bruno Carreiro levavam tempo que hoje temos dificuldade em imaginar para ir e vir. Não é de estranhar, por isso, que decorressem dois meses entre as cartas dos SAP e as respostas de José Bruno Carreiro, ou que passassem quatro meses até que os SAP recorressem ao Delegado Especial do Governo (dando conhecimento a José Bruno) para reclamar da ineficiência da Comissão encarregada de estudar o assunto da criação das linhas aéreas portuguesas. Com efeito, a Direção dos SAP envia, a 21 de Março de 1928, uma carta<sup>39</sup> a José Bruno Carreiro, dando-lhe conhecimento de que, na mesma data, estão enviando uma carta ao Coronel Silva Leal, Delegado Especial da Ditadura para os Açores, de quem José Bruno era Secretário, a reclamar sobre o (não) andamento dos trabalhos da *Comissão de Aviação Comercial* e a concluir que tal se devia à falta de preparação dos respetivos membros. Os SAP efetuavam voos entre Lisboa (Alverca), Madrid e Sevilha e pretendiam promover a criação das linhas aéreas portuguesas para ligar Lisboa ao Porto, às ilhas e às colónias. A Comissão constituída no âmbito da *Repartição da Aviação Comercial*, porém, não dava sinais de atinar com um parecer ou uma proposta para o modelo dessas linhas aéreas. E esse impasse levou os SAP

---

<sup>39</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 7766, carta dos SAP a JB (Lisboa, 21 março 1928).

a endereçar, em 21 de março de 1928, uma carta<sup>40</sup> ao Delegado Especial do Governo para os Açores, Coronel Silva Leal, na qual se queixavam que a Comissão se reunira uma vez e nomeara um relator, dos Serviços Cartográficos do Ministério da Marinha, o qual, além de dar a sua própria opinião sobre a generalidade da proposta, devia recolher relatórios de especialistas sobre as questões postal, alfandegária, financeira e de defesa nacional. Apesar do interesse, a natural ignorância dos membros da comissão sobre aviação traduzia-se em hesitações e receios de errar, mantendo os trabalhos num impasse, pelo que a pretensão que os *SAP* expunham ao Delegado Especial da Ditadura era no sentido de que diligenciasse junto do Ministro do Comércio para que a dita comissão voltasse a reunir, reativando os estudos e a resolução do caso.

Como atrás dito, terá sido uma diligência do Delegado Especial Silva Leal a esquivar a Comissão para produzir conclusões nos meses seguintes, ainda que desfavoráveis às pretensões dos *SAP*.

#### **d) Correspondência do Secretário da Comissão da Aviação Civil**

Uma outra consequência da reclamação dos *SAP* de março de 1928 sobre a ineficiência da (sub)Comissão nomeada na Repartição da Aviação Comercial para analisar a solução para serem criadas as ligações aéreas em Portugal para as ilhas e colónias terá sido também a criação, em 28 de julho, da Comissão (outra) que ficaria conhecida pelo nome do seu presidente, General Sinel de Cordes, para estudar a criação de um aeroporto nos Açores. A esta dificilmente podia ser apontada a deficiência relacionada com o desconhecimento dos seus membros sobre o assunto a estudar. Além da patente de general, Sinel de Cordes tinha já no seu currículo ter sido Ministro das Finanças de um Governo da Ditadura, o presidido por Óscar Carmona, e a ideia de se tratar de uma ‘*comissão de sábios*’ vem da proximidade de alguns ao tema a analisar e ao conhecimento das ilhas: o próprio Gago Coutinho, Ortins Bettencourt e Francisco Cunha Aragão<sup>41</sup>. Este último, que virá a ser nomeado Secretário vitalício do Conselho Nacional do Ar no ano seguinte, 1929, enquanto Cordes será o futuro Director da Aeronáutica Militar, enviará, a 26 de novembro

---

<sup>40</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 7767, carta dos *SAP* a Silva Leal (Lisboa, 21 março 1928).

<sup>41</sup> Oficial de Cavalaria que tirou o curso de Aviador nos EUA e em França. Um dos responsáveis pela criação dos serviços de aviação civil em Portugal que, como se verá mais à frente na presente dissertação, veio a elaborar um estudo sobre a organização aeronáutica dos Açores. Em 1931, na sequência da *Revolta dos Aviadores* na Madeira e nos Açores, sobrevoou o Continente, lançando panfletos sobre várias unidades militares, apelando à revolta. Pelo facto, foi demitido do Exército (in Enciclopédia Açoriana).

desse mesmo ano, 1928, uma carta<sup>42</sup> manuscrita a José Bruno Carreiro que equivale a um relatório da atividade da Comissão (ainda a primeira, a da Repartição da Aviação Civil) na perspetiva dos interesses açorianos:

*(...) Depois de se ter arrastado, durante anos, à mercê da timidez e indecisão governativas, o problema do estabelecimento de carreiras aéreas regulares para os Açores está em vias de solução. Uma comissão, de que faço parte, deve entregar, por estes dias, ao Governo, o resultado dos seus trabalhos – as bases para abertura de um concurso para exploração das linhas aéreas portuguesas, por uma companhia portuguesa – em que o capital estrangeiro, como é evidente, largamente colaborará. (...) É preciso aproveitar a luta das indústrias aeronáuticas estrangeiras concorrentes, a situação excepcional dos AÇORES como escala intermédia entre os dois continentes – EUROPA e AMÉRICA – as dúvidas sobre as possibilidades económicas da ligação directa por “Zeppelins” e um conjunto de várias outras circunstâncias favoráveis para obter o maior número de vantagens. (...) Parece-me indispensável não perder esta oportunidade para insistir junto do Governo – pelos meios conhecidos de **campanha de imprensa**, dos telegramas das associações e autoridades, das representações mais numerosas de todas as actividades de todo o Arquipélago – pela solução urgente do assumpto, chamando a atenção para o trabalho da Comissão de que fazem parte os gen. Cordes e Roberto Batista, almirante Gago Coutinho, Cte. Cerqueira, Ortins Bettencourt, Dr. Alberto Xavier, Dr. Duarte Pedroso, Etc. (...) Escrevi para Angra ao Dr. Luiz Ribeiro e Maj. José Agostinho pedindo-lhe o seu interesse por este assumpto. Para o Fayal não escrevi por não conhecer lá pessoa que pareça capaz de **agitar a opinião**. A si confio a **animação d’esta causa** – que duplamente me parece interessante pois visa a ligar-nos pelo ar, aos AÇORES (...).*

A 14 de janeiro seguinte, Francisco Aragão<sup>43</sup> envia nova carta a José Bruno Carreiro<sup>44</sup> na qual lhe antecipa a informação sobre “as ideias principaes que nortearam a elaboração das bases para a exploração das carreiras aéreas portuguesas” pela Comissão Sinel de Cordes:

*(...)*

- A) O Estado administra mal, não tem técnicos suficientes e carece em absoluto de capitais; Esta última razão impede o Estado de concorrer com a mais ligeira verba para a solução do problema – conforme o Governo declara e afirma, de resto.*
- B) Nenhuma linha aérea pode manter-se sem poderosos auxílios em capitais, e concessões de vária natureza. As linhas aéreas francesas e inglesas têm, além do exclusivo de transporte de*

---

<sup>42</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 1792, carta de F. Aragão a JB (Lisboa, 26 novembro 1928).

<sup>43</sup> Francisco Aragão era casado com uma terceirense, tal como José Bruno. A sua correspondência com o Diretor do *Correio dos Açores* assenta, pois, também numa proximidade e confiança pessoais.

<sup>44</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 1793, carta de F. Aragão a JB (Lisboa, 14 janeiro 1929).

*passageiros, correio e mercadorias, importantes subvenções do governo. Os alemães, optando por não subvencionar directamente, cobrem, no fim dos exercícios, os défices existentes (Junkers, em 1925-26 e 1926-27, respectivamente 18 e 39 milhões de marcos-ouro).*

- C) A experiência demonstra que a forma mais eficaz de exploração de carreiras aéreas é a concessão a um único e poderoso organismo de todas as possibilidades industriais, financeiras e administrativas. A política de dispersão de esforços, experimentada nos anos passados, pela formação de numerosas companhias concorrentes, está falida em todo mundo. A política aeronáutica não é, pelo menos por enquanto, livre-cambista e tem que ser, pelo contrário, abertamente protecionista.*
- D) Todas estas razões tornam imperativa, em Portugal, para assegurar o estabelecimento de carreiras aéreas nacionais, a adjudicação em concurso público, a uma só companhia, da exploração das referidas carreiras aéreas. O Estado não vai sancionar nem despende um centavo, conseqüentemente tem que fazer a concessão do monopólio dos transportes aéreos – se quer atrair os capitais indispensáveis.*
- E) A Companhia adjudicatária terá que ser portuguesa, inteiramente sujeita às leis portuguesas e à fiscalização técnica e administrativa do Estado.*
- F) O material da Companhia será indicado pelo Estado, obrigando-se a Companhia à construção dos aeroportos necessários à exploração segundo a indicação do Governo em todo o território nacional (Lisboa, Açores, Cabo Verde, Guiné, Angola e Moçambique).*
- G) Ponto de vista imperial: vantagens da formação de uma única companhia-mãe, com linhas sucursais para cada uma das redes principais – Açores, Cabo Verde, Guiné, Angola e Moçambique.*
- H) É indispensável a colaboração da França: não podemos passar para as nossas colónias sem obtermos autorização da França – toda a África do norte, central e ocidental são francesas. Os nossos concorrentes mais perigosos para a América do sul são os espanhóis aliados com os alemães.*
- I) Todos os interesses do Estado são salvaguardados e especificam as condições de segurança a que se submete a exploração, etc, etc. O Estado fica com inteira fiscalização sobre o alvará da companhia.*

(...)

A transcrição integral destas ideias principais elencadas por Aragão tem aqui o interesse adicional de o seu texto poder ser comparado com o que realmente viria a ser publicado cerca de oito meses mais tarde e que viria a ser divulgado no *Correio dos Açores* de 5 de outubro de 1929. No entanto, já o *Correio dos Açores* de 29 de maio de 1929 noticiava: “o Conselho do Ar tem-se ocupado das referidas bases, estando prestes a apresentá-las ao Governo”. Por outro lado, seria curioso cotejar o conteúdo destas ideias principais com o do documento apresentado pelos *SAP*, datado de 5 de janeiro de 1929, “BASES DO

CONTRACTO A FIRMAR ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA PORTUGUESA E OS SERVIÇOS AÉREOS PORTUGUESES LD.<sup>a</sup> PARA O ESTABELECIMENTO DUMA LINHA AÉREA REGULAR ENTRE O CONTINENTE DA REPÚBLICA E AS ILHAS ADJACENTES.” Desse cotejo se concluiria necessariamente que José Bruno Carreiro tinha boas razões para apoiar o projeto dos *SAP*. Com efeito, tendo conhecimento privilegiado da regulamentação que a Comissão para a Aviação Civil se preparava para propor ao Governo, José Bruno estava em boas condições para avaliar os documentos de suporte da proposta dos *SAP* e concluir pela sua solidez e consistência. Tenhamos presente que se tratava já de uma reformulação da primeira proposta dos *SAP*, na sequência da sua rejeição pela Comissão de Aviação Civil.

### **2.1.2 As primeiras ligações aéreas no Continente e o desafio do Atlântico**

Exposta a correspondência sobre as pretensões dos *SAP* e sobre o papel regulador do Estado nessa altura, fica a curiosidade sobre o processo da criação da primeira companhia de aviação em Portugal, sobre as suas propostas para assegurar as ligações aéreas no país e sobre o processo que levou à adjudicação dessas ligações ao grupo de capitais franceses, que, porém, não chegou a executar a concessão. Eis o historial:

*Correio dos Açores* de 21 de maio de 1927: “PELO SEVILLA foram iniciadas no dia 29 de Abril as carreiras aéreas entre as capitais das duas nações peninsulares”. É curioso que este evento seja noticiado quase um mês depois da sua ocorrência e só dois dias depois da criação formal dos *SAP* – *Serviços Aéreos Portugueses*. Quer isto dizer que, de facto, foi inaugurada a linha Lisboa (Alverca)-Madrid ainda sem os *SAP*, primeira companhia de aviação criada em Portugal, terem o seu alvará, uma vez que o seu registo de constituição só se verificou no dia 19 de Maio (Pinto M. S., 2010). O voo inaugural foi então realizado pela sua associada *UAE-Unión Aérea Española*. O *Junkers G.24* utilizado para o efeito era mesmo da *UAE*, os *SAP* só vieram a ter a sua própria aeronave, um *F.13*, em 1929, a primeira a ser registada em Portugal. Embora saia do âmbito do presente trabalho, justificar-se-ia uma investigação sobre o efetivo controlo acionista dos *SAP*, enquanto existiram. Segundo (Telo, 1993), tratou-se de uma aposta alemã para, através da *Lufthansa* e esta através da *Junkers* e da *UAE*, procurar ocupar o espaço da exploração do Atlântico Norte, dominando as ligações aéreas com os Açores, que Portugal se mostrava incapaz de garantir, sendo que a Alemanha bem sabia da concorrência que a França, e sobretudo o eixo Inglaterra-EUA, fariam nesse espaço económico. “*A intenção alemã é*

*pôr um pé nas ligações Atlânticas, como avisa o cônsul americano em Ponta Delgada em 23 de fevereiro de 1928*” (Telo, 1993, p. 217).

No dia 28 de outubro de 1927, “AS LINHAS AÉREAS DOS JUNKERS com escala por Portugal incluindo os Açores – recortamos de um dos últimos números do *Diário de Notícias*”, é um texto de considerações sobre o significado de já haver uma companhia de aviação em Portugal, os *SAP*, e sobre o potencial de desenvolvimento das suas linhas, para além de Madrid e Sevilha e para além de Lisboa, para atravessar o Atlântico e servir as ilhas dos Açores, conforme, aliás, já previra o aviador espanhol Ramon Franco em declarações recentes.

### **2.1.3 Sobre os lobbies dos *SAP* e da *AÉROPOSTALE/SPELA***

Os *SAP* dirigem em 5 de janeiro de 1929 uma carta<sup>45</sup> ao Diretor Geral do Comércio e Indústria, tutela da Comissão de Aviação Comercial de então, em que revisitam o processo iniciado a 13 de fevereiro de 1928, de candidatura a um contrato para estabelecerem um serviço aéreo regular entre Angra, Ponta Delgada e Horta duas vezes por mês, carta essa que leva anexado o documento “Bases do contracto a firmar entre o Governo da República Portuguesa e os Serviços Aéreos Portugueses, L.da para o estabelecimento duma linha aérea regular entre o Continente da República e as Ilhas Adjacentes”. A proposta apresentada inicialmente pelos *SAP*, em 13 de fevereiro de 1928, não merecera parecer favorável da Comissão encarregada de a apreciar, designadamente pelos seguintes motivos: envolver um monopólio; pedir uma subvenção exagerada (400 contos); não oferecer garantia bancária suficiente; faltar indicar exatamente o seu capital social; e ter as bases de estudo deficientemente elaboradas, traduzindo-se em encargos sem compensações apreciáveis. Face à não aprovação da proposta inicial, os *SAP* haviam-na revisto, eliminando os pontos elencados como negativos. Em vez de monopólio, propõem agora uma concessão por 12 anos, alertando que, ao mesmo tempo, há uma Companhia estrangeira (referência à *Aéropostale/SPELA*) a tentar explorar todos os ramos da aviação, da construção de motores à de aeroportos e ao estabelecimento de uma linha aérea, no que figura também a pretensão de obter um monopólio. Os *SAP* propõem agora, como compensação, a devolução da taxas postais cobradas pelo Estado. Anexa a esta

---

<sup>45</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 7773, carta da Direção dos *SAP* ao DGCI (Lisboa, 5 janeiro 1929).

carta, seguia o documento proposto como “Bases do contracto a firmar (...)”, no qual são detalhadas as obrigações, os meios, os serviços e os deveres:

*1.º. A partir de 6 meses a contar da data da assinatura do contracto definitivo, os SAP enviarão um aparelho para as Ilhas Adjacentes com o fim de proceder aos estudos práticos indispensáveis para o estabelecimento da carreira regular; 2.º. Para esses estudos, o avião referido no n.º anterior fará durante 1 ano um serviço provisório, sem horário fixo, entre os diversos portos das Ilhas, esforçando-se a Companhia para que este serviço de estudos se efectue uma a duas vezes por mês, caso as condições atmosféricas e marítimas o permitam, servindo assim para satisfazer as necessidades das Ilhas, sempre de acordo com as autoridades competentes; (...); 9.º. 1. O avião escolhido para os primeiros estudos será o hidroavião Junkers W 33 W, tipo ‘Bremen’; 2. Os aparelhos a utilizar na exploração regular das carreiras e nos estudos finais preparatórios das mesmas, serão hidroaviões multimotores; (...). O Estado fornece aos SAP as vantagens contidas nas seguintes cláusulas: (...); 13.º. A concessão do Continente da República às Ilhas Adjacentes, sem qualquer direito de monopólio, será concedida aos SAP durante um prazo de 12 anos. (...).*

Um outro anexo<sup>46</sup> à carta contém os planos mais concretos, os pressupostos do contrato a celebrar e designadamente os cálculos das despesas envolvidas.

Entretanto, o jornal de José Bruno Carreiro foi fazendo eco da evolução dos acontecimentos, para o que contou com preciosas informações a que teve acesso prévio, através da correspondência de natureza pessoal, designadamente com Francisco Aragão, como atrás citado. Depois de, no seu número de 8 de janeiro de 1929, fazer uma notícia telegráfica sobre a proposta apresentada pelos SAP, elabora, no dia 17, uma resenha, a partir das informações publicadas na imprensa de Lisboa, em que é referido que os SAP fizeram uma proposta ao Governo para o estabelecimento de carreiras aéreas regulares entre o Continente e as Ilhas Adjacentes, num prazo curto e sem exigir condições monopolistas nem auxílio financeiro. Acrescenta que a Comissão de Aviação Comercial do Ministério do Comércio se reuniu e decidiu não apreciar aquela ou qualquer proposta sem que antes fosse resolvido pelo Ministério “sobre a elaboração de bases de concurso para aquele efeito”. E, depois de telegraficamente, anunciar, na edição do dia 19, o adiamento da decisão da Comissão e a disponibilidade dos SAP para organizar as carreiras aéreas, o *Correio dos Açores*, no dia 30, pormenoriza que os SAP, excluindo a ideia de monopólio, exigem a concessão por um prazo de 18 anos, a restituição das sobretaxas que venham a ser cobradas e a garantia de transporte de 60% do correio. Comprometem-se os

---

<sup>46</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, cota 7774 e 7775, anexo à carta dos SAP ao DGCI (Lisboa, 5 janeiro 1929).

*SAP* a enviar, seis meses depois de assinado o contrato, um avião “para as Ilhas Adjacentes, para os estudos práticos indispensáveis”. Acrescenta o jornal que o Ministro irá “resolver sobre a elaboração das bases do concurso” e, só depois, a Comissão de Aviação Comercial apreciará quaisquer propostas. O *Correio dos Açores* desse dia não se furta a assumir uma posição:

*De grande interesse para os Açores foi a proposta ultimamente apresentada pelos Serviços Aéreos Portugueses para o estabelecimento de carreiras entre o continente e as ilhas. Pode mesmo dizer-se que é o problema de maior importância para as nossas ilhas, sendo de estranhar que, para a sua solução, não se tenha já adiantado os necessários passos, quando é certo que que essas comunicações aéreas já estão estabelecidas para a vizinha Espanha e dentro em pouco se estenderão a outros países. É um empreendimento já perfeitamente acessível a poderosos aviões como são os Junkers já nossos conhecidos. É uma questão de 8 a 10 horas de voo.*

No dia seguinte, o *Correio dos Açores* publica, sob o título “A CARREIRA AÉREA LISBOA-AÇORES – O director dos Serviços Aéreos Portugueses fala sobre as bases da nova proposta”, as explicações de António Eça de Queiroz. Trata-se de uma entrevista em que são mencionados os estudos feitos, a ligação à *UAE*, a utilização dos *Junkers*, a proposta inicial, de 13 de Fevereiro de 1928, o interesse da Comissão e a respetiva decisão de rejeitar a proposta por ela envolver um monopólio, por pedir uma subvenção que parecia exagerada, por não oferecer garantia bancária suficiente, por lhe faltar a indicação exata do capital e porque dela “resultariam grandes encargos, sem compensações apreciáveis.” Estão os *SAP* agora convencidos que, depois de elaborarem uma nova proposta, ela será aprovada. Nela, retiram a ideia do monopólio e pedem, antes, uma concessão de voo sem exclusividade. Explica por que precisam de 30 meses para iniciar a linha das ilhas. Conteúdo idêntico vem na 2.<sup>a</sup> página do vespertino *A UNIÃO* do mesmo dia 31 de janeiro de 1929: “Carreiras aéreas entre o Continente e Ilhas” é o título da entrevista com António d’Eça de Queiroz, da Direção dos *SAP*, transcrita do *Diário de Lisboa* do anterior dia 17, em que este afirma, em resumo: serem os *SAP*, até ao momento, a única empresa aérea portuguesa; terem até aí funcionado como uma Agência, ou seja, como representantes da *UEA*, que, nos últimos dois anos, lhes vem consignando os seus *Junkers*; terem, em 13 de fevereiro de 1928, entregue um projeto de carreiras para as ilhas, rejeitado pela Comissão de Aviação Comercial porque envolvia um monopólio, porque a subvenção lhes parecia exagerada, porque não oferecia garantia bancária suficiente, por falta de indicação exata do capital e porque resultariam grandes encargos

sem compensações apreciáveis. Haviam apresentado nova proposta, retirando a questão do monopólio e substituindo-a por uma concessão de voos sem exclusivo, bem como a restituição das taxas postais cobradas pelo Estado. A linha para as ilhas só poderia iniciar-se após 30 meses de preparação, sendo 6 meses para estudo das condições meteorológicas, de amargem e de tráfego, um ano para estudos entre as ilhas com um avião, e um ano para funcionamento experimental.

Como se vê, foi o conteúdo dos documentos atrás referidos, produzidos pelos *SAP*, que serviu de suporte para as entrevistas dos seus dirigentes aos jornais açorianos, designadamente as publicadas no *Correio dos Açores* e em *A UNIÃO* no dia 31 de Janeiro de 1929.

Além das entrevistas, os responsáveis pela primeira companhia de aviação portuguesa fizeram diversas diligências junto de organizações e pela imprensa, pretendendo veicular a consistência da sua proposta (Henriques-Mateus L. , 2009).

Numa carta<sup>47</sup> da Direção dos *SAP* de 2 de fevereiro de 1929, dirigida ao Sr. Cogumbreiro – ao que parece, uma figura influente na sociedade micaelense<sup>48</sup> - é feito o resumo de todo o processo relativo às propostas dos *SAP*, procurando ganhar o seu apoio para a causa de convencer o Governo da bondade dos planos desta Companhia de Aviação, instando-o a defender-se das ambições da associação *Gnome-Rhône* com a *Aéropostale*, lobby que procurava ganhar o apoio do Conselho Nacional do Ar para lhe ser atribuído o monopólio das ligações aéreas em Portugal e nas suas colónias. Segundo (Henriques-Mateus L. , 2009, p. 193), os *SAP* correram todo o país a apelar para que fossem construídos os aeroportos indispensáveis para o desenvolvimento da aviação e da própria economia nacional. Contudo, as linhas aéreas, postas a concurso em 1929, vieram a ser, em 1930, concessionadas por 30 anos à *SPELA* que criou uma subsidiária, a *CPA*, para a respetiva execução, em todo o caso, falhada.

O vespertino angrense *A UNIÃO*, na sua edição de 14 de fevereiro de 1929, sob o título “As Carreiras aéreas entre o Continente e as Ilhas”, reproduz uma entrevista do *Diário de Lisboa* com a *C.ie Général Aéro-Postal* - que aguarda a decisão do Governo sobre as

---

<sup>47</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, cota 7772, carta de *SAP* a Sr. Cogumbreiro (Lisboa, 2 fevereiro 1929).

<sup>48</sup> Poderia tratar-se, eventualmente, pela idade e por ser um nome pouco comum, de Francisco Cogumbreiro (1880-1958), então dono dos Armazéns Cogumbreiro, que foi cônsul honorário de Mônaco, fundador da fábrica de tabaco *Estrela*, da *Companhia Açoriana*, e impulsionador da fábrica do álcool (in <https://acogumbreiro.pt>, visitado em 1.8.2018).

bases gerais da Navegação Aérea Comercial e se associou com a *Gnôme-Rhône*, constituindo um Sindicato Aéreo Franco-Português e cujo administrador-delegado é J.J. Vasconcelos<sup>49</sup>. Trata-se, como é óbvio, da *SPELA*. Ou seja, estão ambas as Companhias, *SAP* e *SPELA* a fazer *lobby* ao mesmo tempo, pelo menos na imprensa.

Aqui, o comandante J. Júdice de Vasconcelos está naturalmente a falar pela “sua” *SPELA*, a mesma “outra companhia a concorrer” de que falará o *Correio dos Açores* na sua edição de 1 de março seguinte: “AS ILHAS E A AVIAÇÃO – Projectadas carreiras aéreas” – em que o jornal de José Bruno Carreiro apresenta uma posição de fundo, qual balanço do caminho percorrido, apelando a que haja uma solução decidida pelas entidades competentes, sabendo-se que há pelo menos duas empresas interessadas em estabelecer ligações aéreas do Continente com as Ilhas.

#### **2.1.4 A rescisão do contrato de concessão com a *SPELA/CPA*.**

O *Correio dos Açores* de 5 de outubro de 1929 noticiou na sua última página “CARREIRAS AÉREAS - As bases para a adjudicação das linhas nacionais e internacionais - entre as quais figura a linha Lisboa-Açores”, informação que Francisco Aragão tinha antecipado na correspondência de janeiro desse mesmo ano com José Bruno Carreiro. Em 15 de novembro de 1930, o jornal também divulgou o Regulamento de Navegação Aérea acabado de publicar.

Ora, logo em 25 desse mesmo novembro de 1930, ou seja, muito antes de o Estado invocar o direito de rescindir o contrato de concessão e, aliás, pouco depois da data dessa adjudicação, o *Correio dos Açores* manifestara o descontentamento que a solução de adjudicar à *SPELA/CPA* provocava. Desde logo, porque não estavam garantidas na adjudicação as ligações entre as ilhas, mas o não cumprimento dos prazos para a construção das infra estruturas aeroportuárias era também motivo de insatisfação.

Como se sabe, a decisão governamental sobre as linhas aéreas portuguesas acabou por ser de pôr o projeto de ligação aérea entre o Continente e as Ilhas a concurso e surgiu, além dos *SAP- Serviços Aéreos Portugueses*, que já tinham apresentado uma proposta em 1928, um outro concorrente, a *SPELA*, que constituiu uma subsidiária, a *CPA-Companhia Portuguesa de Aviação*, para executar este programa. Os *SAP* retiraram-se então do

---

<sup>49</sup> João Júdice de Vasconcelos viria a ser também o Responsável pela Aero Portuguesa (Silveira F. L., 2001).

processo, desistindo do concurso público, e a adjudicação por um período de trinta anos foi feita à *SPELA/CPA*.

Na edição de 8 de janeiro de 1930, o *Correio dos Açores* transcreve “o decreto que concederia à *Sociedade Portuguesa de Estudos e Linhas Aéreas* a exploração das linhas nacionais e internacionais”, que termina com esta frase que, pretendendo ser naturalmente cautelar, se afigura premonitória: “Se não forem aceites estas condições, resolve o Conselho de Ministros não fazer a adjudicação e abrir novo concurso.”

Consumados os factos nestes moldes, o *Correio dos Açores*, na sua edição de 25 de novembro de 1930, pronunciou-se, tal como o fez *A UNIÃO* em Angra do Heroísmo, contra as condições da adjudicação, que não previa a ligação entre as Ilhas dos Açores. Essa discordância volta às páginas do *Correio dos Açores* em 31 de dezembro seguinte, transcrevendo, como título “OS AÇORES E A AVIAÇÃO – o contrato das linhas aéreas”, um trabalho do *Diário de Notícias* com idêntico sentido crítico.

Por outro lado, porém, acresce que nem o compromisso de ligar o Continente às Ilhas veio a ser cumprido. Já no início dos anos 20, Sacadura Cabral tinha opinado, parecendo premonitório em relação a esta concessão de monopólio, que um pedido de monopólio das linhas aéreas em todo o território nacional não trazia algum benefício para o país, antes seria financeiramente alimentado por ele, mas perdendo a soberania aérea (Pinto M. S., 2012).

No seu número de 27 de Setembro de 1930, a 1.<sup>a</sup> página do *Correio dos Açores* destacava, com o título “AVIAÇÃO COMERCIAL - a assinatura do contrato para a concessão do exclusivo de linhas aéreas nacionais e internacionais”, pelo qual a *Sociedade Portuguesa de Estudos e Linhas Aéreas, L.da (SPELA)* e a *Companhia Portuguesa de Aviação (CPA)* se obrigavam a assegurar as ligações entre Lisboa e a Madeira e entre Lisboa e os Açores no prazo máximo de um ano.

A *SPELA*, que havia sido criada em 11 de março de 1929, era dominada por capitais franceses (da *Aéropostale*<sup>50</sup> e da *Gnôme-Rhone*). Concorreu nesse mesmo ano à

---

<sup>50</sup> A própria *Compagnie Générale Aéropostale* teve origem nas *Lignes Aériennes Latécoère* e veio a ser incluída, em 1933, na fusão que deu origem à *Air France* (Pinto M. S., 2010). “The French were the great pioneers in the european airmail service to South America, as is well known to avid readers of Antoine de Saint-Exupéry’s *Courier Sud* (South Mail), *Vol de Nuit* (Night Flight), and *Terre des Hommes* (Wind, Sand and Stars)” (Rogers, 1979, p. 192). “Jean Mermoz, Henri Guillaumet et Antoine de Saint-Exupéry en

exploração das linhas aéreas em Portugal, designadamente com as Ilhas Adjacentes e a concessão foi-lhe adjudicada, embora, posteriormente, tenha havido acordo para que os direitos dessa concessão fossem transferidos para a sua subsidiária *CPA – Companhia Portuguesa de Aviação*, que havia sido constituída em 11 de maio de 1930. Esta *CPA* ficou pois com a concessão, por 30 anos, do exclusivo do transporte aéreo de passageiros, carga e correio, designadamente para as Ilhas. Como não cumpriu - desde logo os prazos para construir as estruturas de apoio, designadamente aeroportos, fez com que o Estado exercesse o seu direito de rescindir o contrato de concessão.

Título do Correio dos Açores de 8 de março de 1932: “AS ILHAS E A AVIAÇÃO – AS PROJECTADAS LINHAS AÉREAS”. Trata-se de recortes de um trabalho do Diário de Notícias sobre a concessão de um adiamento à *CPA* para o estabelecimento das ligações com as Ilhas, bem como a possibilidade de rever os cadernos de encargos em causa. A justificação invocada e aceite foi a dependência das linhas aéreas internacionais entre a Europa e América com escala nos Açores. No entanto, o encargo assumido pela *SPELA/CPA* estava destinado ao fracasso. A adjudicação das Linhas Aéreas nacionais, em setembro de 1930, pressupunha que as ligações de Lisboa para a Madeira e Açores se iniciariam no prazo de um ano. O facto de ter sido feita a concessão em regime de exclusividade, o que tinha sido rejeitado relativamente à primeira proposta dos *SAP* apresentada em fevereiro de 1928, permitia ter expectativas de haver avanços visíveis neste projeto. Em dezembro de 1931, decorrido o tempo previsto para execução, foi ainda concedido um adiamento. Passado mais um ano, em dezembro de 1932, no dia 3, um artigo do *Diário de Notícias* citado pelo *Correio dos Açores* “AS ILHAS E A AVIAÇÃO – ESTUDO DE AEROPORTOS” ainda fala de uma comissão de representantes do Governo e da companhia concessionária do exclusivo das linhas aéreas para proceder aos estudos para o estabelecimento dos aeroportos na Madeira e nos Açores. No texto é referido que não podem as nossas ilhas ficar indefinidamente à espera das ligações internacionais para se dar cumprimento à cláusula do contrato que constitui a sua mais premente aspiração – o estabelecimento de linhas aéreas a ligá-las o continente, para além da aspiração das ligações entre as próprias ilhas, no caso açoriano, que ponham termo às demoradas e esporádicas comunicações marítimas.

---

ont été les pilotes les plus connus” (L’Aéropostale, par Ande & Luduvine, Club Aéronautique du Collège de Quéren, in [www.aerostories.org](http://www.aerostories.org), visitado 2.8.2018).

O próprio *Correio dos Açores* virá a noticiar em 1933 o incumprimento que levará o Estado a denunciar o contrato de concessão. Os Açores terão que esperar ainda uns anos até terem ligações regulares com o Continente, o que, por ironia, só acontecerá quando a *Pan American* estabelecer um linha a partir da outra margem do Atlântico. No entretanto, a Inglaterra avança com a ligação à América, via Bermuda, já anunciada pelo *Correio dos Açores*, e como se constata pelo número de 31 de janeiro de 1932 “OS AÇORES SERÃO INCLUIDOS no serviço aéreo Inglaterra-Bermudas QUE SERÁ INAUGURADO ESTE ANO”, a que de outro modo, volta, quase como que a confirmar com outros elementos resultantes da passagem dos meses, no dia 15 de dezembro seguinte: “OS AÇORES ESTÃO INCLUÍDOS NUMA DAS ROTAS TRANSATLÂNTICAS DAS LINHAS AÉREAS TRANSOCEÂNICAS QUE OS AMERICANOS VÃO MONTAR”.

### **2.1.5 Sobre o incumprimento por parte da concessionária das linhas aéreas**

A 19 de janeiro de 1933, o *Correio dos Açores* destaca uma entrevista com um dos pioneiros da aviação portuguesa: “OS AEROPORTOS DOS AÇORES – Para principal aero-porto está indicada a baía da Praia da Victória na Ilha Terceira – UMA ENTREVISTA COM O AVIADOR CAP-TEN ORTINS DE BETTENCOURT sobre as comunicações aéreas dos Açores”. Este trabalho jornalístico é interessante a vários títulos: estamos a 19 de janeiro de 1933, o concurso aberto pelo governo em 1929 resultou na adjudicação, em 1930, mais de dois anos antes, por 30 anos, à *CPA*, associada da *SPELA*, da exploração das linhas aéreas portuguesas, incluindo as do Continente com os Açores, começando o prazo a contar em fevereiro de 1932. A visita da comissão agora é para “escolher um aeroporto nos Açores para as carreiras a montar dentro em breve”. Ora, convém lembrar a que tempo nos estamos a referir: este “aeroporto”, em 1933, é ainda sinónimo de aeroporto marítimo. E, no entanto, há mais de dois anos, em 4 de outubro de 1930, tinha sido inaugurada uma pista terrestre na Terceira, a da Achada.

O entrevistado do *Correio dos Açores* é Ortins Bettencourt, nascido na Graciosa, membro da Comissão Sinel de Cordes, cuja primeira missão, se não mesmo o objetivo da sua constituição, tinha precisamente sido a escolha de um aeroporto nos Açores. Para Ortins Bettencourt não é estranha, portanto a importância de se identificar um local para aeroporto dos Açores, como lhe é também familiar a natureza do arquipélago, as características das diferentes ilhas e bem assim a instabilidade do mar. Esta hipotética opção pela baía da Praia da Vitória, no entanto, afigura-se um recurso em desespero de

causa, uma vez que a análise do coronel Gomes da Silva, cinco anos atrás, já excluía essa hipótese em favor da das Lagens (futura Lajes), que, por sua vez, tinha sido posta de lado por, na Achada, ser mais barato a ocupação dos terrenos baldios pela pista de aviação.

Como se sabe, o Estado veio a anular, ainda nesse mesmo ano de 1933, por incumprimento, a concessão feita à *SPELA/CPA* em 1930. O que se afigura estranho é, pois, ainda esta diligência do início de 1933 para escolher um aeroporto. O próprio *Correio dos Açores*, em 1 de julho seguinte, no artigo “INTERESSES AÇOREANOS: OS AÇORES E A AVIAÇÃO – NOVAS PERSPECTIVAS”, transcreve do *Diário de Notícias* um texto que, a propósito da atenção prestada pela imprensa ao espetáculo da travessia da esquadra de 25 aviões italianos em formação, lembra o projeto das linhas aéreas adjudicadas à *SPELA/CPA* em regime de exclusividade cuja execução tem vindo a ser adiada. A hipótese de o aeroporto da Terceira ser na baía da Praia da Vitória é o episódio mais recente. A conclusão é que, independentemente dessa escolha do local para ser “aeroporto”, a concessionária não tem condições para levar para a frente os compromissos assumidos, pelo que a rescisão do contrato se afigura inevitável.

E, com efeito, o próprio *Correio dos Açores* faz a pergunta pertinente duas semanas depois, num título da sua edição de 21 de julho: “OS AÇORES E A AVIAÇÃO TRANSATLÂNTICA – A Companhia concessionária que escolheu a baía da Praia da Vitória para aeroporto por falta de meios, vai rescindir o contrato?” Trata-se de novo da citação de um trabalho do *Diário de Notícias*, ainda a propósito da exibição espetacular da esquadilha de hidroaviões *Savoia Marchetti* do general italiano Italo Balbo nos ares e mares dos Açores, mais concretamente nas baías da Horta e de Ponta Delgada, no regresso da América à Europa na sua epopeica *Crociera aérea del Decennale*. Mais uma vez é expressa a alternativa de serem as companhias estrangeiras, designadamente inglesas e americanas, a fazer base nas baías abrigadas dos Açores para as travessias entre os dois continentes, utilizando o apoio de um navio estacionado na baía da Horta.

A verdade é que se veio a verificar a rescisão do contrato do Estado com a *CPA*, através do Dec.-Lei 27.084 de 7 de outubro de 1933, acabando com o monopólio vigente, mas não executado, desde 1930 (Pinto M. S., 2010). Amainada a concentração que Balbo provocara nas atenções dos jornais, o assunto das ligações aéreas dos Açores e da respetiva adjudicação à *SPELA/CPA* volta a dominar as notícias na imprensa. Em 21 de outubro de 1933, “LINHAS AÉREAS” é o título do *Correio dos Açores* para transcrever

o teor do decreto que contém os termos da rescisão do contrato de concessão que havia sido celebrado com aquelas organizações em 16 de setembro de 1930, contrato aprovado por decreto de 30 de setembro de 1930, modificado em 12 de fevereiro de 1932.

“LINHAS AÉREAS: A RESCISÃO DO CONTRATO com a Companhia Portuguesa de Aviação” é o destaque do *Correio dos Açores* de 19 de outubro, retomado poucos dias depois, a 25 de outubro, com o título LINHAS AÉREAS PORTUGUESAS: Como deve resolver-se o momentoso problema, segundo a opinião do major aviador Pinheiro Correia<sup>51</sup> – A posição dos Açores ameaçada no futuro da aviação”, citando o mesmo especialista e transcrevendo um trabalho do *Diário de Notícias*. Cometeu-se um erro, segundo Pinheiro Correia, ao atribuir-se a solução das linhas aéreas a um monopólio por trinta anos para serem asseguradas em conjunto todas as ligações aéreas de Portugal, internas e com o exterior, além de serem construídas as infraestruturas necessárias ao respetivo funcionamento.

Já no ano seguinte, a 30 de Janeiro de 1934, mais uma vez o *Correio dos Açores* retoma um tema do *Diário de Notícias*: “Os Açores e a aviação: Novos projectos em vista” – para, em resumo, concluir que

*o monopólio, nas condições em que foi concebido, nos poderia trazer complicações no desenvolvimento da navegação aérea internacional. (...) Receia-se agora, ao que parece, a preponderância americana, possivelmente despertada pela última viagem de Lindbergh.*

Com efeito um acordo de concessão, como explica (Pinto M. S., 2010, pp. 401-402), por se referir a linhas aéreas, já era então matéria muito complexa, que ia da escolha da frota ao planeamento das operações, da preparação do pessoal à garantia de equipamentos de apoio. Para além do sucesso ou do fracasso da companhia concessionária, estava em causa o prestígio do próprio Estado. Ao plano económico de exploração acrescia o investimento relacionado com os campos de aviação, as oficinas e outros equipamentos e serviços auxiliares. Ao capital para suportar o investimento inicial e as operações correntes, acresciam as reservas para garantir a cobertura de eventualidades e imprevistos.

---

<sup>51</sup> Pinheiro Corrêa era, então, 2.º Comandante do Grupo Independente de Aviação de Bombardeamento em Alverca. Tinha feito parte dos pioneiros das ligações aéreas com o Norte de África e com a Guiné (Correia, 2016). Veio a ser Comandante da Aeronáutica no Comando Militar dos Açores em 1943-46. É autor de “Aerostação Militar”, “Política Aérea” e “O que é e para que serve um avião”. Dirigiu o “Jornal do ar” e presidiu ao Aero Club de Portugal (Edgar Cardoso, 1984, História da Força Aérea Portuguesa, Ed. Cromocolor, pp. 230-237) e site da Net <http://www.coronelpinheirocorreia.tosterego.com>, visitado em 31.7.2018).

O risco de insucesso de iniciativas privada para um empreendimento com tal dimensão e amplitude já era elevado naquele tempo.

O *Diário de Notícias*, volta a ser citado pelo *Correio dos Açores* a 4 de novembro: “INTERESSES AÇOREANOS: As ilhas e a aviação – O contrato das linhas aéreas”. Nesse texto é feita uma revisão da matéria, resumindo os 4 anos perdidos desde a concessão e adjudicação com caráter exclusivo das ligações aéreas portuguesas a uma companhia que não cumpriu a sua parte, conduzindo à inevitável, e por muitos vaticinada desde o início, rescisão. Esta rotura, conclui o artigo, deve ser aproveitada como uma oportunidade para uma abertura do espaço aéreo, solução curiosamente aventada por Balbo a propósito da passagem da sua famosa esquadra de hidroaviões pelos Açores.

Verifica-se, portanto, que as companhias aéreas constituídas com capitais económicos privados pouco adiantaram para a formação de empresas com continuidade em território nacional. Deste modo, a intervenção do Estado, como acontecera noutros países, fazia sentido ao estabelecimento de uma estratégia para a ligação aérea com os territórios ultramarinos (Pinto M. S., 2010, p. 201).

### **2.1.6 Sobre o empenho de José Bruno Carreiro no desenvolvimento da aviação**

As Companhias aéreas que surgiram no pós Grande Guerra, na sequência da Conferência de Paris, tinham muitas das características que vieram a conduzir ao conceito de *companhias de bandeira*. Por um lado, porque tinham uma importância estratégica, relacionada com a evolução técnica em que a sua criação se traduzia, herdeiras que eram das facilidades de comunicação dos barcos a vapor, das comunicações por cabo e da telegrafia sem fios (TSF); por outro, a importância dos transportes aéreos ia para além do seu custo económico: sendo quase sempre deficitárias, justificava-se o investimento dos governos em nome dos benefícios diretos e indiretos que provocava no desenvolvimento social e na inovação técnica. Estava-se ainda numa fase colonial em que as ligações entre as sedes imperiais e as possessões ultramarinas faziam todo o sentido, desde logo para potências como a Inglaterra que mantinham o domínio sobre territórios longínquos como a Índia, a Austrália ou a África do Sul, ou a França com os seus domínios em África ou mesmo para Portugal e as suas Ilhas Adjacentes e as colónias. O novo negócio envolvia prestígio e influência internacional, desenvolvimento da indústria aeronáutica, e até maior eficácia na administração dos negócios inter-territoriais. (Telo, 1993)

Naturalmente, o desenvolvimento do novo negócio global que era o transporte aéreo foi potenciado pela aceleração que o investimento de guerra tinha provocado na indústria aeronáutica, designadamente na construção de novas máquinas voadoras e na formação e exploração do espírito explorador dos aviadores pioneiros. Mesmo o maior desafio de fronteira, o de conseguir efetuar voos intercontinentais, cruzando os oceanos, foi enfrentado com o sentido desbravador dos pioneiros, mas dificilmente teria sido bem sucedido sem o investimento das estruturas ainda militares da aviação e do apoio político-económico dos governos que anteviram o alcance político do domínio dos ares. E neste entendimento, o mercado mais apetecido, mas também com a fronteira oceânica mais difícil de transpor, era o das ligações da América com a Europa, sendo o obstáculo mais resistente o Atlântico Norte. (Telo, 1993)

Será altura, nesta dissertação, de nos interrogarmos sobre as motivações que levavam José Bruno Carreiro a interessar-se pelo desenvolvimento da aviação com uma ação tão persistente, designadamente no *Correio dos Açores*, que o tornou credível como interlocutor dos atores intervenientes nos primeiros passos da aviação civil em Portugal. E afigura-se evidente que não foi pela aviação em si, mas pelo desenvolvimento dos Açores que ela potenciava. Esse desenvolvimento seria baseado, não tanto no êxito em si das ligações que se conseguissem estabelecer desde as duas margens do Atlântico Norte, mas obviamente no movimento turístico, que, na altura, tal como a própria aviação, era ainda incipiente.

Os primeiros passos de organização do turismo nos Açores datam do século XIX. Para a Sociedade Propagadora de Notícias Micaelenses, constituída em 1899 - a primeira do género em Portugal, já foi obra significativa a produção e “distribuição do folheto ‘*what is said about us*’, distribuído por países, associações, jornais, médicos, companhias de vapores, etc.” (Costa R. M., 1989, p. 38). Dos fins do século conhecem-se várias publicações sobre a localização geográfica, a beleza, as condições de *health resort* e o carácter do povo dos Açores.

Na década de 1910, já surgiam muitos estrangeiros em S. Miguel, fruto do movimento e transporte marítimo entre a Europa e os EUA, que transformaram Ponta Delgada e Horta em importantes pontos de escalas transatlânticas. Ponta Delgada podia tornar-se rapidamente “uma estação de turistas” (Araújo, 2016, p. 21).

Em 1907 foi fundada em Lisboa a Sociedade de Estudos Açorianos. Em 1926 nasceu a Sociedade de Propaganda e começou a ser publicada a *Revista Insular e de Turismo*, junta com *Portugal, Madeira e Açores*. Raul Brandão publicou *Ilhas Desconhecidas*. Em 1927 surgiu o Grémio dos Açores (futura Casa dos Açores) em Lisboa. Nos primeiros anos da década de 1930 muitos barcos de recreio alemães desembarcavam milhares de turistas em S. Miguel. “O *Carvalho Araújo*, o novo navio da EIN, construído propositadamente para o tráfego entre Lisboa e os Açores, em 1930, proporcionaria todo o conforto desejado” (Dias, 2012, p. 153).



Imagem 7 - José Bruno com o grupo fundador do Grémio Açoriano (atual Casa dos Açores) em Lisboa (BPARPD, Fundo Tavares Carreiro, n.º 10975)

A *Sociedade Terra Nostra*, criada em 1934 visava “o desenvolvimento e propaganda da Ilha de S. Miguel, Açores” (Costa R. M., 1989, p. 41) e, no relato da atividade desse seu primeiro ano de existência, era referido que “o turismo é de todas as indústrias, aquela que maior número de misteres abre a uma terra” (ibidem). No campo da promoção, além de folhetos e cartazes, viagens de prospecção e acolhimento de profissionais em viagem de recolha de materiais e animação, as linhas de orientação da *Sociedade Terra Nostra* inspiraram-se no relatório sobre o turismo na Ilha de S. Miguel de uma comissão nomeada em 1931, da qual faziam parte alguns dos sócios da futura *Sociedade*, designadamente Vasco Bensaúde e Augusto Arruda, que foram seus Administradores-Delegados. No I Colóquio Nacional de Turismo realizado em Lisboa, Augusto Arruda “pugnou ardorosamente pela inclusão de S. Miguel no roteiro turístico português, onde era desconhecido” (Silva Júnior, 1991, p. 22).

Foi inaugurado o Hotel *Terra Nostra*, o Casino das Furnas e o Campo de Golfe da Achada das Furnas e o *Bureau* de Informação e Turismo. “O projeto turístico contemplaria todo o arquipélago, mas o programa era elaborado com base na ilha de S. Miguel” (Dias, 2012, p. 153).

*A realização do Congresso Açoriano, em 1938, em Lisboa, foi o ponto culminante de todo este movimento em prol do turismo, mas que se conjugava nas suas linhas programáticas com interesses político-administrativos* (Enes, 2008, p. 47).

Depois do I Congresso Açoriano é que se começou a formar uma consciência turística.

*A Vontade de promover a indústria do turismo insere-se, assim, nesse caldo ideológico característico dos anos vinte e trinta do século XX* (Dias, 2012, p. 153).

Já na década anterior à existência da *Sociedade Terra Nostra*, José Bruno Carreiro publicara, em 1922, o artigo *Os Açores, terras de turismo* na revista ilustrada *Açores*. Aí, para além da ilustração com fotografias e desenhos, concluía, na sua análise, que não bastam belezas naturais e riqueza termal, há que ter proficiência e método, já que, só quando se

garantir os desembarques em condições próprias de uma cidade civilizada, assegurando o bom estado das vias de comunicação e continuando através de tudo o que representa a valorização das nossas belezas naturais, estará criada uma incalculável fonte de riqueza (Dias, 2012, p. 145).

Ele próprio, como resulta claro da sua ação descrita na presente dissertação, enquanto Diretor do *Correio dos Açores*, tratou de organizar eventos como a visita dos intelectuais do *Continente* e o intercâmbio com restantes ilhas, particularmente com a Terceira e com a Madeira. Dessas iniciativas resultou que, depois de 1924, Oldemiro César, um dos jornalistas do *Diário de Notícias*, que participara na visita dos intelectuais do *Continente* organizada por José Bruno, publicou o livro *Terra de Maravilha – os Açores a Madeira*, com prefácio de Trindade Coelho. Leite de Vasconcelos, outro dos visitantes continentais, etnólogo e filólogo, publicou em 1926 *Mês de Sonho – conceito de etnografia açoriana*, que, para além de inúmeras gravuras, desenhos e fotografias, continha um “apontamento científico acerca da vida material e espiritual dos açorianos, na tentativa de colmatar o desconhecimento dos portugueses acerca das ilhas (...)” (Dias, 2012, p. 145). A partir de 1925, alguns jornalistas açorianos editaram em Lisboa a *Página Insular* em alguns periódicos (Enes, 2008).

Um exemplo significativo da intervenção de José Bruno, quer pessoalmente, quer através do seu jornal, para procurar intermediar entendimentos que contribuíssem para o desenvolvimento turístico, pode constatar-se ao compulsar a sua correspondência, designadamente com António Borges Coutinho, Marquês da Praia e Monforte, proprietário do que é atualmente o Parque *Terra Nostra*, das Furnas, que, na altura, era designado como *Jardim do Tanque*. Com efeito, resulta das cartas trocadas entre ambos em setembro de 1929, que José Bruno serviu de intermediário nas negociações para que a Junta Geral de Ponta Delgada deliberasse o “arrendamento” ou a “expropriação por utilidade pública”, servindo-se José Bruno da relação privilegiada com Luiz de Bettencourt, respetivo Presidente da Comissão Administrativa da Junta Geral do Distrito Autónomo de então.<sup>52</sup> “*Terra Nostra, o sonho de Augusto Arruda, venceu a inércia do problema turístico açoriano e, apesar da guerra, o número de turistas não parou de crescer na Região* (Silva Júnior, 1991, p. 25)”.

## **2.2. A imprensa como tribuna da propaganda regional**

Desde a segunda metade do século XIX, surgira em Portugal um novo tipo de imprensa influenciada pelo telégrafo e apoiada na publicidade e no crescimento da população

---

<sup>52</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 6026, carta do Marquês da Praia a JB (Furnas, 21 setembro 1929); n.º 6030, carta de JB ao Marquês (Ponta Delgada, rascunho, s.d.); n.º 6031, carta do Marquês a JB (Furnas, 16 setembro 1929) e n.º 6035, carta de JB ao Marquês (Ponta Delgada, 18 setembro 1929).

urbana, logo no número de leitores. Passou-se da imprensa de opinião para a de informação.

*O objetivo do jornal, como negócio, passou a ser o de conquistar o mercado dos leitores; como estes eram de várias tendências políticas, só o jornal sem política podia aspirar à grande tiragem. O centro de interesse deslocou-se assim da intervenção política para o noticiário internacional, transmitido pelo telégrafo por agências especializadas na exportação da notícia (Saraiva, 1993, p. 446).*

O primeiro jornal português com este novo modelo foi o *Diário de Notícias*. “Entre os jornais que então se apregoam de independentes de partidos encontra-se o diário lisboeta *Diário de Notícias*” (Novais, 2013, p. 99). O *Século* era, “então o jornal mais popular do país e, por consequência, o de maior tiragem” (Novais, 2013, p. 100). É desta imprensa que o *Correio dos Açores* beberá muita da informação, designadamente a que se refere à política internacional e a que reflete a emergência da aviação civil, a seguir ao acordo de paz de Versalhes. Pouco depois da fundação do jornal por José Bruno Carreiro e Francisco Luís Tavares, surge também o *Diário de Lisboa*, um modelo de independência e rigor que o *Correio dos Açores* frequentemente citará, designadamente em assuntos de teor aeronáutico.

Na Introdução ao Colóquio sobre “A História da Imprensa e a Imprensa na História”, escrevem Carlos Cordeiro e Susana Serpa Silva: “*Sendo certo que a imprensa pode ser considerada uma espécie de retrato da sociedade em que se insere, também é, simultaneamente, motor de progresso e desenvolvimento*” (p. 9), concluindo que “*É também inquestionável o papel da imprensa na justificação, fundamentação e legitimação da autonomia, quer no século XIX, quer no seguinte. (...) O mesmo se diga quanto ao estudo, divulgação e consciencialização da identidade açoriana*” (p.18). Na comunicação com o mesmo título do mencionado Colóquio, José Manuel Tengarrinha, refletindo sobre o binómio autonomia-independência da imprensa, face às insuficiências do sistema político, às redes clientelares e à atração do poder, interroga-se: “*qual foi, ao longo da nossa história e ainda na atualidade, efetivamente, a influência das correntes de opinião impulsionadas pela imprensa sobre a natureza do poder político?*” (Tengarrinha, 2009, p. 35), para concluir que, se a autonomia da imprensa se mantém como processo comunicacional com mecanismos próprios, a sua independência está muito comprometida perante os sofisticados métodos de influência dos poderes.

A aviação incipiente, que se desenvolveu aceleradamente nas primeiras décadas do século XX, veio consumir uma globalização económica e social, relacionada com as inovações das tecnologias aplicadas, com a internacionalização dos mercados e com a mobilização social baseada na expansão da imprensa e no destaque que atualmente se chamaria “mediático” de órgãos de comunicação de massas como o *Diário de Notícias*, *O Século* e o *Diário de Lisboa*, ou, no caso dos Açores, como o *Açoriano Oriental*, o *Correio dos Açores*, o *Diário dos Açores* e *A União*, designadamente, na sequência da Grande Guerra.

*Os aviões, tal como as caravelas do período da expansão portuguesa do século XV, concorreram para mais uma etapa da mundialização, desta feita a grande velocidade (...) As informações meteorológicas, na época, não eram rigorosas, deixando a incerteza sobre o estado do tempo que apanhariam no percurso, ou à chegada, situada, na maioria dos casos, a centenas ou até a milhares de quilómetros do ponto de partida* (Correia, 2016, pp. 18-19).

Nas palavras de Medeiros Ferreira, não por acaso utilizadas em mais que um dos seus escritos (Ferreira, 1988) (Ferreira, 2006) (Ferreira, 2011), Portugal, na sua componente insular, assumiu uma posição estratégica fundamental para que fossem garantidas a liberdade e a segurança nos transportes marítimos. Para as potências internacionais, tornou-se evidente que, se fora a Marinha a descobrir a importância estratégica dos Açores, seria a aviação a explorar essa importância.

Segundo Alberto Arons de Carvalho, a Lei de Imprensa de 1910, publicada no Diário do Governo de 28 de outubro, “constitui a única lei que, no período de 1910 a 1926, abrange todos os principais aspectos relacionados com o direito de expressão do pensamento pela imprensa” (Novais, 2013, p. 107).

*... o Correio dos Açores foi fundado numa conjuntura de crise económica e social que caracterizou o imediato pós-I Guerra Mundial e no contexto do confronto ideológico e político que marcou toda a vida da I República portuguesa.(...) E, não há dúvida que, nos anos 20, o Correio dos Açores assumiu, a liderança, ou melhor, construiu um fórum privilegiado de debate sobre a identidade açoriana nas suas diversas vertentes (...) só possível em virtude da envergadura intelectual e da invejável rede de contactos de José Bruno Carreiro (...)* (Cordeiro, 1995, pp. 8-9).

Como explica o mesmo autor, o *Correio dos Açores* e particularmente a colaboração, nas suas colunas, de Luís Ribeiro, tiveram importância decisiva na moldura cultural da unidade e na identidade açorianas, que se foi consolidando com os contributos de intelectuais e artistas. Sobre a personalidade de Luís Ribeiro, lembra Carlos Enes, a

propósito da implantação da Ditadura Militar 28 de maio de 1926: “clarificou logo a sua posição em 1927, no *Correio dos Açores* de 23 de março: ‘não ocultarei que antipatizo com as ditaduras. Compreendo que podem ser necessárias e justificar-se em casos excepcionalíssimos; mas não as defendo nem as suporto com gosto em caso algum. Menos ainda simpatizo com governos de classe e com governos ditatoriais apoiados na força e por ela impostos’” (Enes, 2008, p. 165).

*Espírito açoriano e consciência açoriana passariam a constituir conceitos correntemente utilizados na imprensa e integravam invariavelmente as ideias de unidade e solidariedade do povo açoriano e também da sua ‘individualidade’ no conjunto nacional* (Ponte, 2012, p. 229).

O jornal *Correio dos Açores* é posterior à Grande Guerra e à base naval da *US Navy* em Ponta Delgada. José Bruno Carreiro, seu fundador e Diretor durante mais de 17 anos, fora investido, em Novembro de 1910, após concurso público, como secretário geral do Governo Civil de Ponta Delgada, cargo que acumulou, em 1918-1919 com o de chefe do gabinete do Alto Comissário Simas Machado e, dez anos depois, com lugar idêntico junto do Delegado Especial do Governo da ditadura, coronel Silva Leal.

Ainda antes de fundar o *Correio dos Açores*, José Bruno defendeu no *Diário dos Açores* posições pró-autonomia, invocando os princípios da Sociedade das Nações e dos pontos do Presidente Wilson, e os conceitos que iria acarinhar no seu próprio jornal, de *açorianismo, consciência açoriana e espírito açoriano*. Ao fundar o *Correio dos Açores*, fê-lo em associação com o republicano Francisco Luís Tavares, que fundara e dirigira *A República*, fundaria e dirigiria *A Terra* (Rodrigues J. B., 1984), com quem José Bruno Carreiro tem em comum a ideia de defesa da unidade açoriana (Cordeiro, 2010). A orientação que deu ao jornal *O Distrito*, semanário do Partido Regenerador, em 1906-1908, deu-lhe apetência para vir a fundar o *Correio dos Açores*, cujo primeiro número saiu em 1 de maio de 1920, e que dirigiu até 1937.

Fazer pontes entre personalidades como Francisco Luiz Tavares, regionalista, Luiz de Bettencourt, monárquico, e Aristides Mota, desiludido da causa monárquica, que frequentemente entravam em polémica, mostra bem o papel agregador desempenhado por José Bruno Carreiro (Enes, 2012). Na análise de Carlos Cordeiro, José Bruno, no *Correio dos Açores* de 2.6.1927,

*recomendava o abandono, ao menos temporário, das reivindicações autonomistas de índole*

*política, propondo a manutenção do sistema administrativo definido pelo Decreto de 2 de março de 1895, sublinhando, todavia, a necessidade de alargamento dos recursos financeiros das Juntas Gerais,*

o que, no essencial, viria a ser conseguido no decreto de 16.2.1928, mas seria esvaziado pela ditadura financeira de Salazar, esfriando o entusiasmo que rodeava a política da Ditadura Militar (Cordeiro, 2012, p. 216), (Cordeiro, 1999, p. 399).

Na segunda década do século XX, Aquilino Ribeiro escreveu que quem governa o mundo são “*os caracteres Gutenberg com a bobina de papel em rotativa Marinoni*” (Novais, 2013, p. 114), refletindo que a imprensa, quando começou a Grande Guerra, era mais poderosa que os governos dos países, mesmo que estes fossem ditatoriais.

Foi neste ambiente de liberdade e força da imprensa que foi fundado em Ponta Delgada em 1920 o *Correio dos Açores*, sob a direção dessa figura de referência da 2.<sup>a</sup> geração autonómica, José Bruno Carreiro, que, além das suas reconhecidas competências como jornalista e intelectual, foi entre 1929 e 1954 correspondente da *United Press Associations of America* nos Açores. Como se verá mais adiante no presente trabalho quando nos referirmos ao desastre aéreo de julho de 1929 na Graciosa, foi José Bruno que escreveu para a *United Press* as reportagens sobre essa tragédia. Em 1932, transmitiu à *UP* a notícia sobre o terramoto que afetou S. Miguel às 19:24 de 5 de agosto desse ano<sup>53</sup>.

Publicado pela primeira vez em 1 de Maio de 1920, o *Correio dos Açores* tinha posições entre a autonomia e o regionalismo. Vejamos o essencial da posição da Direção que ali consta como linha programática:

*Na nossa terra, como nos mais apagados cantos do mundo, sentem-se os ecos e os efeitos do grande movimento que ruge nos maiores centros da Europa e America. (...) Cremos que não pode ser prestado maior serviço a esta terra, no momento presente, do que pretender colaborar no estudo das questões que mais profundamente afectam e interessam a vida local, organizando e lançando para tanto mais um jornal, que só com esse objectivo sae à publicidade. (...) não nos cega a vaidade nem a ambição de pretender dirigir os outros: mas estamos firmemente decididos a não nos deixarmos dirigir por ninguém*<sup>54</sup> (Cordeiro, 1995).

Com efeito, no jornal então fundado veio a verificar-se o

---

<sup>53</sup> B.P.A.R.P.D, Arquivo Tavares Carreiro, nº 6410.2, de JB a UP (Ponta Delgada, 6 agosto 1932).

<sup>54</sup> Editorial do *Correio dos Açores* n.º 1, 1.5.1920

*agitar de grandes questões que punham a sociedade micaelense em alvoroço. Todos os assuntos importantes que diziam respeito a São Miguel ou ao arquipélago foram focados nas páginas do Correio”* (Enes, 2009, p. 111),

esforçando-se por unir todas as vozes que tivessem o regionalismo como motivação para intervir politicamente.

Tanto a deslocação à Madeira, em 1922, na companhia de Luiz de Bettencourt, na sequência da publicação de “O MAL INSULANO – se a Madeira quisesse”, como a visita dos intelectuais do Continente em 1924, são ações que se identificam como jornalismo empenhado, de tribuna, ou de propaganda (dos Açores), como, de resto, o próprio título do *Correio dos Açores* de 23 de março de 1924, “PROPAGANDA DOS AÇORES – UM GRUPO DE CONTINENTAIS ILUSTRES A CONVITE DO CORREIO DOS AÇORES VISITARÁ EM MAIO O ARQUIPÉLAGO AÇOREANO”, assume e de acordo com o entendimento do conceito na altura. Com efeito, era propaganda o que se fazia na imprensa, “*cativando o leitor através de uma doutrinação apropriada, para ideias, ideologias ou princípios políticos*” (Fraga, 2017). José Bruno entendia que a propaganda dos Açores feita no Continente por açorianos residentes em Lisboa não era suficiente, havia que convencer continentais esclarecidos e influentes a deslocar-se às Ilhas para dela fazerem propaganda. E não só na perspetiva turística: sobretudo dando “*credibilidade nacional ao processo reivindicativo autonomista*” (Cordeiro, 1999, p. 378).

Se pretendêssemos exemplificar alguns casos em que o *Correio dos Açores* foi pioneiro naquilo que hoje se classificaria como missão de serviço público da comunicação social, certamente que a publicação, nas suas edições de 23 e 24 de outubro de 1930, do texto integral da *Memória apresentada no XIII Congresso de Hidrologia, Climatologia e Geologia*, realizado em Lisboa a meio desse mês, estaria no topo da lista. Com efeito, a comunicação com o título “O CLIMA DOS AÇORES” é da responsabilidade de José Agostinho, Diretor do Serviço Meteorológico dos Açores, e de Armando Narciso, Professor do Instituto de Hidrologia e Climatologia e traduz-se na primeira tese elaborada até então sobre o tema, “*estudo completo sobre o nosso clima*”, que bem merecia “*a maior divulgação entre todos os congressistas*”, como bem explica o próprio jornal, ao justificar, em notas das suas edições de 23 de outubro e 5 de novembro, tanto a publicação integral da *Memória a 23 e 24*, como uma saudação em francês aos excursionistas no dia 28 e a tradução integral da comunicação, preenchendo, com esta tradução, toda a sua 1.<sup>a</sup>

página dessa edição de 5 de novembro. Fatores meteorológicos (temperatura, precipitação, humidade, fração de insolação, nuvens, nevoeiros, regime dos ventos, perturbações atmosféricas e sismicidade-vulcanismo); características climáticas; climatologia etnográfica e utilização terapêutica, são os tópicos segundo os quais a comunicação está organizada: um trabalho científico, rigoroso e exaustivo em que o *Correio dos Açores* deve ter percebido a motivação para se associar na respetiva divulgação, numa decisão que só pode orgulhar o jornalismo e que se justificou especialmente por ter havido, no fim do Congresso, uma excursão de dezenas dos seus participantes aos Açores, a bordo do navio “Carvalho Araújo”. Tudo noticiado com particular empenho e sensibilidade pelo *Correio dos Açores* nas suas edições entre 21 de outubro e 5 de novembro desse ano de 1930, sem prejuízo do que foi publicado em outros órgãos da imprensa: “*Quando elementos do Congresso Internacional de Hidrologia visitaram S. Miguel, Augusto Arruda desdobrou-se para que aqueles ilustres cientistas levassem de tal visita essas expressivas e honrosas impressões que ficaram exaradas no Livro de Honra das Termas das Furnas*” (Silva Júnior, 1991, p. 21).

Quando, em 1937, veio a deixar a direção do *Correio dos Açores*, por imposição de uma norma do Código Administrativo que proibia os funcionários públicos de dirigir periódicos (Rodrigues J. B., 1984), José Bruno Carreiro escreveu, na edição de 30 de setembro de 1937, um texto de despedida em que considera ter cumprido o seu programa, contribuindo para criar uma consciência açoriana, uma noção de património comum a defender:

*Ao que disse em 1924 (está a referir-se à conferência proferida por altura da visita do intelectuais do Continente), nada tenho a alterar em 1937, por me dizer a consciência que o Correio dos Açores marchou sempre pela mesma linha reta.*

Posteriormente à sua substituição como Diretor do jornal, o *Correio dos Açores* ainda publicou algumas análises e balanços sobre a marca deixada por José Bruno Carreiro na imprensa e na sociedade açoriana. Foi o caso da edição de 1 de outubro, a primeira em que o seu nome consta apenas na qualidade de fundador, onde o balanço foi feito sob os títulos “AO RENDER DA GUARDA...” e “Do passado para o futuro: A antiga e a nova direção do *Correio dos Açores*”. No dia 3 “UM GRANDE JORNALISTA – Uma homenagem e um agradecimento” concluíram no mesmo tom. Em 27 de novembro foi ali reproduzida uma apreciação do *Diário de Lisboa* sobre a saída de José Bruno Carreiro,

em “*termos de alto apreço pela sua ação de jornalista açoreano*” em que é referido como “*grande jornalista, homem de bem e português de lei*” e, em 19 de dezembro, uma carta de Joaquim Manso - diretor do *Diário de Lisboa* desde a sua fundação em 1921 que fizera parte do grupo de intelectuais que visitara os Açores em 1924 por iniciativa do *Correio dos Açores* - intitulada simplesmente “A JOSÉ BRUNO”, na qualidade de amigo, uma homenagem significativa, vinda de quem sabia do que estava a falar e não era suspeito de o fazer por afinidades ideológicas, tal era a auréola de independência e qualidade editorial que imprimira ao *Diário de Lisboa*.

Numa das cartas que escreveu a Luís Ribeiro, ele próprio conta ter sido, em 1930, convidado para dirigir o *Diário de Notícias*, convite que pôs de parte:

*É claro que me négo a pé firme. (...) Depois, sinto como seria difícil e delicada a minha posição, perante todo o país, de portento jornalístico, descoberto nos Açores para dirigir o mais importante jornal português!*<sup>55</sup>.

Para além das colunas do seu *Correio dos Açores*, onde sempre dedicou uma particular atenção ao desenvolvimento da aviação civil, traduzindo-se as suas intervenções em óbvias tomadas de posição que se traduziam em eficaz meio de ação política, José Bruno Carreiro foi, ao longo da vida um interlocutor privilegiado de diversos atores da cena política que interessasse aos Açores e à sociedade açoriana, lançando novas ideias, lutando para ajustar, consoante os regimes e os governos, a modesta autonomia administrativa conquistada pelos distritos açorianos, desde a altura do governo de Hintze Ribeiro, nos últimos anos do séc. XIX, ainda na vigência do regime monárquico.

Com uma visão algo instrumental de regimes, governos e partidos, José Bruno Carreiro, como sublinha Medeiros Ferreira, agiu sempre com base numa certa visão dos interesses açorianos, o que conferia sempre grande credibilidade à sua atuação, reconhecidamente uma motivação racional. Nem sempre, porém, se verificou consenso e aceitação perante a ação de José Bruno: de acordo com Fátima Sequeira Dias, o jornalista faialense António Baptista classificou-o “*de ‘soba’, monárquico disfarçado de regionalista e único promotor da independência dos Açores sob a égide dos EUA*” (Dias, 2012, p. 147), e, segundo Carlos Enes, a visita dos intelectuais do Continente deu origem a protestos, “*nomeadamente de republicanos ligados ao Partido Democrático, que a consideraram*

---

<sup>55</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 1203, carta de JB a LR (Ponta Delgada, 28 junho 1930).

*uma afronta e uma organizada campanha monárquica*” (Enes, 2012, p. 215). Esta referência conduz-nos à questão da rivalidade entre os polos de cada um dos distritos em que estavam na altura divididos administrativamente os Açores. Carlos G. Riley, a propósito de um artigo do *Correio da Horta* de 5 de janeiro de 1933 em que, alegadamente sem obediência a bairrismos, são enumeradas as vantagens da Horta para o estabelecimento do *Aeroporto dos Açores*, realça que

*a alusão a bairrismos exprime, subliminarmente, as tensões da periferia faialense face aos outros distritos açorianos – Ponta Delgada e Angra do Heroísmo – pelo estatuto de melhor infraestrutura aeroportuária dos Açores e essa rivalidade manifesta-se por ocasião da passagem pelo arquipélago da esquadilha italiana do Marechal Italo Balbo no verão de 1933* (Riley, 2015, p. 66).

O próprio José Bruno, de resto, reconheceu, no *Correio dos Açores* de 14 de junho de 1924, que, em alguns meios políticos e jornalísticos nacionais, as aspirações de alargamento da autonomia eram vistas como máscaras de projetos ou tentativas de quebra da integridade nacional.

O texto de *The Journal of Modern History* contém também a seguinte afirmação no mesmo sentido: “*When the Navy finally withdrew from the Azores, among the less material things left behind was a strong sentiment of independence under the auspicious of the United States*” (Livermore, 1948).

### **2.2.1 Aviadores e aviação na imprensa da época, particularmente no *Correio dos Açores***

Folheando as páginas dos números do *Correio dos Açores* que noticiaram a proeza de Sarmiento de Beires e Brito Pais em outubro de 1920 com o *Breguet XIV 2/A* “Cavaleiro Negro”, e os feitos de Sacadura Cabral e Gago Coutinho em março de 1921 com o *Felixstowe F.3*, primeiras ligações aéreas Lisboa-Madeira, já referidas no presente trabalho com base nas investigações de Mário Correia, constatamos que, sendo ainda um diário a dar os primeiros passos, já mostrava a tendência para prestar uma particular atenção aos acontecimentos relacionados com a aviação.

Como se sabe, a informação divulgada pela imprensa traduz-se, por definição, numa seleção da realidade do mundo, numa escolha dos acontecimentos da vida quotidiana a

divulgar. O empenhamento de José Bruno Carreiro e do seu jornal no desenvolvimento dos Açores fez parte, desde o início, do seu programa editorial.

A dependência que estas ilhas sempre tiveram dos transportes para acompanharem o desenvolvimento do mundo e se integrarem na realidade político-social a que pertencem, fez com que o surgimento da aviação e o seu papel para substituir cada vez mais aceleradamente a navegação marítima, levassem naturalmente a que o desenvolvimento dos Açores e o do transporte aéreo estivessem indissociavelmente ligados.

Mesmo assim, não deixa de surpreender que, com menos de um ano de vida, o *Correio dos Açores* estivesse tão atento à aviação que não lhe tenha escapado a aventura exploratória de Brito Pais e Sarmiento de Beires, com o *Breguet XIV 2/A*, a tentar ligar pela primeira vez pelo ar o Continente à Madeira. Com efeito, o referido voo foi preparado quase clandestinamente, uma vez que não havia ainda autorização oficial para ser realizada a tentativa nos termos propostos (Henriques-Mateus L. , 2009), (Correia, 2016).

Por outro lado, a tentativa de estabelecer uma linha aérea entre o Continente e a Madeira em 1920 era um desafio de certo modo equivalente ao que levou Louis Blériot a efetuar a travessia do Canal da Mancha em 1909 (AA.VV, 2010), (Ellacott, 1978). É o próprio Sarmiento de Beires que, ao relatar a epopeia de 1922, afirma, sob o título “A VITÓRIA DE PORTUGAL”:

*O Mar tinha de ser vencido. Portugal tinha de afirmar-se, uma vez mais, o triunfador do Oceano. Nem Sacadura Cabral, nem Gago Coutinho duvidavam do êxito da tentativa. Naquele tempo, todos éramos assim* (Taylor, 1981, p. 107).

Os onze anos que separam as duas façanhas e os avanços na tecnologia da aviação, decorrentes especialmente da Grande Guerra, levam-nos a fazer esta comparação com a tranquilidade de considerar que esse tempo e essa evolução terão tornado os 980 Km em 7h40m de voo sobre o mar, da Amadora à Madeira, em 1920, *grosso modo*, equivalentes aos 50 Km em 37 minutos sobre o Canal da Mancha em 1909 (Ellacott, 1978). Tratava-se da ligação pioneira, por avião, com todo o simbolismo associado, das duas margens do “canal” entre o Continente português e as suas *Ilhas Adjacentes*. A verdade é que, no próprio dia da tentativa de estabelecer a ligação, 20 de março de 1920, o *Correio dos Açores* dá a notícia: “Um avião português parte para a travessia Lisboa-Madeira”.

Admirável, tanto o feito pioneiro, mesmo que incompleto, como o “instinto” jornalístico! Nem o facto de ser telegráfica diminui a eficácia simbólica da notícia.

Retenhamos, por um momento aqui, a seguinte perspetiva de conjunto: em 1919 o *Diário de Notícias* publica a carta de Sacadura Cabral sobre a posição estratégica dos Açores e de Lisboa para a aviação transatlântica; em 1920 o *Correio dos Açores* faz-se eco do *Diário de Notícias* para publicar o esclarecimento de Brito Pais sobre a tentativa de realizar a primeira ligação aérea do Continente à Madeira com o “Cavaleiro Negro”; Em 1922 Sacadura Cabral, no decorrer da ligação aérea Portugal-Brasil, testemunha para a imprensa, como se efetuara no ano anterior a primeira travessia aérea sobre o “canal” Lisboa-Funchal. Trata-se de aviadores prestigiados, que a imprensa avidamente ouve e com entusiasmo se faz eco das respetivas opiniões e análises. Não será desadequado identificar aqui um precioso fator influenciador das decisões política sobre o que diga respeito ao desenvolvimento da aviação da altura.

### **2.2.2 A primeira travessia do Atlântico Sul**

Ao fazer a cobertura da viagem de Sacadura Cabral e Gago Coutinho em 1922 entre Lisboa e o Brasil, o *Correio dos Açores* começa por não dar grande relevo ao projeto. Eventualmente, o brilho jornalístico do acompanhamento da aventura do *Cavaleiro Negro* em outubro de 1920 teve justificação na ideia de o “canal” Lisboa-Madeira ser de vital importância para passar a haver uma “ponte” sobre o Atlântico Norte para a ligação do Continente com as Ilhas. A verdade, porém, é que a travessia do Atlântico Sul também teria, como se tornou evidente, decisiva influência para dominar o oceano e torná-lo familiar como via de ligação entre os dois continentes, Europa e América. “*Motivado pelo raid americano, a 1 de Julho de 1919, alvitrou-se logo o projecto do raid Lisboa-Rio de Janeiro, estabelecendo o Governo Português um prémio de 20 mil escudos, por decreto de 1 de Julho, que concedia ao primeiro aviador portuguez ou brasileiro que efectuasse a travessia do Atlântico com as etapas Lisboa-Cabo Verde-Fernando Noronha-Pernambuco*” (Pinto M. S., 2010, p. 147). Como explica o aviador Sarmiento de Beires no capítulo “A VITÓRIA DE PORTUGAL”, incluído em (Taylor, 1981), havia sido comprovada, no voo Lisboa-Funchal de 1921 realizado por Sacadura Cabral, Gago

Coutinho, Ortins Bettencourt<sup>56</sup> e René Soubiran (mecânico), a eficácia do processo de orientação em voo e de correção de rumos desenvolvido por Gago Coutinho baseado no sextante de horizonte artificial. À proposta de Sacadura Cabral de realizar a travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro, “o Governo concedeu, para a viagem, a verba de duzentos mil escudos”. O projeto de Sacadura Cabral pretendia envolver a aviação naval de Portugal e do Brasil para comemorar o centenário da independência brasileira. “O Governo brasileiro não se entusiasmou com a ideia, influenciado, sobretudo, pela opinião negativa de Santos Dumont, muito respeitado no Brasil e sempre escutado em matéria de aviação” (Correia, 2016, p. 35).

Há que reconhecer que, às abordagens tímidas iniciais no *Correio dos Açores*, rapidamente sucedeu uma atenção e um acompanhamento noticioso ao melhor estilo do jornal de José Bruno Carreiro. Com efeito, foram 3 meses de constante atenção ao desenrolar da aventura. Entre 27 de Março e 28 de junho, mantém-se um fluxo de informação permanente, muitas vezes telegráfica, com notícias objetivas sobre o desenrolar da missão, mas, de vez em quando, com reflexão pertinente, como foi o caso do texto de 23 de abril “NA ORDEM DO DIA: O carácter científico da travessia”, entrevista com Serra Guedes, professor da Escola Naval; o de 25 de abril “NA ORDEM DO DIA: O COMÉRCIO AÉREO” – Uma estatística que mostra o seu desenvolvimento; a “CRONICA DE LISBOA – Ao correr da minha pena – O vôo ao Brasil. A festa de Virgínia”, de Rebelo de Bettencourt, em 30 de abril; “A TRAVESSIA DO ATLÂNTICO – Interessantes considerações dum jornal espanhol”, de 13 de maio; “NA ORDEM DO DIA: A travessia do Atlântico – Conversando com os aviadores na Ilha de Fernando Noronha”, de 16 de maio; “O ‘RAID’ LISBOA-MADEIRA CONTADO POR SACADURA CABRAL”, de 30 de Maio; “NA ORDEM DO DIA: A TRAVESSIA DO ATLÂNTICO – Os heroicos aviadores portugueses podem ser proclamados como os primeiros do mundo, afirma ‘El Sol’ de Madrid”, de 2 de junho, e “O VALOR SCIENTIFICO DA TRAVESSIA DO ATLÂNTICO, exposto por um açoreano – ‘Navegar pelo ar, com esta precisão, sobre o mar infindo, é que ninguém até agora navegou’ – José Agostinho”, do dia 11 de junho.

---

<sup>56</sup> Aviador, natural da Graciosa, que veio a ser Diretor da Aeronáutica Naval e Ministro da Marinha. Com Sacadura Cabral, acompanhou em Inglaterra a construção do hidroavião de flutuadores com motor Rolls Royce de 350 hp Fairey III D com que seria feita a travessia do Atlântico Sul de 1922 (Correia, 2016) e (Enciclopédia Açoriana).

Apesar de não ser frequente a sua menção entre as primeiras travessias do Atlântico Sul, é certo que, cinco anos depois da proeza de Sacadura Cabral e Gago Coutinho, no Brasil, “entre 13 de outubro de 1926 e 14 de maio de 1927, com um hidroavião Savoia-Marchetti batizado por Jahu, nome tupi de um peixe, realizou-se a ligação aérea Génova-São Paulo” (Pinto M. S., 2010, p. 153), sob o comando de João Ribeiro de Barros.

### 2.2.3 Travessias aéreas pioneiras no Atlântico Norte

Os pioneiros portugueses atrás mencionados foram então percussores da realização de Ramon Franco, também no Atlântico Sul, em 1926, com o *Do-Wal* “Plus Ultra” e do feito de Charles Lindbergh que, em 1927, realizou o mítico voo solitário de 5782,4 Km em 33h31m no *Ryan NYP M-2 “Spirit of St. Louis”*, direto do Roosevelt Field, Long Island, Nova Iorque, a Le Bourget, Paris (Taylor, 1981), (Bonds, 2003). Só no ano seguinte, 1928, seria realizado com relativo<sup>57</sup> sucesso, por Herman Kohl, von Hunefeld e James Fitzmaurice, no *Junkers W 33 “Bremen”*, a primeira travessia direta do Atlântico Norte, no sentido leste-oeste, de Baldonnel, Dublin, Irlanda, até Geenly Island, Labrador, Canada: 5918 km em 33h30m. (Bonds, 2003) (Costa R. M., 2013).

Como curiosidade histórica, afigura-se oportuno mencionar que também veio a verificar-se uma tentativa portuguesa de levar a efeito uma travessia leste-oeste do Atlântico Norte, de Lisboa até Nova Iorque: tratou-se da odisseia de Costa Veiga, em setembro de 1931, com os seus companheiros Christian Johansen e Willy Rody, no ‘*ESA*’-*Espírito de Santo Agostinho*, um *Junkers W 33-b*, que, esgotado o combustível, naufragou a cerca de 150 Km da costa americana. Depois de sobreviverem durante uma semana nas águas do oceano, foram salvos pelo cargueiro norueguês ‘*Belmoira*’. A acidentada aventura foi pela rota dos Açores, ainda que aqui não tenham feito escala. O feito, mesmo que incompleto, foi festejado nos Estados Unidos (Henriques-Mateus L. , 2009).

O *Correio dos Açores* esteve, como sempre, muito atento também a esta aventura aérea: desde 13 de agosto (última página), passando por 6, 16, 17, 20, 21, 24 e 29 de setembro e 8 de outubro de 1931: “UM AVIÃO ALEMÃO conduzindo um estudante português vai tentar uma travessia do Atlântico de leste para oeste passando pelos Açores”; “AVIAÇÃO: A travessia do Atlântico Norte pelo aviador português COSTA VEIGA”;

---

<sup>57</sup> Sem prejuízo de ter sido conseguida esta travessia este-oeste, foi relativo o seu sucesso porque o destino planeado era New York, sendo Greenly Island um recurso, por se ter esgotado o combustível.

“O ‘RAID’ LISBOA-NEW YORK do avião Junkers com o piloto português Costa Veiga – O avião devia ter chegado ontem de manhã a New York, mas até à noite não havia notícias dêle – A CAMINHO DA AMERICA – (...) A ANCIÉDADE NA ALEMANHA E NOS ESTADOS UNIDOS (...) TEMPORAL NA COSTA AMERICANA”; “O ‘RAID’ LISBOA-NEW YORK”; “DA CIDADE E DO MUNDO: A PROPOSITO DE COSTA VEIGA”; “O ‘RAID LISBOA-NEW-YORK: Pormenores da viagem”; (pgs. 1 e 4) “O VOO LISBOA-NEW-YORK: A ressurreição de Costa Veiga e dos seus companheiros alemães – À partida do avião de Lisboa, a mãe de Costa Veiga poz-se de joelhos, a rezar pelos aviadores (...) A LARGADA DO ‘ESA’ (...) O baptismo do avião que recebeu o nome de ‘ESA’ (...) Os últimos momentos em terra portuguesa (...) Em pleno espaço a caminho de Nova York (...) Quem são os aviadores (...) Notas”; “O VOO LISBOA-NEW YORK: O salvamento do ‘ESA’ e as causas do desastre (...) As primeiras notícias do salvamento dos tripulantes do ‘ESA’ (...) Alguns pormenores do desastre (...) A providência da mãe de Costa Veiga (...) Um contraste – Dois telegramas de pêsames (...) Como se deve ter dado a amaragem do avião – uma entrevista do ‘Diário de Notícias com o director dos *Serviços Aéreos Portugueses* (...) Nova York aguarda com entusiasmo os aviadores (...) A mãe de Costa Veiga”; “O VOO LISBOA-NEW YORK: WILLY ROADE, UM DOS TRIPULANTES DO ‘ESA’ NARRA EPISÓDIOS DO VÔO E DA AMARAGEM – PARA LÁ DOS AÇORES, HAVIA TEMPORAL: O MOTOR, COM MENOS UMA VELA, CONTINUOU GIRANDO ATÉ AO FIM, MAS EM 36 HORAS GASTOU-SE A GASOLINA PARA 48 (...) O naufrágio em pleno oceano e oito dias de angustias (...) O prodigioso salvamento dos tripulantes do ‘ESA’ (...) Costa Veiga em New York”.

#### **2.2.4 Ecos da passagem do Zeppelin**

Na sua edição de 6 de Dezembro de 1924, o *Correio dos Açores* destacava, numa coluna da primeira página, o artigo de Luiz Ribeiro “*PARA PENSAR...*”, escrito a propósito da passagem do dirigível *Zeppelin* sobre Angra do Heroísmo em viagem para a América. Recordava a vinda aos Açores de um oficial aviador inglês na sequência do armistício da Grande Guerra, tendo-se assentado então “*sobre a nossa importância geográfica na navegação aérea.*” Está a referir-se à iniciativa do major Maurice Buckland da Royal Air Force. Das oficinas e do campo de aterragem então falados,

*(...) ficamos sem saber o que fossem porque nunca as vimos. (...) E nunca mais se falou em, aeronavegação. (...) Temos ou não importância em vista da nossa situação geográfica, no desenvolvimento futuro da navegação aérea? Creio que valeria a pena sabe-lo. E, se a temos, estando esse futuro quase a transformar-se em presente, que fazemos para o aproveitar?*

O texto fora escrito em Angra do Heroísmo em Outubro de 1924, pouco depois de se ter assistido à passagem pelos céus de Angra, do *Zeppelin*, a caminho da América.

### **2.2.5 O primeiro voo Lisboa-Madeira-S. Miguel**

A primeira ligação aérea Lisboa-Madeira-Açores realizou-se em 1926, com o hidroavião monomotor *Fokker T.III W 25*, de fabrico holandês, batizado “*Infante de Sagres*”, adquirido pela Armada com o valor de uma subscrição pública entre a colónia portuguesa do Rio de Janeiro. Foi tripulado pelos segundos-tenentes da Aviação Naval, Moreira de Campos e Neves Ferreira (este último açoriano), que chegaram a S. Miguel (Vila Franca do Campo) a 9 de maio e, no dia seguinte, à baía de Ponta Delgada, concluindo aí a missão. O que era para ter sido realizado num período de dois dias, entre 20 e 21 de abril, durou vinte; de 20 de abril a 10 de maio, tantos foram os contratempos, com especial incidência na primeira parte do percurso, ou seja entre o Continente e a Madeira (Correia, 2016). O que tinha sido planeado para ser uma exploração da travessia Lisboa-Madeira, seguida de outras entre as baías do Funchal e de Ponta Delgada e entre esta e as de Angra do Heroísmo e da Horta, e até regressar pelos próprios meios do hidroavião *Fokker T.III*, foi na realidade da doca do Bom Sucesso até ao largo de Porto Santo; dali à enseada do Funchal e daí até Santa Maria; desta até ao mar de Vila Franca e daqui até ao cais de Ponta Delgada (Coelho & Calixto, 2016).

*“A 17 de Outubro de 1925 ‘os açorianos residentes na América do Norte’ ofereceram à ‘Aviação Portuguesa’ um avião, com a condição de ser pilotado por um açoriano no primeiro voo aos Açores, o que veio a acontecer a 10 de maio de 1926 chegando a Vila Franca, na Ilha de S. Miguel, o hidroavião Fokker T.III W nº 25, batizado de ‘Infante de Sagres’, tripulado pelos Tenentes da Marinha, Moreira de Campos e Neves Ferreira, e o mecânico João Bastos. Tendo saído do Centro de Aviação Naval do Bom Sucesso a 16 de Março de 1926 e depois da escala no Funchal na Ilha da Madeira, chegou a Ponta Delgada na Ilha de S. Miguel, Arquipélago dos Açores, com um atraso de 19 dias, em*

*relação à data prevista de 21 de Abril, devido a várias circunstâncias. Foi a primeira ligação aérea Lisboa-Açores”* (Martins, 2006, pp. 14-15).<sup>58</sup>

A intenção da viagem do *Fokker T.III* “Infante de Sagres” aos Açores seria “estudar o modo como as ilhas poderiam tornar-se uma escala importante de carreiras aéreas entre a Europa e o Continente Americano” (Correia, 2016, p. 110).

Na fundamentação do seu requerimento para ser autorizado o empreendimento, os aviadores invocaram a visita a

*uma parte bem importante da terra portuguesa, que num futuro próximo será ponto de escala obrigatório das linhas de navegação aérea que liguem a Europa às Américas (...) porque não tinha ainda sido feita a ligação aérea entre o Continente e o Arquipélago dos Açores* (Coelho & Calixto, 2016, p. 17).

Com efeito, logo no ano seguinte, os céus dos Açores voltariam a ser explorados pela aviação naval. Tal já não acontecia desde 1919, tirando esta aventura do *Fokker T-III Infante de Sagres*, o que torna mais compreensível o alarido da imprensa regional, nacional e internacional em 1927 ao redor do protagonismo do coronel italiano marquês De Pinedo e do vedetismo das atrizes Lilli Dillenz, austríaca, e Ruth Elder, americana.

Nesta altura, porém, estava sempre presente o desafio para qualquer piloto de conquistar prestígio desbravando fronteiras e ultrapassando metas. Assim, a realização de ‘raids’ era

---

<sup>58</sup> Cruzando várias fontes mais próximas, como os jornais da época, ou mais especializadas, como (Silveira C. R., 1986), (Henriques-Mateus L., 2009) e (Correia, 2016), constata-se que o texto transcrito tem algumas imprecisões, certamente por lapso: o Eng.º Ernesto Costa é que foi o responsável técnico pela missão, embora o mecânico João Basto seja também referido em (Silveira C. R., 1986), a tripulação não incluiu mecânico, só os dois pilotos. Apenas no último troço, de Vila Franca para Ponta Delgada, o ‘Infante de Sagres’ transportou também o tenente engenheiro-mecânico naval Ernesto Costa e o sargento Carpeta (Correia, 2016, p. 111); a largada de Lisboa foi a 20 de Abril, não a 16 de Março, embora também em (Henriques-Mateus L., 2009, p. 252) conste 16 de Março; a chegada a Vila Franca foi a 9 de Maio, em Ponta Delgada é que a missão terminou, a 10 de Maio, embora Ponta Delgada a 9 de maio também surja em (Silveira C. R., 1986). O relatório dos pilotos, publicado no dossier temático ASAS SOBRE O ATLÂNTICO da Revista Atlântida n.º LX’15, permite esclarecer as discrepâncias, que se devem certamente a lapsos, e estabelece a data, sem margem para dúvidas. A citação desta fonte (Martins, 2006) mantém, no entanto, o interesse da referência ao apoio dos emigrantes para a aquisição do avião. O avião utilizado foi um dos 5 adquiridos na Holanda e daí deslocados para Portugal, numa missão chefiada por Sacadura Cabral (Correia, 2016, p. 265). A subscrição entre os emigrantes (mas do Brasil) para a compra do avião é mencionada no Correio dos Açores de 7.5.1926, para explicar a escolha do nome ‘Infante de Sagres’ e a escolha da madrinha – Embaixatriz do Brasil. A carta assinada por Isidro Costa, publicada na edição de 17.7.1926 do *Correio dos Açores* vem dar razão a esta versão de não ter sido ainda aproveitada a disposição da Colónia Portuguesa na América do Norte para seguirem o exemplo da do Brasil.

importante para o protagonismo dos pilotos que, aí, testavam também o desempenho dos aviões e as rotas aéreas mais favoráveis.

O termo ‘*raid*’, muito vulgarizado pela imprensa da época, não era do agrado dos aviadores, designadamente dos portugueses, que preferiam ver nas suas viagens finalidades de soberania e estudo. Estas experiências eram muitas vezes merecedoras de apoios do Estado porque traziam consigo, além da evolução técnica, uma componente comercial e uma envolvente política. Com efeito, traduziam-se em exploração do potencial para serem estabelecidas futuras rotas de linhas aéreas regulares e, como se compreende, a aeronave representava claramente a ‘marca’ do seu país de registo, tanto junto das populações estrangeiras como no seio das comunidades de emigrantes (Pinto M. S., 2010), (Coelho & Calixto, 2016).

Vejam os desempenhos do jornal de José Bruno: desde que, no dia 18 de Abril de 1926, na sua 2.<sup>a</sup> página, o *Correio dos Açores* noticia que “UM HIDRO-AVIÃO DA MARINHA DE GUERRA realiza quarta-feira o ‘raid’ Lisboa-Açores”, até o voo se realizar efetivamente e até que, já regressados os pilotos ao Continente, na sua 3.<sup>a</sup> página do dia 30 de Maio, informa que “O ‘RAID’ AEREO LISBOA-MADEIRA-AÇORES: Os aviadores dizem as suas impressões da sua viagem”, o jornal de José Bruno Carreiro teve, nas suas páginas, a primeira ligação aérea Lisboa-Madeira-Açores como uma espécie de bandeira permanentemente desfraldada. No próprio dia 20, ainda o “*Infante de Sagres*” não descolou de Lisboa e já o *Correio dos Açores*, sob o título “AZAS DE PORTUGAL – O RAID LISBOA-AÇORES”, anuncia: “Prepara-se em Ponta Delgada uma recepção condigna aos DENODADOS AVIADORES que chegam amanhã a esta ilha”; em consonância, é publicado, na mesma primeira página, um convite da Câmara Municipal para toda a população comparecer no *Caes* das Portas da Cidade “a fim de que seja a mais brilhante recepção aos aviadores (...) A chegada do hidro-avião será anunciada por uma salva de morteiros.” No dia 21, o título e subtítulos do *Correio dos Açores* são “AZAS DE PORTUGAL: O ‘RAID’ LISBOA-AÇORES, O hidro-avião é esperado n’esta ilha ao meio-dia de hoje; (...) O PROGRAMA DO ‘RAID’ (...); A LARGADA DO TEJO; (...) EM VIAGEM PARA A MADEIRA (...); UM DIA DE EMOÇÃO (...).”

A 22 de Abril, “AZAS DE PORTUGAL, O ‘RAID’ LISBOA-AÇORES (...); Anciedade por notícias (...); Nenhum navio mercante viu o avião (...); ULTIMA HORA: Poucas esperanças restam (...); HORA DE ANCIÉDADE pelo destino dos tripulantes do ‘Infante

de Sagres’, e uma fotografia do ‘2.º Tenente José Neves Ferreira, piloto do avião Infante de Sagres’, dominam a 1.ª página do Correio do Açores. No dia seguinte, 23, “O ‘RAID’ AOS AÇORES: SALVOS! Serviço telegráfico de ontem: Continuam as pesquisas e a ansiedade (...); Finalmente – SALVOS! (...) O avião intacto (...); A continuação do ‘raid’ (...); Manifestações de regozijo em S. Miguel: NA RIBEIRA GRANDE (...) EM VILA FRANCA; (...) NO NORDESTE; (...) DIA DE ALEGRIA: As manifestações em Ponta Delgada pelo salvamento dos aviadores; (...) As primeiras manifestações; (...) O cortejo; (...) A Academia; (...) Notas diversas; (...) Na Igreja Matriz, (...) Marche-aux-flambeaux; (...) TELEGRAMAS; (...) Cumprimentos e louvores do Ministro da Marinha”, são os destaques a demonstrar a atenção do jornal à missão do Infante de Sagres, ainda no percurso Lisboa- Madeira.

A frustração da expectativa de ser continuada a missão do Fokker *Infante de Sagres* com voos à Terceira e ao Faial, que estavam previstos, foi também motivo de inspiração para Gervásio Lima escrever então o opúsculo “E o avião! Virá ou não?”<sup>59</sup> com o poema ‘Um sonho’, de que se extrai a seguinte quadra:

*Foi lindo o sonho, afinal...  
Nem desceu o avião  
Nem se lembrou Portugal  
Deste pequeno rincão.*

Os aviadores haviam, no entanto, realizado “a 1.ª ligação aérea no sentido este-oeste entre o Continente europeu e os Açores” (Coelho & Calixto, 2016, p. 32). Não chegaram a Angra do Heroísmo ou à Horta, nem regressaram à Madeira ou a Lisboa no *Fokker Infante de Sagres*, como tinha sido inicialmente previsto, mas tinham, sem dúvida, conseguido realizar o principal objetivo do empreendimento – a ligação aérea do Continente aos Açores.

O reboque do *hidroavião*, que fora encontrado pelo barco de pesca S. João, perto de Porto Santo, para Santa Cruz; uma subscrição pública a favor dos pescadores do S. João para os compensar do esforço e tempo investidos no socorro ao *Infante de Sagres*; a reparação do hidro e o seu voo de Santa Cruz para Funchal; os festejos e homenagens na Madeira; as declarações de Ernesto Costa à imprensa sobre as características técnicas do aparelho, e de Moreira de Campos e Neves Ferreira sobre as peripécias do voo, naufrágio,

---

<sup>59</sup> Edição do autor, de 8 páginas, em 1926, Tipografia Insulana Editora, Angra do Heroísmo, com o pseudónimo João Azul.

salvamento, reboque e recuperação do *Fokker*; as ordens e contraordens para cancelar a missão a partir dali; os preparativos para prosseguir para os Açores; a falsa partida e o regresso à baía do Funchal para mais reparações; as declarações de Frederico de Melo, piloto aviador terceirense, instrutor na Escola de Aviação de Sintra (o mesmo que, quatro anos e meio mais tarde, inauguraria a pista da Achada, primeiro aeroporto dos Açores); os votos de Gago Coutinho: tudo foi notícia com destaque no *Correio dos Açores*, entre 23 de abril e 9 de maio, sobre o *Fokker T.III Infante de Sagres*, os seus audazes pilotos e o engenheiro seu parceiro da aventura, Ernesto Costa, enquanto se mantiveram na Madeira. O voo do dia 9, com um desvio para Santa Maria, e a partida do mar de Vila do Porto para o de Vila Franca onde foram rebocados para o porto, aí pernoitando, tudo teve enorme repercussão no jornal de José Bruno Carreiro.

A chegada no dia 10 a Ponta Delgada, depois de um último voo de 25 minutos e de uma “exibição” sobre a cidade, que veio a ficar no imaginário público e a ser refletida na arte de Domingos Rebelo (Albergaria, 2015), foi noticiado no dia 11, na 1ª página do *Correio dos Açores*, toda ela dedicada ao evento. Os títulos, subtítulos e destaques do dia 11 são eufóricos no *Correio dos Açores*: “O ‘RAID’ AEREO LISBOA – A conclusão do ‘raid’ Lisboa-Madeira-Açores pelo hidroavião ‘Sagres’, da Marinha de Guerra Portuguesa, realizando a primeira ligação aérea do Continente europeu com o Arquipélago Açoreano por aviadores portugueses; Vila Franca do Campo e Ponta Delgada recebem com apoteose os dois oficiais aviadores, que são levados em triunfo até às Câmaras Municipaes; O TENENTE NEVES FERREIRA narra ao *Correio dos Açores* a ‘étape’ Madeira-San Miguel; BENVINDOS!; Para o *Correio dos Açores* PELO FOKKER 25 (O primeiro artigo recebido pela via aérea, publicado na imprensa açoriana). Até um soneto da autoria de Espínola de Mendonça, “MAIS ALTO – Homenagem aos heroicos aviadores do Infante de Sagres, Moreira de Campos e Neves Ferreira, o último dos quais nasceu nesta bela terra dos Açores.”

“OS AVIADORES EM PONTA DELGADA (...) O DIA DE ONTEM (...) A récita de gala no Coliseu Avenida (...) EM HONRA DOS AVIADORES – A EXCURSÃO ÀS FURNAS – Os aviadores aclamados na sua passagem pelas vilas e aldeias de S. Miguel (...) A festa náutica de ante-ontem em sua homenagem” são extratos dos destaques dos dias 12, 13, 15, 18, 19 de Maio de 1926 no *Correio dos Açores*.

No dia 28 de Maio – ironicamente a data do movimento militar que pôs termo à I

República, ainda o destaque do jornal de José Bruno Carreiro vai para “O ‘RAID’ AOS AÇORES – Uma manifestação aos aviadores no seu regresso a Lisboa”: Como se sabe, tanto o hidroavião desmontado, como os aviadores, regressaram ao Continente a bordo do navio Lima. “É de recordar o ambiente político e social muito agitado da época, que levaria à queda da I República” (Coelho & Calixto, 2016, p. 17). O representante do *Correio dos Açores* em Lisboa, para participar na homenagem a Moreira de Campos e Neves Ferreira, era, como se vê pelo nome que assina essa reportagem de 28 de maio, nada mais nada menos que o coronel Fernando Borges, ligação de José Bruno Carreiro e habitual colaborador do seu jornal, onde assinou durante muitos anos, como “Correspondente”, as “Cartas de Lisboa”, coluna publicada regularmente desde 1924, que acompanhavam o “dia a dia de toda a vida política portuguesa”, nas palavras de José Bruno<sup>60</sup>.

Só na sua edição de 3 de Junho o *Correio dos Açores* noticia o Movimento Militar de 28 de Maio. Ocorre ser oportuno aqui referir que um dos protagonistas da primeira ligação aérea Lisboa-Madeira-Açores, o açoriano José Neves Ferreira veio a ser afastado das suas funções aeronáuticas, tendo em conta as suas opiniões políticas discordantes do regime salazarista. O mesmo veio a acontecer a outro pioneiro da aviação portuguesa, José Sarmiento de Beires, mencionado no presente trabalho pelos seus voos de exploração de 1920, 1922, 1924 e 1927, por ter resistido ativamente à implantação da ditadura resultante do derrube da I República, participando concretamente na revolta dos aviadores de 1931, também aqui referida (Correia, 2016).

Na sua edição de 17 de julho desse mesmo ano de 1926, é publicada uma carta de um leitor residente em Lisboa, “UMA IDEIA ANTIGA – O ‘RAID’ LISBOA-AÇORES-AMÉRICA” em que é lembrada a intenção da Colónia Portuguesa na América do Norte de, seguindo o exemplo da comunidade do Brasil, e da própria aquisição do Fokker T.III ‘Infante de Sagres’, angariar fundos para a aquisição de uma aeronave que se destine a cruzar o Atlântico Norte.

O *Correio dos Açores* de 20 de Abril do ano seguinte, 1927, dá grande destaque ao artigo “O ‘RAID’ AEREO LISBOA-AÇORES-AMERICA DO NORTE”, pelo ten. Aviator Neves Ferreira, ilustrado com uma fotografia de um modelo de hidroavião, cuja legenda

---

<sup>60</sup> “Correio dos Açores” de 30.9.1937

“O APARELHO ESCOLHIDO PELO AVIADOR NEVES FERREIRA”, mostra que aquele açoriano gostaria de tentar a travessia do Atlântico. Trata-se de um dos protagonistas da primeira ligação aérea Lisboa-Madeira-Açores, realizada no ano anterior com o *Fokker T.III ‘Infante de Sagres’*. O *Correio dos Açores* divulgava assim a vontade de Neves Ferreira de tentar realizar a primeira travessia do Atlântico, de Lisboa à América, via Açores, e o *Diário de Notícias* de New Bedford fez eco dessa divulgação, dispondo-se a comunidade de imigrantes açorianos em Massachussetts a angariar fundos para, tal como fizera relativamente à coleta para aquisição da primeira aeronave que ligasse os Açores a Lisboa, proporcionar ao aviador açoriano os meios materiais para a sua tentativa. Estava-se ainda no tempo anterior ao voo de Lindbergh de New York para Paris, e uma travessia no sentido este-oeste era, então, ainda mais arriscada. Na altura em que foi destacado para o centro de aviação naval da defesa de Macau, Neves Ferreira mandou informação, através do irmão, para o *Correio dos Açores* com as características do aparelho da sua escolha e o jornal manifestou o desejo de que, quando Neves Ferreira regressasse de Macau, estivessem reunidas as condições para se realizar a tentativa de cruzar o oceano.

#### **2.2.6 Outras análises do tema aviação na imprensa**

Na segunda página do *Correio do Açores* de 7 de Agosto de 1927, sob o título “A hora da aviação – em que se fala de projectos de novos grandes voos, alguns com escala nos Açores”, são elencados mesmo episódios e aventuras relativamente pouco conhecidos, o que demonstra mais uma vez a especial atenção que o jornal de José Bruno Carreiro já dedicava ao tema da aviação civil emergente na altura.

No *Correio dos Açores* de 12 de agosto de 1927 “O futuro da aviação transatlântica” é uma reprodução do jornal *Dernière heure* de Bruxelas que prevê que Lisboa seja o aeroporto de entrada na Europa, em relação aos voos transatlânticos, sendo a Madeira e os Açores escalas obrigatórias. O articulista elenca os ensaios feitos, as limitações das aeronaves para transportar carga útil, os inconvenientes das plataformas flutuantes idealizadas por americanos e franceses e as condições meteorológicas, frequentemente severas, no Atlântico Norte. Tudo ponderado, parece ser de concluir que as travessias entre América e a Europa, de New York para Lisboa com escala na Bermuda e nos Açores, e as este-oeste com paragem na Madeira e na Bermuda, serão a opção mais razoável.

Sarmiento de Beires escreveu sobre o feito pioneiro de Sacadura Cabral e Gago Coutinho no Atlântico Sul e divulgou em 1927, na prestigiada Revista *Seara Nova*, o que escreveu ao Presidente do Ministério das suas apreciações sobre a posição de Portugal face ao domínio aéreo do Atlântico. Os aviadores não limitavam o seu entusiasmo à realização dos ‘raids’: alguns não enjeitavam o palco da imprensa para procurar influenciar a opinião pública e o poder político para que Portugal não se deixasse ficar para trás e as suas Ilhas não deixassem de tirar partido da sua posição estratégica para serem parte ativa do desenvolvimento acelerado da aviação.

No dia 18 de Agosto de 1927 foi publicado o n.º 104 de *Seara Nova*. Nessa Revista consta o texto ‘Portugal e o domínio aéreo do Atlântico’ escrito por Sarmiento de Beires no qual é divulgado o conteúdo de uma exposição que havia dirigido ao Presidente do Governo em 3 de fevereiro. Apercebemo-nos de que o trabalho para a *Seara Nova* é feito uns meses depois de ter entregue a referida exposição, não só pelo tempo decorrido – de fevereiro a agosto, altura da publicação da Revista, mas sobretudo porque o autor já faz referência às travessias do Atlântico Norte realizadas por Lindbergh, Chamberlin e Byrd. Enquanto se preparava para tentar a viagem aérea de circunavegação que ambicionava realizar, o avião dirigiu-se ao Presidente do Ministério com a seguinte avaliação do contexto nacional e internacional em que se desenvolvia a aviação:

*Neste momento em que a aviação revoluciona tão profundamente a vida dos povos e deixa antever tão largas possibilidades de futuro (...). (...) Portugal, até hoje, tem-se mantido alheio à política aeronáutica internacional (...). (...) O desenvolvimento das carreiras aéreas comerciais constitui hoje uma das grandes preocupações de todos os países estrangeiros. Entre eles, o estabelecimento de carreiras transatlânticas representa o objectivo supremo para o qual tendem todos os esforços (...). (...) Ora a República Portuguesa, pela sua situação geográfica e dadas as suas possessões no Atlântico, está na posse de quasi todos os pontos de apoio indispensáveis ao estabelecimento das referidas linhas transatlânticas (...). (...) Os pontos de apoio existentes em território português representam, portanto, o elemento sem o qual nenhuma empresa poderá abalançar-se ao estabelecimento das carreiras (...). (...) Os benefícios morais e materiais para quem as estabeleça (...) são de incalculável importância, sendo, simultaneamente, para o país, um dos mais importantes, sendo o mais importante factor de ressurgimento nacional (Beires, 1927).*

É curioso constatar que, oito anos depois, Sarmiento de Beires recorre, na *Seara Nova* a argumentos idênticos aos invocados por Sacadura Cabral no *Diário de Notícias* em 1919: Lisboa deveria ser a base principal do tráfego aéreo transatlântico porque tem as melhores condições para ser o ponto de partida e chegada do Continente Europeu, quer para

hidroaviões, quer para aviões terrestres, além de se situar no extremo ocidental da Europa – logo o mais próximo da América; os Açores são o ponto de apoio mais vantajoso entre os dois continentes. Tendo Lisboa e os Açores, Portugal domina a linha Europa-América do Norte.

O aviador elabora cálculos e previsões para demonstrar que Portugal tem todas a possibilidade de dominar também as rotas do Atlântico Sul e tirar partido igualmente da localização de Cabo Verde. Está ainda a referir-se ao transporte de correio, mas o caminho é o mesmo para quando for comum o transporte de passageiros e mercadorias.

*Tendo encarado o problema com a noção exacta da sua gravidade, várias nações da Europa estão procurando instalar-se no Atlântico, abstraindo inteiramente das nossas conveniências. (...) É urgente adoptar uma Política Aeronáutica Nacional que proteja os nossos interesses,*

escreve o aviador.

Afigura-se ser oportuna uma reflexão sobre o papel da imprensa e da intervenção de protagonistas da aviação nos jornais. Sacadura Cabral em 1919 e 1922, Brito Pais em 1921, como Moreira de Campos, Neves Ferreira, Frederico Melo e Ernesto Costa em 1926 ou Sarmiento de Beires em 1927, são alguns exemplos de ligar a realização à intervenção cívica na imprensa. No *Correio dos Açores*, como em *A União*, no *Diário de Notícias*, no *Diário de Lisboa*, em *O Século*, no *Dernière Heure*, em *La Liberté*, ou no *Petit Journal*, no *El Sol*, em *LaVoz*, no *ABC* ou no *New York Times*, cujos conteúdos surgem ao longo desta dissertação. A estes sinais, não é despiciendo juntar o papel da rede de ligações pessoais de José Bruno Carreiro: de Luiz de Bettencourt a Luís Ribeiro, de Jorge Forjaz a Fernando Borges, de José Agostinho a Francisco Aragão. Pode-se também invocar, a partir do acidente do *Amiot 123* ‘Marszalek Pilsudski’ polaco na Graciosa em 1929, exemplos da rede exterior do “lobby” da aviação açoriana: da *United Press*, ao Barão de Caters e a Robert Chauvelot, de Ramon Franco a Kubala. E ainda, no contexto da construção do Campo da Achada, a intervenção de Manuel Sousa Meneses no *Diário de Notícias* e as entrevistas do *Correio dos Açores* a Cifka Duarte e a Frederico de Melo.

O jornal de 1 de setembro de 1927, com “A AVIAÇÃO transatlântica – A criação de um aero-posto em Lisboa”, noticia que o Aero-Club de Portugal propôs ao Governo um aero-posto (sic) para aviação militar, civil e comercial num terreno do Jockey-Club. Este

aeródromo permitiria a Lisboa ser o ponto intermédio das carreiras entre a Europa e a América. A notícia “A travessia aérea do Atlântico no duplo ponto de vista comercial e desportivo” trata de citar declarações de Claude Blanchard a uma revista francesa:

*quando os aviões forem capazes de percorrer, com suficiente conforto e absoluta segurança, alguns milhares de quilómetros por sobre as águas, e quando a técnica da construção permitir a exploração comercial lógica duma linha Paris-Nova York, a aviação terá atingido o seu fim definitivo, que é o transporte comum e rápido a grandes distâncias.*<sup>61</sup>

Voltando ao papel do jornal de José Bruno Carreiro: o que se passa meses depois da tentativa de Brito Pais e Sarmiento de Beires com o *Cavaleiro Negro*, quando Sacadura Cabral, com Gago Coutinho, repetem, com maior êxito, a experiência do *Breguet XIV 2/A*, agora com um *Felixstowe F.3*, tem no desempenho jornalístico do *Correio dos Açores* um eco bastante diferente e, a alguns títulos, surpreendente. No entanto esta primeira travessia aérea bem sucedida do “canal” Lisboa-Funchal teve a virtude suplementar de servir para ser testado o “corretor de rumos Coutinho-Cabral”, “astrolábio de precisão”, desenvolvido a partir do sextante modificado.

Longe do rasgo do “furo” do ano anterior, o *Correio dos Açores* limita-se a duas notícias, a 27 de março e 7 de abril, relativamente vagas e breves: “A NOSSA AVIAÇÃO – Raid aéreo Lisbôa-Madeira (...) foi executado por aviadores navais, tendo feito a viagem em seis horas, e sem conhecimento do público, quer de Lisboa, quer do Funchal (...)” e “O ‘RAID’ LISBOA–MADEIRA: O hidro-avião que fez o ‘raid’ Lisboa-Madeira sae hoje do Funchal com destino a Lisboa”. Virá a ser compensado, este relativo laconismo, pela publicação, na sua edição de 30 de maio de 1922, no meio da corrente noticiosa sobre a travessia aérea do Atlântico Sul, de “NA ORDEM DO DIA: ‘Raids’ aéreos – O ‘RAID’ LISBOA-MADEIRA CONTADO SACADURA CABRAL” - mesmo então, passado mais de um ano sobre o evento, um testemunho precioso e privilegiado!

No jornal de 30 de outubro de 1927 “A AVIAÇÃO E O ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES – Um interessante artigo do ilustre escritor espanhol J. GARCIA BELLIDO inserto em *LaVoz* e traduzido com autorização especial do seu autor para o *Correio dos Açores*”, ilustrado por um mapa do globo terrestre que tem a zona do Atlântico em frente aos olhos do leitor, contém uma reflexão sobre o estado de desenvolvimento da navegação aérea e

---

<sup>61</sup> *Correio dos Açores*, 1.9.1927

sobre a sua influência na difusão dos conhecimentos geográficos. A esse propósito destaca a localização do arquipélago dos Açores que, sendo uma etapa para os hidroaviões, será sempre objeto de curiosidade. Curiosidade que o artigo alimenta ao descrever brevemente as características das ilhas e o enquadramento histórico e social dos açorianos, e designadamente a sua ligação à Europa, onde fica a nação a que pertencem, e à América, terra para onde muitos emigram.

Em 12 de novembro de 1927 é publicado o artigo de opinião “OS AÇORES E A AVIAÇÃO TRANSATLÂNTICA – Pelo Eng.º José H. Gago da Câmara de Medeiros”, que virá a publicar outro, “OS ÚLTIMOS RAIDS TRANSATLÂNTICOS, escrito a 17.3.28 em Paris, na mesma linha de pensamento, no Correio dos Açores de 22 de abril. Do primeiro, pode-se resumir que

*A idéia das ilhas fluctuantes não passa de uma pura fantasia. Só para as amarrar seria preciso correntes tão longas que embora de fantástica grossura apenas suportariam o próprio peso. Por isso os Açores são uma paragem forçada, para abastecimento de combustível e reparações de avarias. (...) Capacitemo-nos da infeliz verdade: os Açores são desconhecidos. Confundem-nos com as Canárias ou com a Madeira e julgam-nos Africanos. É natural e a culpa é um pouco nossa. Não fazemos um bocadinho de reclame da nossa terra no estrangeiro. (...) Não nos reste absolutamente dívida alguma que, continuando a aviação a fazer progressos que ultimamente tem realizado, venham dentro de poucos anos a estabelecer-se carreiras regulares entre a América e a Europa. N’esta altura, como já o afirmaram as maiores sumidades da aeronáutica, os Açores estão indicados como um ponto de escala obrigatório.*

No segundo artigo, o Eng.º José Gago reflete sobre as dificuldades da navegação aérea sobre o Atlântico:

*A massa de gelo aumentando cada vez mais pode chegara a fazer soçobrar o aeroplano como tem sucedido à maior parte dos que têm tentado a travessia do Atlântico Norte. Lindbergh conseguiu, é verdade, atravessar essa zona nefasta, mas ele próprio confessa que por pouco ia sendo vítima do gelo acumulado no exterior da carlinga e nas asas do avião. Considerando assim os perigos que oferece a travessia direta do Atlântico, perigos que a ciência não poderá facilmente dominar, o trajeto Irlanda-Terra Nova está condenado. Resta pois o trajeto pelo sul, tendo os Açores e as Bermudas como escalas obrigatórias, para as carreiras aéreas regulares que num futuro próximo hão de unir a Europa à América.*

Trata-se de um colaborador habitual do jornal e é um membro da linhagem dos viscondes Botelho<sup>62</sup> da sociedade micaelense, a reforçar o “lobby” que o *Correio dos Açores* organizava para ter sempre presente o tema da aviação e a sua importância para o desenvolvimento dos Açores.

Atento ao que se escrevia na restante imprensa, o jornal de José Bruno Carreiro, não hesitava em citar, transcrever ou republicar o que de relevante para os Açores surgia em outros jornais, como se pode exemplificar nos dois casos seguintes, um de outra ilha, a Terceira, e outro de Lisboa:

Conforme lembra Carlos G. Riley, o *Correio dos Açores* de 27 de maio de 1928 reproduz, acrescentando o subtítulo “Os Açores devem ser uma esquadra estacionada em pleno Atlântico”, o texto da autoria de José Agostinho, que havia sido publicado originalmente dez dias antes, a 17 de maio, no *República*, em Angra do Heroísmo, “Os Açores na futura guerra”. Do sentido essencial que o autor imprime ao artigo, parece-nos de destacar o seguinte excerto:

*Tem Portugal necessidade de construir navios porta-aviões? Não tem. A situação privilegiada dos Açores permite aproveitar estas ilhas como base de operações para submarinos e aviões, pondo à disposição do nosso país, sem despesas consideráveis, um meio poderoso de aumentar o seu valor ofensivo e portanto de acrescentar, como vimos, o seu prestígio internacional. (...) Os Açores, dentro do critério que temos apontado, não seriam olhados como outra coisa senão como uma esquadra colossal estacionada aqui em pleno Atlântico. (...) os Açores podem ser, mais uma vez, o último reduto da nacionalidade. (...) nada obriga a que se mantenha o núcleo da nossa marinha e a totalidade da nossa aviação terrestre e marítima agarrados à capital, quando a sua ação requer movimento, largura, conhecimento perfeito dos seus futuros campos de ação (Riley, 2014).*

Em 3 de julho de 1928, “OS AÇORES NA AVIAÇÃO: Em volta dos projectos de aproveitamento do Arquipélago”, é a reprodução de um artigo publicado no *Diário de Notícias* em que é relevada a importância dos Açores para o futuro da navegação aérea entre os continentes europeu e americano. Não só para a aviação diretamente, como para fornecimento de informação meteorológica, para o estabelecimento de estações de comunicações TSF, na medida em que, pela sua localização, se tornam uma escala

---

<sup>62</sup> José Honorato Gago da Câmara de Medeiros, 3.º Visconde de Botelho (1906-1979), engenheiro civil de S. Miguel, grande proprietário, industrial e armador, foi acionista maioritário e administrador da Companhia de Navegação “Carregadores Açorianos”, vogal da Junta Nacional da Marinha Mercante (in Enciclopédia Açoriana e Separata da Revista ATLÂNTIDA, Vol. XLIV, 1998-1999, IAC-Instituto Açoriano de Cultura). Veio a publicar, em 1932, em números sucessivos do *Correio dos Açores*, uma biografia do seu trisavô, Simplicio Gago (1808-1888).

indispensável para os voos transatlânticos. O tema é retomado em termos idênticos no *Correio dos Açores* de 2 de agosto de 1928, reproduzindo de novo um artigo do *Diário de Notícias* com o título “Os Açores e a aviação”.

### **2.2.7 A Revolta de 1931**

O autoritarismo da ditadura implantada em 1926 provocou, nos primeiros anos, diversas revoltas, “*que atiraram para a Madeira, para os Açores e para as colónias, centenas de deportados, civis e militares*” (Carita, 2008, p. 121).

A revisão do Decreto Autonómico em 1928 foi conseguida com o apoio do Delegado Especial do Governo, coronel Silva Leal, que, tendo sido nomeado para “*controlar os deportados, transformou-se no Delegado dos Açores junto do Governo, a quem apresentava propostas*” (Reis, 2008, p. 129). A nova autonomia teve como contraponto, poucos meses depois da sua aprovação, a asfixia financeira das Juntas Gerais, provocada pela política de Salazar para equilibrar as finanças públicas.

*O primeiro e maior impacto da Ditadura Militar nos Açores foi a deportação para as ilhas de militares e civis que se opuseram ao novo regime. Para os controlar, foi criado o cargo de Delegado Especial do Governo nos Açores, em 1927, ocupado pelo coronel Silva Leal, açoriano, tendo como chefe de gabinete, José Bruno Carreiro, nos primeiros meses. A dinâmica do açorianismo revelou-se nesta nova conjuntura, beneficiando de um grupo de ilhéus bem colocados no aparelho do Estado. Rapidamente, se inverteram as funções da nova autoridade que se transformou num Delegado dos Açores junto do Governo* (Enes, 2008, p. 54).

É compreensível, visto à distância de quase um século, que o discurso sobre o interesse turístico pelos Açores e a Madeira tivesse ignorado “*a chegada dos deportados desde 1927 e os episódios ligados à revolta da Madeira e dos Açores em 1931*” (Dias, 2012, p. 156).

Depois da aventura do *Fokker “Infante de Sagres”* em 1926, só voltaria a haver aviões portugueses nos céus dos Açores em 1931, aquando da *Revolta dos Aviadores*, para espalhar propaganda do Regime sobre as populações de algumas ilhas, contra essa ação (Correia, 2016). Como se sabe, essa sublevação militar, que ficaria também conhecida por *Revolta da Madeira*, desencadeada sob o patrocínio do general Sousa Dias em 1931, veio a ser designada como *Revolta das Ilhas*, com adesão em algumas ilhas nos Açores, coincidente com a Revolta no Regimento de Caçadores-7 e com a dos aviadores de

Alverca, em que esteve ativamente envolvido Sarmiento de Beires. Para dominar esse movimento, o regime de Salazar recorreu à aviação militar ainda incipiente, designadamente para fazer os hidroaviões distribuir, sobre as populações da Madeira e em algumas ilhas dos Açores, panfletos contra os revoltosos.

*A baía da Horta (em Abril de 1931) foi a base de três hidroaviões da Marinha Portuguesa que se deslocaram à Ilha Terceira, com a missão de sobrevoar Angra do Heroísmo e o Monte Brasil lançando panfletos que convidavam os militares sublevados da Revolta das Ilhas a renderem-se* (Costa E. M., 2015, p. 101).

O ultimato das tropas da ditadura ganhou crédito com “*alguns voos sobre as ilhas e as silhuetas dos cruzadores Carvalho Araújo e Vasco da Gama, entretanto chegados*” (Carita, 2008, p. 115). A Junta Revolucionária tomou conta de Ponta Delgada onde, no dia 9 de abril, “*passaram a controlar o Correio dos Açores*” (Rocha, 2005, p. 140)<sup>63</sup>. Durante dez dias o jornal publica uma “*Proclamação ao povo de S. Miguel!*” (...) “*os editoriais do Correio dos Açores condenam a ditadura de Salazar e exaltam a democracia reconquistada*” (Rocha, 2005, p. 143). Os revolucionários acantonaram-se no Forte de S. Brás onde se renderam a 19 de abril.



**Imagem 8 - José Bruno Carreiro com Fernando Borges em Ponta Delgada, 1931** (B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, nº 2412.2)

<sup>63</sup> Consultando o jornal, constata-se que, depois do dia 8 de abril de 1931, o nome de José Bruno Carreiro só volta ao cabeçalho como Diretor a 21 seguinte: nesse intervalo fora substituído pelos delegados da Junta Revolucionária, Ferro Alves e Lopes Pereira. Dominada a Revolta, José Bruno publicou uma coluna “Diário de em preso político” em vários números do *Correio dos Açores*.

Em 12 desse mês o major Aragão “*sobrevoara o país lançando proclamações sobre diversas unidades em manifestação revolucionária. Encarregado de o prender, o coronel Brito Pais e o seu adjunto Sarmiento de Beires evadiram-se do Campo de Aviação da Amadora*”<sup>64</sup> (Rocha, 2005, p. 145). Entretanto, na Madeira, “*A Marinha conseguiu colocar também três hidroaviões em Porto Santo para, daí, operarem a favor do Governo, contra a revolta que tivera início no Funchal*” (Telo, 1993).

Na Terceira,

*o ano de 1931 foi assinalado nesta ilha pelo malfadado ato revolucionário de abril, que trouxe as populações em sobressalto durante duas semanas. Na ‘guerra’ então desenvolvida pelas forças governamentais contra os revoltosos da ilha foram empregados dois hidroaviões. Não lançaram bombas, porém, mas apenas folhas de papel a esclarecer a população acerca do fracasso da revolução* (Agostinho, 2014, p. 250).

“*Luiz da Silva Ribeiro, Chefe da Secretaria da Câmara de Angra teve 150 dias de suspensão, por ter facilitado a ocupação da Câmara pelos revolucionários*” (Enes, 2008, p. 170). Parece oportuno referir a este propósito que o ilustre terceirense escreveu em 30 de abril de 1931 a Luís de Bettencourt, Presidente da Junta Geral Autónoma de Ponta Delgada, uma carta, publicada como CARTA ABERTA na edição do *Correio dos Açores* de 6 de maio, em que manifesta ao “querido Amigo e Colega” a sua admiração e se congratula pela defesa que fez dos vencidos, elevando-se “*muito mais alto do que seria lícito esperar de qualquer pessoa bem formada: as palavras de V. Ex.<sup>a</sup>, pela ideia que exprimem, revelam uma perfeição moral raras vezes atingida.*”

O famoso aviador Ramon Franco, referido no presente trabalho a propósito da sua travessia do Atlântico Sul em 1926, da sua estadia em Ponta Delgada em 1927 e do desastre que sofreu nos mares dos Açores com o *Dornier-Wal* “Numancia” em 1929, sendo Diretor da Aeronáutica espanhola em 1931, veio a dar cobertura a esta Revolta das Ilhas (Maltez, 2005). O certo, porém, é que “*O poder de Salazar acabara por ficar consolidado, após a fracassada revolta dos deportados nas ilhas, em 1931*” (Enes, 2008, p. 58).

---

<sup>64</sup> Aviadores Francisco Aragão, que foi Secretário do Conselho Nacional do Ar, Brito Pais e Sarmiento de Beires, que realizaram viagens aéreas históricas em 1920, 1924 e 1927, os três já referidos no presente trabalho.

### 2.3. Os Açores: escala atlântica da navegação marítima e aérea

*Na transição dos séculos XIX-XX, quando os grandes paquetes a vapor se impõem no domínio dos transportes marítimos, a infraestrutura portuária da Horta – convertida em estação carvoeira pela família Bensaúde – não perdeu o seu lugar de referência nas rotas transatlânticas e, muito pelo contrário, tirando partido dos cabos submarinos e observadores meteorológicos, entretanto aí estabelecidos, reforçou ainda mais a sua função de plataforma intercontinental entre a Europa e a América, característica que não passou despercebida aos estrategas da aviação na viragem para o segundo quartel do século XX (Riley, 2016, p. 26).*

A presença dos hidros da *US Navy* em Ponta Delgada e a travessia do Atlântico Norte pelos seus *NC*'s em 1919 puseram em evidência que as ilhas dos Açores mantinham a sua importância como ponto estratégico de apoio e escala de navegação: antes, marítima, e, agora, das travessias aéreas. No ano anterior, 1918, o representante da Inglaterra em Portugal solicitara permissão para o seu governo utilizar um aeródromo na Terceira e a baía da Horta para os seus hidroaviões, tendo os responsáveis portugueses afastado tal possibilidade por entenderem que os serviços de aviação deviam ter controlo nacional. (Ferreira, 2011).

Nesse mesmo ano chegou a ser planeada a organização de um serviço de ligações aéreas, aproveitando a baía da Horta como plataforma logística, e para ali foram deslocados um piloto-aviador e outros militares para organizarem o patrulhamento e a defesa do mar e das comunicações marítimas (Costa E. M., 2015). Segundo (Telo, 2015), a *US Navy*, ao estudar a colocação de uma base naval nos Açores, chegou a equacionar a hipótese da Horta, o melhor porto natural, mas acabou por optar por Ponta Delgada, com um porto mais fácil de defender, já que a força naval a instalar nos Açores era reduzida em favor da concentração das forças no teatro de guerra europeu, prevalecendo a vontade de Inglaterra e sendo a opinião de Portugal irrelevante. Assim se explica a razão por que se verificou a colocação de uma pequena guarnição portuguesa na Horta, em 1918, comandada pelo tenente aviador Adolfo Trindade, transferida para Ponta Delgada quando se compreendeu que era para ali que iria o contingente da *US Navy*.

A vantagem de utilizar esta posição estratégica das ilhas em proveito próprio e do país foi evidenciada por homens como Sacadura Cabral, tanto nessa altura, ao publicar no *Diário de Notícias* de 28 de março de 1919, uma carta com o título “Lisboa cais da Europa – Uma vantagem que se deve aproveitar”, como nos anos seguintes, uma vez que veio a

fazer parte de uma Comissão de 1924 para estudar a criação de linhas aéreas comerciais<sup>65</sup> (Telo, 1993). Na mencionada carta, datada de 23 de março, Sacadura Cabral prevê o rápido desenvolvimento da aviação, anuncia para breve as primeiras tentativas de travessia do Atlântico, sendo para tal efeito indispensável então a utilização dos Açores e de Cabo Verde para apoio à navegação aérea. Assim sendo, conclui o aviador, Lisboa deve exigir ser considerada como “ponto terminus” ou, pelo menos, como ponto de escala dos voos transatlânticos, como contrapartida pelas *facilidades* a conceder nos Açores e em Cabo Verde.

A posição privilegiada da Horta para suporte das comunicações vinha já sendo evidente desde a transição do século XIX para o XX, amarrando ali os cabos submarinos estendidos desde Carcavelos. A entrada do *Curtiss NC-4* na sua baía, em 1919, retomada, em maio de 1927, pela do *Savoia Marchetti Santa Maria II*, rebocado desde o mar das Flores, e pelos episódios de outubro do mesmo ano com um *Junkers D-1230* (o de Lilli Dillens) e um *Heinkel D-1220*, somados, no ano seguinte, com as escalas do *Dornier Wal G-CAGI* de Frank Courtney e do *La Frégate* pilotado por De Paris, vieram consolidar o conhecimento dessa situação estratégica. Um *Zeppelin* sobrevoou Angra em 1924, e o *Graf Zeppelin* passou sobre o Faial em 1930. O *Do-X* entrou na baía da Horta em 1932, as esquadilhas de Balbo ali operaram em 1933, tal como Lindbergh, no *Lockeed Sirius*, ali fez escala em voo de avaliação ao serviço da *PAA*. Em 1935, três hidros *Junkers* da Marinha Portuguesa cumpriram uma missão entre Lisboa e a Madeira e, dali, para Horta e Ponta Delgada. E, em 1936, os *Do-18* de nome *Aelus* e *Zephir* ali estiveram em experiências para voos catapultados da Horta para a Bermuda e Nova York respetivamente, tendo sido conseguido um tempo de voo de 22 horas e 18 minutos entre os Açores e a grande metrópole americana. No ano seguinte, o *Short C Class Caledonia* da *Imperial Airways*, passou na Horta, em voo de experiência no Atlântico Norte, na mesma altura em que a *PAA* experimentava também por ali o seu *Clipper III*, um *Sikorsky S42 B* (Silveira C. R., 1986), (Costa R. M., 2011), (Costa E. M., 2015).

A *Pan American* lançou-se na “abertura de rotas internacionais no Atlântico e no Pacífico, asseguradas pela primeira geração de hidroaviões de longo curso que, em homenagem à

---

<sup>65</sup> “Em 1919 Sacadura Cabral foi nomeado para fazer parte da Comissão encarregada de dar parecer sobre a melhor forma de pôr em prática um plano de navegação aérea (...). (...) Ainda em 1924, foi nomeado para estudar uma proposta feita ao governo para o estabelecimento de carreiras com fins comerciais.” In <http://cvc.instituto-camoes.pt/ciencia/p.28.html> , visto em 28.01.18 12.18.

frota oitocentista de veleiros americanos, a companhia virá a batizar de *Clippers*, publicitando-se a si própria como *America's Merchant Marine of the Air*" (Riley, 2016, p. 26).

### **2.3.1 A visibilidade social e política do marquês De Pinedo**

Nos dias 18, 19, 25, 26 e 31 de Maio, 3, 11, 12, 14, 15, 16 e 29 de Junho de 1927, o *Correio dos Açores* dedica grande atenção à passagem de Francesco de Pinedo pelos Açores: "A VIAGEM do aviador italiano De Pinedo que fará escala pelos Açores na viagem de regresso da América à Europa"; "O AVIADOR DE PINEDO tocará na ilha do Faial na sua próxima passagem pelos Açores"; "FRANCISCO DE PINEDO – Pelo 1.º tenente-aviador Ferreira Faria"; "A VIAGEM DE DE PINEDO"; "DE PINEDO chegou à Horta"; "AS GRANDES VIAGENS AEREAS – O avião de De Pinedo só estará pronto Domingo"; "A CHEGADA A PONTA DELGADA DE DE PINEDO"; "O MARQUEZ DE DE PINEDO EM PONTA DELGADA"; "A PASSAGEM DO MARQUEZ DE DE PINEDO EM PONTA DELGADA – Os agradecimentos do aviador ao consulado d'Itália"; "A VIAGEM DO Marquez de De Pinedo – Fotografias da passagem do bravo aviador por este porto" e "A VIAGEM DE DE PINEDO – o aviador refere-se à Horta e a Ponta Delgada", são os títulos que se podem ler no *Correio dos Açores* das datas indicadas.

O destaque, que hoje se chamaria mediático, dado pela imprensa e designadamente pelo *Correio dos Açores* à passagem de De Pinedo pela Horta e por Ponta Delgada, tem um particular interesse para ser analisado. Desde logo pela especial atenção que o jornal de José Bruno Carreiro prestava aos assuntos relacionados com a aviação e, designadamente com a possibilidade de se estabelecerem ligações aéreas do Continente com os Açores. Ora, explorações como a do Marquês de Pinedo, já de si com projeção mundial, tinham a característica de usar os Açores como escala.

*Em 1927, um público italiano alargado tomou conhecimento da existência do Arquipélago quando o Coronel Francesco de Pinedo, da Força Aérea Italiana, fora forçado a amarar a cerca de 108 milhas náuticas da ilha das Flores (Benedetti, 2015).*

No caso concreto, a escala foi acidentada, como se sabe. O certo também é que, tendo recuperado, na Horta, dos danos causados no seu hidroavião *Savoya Marchetti S.55 "Santa Maria II"*, decidiu sair dali, não diretamente para Lisboa e Roma, mas para

escalar primeiro Ponta Delgada. Para além da cobertura que o *Correio dos Açores* deu a essa passagem por S. Miguel, o *Diário de Notícias* tinha-o igualmente divulgado, além de que a Agência consular d'Itália em Ponta Delgada escreveu em 15.6.1927 um relatório<sup>66</sup> dirigido ao Cônsul Geral d'Itália em Lisboa sobre o evento<sup>67</sup>, de que se reproduz os seguintes extratos:

*Des que j'ai vu que l'escale de l'avion a Ponta Delgada était probable, j'ai visité les autorités locales: Gouverneur Civil, Commandant Militaire de St. Michel, Commandant Militaire des Açores, Capitaine du Port, Président de la Municipalité e Junta Geral, et les consules des nations représentées dans cette ville. A tous j'ai rendu compte de la prochaine arrivée de l'avion de De Pinedo et les ai invité a se rendre au quai pour la réception ainsi que j'ai invité les dites autorités portugaises a un banquet officiel a offrir para moi en l'honneur du Marquis de De Pinedo le lendemain de son arrivée pour le cas ou il pas serait ici 48 heures. J'ai ainsi invité des personnes marquant dans notre société, dames et jeunes filles pour se rendre sur le quai. La presse avait aussi annoncé que le départ de l'avion serait marqué par 5 coupes de mortier ordonnés para cette Agencia Consulare, ainsi que 10 autres quand l'avion serait en vue de cette ile et encore 21 au moment du débarquement du Comandant De Pinedo. (...) Le Marquis de De Pinedo me répond que Mr. Vasco Bensaúde, jeune archimillionaire en ce moment dans cette ile l'avait invité à être son hôte pendant son séjour dans cette ile. (...) Le Marquis de De Pinedo m'a aussi cablé après son arrivée à Lisbonne comme suit: - 'Italconsul Ponta Delgada – je vous prie vouloir bien exprimer Autorités locales ma reconnaissance avec amabilité. De Pinedo'. Je dois vous communiquer que j'ai pris la liberté de envoyer un télégrama a la légation d'Italia à Lisbonne l'informant du départ du Marquis de De Pinedo aussi que son Excellence Mussolini come suit : (...)*

*Son Excellence Mussolini Roma Avons l'honneur informer bonne arrivée Comandant Pinedo 14 heures 10 Reggi Agente" (...) "Son Excellence Mussolini Roma Avons honneur informer De Pinedo parti 5 heures 13.*

*(...) Ainsi expediee un télégramme au journal Popolo d'Italia de Milano. Je prends la liberté de vous envoyer ci joint 2 journaux locaux s'occupant du brave aviateur, ainsi que quelques photos de son escale ici.*

---

<sup>66</sup> B.P.A.R.P.D. Arquivo Tavares Carreiro, carta nº 5669.2 de Agente Consular a Cônsul Geral (Ponta Delgada, 15 junho 1927).

<sup>67</sup> Na bibliografia consultada, tanto (Silveira C. R., 1986), como (Costa R. M., 2015) e (Benedetti, 2015) apenas registam que De Pinedo saiu da Horta para Itália, sem mencionarem a escala em Ponta Delgada. É de referir, contudo, que o próprio *Correio dos Açores*, na notícia breve do dia 3 de Junho "AS GRANDES VIAGENS AÉREAS – o avião de De Pinedo só estará pronto domingo" admitia que, nesse domingo, De Pinedo sairia "da Horta para esta ilha, ou, mais presumivelmente, directamente para Lisboa". Por outro lado, põe-se-nos a questão de poderem estas intervenções, que ostensivamente ignoram a passagem de De Pinedo por S. Miguel, constituir uma tradução da rivalidade Horta/Ponta Delgada.

### 2.3.2 A passagem do Do-X pelos Açores

Na sua edição de 24 de maio de 1932, com o título “A viagem do Do-X”, é noticiada brevemente<sup>68</sup>, no *Correio dos Açores*, a passagem do Do-X pela baía da Horta. No dia seguinte volta a haver no jornal de José Bruno uma breve referência a esse evento. Tratava-se já do regresso de New York, a caminho de Vigo, depois de pernoita no porto da Horta. Da Horta até Vigo eram, na altura, 11 hora de voo.

A fábrica Dornier tinha arriscado em 1929 a conceção de uma aeronave com 12 motores, capaz desenvolver uma velocidade de 250 km/h e de transportar 170 passageiros, além da tripulação, que inaugurou as suas exibições pelo mundo com uma viagem com duração superior a um ano e meio, iniciada em 2 de novembro de 1930 (Pinto M. S., 2010). Passou em Lisboa, em 31 de janeiro de 1931, tendo levado a partir daí como convidado nada menos que o nosso heroico Gago Coutinho (Henriques-Mateus L. , 2009). No regresso dos Estados Unidos, já em maio de 1932, escalou a baía da Horta, depois de um voo transatlântico de 15 horas, a partir de Holyrood, na Terra Nova. Na aproximação dos Açores foram a Graciosa, o Pico e S. Jorge as ilhas primeiro avistadas , antes de ser localizado o farol da Ribeirinha para lhe orientar o ponto de amaragem (Silveira C. R., 1986).

*Depois do NC-4, a primeira aeronave a chegar à Horta (na freguesia da Ribeirinha) pelos seus próprios meios, em viagem dos Estados Unidos para regressar à Alemanha, foi o Dornier-X, o gigante dos ares, assim chamado devido aos seus 12 motores, corria o dia 21 de maio de 1932 (Costa E. M., 2015, p. 81).*

---

<sup>68</sup> Comparativamente, o aparato noticioso, e não só no *Correio dos Açores*, ao redor do marquês De Pinedo e do seu *Savoya Marchetti* “Patria II”, bem como do marechal Balbo e da sua esquadilha da *Crociera de Centenario*, é tentador concluir que a quase olímpica indiferença da imprensa perante a passagem do *Do-X* pela Horta terá tido justificação no facto de ser só pela Horta: não se afigura arriscado assumir que, tivesse o gigante de doze motores passado também por Ponta Delgada, e teríamos uma semana de noticiário, antecipando a chegada, pormenorizando as características da aeronave, entrevistando o comandante, fotografando a multidão assistente, projetando o futuro...



**Imagem 9 - O Do-X na Horta em maio de 1932** (col. João Garcia, Jr., Horta)

Na altura em que a aviação ganhava coragem para se implantar, os Açores eram servidos pelas carreiras marítimas, sendo os portos de Angra, Ponta Delgada e Horta escalados por navios nacionais e estrangeiros. As ligações entre as ilhas e com Lisboa eram então asseguradas quase exclusivamente pela *Empresa Insulana de Navegação*, detida pela família Bensaúde, que viria a fundar a *SATA* duas décadas mais tarde. No fim da Grande Guerra foram criadas “três companhias de transportes marítimos – *Carregadores Açorianos*, *Empresa de Transportes Marítimos* e *Empresa Mutualista de Navegação*” (João, 1992).

A concorrência neste mercado, designadamente pela *Empresa de Transportes Marítimos*, pela *Empresa Mutualista de Navegação Açoriana* e pela *Companhia de Navegação Carregadores Açorianos*, bem como, ao nível interno da cabotagem inter-insular, pelos *Iates do Pico*, pouco afectava o seu quase monopólio. Os Bensaúde tinham uma visão integradora do transporte marítimo, como a vieram a ter relativamente ao transporte aéreo, com a fundação da *SATA*, visando o negócio, sim, mas simultaneamente o desenvolvimento dos Açores, através designadamente do turismo, a par do mundo (Enes, 2008).

A constituição da Sociedade Açoriana de Estudos Aéreos, que veio a ocorrer em 1941 como embrião da *SATA*, tem de ser entendida em articulação com os transportes marítimos assegurados pela *Empresa Insulana de Navegação* e pela *Companhia de*

Navegação Carregadores Açorianos, num conjunto de que faria parte também a *Ocean Air Transport*, projeto de José Bensaúde (Riley, 2017) (Riley, 2014), que, a ter acolhimento do governo de Salazar, teria antecipado em mais de meio século a expansão da *SATA*, através da sua subsidiária com vocação internacional, curiosamente também batizada inicialmente como *Oceanair*.

#### **2.4. A evolução aeronáutica e as expectativas açorianas**

Os aviões militares já se tinham transformado numa arma poderosa durante a Grande Guerra. Como transporte civil, a utilização de aviões só se foi tornando comum na terceira década do século XX.

Em 13 de maio de 1913, “*Igor Sikorsky transportou experimentalmente 13 passageiros no avião Bolshoj, o primeiro quadrimotor do mundo, alcunhado Russian Knight. Em 1914, o Bolshoj foi substituído pelo Ilya Murometz que transportou 16 passageiros durante 5 horas a 2000 metros de altitude*” (Pinto M. S., 2010, p. 136). O início da aviação como sinónimo de transporte aéreo pode ser considerado a partir de 1914, quando a *St. Petersburg-Tampa Airboat Line* se instalou na Florida, EUA, e tornou acessível a compra de viagens aéreas nos seus voos regulares operados com hidroaviões. “*P. E. Fansler criou a primeira companhia de aviação de transporte regular de passageiros do mundo, a Benoist Air Line, com voos entre Tampa, na Florida e S. Peterburgo; tendo iniciado a atividade em 1 de janeiro, encerrou em março embora tenha transportado 1.014 passageiros*” (Pinto M. S., 2010, p. 137). Contudo, já em novembro de 1910, se realizara um transporte de carga aérea, de Dayton para Columbus, Ohio, e em fevereiro de 1911, houvera um voo postal autorizado por uma administração de correios entre Allahabad e Naini, na Índia (Pinto M. S., 2010).

“Uma tentativa de carreira comercial fora levada a efeito na Inglaterra, em 1911, entre Hendon e Windsor, mas só em 1919 se iniciou o primeiro serviço regular. A 13 de maio de 1917 foi criada a *DLR-Deutsche Luft-Reiderei*, que estabeleceu a “rota Berlin-Weimar em 1919, a primeira linha aérea auto-sustentável, encerrada em 1923” (Pinto M. S., 2010, pp. 137-138), e rebatizada em 1925 como *DAL* (Deutsche Aero Lloyd).

“*Foi a Aircraft Transport and Travel, Ltd., que estabeleceu a primeira linha de aviões entre Londres e Paris, com horário fixo*” (Ellacott, 1978, pp. 113-114).

*Pode considerar-se que a aviação comercial teve início no dia 8 de fevereiro de 1919 com um voo transportando 12 passageiros entre Paris e Londres num avião bimotor ex-bombardeiro, Farman F60 Goliath (Costa R. M., 2013, p. 70).*

A primeira aeronave pensada logo para o transporte de passageiros, porém, é de 1919: tratava-se do *Junkers F.13*. Curiosamente, dez anos mais tarde, um desses *Junkers F.13* seria o primeiro avião comercial a ser registado com matrícula portuguesa, o C-PAAC “Lisboa”, em 1929, pelos *S.A.P.–Serviços Aéreos Portugueses*, primeira companhia de aviação portuguesa, dominada por capitais alemães. (Basto, 2003), (Telo, 1993). Refira-se que havia sido registada em Portugal, no ano anterior, uma aeronave civil com a matrícula C-PAAA, um *De Havilland Moth-Cirrus* a que foi dado o nome de “Portugal”. É a característica comercial que faz o *Junkers F.13* ser normalmente indicado como a primeira aeronave civil a operar em Portugal (Basto, 2003), (Henriques-Mateus L. , 2009).



**Imagem 10 - Foto-postal do Junkers F.13 C-PAAC dos SAP (B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 7776)**

Nos anos 30

*diversos países e várias companhias de aviação empenhavam-se na corrida para o Atlântico Norte. (...) E durante a segunda metade do decénio terão sido múltiplos os pedidos recebidos pelo*

*governo português, visando a concessão de facilidades para utilização dos Açores em voos experimentais e na instalação de centros de apoio* (Costa E. M., 2015, p. 82).

Só em Abril de 1937 o Governo Português deu o seu acordo para que a *Imperial Airways* e a *Pan American Airways* pudessem comprometer-se a explorar, durante 25 anos, carreiras aéreas para transportar passageiros, carga e correio entre Lisboa e Londres e entre Portugal e a América do Norte, diretamente ou via Açores. No entanto, havia um

*Acordo Provisório referente à aviação civil e comercial, entre os velhos aliados, Portugal e Inglaterra, assinado em Lisboa, a 6 de maio de 1921* (Costa E. M., 2015, p. 76).

Como termo de comparação, veja-se que, ainda que tardia para os padrões da aviação europeia de então, existia uma Convenção entre Portugal e Espanha desde 1930.

Ainda um ano mais tarde, em 1938, é que foi dada autorização para a *Air France* utilizar a baía da Horta como aeroporto de escala para os seus voos entre a Europa e a América do Norte, rota que os franceses planeavam realizar com o hidroplano de 6 motores *Latécoère 521*. Contudo, tal como atrás referido no caso do acordo concedido à *Imperial* e *PAA*, havia já arranjos sobre *direitos de tráfego*:

*by 1929, the French International Air System had already secured exclusive rights for transatlantic services in Azores and Portugal* (Riley, 2016, p. 28).

E a *Pan Am*, a *Imperial* e a *Air France* negociaram em 1930 a partilha de serviços nas escalas das futuras rotas transatlânticas.

Numa carta de dezembro de 1935 a José Bruno Carreiro, José Agostinho resume exemplarmente esta concorrência:

*o que não me parece é que a Pan American Airways, já de conluio com a Imperial Airways, deixem meter cá os pés aos franceses. E, com franqueza, creio bem que os americanos têm condições como ninguém para montarem as coisas aqui, a valer.*<sup>69</sup>

As missões aeronáuticas francesas nos Açores, a de Anglejan em 1929, Bossoutrot em 1935, e as de Castex (com Nomy em 1935 e com Codos no ano seguinte) não se realizaram na clandestinidade, naturalmente, nem tão pouco as alemãs, mas os interesses

---

<sup>69</sup> B.P.A.R.P.D., Arquivo Tavares Carreiro, n.º 5539, carta de JA a JB (Angra, 2 dezembro 1935).

internacionais e de grupo, anglo-americanos, por um lado, franceses por outro, e ainda alemães, faziam com que a decisão a tomar por Portugal fosse lenta, cautelosa e pouco explícita, tanto mais que o poder se concentrava, ao fim e ao cabo, nas mãos e na cabeça de Salazar (Costa E. M., 2015), (Monteiro, 2015). José Agostinho resume-o, numa outra carta, de dezembro do mesmo ano, a José Bruno:

*Não me restam dúvidas que os americanos não vão encontrar-se sós em campo. Terão agora que contar com os franceses e porventura também os alemães. Cooperação e não concorrência, é o que eles dizem. Mas, se são os americanos que possuem já hoje os melhores aparelhos, os milhões de dólares e a experiência (...).*<sup>70</sup>

A seguir à Grande Guerra, o Reino Unido procurara abertura das autoridades portuguesas para construir uma pista na Terceira, como já se viu ao referirmos as diligências do major Buckland; em 1936-37, os franceses procuraram também sondar o poder político para a possibilidade de construírem um campo de aviação nas Lajes, como alternativa à Achada, já obsoleta, aproveitando o entusiasmo de Castex. Mas as “orelhas moucas” de Salazar foram entendidas como desencorajamento (Monteiro, 2015).

No âmbito da tentativa de construção da Sociedade das Nações, patrocinada em grande parte pelo visionarismo pacifista do presidente Woodrow Wilson, mas cujo funcionamento seria inviabilizado pelo próprio Congresso americano, foi criada uma Comissão para o transporte aéreo, através da Convenção de Paris, de 1919.

Sobre os princípios da *Convenção de Paris* veio Sacadura Cabral a pronunciar-se, relativamente à situação do nosso país, concordando que:

*como princípio aeronáutico fundamental, a soberania completa de um Estado sobre o espaço atmosférico do seu território e as suas águas territoriais, vê-se que a posse dos Açores nos permitirá levar a navegação aérea transatlântica a tomar Lisboa como ponto de Escala* (Pinto M. S., 2012, p. 149).

O desenvolvimento da atividade da aviação civil daria os seus primeiros passos na década de 1920. A *Convenção de Varsóvia*, que reviu a de Paris a 11 de dezembro de 1929 é que é considerada a primeira regulamentação de transporte aéreo de passageiros. A Convenção de Paris determinara, em 1919, “o direito de soberania do Estado sobre o

---

<sup>70</sup> B.P.A.R.P.D., Arquivo Tavares Carreiro, n.º 5537, carta de JA a JB (Angra, 16 setembro 1935).

*espaço aéreo*” (Pinto M. S., 2010, p. 113) Em Portugal, o Conselho Nacional do Ar conseguiu, em 1931, fazer aprovar regulamentação consolidada, refletindo as regras internacionais já existentes para a aviação civil, incluindo aeroportos, aeronaves e navegação aérea. Tratava-se da

*regulamentação sobre navegação aérea, com disposições relativas a aeródromos e aeroportos, identificação e documentação de aeronaves nacionais; navegação aérea, restrições de trânsito e transporte; regras de circulação aérea; faróis e luzes; sinais e comunicações radiotécnicas; festas aeronáuticas; pessoal de bordo; seguros; hipotecas de aeronaves; sinistros; disposições finais* (Pinto M. S., 2010, p. 195).

O *Correio dos Açores*, sempre especialmente atento aos temas da aviação, tinha já publicado uma notícia sobre este tema na sua edição de 15 de novembro do ano anterior, 1930, com o título “Navegação Aérea – o seu regulamento”, beneficiando do canal privilegiado de informação através de Francisco Aragão, como já vimos anteriormente no presente trabalho, e seguindo atentamente a publicação de um decreto sobre a matéria no mês anterior.

A aviação começou a desenvolver-se no fim da Grande Guerra e a expandir-se nos anos 20. Tal fenómeno levou à celebração de acordos relativamente à sua vertente civil, designadamente as Convenções de Paris e de Varsóvia, em 1919 e 1929, respetivamente. A *Convenção de Paris* de 1919 seria revista pela *Convenção de Varsóvia* de 11 de Dezembro de 1929. As regras vinham-se construindo desde a *Convenção de Paris* de 1919, relativa à regulamentação da navegação aérea, bem como a *Convenção* sobre a aviação comercial, assinada em Havana em 1928 (Pinto M. S., 2010).

Em 1927 foi criada, pelo *Dec.-Lei* nº 14.453 de 14 de novembro, a Repartição da Aviação Comercial, na dependência da Direção-Geral do Comércio e Indústria do Ministério do Comércio e Comunicações, proposta pela Comissão Oliveira Simões, de que fazia parte também o tenente-coronel Francisco Cunha Aragão, criação essa que foi anunciada no *Correio dos Açores* de 14 de agosto. Junto desta Repartição funcionava o órgão consultivo *Comissão de Aviação Comercial*, estabelecida por Decreto de 4 de Abril de 1928, sob a tutela do Ministério do Comércio e das Comunicações (Pinto M. S., 2010). É a este departamento governamental que as cartas trocadas entre os *SAP-Serviços Aéreos Portugueses* e José Bruno Carreiro, analisadas no presente trabalho, se referem. Ainda que fosse incipiente a organização do Estado nesta área concreta da aviação, é certo que,

tanto em Portugal como na Europa, já se percebia que teria de ser uma atividade necessariamente regulada pelo Estado.

Em 1926, a aviação esteve na ribalta da imprensa pelas explorações de Ramon Franco e, mais próximo de nós, pela primeira ligação aérea entre o Continente e os Açores, via Madeira, concretizada pelo hidro *Fokker T.III* “Infante de Sagres” de Moreira de Campos, Neves Ferreira e Ernesto Costa.

O ano de 1927 foi preenchido pelas explorações de Sarmiento de Beires em voo noturno no *Do-Wal* “Argos”, pelos feitos de Lindbergh, Chamberlin e Byrd; pela fundação da *Pan American Airways* e, mais perto de nós, pelas aventuras do Marquês De Pinedo, pelos desastres de Lilli Dillenz e de Ruth Elder, pela criação dos *SAP-Serviços Aéreos Portugueses*, com o projeto de ligar Lisboa à Ilhas Adjacentes e, não é demais sublinhá-lo, pela criação da primeira Repartição da Aviação Comercial. Todos estes acontecimentos do ano de viragem que foi 1927, são referidos em outras partes do presente trabalho. Afigura-se justo salientar aqui a gesta de Charles Lindbergh no *Spirit of St. Louis*, mesmo não tendo passado nos Açores. Tanto pela repercussão internacional do feito, como pelo papel que Lindbergh veio a desempenhar na PAA, tendo, então sim, vindo aos Açores em missão de estudo das rotas atlânticas, conforme descrito noutra ponto. Nos números de 31 de maio e de 10 e 16 de junho, de 1927, os títulos do *Correio dos Açores* “As grandes viagens aéreas - ecos do voo directo New York-Paris de Lindbergh”; “A AVENTURA DE LINDBERGH - New York-Paris pelo ar em 34 horas” e “A AVIAÇÃO – A ÁGUIA DO FAR-WEST relata a sua prodigiosa aventura” mostram que o feito do “*Spirit of St. Louis*” de 20 para 21 de maio foi seguido e noticiado. É evidente, porém, que o facto de não ter escalado os Açores lhe retirou a projecção nas notícias do jornal de José Bruno, comparativamente como outros eventos menos marcantes para a história da aviação, mas mais próximos da nossa realidade.

#### **2.4.1 O primeiro departamento governamental de transportes aéreos**

O *Correio dos Açores* de 14 de Agosto de 1927 noticia, na sua 2.<sup>a</sup> página, a reorganização das unidades existentes da Aviação Portuguesa. Percebe-se que se refere à organização militar, aliás não havia outra ainda, até porque, com um segundo subtítulo, é realçada a criação, por Portaria dos ministros da Guerra e do Comércio, publicada no Diário do Governo, de uma Comissão presidida pelo general Oliveira Simões, em que participa o

tenente-coronel Francisco Cunha Aragão, para estudar, em 30 dias, a organização provisória de uma Repartição no ministério do Comércio e Comunicações para centralizar os assuntos respeitantes aos transportes aéreos, bem como a organização e regulamentação de um campo internacional de aviação, também subordinado ao mesmo ministério, através da Repartição atrás indicada. A Repartição de Aviação Comercial foi constituída em 4 de novembro de 1927 (Dec-Lei n.º 14.534). Tinha como órgão consultivo a Comissão de Aviação Comercial. Veio a ser substituída pelo Conselho Nacional do Ar em 1929 - Decreto n.º 16.424 de 22 de janeiro (Pinto M. S., 2010).

O ano de 1928 prometia ser de desenvolvimento das iniciativas em curso, designadamente as dos *SAP-Serviços Aéreos Portugueses*, e de consolidação da entidade governamental destinada a regular a aviação civil. A meio de 1928 foi criada uma outra Comissão, presidida pelo general Sinel de Cordes, de que fazia também parte o tenente-coronel Francisco Cunha Aragão, para estudar um aeroporto para os Açores.

Na 2.ª página do dia 10 de agosto de 1928 do *Correio dos Açores*, “O AERO-PORTO NOS AÇORES” é o título para uma curta notícia da publicação no *Diário do Governo* de 28 de julho da nomeação dos membros dessa Comissão que deverá estudar a questão da construção de um aeroporto nos Açores e a da navegação aérea para as colónias: trata-se da Comissão que ficará conhecida pelo nome do seu presidente, Sinel de Cordes, na sua maioria composta por militares.

Mas será ainda à Repartição da Aviação Comercial, subordinada do Diretor Geral do Comércio e Indústria, que os *SAP* dirigirão em Janeiro de 1929, poucos dias antes de a Repartição evoluir ao ser transformada, em 22 de janeiro de 1929, em Conselho Nacional do Ar, no âmbito da Presidência do Conselho de Ministros. O Conselho Nacional do Ar foi, assim, a primeira autoridade criada em Portugal, pelo Decreto-Lei n.º 16.424 de 26 de Janeiro de 1929, para regular a aviação civil.

Em outros países europeus, como é o caso, por exemplo, da Inglaterra, cujo império dominava a geopolítica mundial há um século, foi criado um organismo oficial homólogo do nosso Conselho Nacional do Ar, mas dez anos antes, em 1919, ou seja, logo que a *Convenção de Paris* criou a *ICAN/CINA-Comissão Internacional de Navegação Aérea*, ligada à *Sociedade das Nações* e precursora da *ICAO/OACI-Organização da Aviação Civil Internacional*.

Na verdade, como se pode ler no *Paper* n.º 2011/3 (*Safety Regulation – The first 100 years*), de J. C. Chaplin, publicado no *Journal of Aeronautical History*, até podíamos recuar a 1911 para localizar o primeiro *Aerial Navigation Act* como origem da Civil Aviation Board atual do Reino Unido. Em qualquer caso, não há dúvidas quanto à existência do *DCA-Department for Civil Aviation*, desde 1919, criado pelo *Air Navigation Act* de 12 de fevereiro de 1919, seguido das *AAD-Air Navigation Directions*, de 30 de abril desse mesmo ano, as primeiras regras de fiabilidade e registo da aviação civil, não só do Reino Unido, mas do mundo (Groenewege, 2003).

Contudo, mesmo os *EUA*, onde o desenvolvimento emergente da aviação civil rivalizou com a ocorrida nos anos 20 na Inglaterra, e onde a dimensão, a pujança económica e a extensão do território tornam sempre relevante o papel das suas instituições, só vieram a criar um organismo autónomo, o *Federal Aeronautical Board*, antecessor da *FAA-Federal Aviation Authority*, nos anos 30. Com efeito, conforme se pode ler no site da *FAA*, poderíamos considerar o *Air Mail Act* de 1925 a origem remota, mas é normalmente entendido que o *Civil Aeronautics Act* de 1938 é que cria a *Civil Aeronautics Authority*, mãe da *FAA*. Na França, a criação da *Inspection de l'Avionnautique Militaire Française* é que veio a dar origem, em 1928, ao Ministério do Ar (Pinto M. S., 2010).

Não é difícil compreender que, dados os primeiros passos, ou, mais propriamente, ensaiados os primeiros voos, da iniciativa individual e da invenção pioneira, cedo se tentaria utilizar o avião para além da aventura e do desporto.

Transportar correio foi a primeira utilidade social – e também o primeiro negócio - da aviação. A sua concretização ocorreu cerca de dez anos após o êxito do primeiro voo controlado de uma aeronave. Com efeito, em 1911 já se transportava correio e a sua evolução para transporte de carga e de pessoas seria imediata se não se tivesse metido pelo meio a Grande Guerra, a qual, por outro lado, contribuiu para acelerar o desenvolvimento técnico e a construção de aparelhos.

A Grande Guerra trouxe o impulso que faltava à aviação, pois ali ficou comprovada a importância do avião, a partir dos planos militares para o reconhecimento aéreo, o bombardeamento e o combate no ar. Depois do acordo de Versalhes que pôs fim àquela guerra, surgiram, a partir de 1919, as primeiras carreiras aéreas, e as distâncias

encurtaram. É neste mundo mais pequeno que se constrói uma quantidade crescente de aeronaves para percorrer o espaço aéreo, reduzindo ainda mais as distâncias.

*Começa-se a sentir necessidade de alguém em terra prestar um serviço de informação referente ao estado dos aeródromos e a estabelecer o ordenamento do tráfego no chão e nas imediações do aeródromo para aterrar e descolar* (Augusto, 2008, p. 19).

Terminada a guerra, rapidamente se constituíram as primeiras Companhias de Aviação. Em 1919 realizou-se a *Conferência de Paris* para regular a nova atividade. O seu texto, a *Convenção* aprovado em 13 de outubro de 1919, só entrou em vigor a 11 de julho de 1922 e consagrava o princípio da soberania de cada Estado sobre o espaço aéreo do seu território, mas, nesse mesmo ano de 1919, surgiram 69 companhias aéreas em 24 países, entre as quais, sem a preocupação de ser exaustivo, se elencam os seguintes exemplos: a holandesa *KLM* e a colombiana *AVIANCA*, ainda hoje conhecidas, os fabricantes *Farman Company of France* e *Fokker Aircraft Company*, e as associações *A.T.&T*<sup>71</sup>. e *IATA*<sup>72</sup>. No ano seguinte, nasceu a australiana *QANTAS*, que ainda existe, e o fabricante *Douglas Aircraft Company*. Em poucos anos, estes exemplos pioneiros multiplicaram-se, ficando cada vez mais claro que se a estava a assistir ao desenvolvimento e à expansão de uma atividade económica com vocação global: a *DERULUFT*, germano-soviética, em 1921; em 1923 o fabricante espanhola *CASA*, que produziria o *Dornier Do-Wal*; no ano seguinte, a *SABENA*, belga, e a *Imperial Airways* (futura *British*), ficando a *IATA* constituída, nessa altura, por estas e mais a seguintes seis: *Air Unión*, *Compagnie Internationale de Navigation Aérienne* e *Latécoère* (de França), *Det Danske* (dinamarquesa), *Deutsche Aero Lloyd* e *KLM*. Em 1925, surgem a *Lloyd Aero Boliviana* e o fabricante *Pratt & Whitney*; em 1926, a alemã *Lufthansa*, a *Western Air Express* e *Aerolinee Italiane Internazionale* (futura *Alitalia*); em 1927, a *Pan American Airways* e a brasileira *VARIG*; em 1928, a *Transcontinental Air Transport* (futura *TWA*), a *United Airlines*, a *Dubroflot* (futura *Aeroflot*) e o fabricante canadiano *De Havilland*; em 1929, a *China National Aviation Company*; em 1930, a *American Airlines* (Groenewege, 2003).

Veja-se que, numa década, os céus do mundo, especialmente os da Europa e da América, passaram a ser cruzados por aviões de passageiros organizados por dezenas de Companhias internacionais. “*Através do mundo civilizado, multiplicavam-se as carreiras aéreas; em*

---

<sup>71</sup> American Telephone and Telegraph Company

<sup>72</sup> International Air Transport Association

*todos os países com aspirações, constituíram-se uma ou mais empresas do género*” (Ellacott, 1978, pp. 115-116). Estamos ainda perante pequenas aeronaves, que voam a cerca de 150 km por hora, com autonomia para poucas horas de voo, e capacidade para poucos passageiros ou escassa quantidade de correio e carga. Mesmo com pouca autonomia, contudo, trata-se de um negócio vocacionado para cruzar fronteiras. Assim se compreendem melhor as aventuras dos anos 20 para ultrapassar a fronteira constituída pelo cruzar do oceano e ligar os continentes (Telo, 1993). Na Alemanha, a fábrica Dornier, fundada em 1922, construiu aeronaves com enorme êxito, como os bimotores *Dornier-Wal*, cujo exemplar *Plus Ultra* veio a cruzar o Atlântico Sul em 1926, comandado por Ramon Franco, bem como o *Argos*, com que Sarmiento de Beires realizou em 1927 a primeira travessia desse mesmo mar, em voo noturno. Em 1929, a sua aposta foi no *Do-X*, o maior aparelho construído até então, com 12 motores e capacidade para transportar 100 passageiros, chegando a realizar um voo com 169 pessoas (Ellacott, 1978). Ramon Franco, no *Dornier-Wal “Numancia”*, naufragou ao largo dos Açores em 1929. Um *Do-X* escalou a baía da Horta em 1932, numa viagem de Holyrood (Terra Nova) para Vigo. “*O Do-X foi o primeiro avião, depois do NC-4, a chegar à Horta vindo da América pelos seus próprios meios*” (Silveira C. R., 1986, p. 28). No fim da Grande Guerra, quando já se desenvolvia a aviação civil internacional, foi instalado um Centro de Aviação Naval junto à Torre de Belém e outro em Ponta Delgada, herdeiros das estruturas instaladas pela *US Navy* e designadamente de quatro hidros *Curtiss HS 2L*. Formou-se uma pequena Base Aérea em S. Jacinto, herdeira de instalações da Marinha francesa do período da guerra. Foi também criado um Grupo de Esquadrilhas de Aviação, instalado na Amadora. (Basto, 2003) (Comissão Cultural da Marinha, 2012) (Tadeu, 2017).

A baía da Horta servia de escala às tentativas e sucessos na travessia aérea do Atlântico Norte. Antes de ser evidente a possibilidade de utilização do avião como arma de guerra, os entusiastas da aviação viam-na sobretudo como um desporto: as multidões assistiam aos ensaios dos aviadores como aplaudiam as competições de cavalos ou de automóveis de corrida. (Telo, 1993)

Terminada a Grande Guerra, começou a organizar-se a aviação como atividade mundial, mas durou ainda muitos anos uma competição entre as pistas terrestres e as facilidades de pouso e descolagem em água, parecendo que iriam predominar os hidroaviões e a utilização das águas dos lagos, rios e baías para as suas operações de partida e chegada.

Assim é que pareceu natural que as primeiras aeronaves a operar nos céus dos Açores fossem hidroaviões e que o mar da palha no Tejo fosse utilizado para as experiências pioneiras de Sacadura Cabral e Gago Coutinho. Mesmo havendo já um aeródromo em Alverca e uma pista de terra batida na Amadora, ainda estava longe o futuro aeroporto da Portela, em Sacavém. (Basto, 2003).

*Aircraft manufacturers and designers had learned much during the war, and the subsequent years of peace were truly reap the harvest of this new-found knowledge. The years after the war witnessed the true birth of civil aviation, both in terms of the development of aircraft specifically designed for commercial operation, and in the creation of commercial companies to operate them (Batchelor & Lowe, 2005, p. 17).*

O desenvolvimento da aviação em Portugal lutou com grandes dificuldades de ordem financeira nos anos 20, já não falando da instabilidade política da I República. A ajuda externa também se afigurava de difícil acesso, a própria aliada Inglaterra lançava juros sobre juros na nossa dívida de Guerra, a pagar em libras, e não havia maneira de nos chegar a nossa parte da indemnização da Alemanha.

*Aviation effectively resulted in fast mail carriage across the vast distances of the United States, something that had not before been possible. Similarly, mail routes were pioneered in other parts of the world that were truly international in their nature. Some of this pioneering was carried by countries such as Britain and France that were anxious to extend and speed up mail to distant parts of their far-flung empires. Some of it was just good old-fashioned exploration that nevertheless had big commercial spin-offs (Batchelor & Lowe, 2005, p. 18).*

Na altura, era normal a subsidiação estatal ao transporte aéreo, como se constata pelos apoios dos EUA ao transporte de correio e da França e da Inglaterra à ligação com as suas colónias. “*Como as companhias francesas eram subsidiadas pelo Estado, as tarifas eram mais baixas e daí resultou a falência da Aircraft Transport e da Handley Page Ltd.*” (Ellacott, 1978, pp. 114-115). Estas duas, mais a Instone Air, Ltd e a Daimler Hire, Ltd “*fundiram-se numa empresa nacional, a Imperial Airways, à qual foi concedido capital e a garantia de um subsídio global de 10.000 libras pelo prazo de 10 anos*” (ibidem). Não havendo ainda em Portugal uma empresa nacional, restava a hipótese de acolher propostas de companhias estrangeiras para usufruírem de monopólio, o que não interessava (Pinto M. S., 2010). No entanto, como já se viu, a abertura de um concurso para adjudicação das linhas aéreas em Portugal, tinha pressupostos idênticos aos acabados de referir para as

potências europeias, designadamente Inglaterra e França: ligar o Continente às Ilhas Adjacentes e às colónias.

Logo no fim da Grande Guerra, os ingleses quiseram explorar a possibilidade de estabelecer aeroportos terrestres nos Açores e a primeira hipótese foi de construir uma pista na Terceira. Com efeito, não fazia sentido que se ensaiassem travessias aéreas do Atlântico Norte, contando só com o mar para pouso em caso de necessidade: a fragilidade das aeronaves de então e a variação das condições atmosféricas tornavam aconselhável ter alternativas de pouso em terra. A *RAF*, Força Aérea Britânica, fez deslocar à Terceira o Major Maurice Buckland que, ponderando as condições do terreno com a economia da construção, informou que a zona da Achada reunia o espaço necessário para o pretendido: construir um campo para aterragem de aviões em segurança, em caso de necessidade. (Agostinho, 2014)

Contudo, antes de ser construída a pista da Achada na Terceira, com 600 metros apenas, e única nos Açores até ao fim da década de 30, as aeronaves só podiam contar com as baías da Horta e de Ponta Delgada como pontos de escala.

Assim se compreende que a Horta, tendo uma baía especialmente abrigada para acolher, tanto a navegação marítima como os hidroaviões, e sendo ponto de amarração dos cabos submarinos, rivalizasse com Ponta Delgada durante as décadas de 20 e 30. A designação de “Aeroporto Faial” com que é referida relativamente a esse tempo, afigura-se particularmente apropriada (Lobão, 2015).



### 3. Os Açores e a Aviação transatlântica (1929-1939)

#### 3.1. O desastre aéreo na ilha Graciosa

Foi noticiada, designadamente pelos jornais *Correio dos Açores* e *A União*, a aventura trágica dos aviadores polacos, que, em 13 de Julho de 1929, capotaram, numa aterragem de emergência, com o seu *Amiot 123 “Maszalek Pilsudski”* na Graciosa, quando pretendiam efetuar a travessia do Atlântico no sentido Europa-América, de Paris para New York. O *Vickers Vimy*, dez anos antes, também havia capotado ao aterrar na Irlanda, depois de atravessar o Atlântico Norte a partir da Terra Nova, mas sem consequências fatais. Aqui na Graciosa, a vontade de acudir por parte da população levou a que uma chama de isqueiro fizesse incendiar o combustível derramado da aeronave, provocando ferimentos tão graves ao piloto que este não resistiu.

Este acidente teve repercussões internacionais, uma vez que a Armada Polaca fez deslocar um dos seus navios para repatriar o aviador sobrevivente e prestar homenagem ao falecido. Por outro lado, o próprio Diretor do *Correio dos Açores*, José Bruno Carreiro, transmitiu à *United Press* uma reportagem<sup>73</sup> sobre a tragédia, bem como uma entrevista<sup>74</sup> com o aviador sobrevivente, major Kubala. O desastre traduziu-se também num elemento decisivo para agudizar a consciência nacional e açoriana para a insustentabilidade da inexistência de um aeroporto terrestre no arquipélago e terá sido o factor que despoletou a decisão de ser construída a pista da Achada, tal como terá constituído também o fundamento final para ser adjudicado o monopólio das rotas Lisboa-Açores, no conjunto das ligações portuguesas às colónias e aos arquipélagos adjacentes (Monteiro, 2015). Uma das ironias das consequências trágicas deste acidente é que, mesmo que tenha contribuído para que finalmente fosse decidido o concurso para adjudicação das ligações aéreas do Continente com a ilhas, tal não obviou a que essa concessão resultasse, já que o consórcio luso-francês adjudicatário falhou a sua concretização, para além de ter ganho o concurso

---

<sup>73</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 6407, carta do UP European General Manager a JB (Londres, 7 agosto 1929), juntando informação do pagamento da reportagem – texto e fotos sobre o desastre aéreo do Amiot pilotado pelos aviadores polacos.

<sup>74</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 6409, carta da UP a JB (Londres, 5 setembro 1929), com pagamento dos serviços pela entrevista com o major Kubala.

com uma proposta que mal servia os Açores, uma vez que não previa as ligações entre as ilhas.

Depois de noticiar e testemunhar *in loco* a tragédia do acidente de 13 de Julho, o *Correio do Açores* publica na 1.<sup>a</sup> página da sua edição de 18 de Julho com grande destaque, “a propósito da catástrofe de sábado último na Graciosa”: o título “OS AÇORES BASE DE NAVEGAÇÃO AÉREA” com o subtítulo destacado “**Ainda se não deu um único passo para a sua organização!**”

No texto é lembrado que, para além do acidente fatal do biplano *Amiot 123* polaco “*Marszalek Pilsduski*”, de que era navegador o major Kubala, em que pereceu o major piloto aviador Idzikowski, outro biplano francês, um *Breguet XIX TF* tripulado pelos célebres piloto Dieudonné Costes e rádio-navegador Maurice Bellonte<sup>75</sup>, que a 13 de julho haviam descolado de Le Bourget, também na tentativa de ligar Paris a New York, regressou à origem ao constatar a inexistência de qualquer aeroporto nos Açores onde pudesse aterrar, já que não tinha condições de prosseguir a viagem para a América devido aos ventos contrários. Poucos dias antes houvera também, nas proximidades dos Açores, o naufrágio do hidroavião *Dornier Wal* espanhol *Numancia* e o salvamento da respetiva tripulação pelo porta-aviões inglês *Eagle*, quando já se encontrava perdida no mar há 7 dias, no meio dos ventos e do nevoeiro do Atlântico. Tratava-se do famoso aviador Ramon Franco que, em 1926 efetuara a travessia do Atlântico Sul, de Polos (Huelva), até à Argentina, passando pelo Brasil, utilizando o *Do Wal Plus Ultra*. Em 1927, Franco estivera nos Açores a estudar a viagem à volta do mundo que então planeava.

*Estamos hoje nos Açores como estávamos há vinte anos no que respeita a serviços aéreos! (...) Não se deu até hoje um passo nestas ilhas para as fazer desempenhar o papel que lhes cabe na Navegação Aérea entre a Europa e a América. Nada, absolutamente nada, se fez até agora. É extraordinário – mas é a verdade!*<sup>76</sup>.

O artigo, não assinado, que se afigura ser editorial, posição do jornal, tem um longo e denso conteúdo, cheio de razões nacionais, internacionais e históricas e culturais, para defender a obrigação de Portugal corresponder aos avanços verificados na aviação.

---

<sup>75</sup> Os mesmos aviadores franceses que, no ano seguinte, em 1.9.1930, levaram a efeito a 2.<sup>a</sup> travessia transatlântica de leste para oeste, 37h18m de voo, também num *Breguet XIX TF*, de Paris até New York (Costa R. M., 2013). Na verdade esta travessia de 1930 foi a 1.<sup>a</sup> Paris-New York (Correia, 2016) e a 1.<sup>a</sup> este-oeste realizada conforme planeada, uma vez que a do *Bremen*, em 1928, conforme consta noutra nota do presente trabalho, terminou em Greenly Island, esgotado o combustível, com graves danos no avião à aterragem.

<sup>76</sup> *Correio dos Açores*, 18 julho 1929.

Fixemo-nos, por ora, contudo na afirmação de que “*nada, absolutamente nada, se fez até agora*”. Do ponto de vista da análise que agora se pretende aqui trazer, até conviria que tão categórica e enfática afirmação fosse rigorosa, uma vez que, a ser assim, se confirmaria que foi o desastre da Graciosa a despoletar a decisão de ser construído um aeroporto terrestre nos Açores – em concreto, o campo de aviação da Achada na Terceira. Porém, sem prejuízo de essa catástrofe de 13 de Julho de 1929 ter feito levantar de novo as vozes da justa reivindicação de haver um aeroporto, a meio caminho entre as duas margens do Atlântico Norte, ou seja, nos Açores, no próprio *Correio dos Açores* surgirão pouco depois elementos a demonstrar que, em boa verdade, alguns passos vinham sendo dados, designadamente nos trabalhos de planeamento, decisão e execução das obras de construção da pista da Achada na Terceira.

Antes de irmos a esses elementos de informação, justifica-se porventura uma reflexão sobre a velocidade, modesta, da circulação da informação jornalística da altura. Estávamos no fim da década de 20 do século XX, já funcionava a TSF para telegramas, além dos cabos submarinos, mas o grosso da informação, se não fosse local, chegava de barco. Os telegramas eram, passe a repetição, telegráficos, os telefones pouco eram utilizados para comunicar informação jornalística à distância.

Veja-se o exemplo da notícia do desastre na Graciosa: ocorreu no sábado, dia 13 de Julho ao fim do dia e a edição do *Correio dos Açores* do dia seguinte, 14, nada trazia sobre essa tragédia. Nem podia, já que, pela hora do acidente, o jornal deveria estar pronto para sair no dia seguinte. Mesmo que o avião tivesse caído em S. Miguel, só uma edição especial poderia transmitir a notícia. A própria informação sobre o desastre não chegou a Ponta Delgada instantaneamente, como ocorreria nos dias atuais, nem sequer rapidamente como se o acidente fosse próximo de Ponta Delgada. E assim, o *Correio dos Açores* só deu a notícia no dia 16, terça-feira. E seria no dia 18, 5.<sup>a</sup> feira, que o jornal refletiria, num artigo de fundo, sobre nada se ter ainda feito para ser organizada nos Açores uma *Base de Navegação Aérea*. No caso de *A UNIÃO*, é no dia 15 que, na sua secção telegráfica, surge o eco de uma notícia recebida imediatamente antes da tragédia da Graciosa: “*Está voando sobre esta ilha um avião*”. Um avião a sobrevoar uma ilha açoriana em 1929 era naturalmente notícia – a quem a transmitiu não terá ocorrido na altura que o sobrevoo era em desespero, a caminho da tragédia.

O *Correio dos Açores* enviou um repórter à Graciosa, o próprio Diretor do Jornal. Publicou uma extensa entrevista na sua edição da semana seguinte, a 23 de Julho, terça feira, com o piloto sobrevivente, major Kubala, à passagem deste por Ponta Delgada, a bordo do veleiro *Iskra*, navio-escola da marinha de guerra polaca, que se deslocara aos Açores para homenagear, no seu funeral, o aviador Idzikowsky, que perdeu a vida no acidente, e transportar o ferido sobrevivente, major Kubala.

É invocando o atraso na chegada das notícias, a Lisboa no caso em apreço, que o tenente-coronel Francisco Aragão publica, quase dois meses depois, no *Correio dos Açores* de 12 de setembro, a sua discordância relativamente à indignação do grito de nada se ter feito, publicada pelo *Correio dos Açores* de 18 de Julho. Com efeito, o então Secretário da Comissão Nacional de Aviação assina em 24 de agosto uma carta ao Diretor do *Correio dos Açores*, seu “presado amigo”, intitulada “OS AÇORES base de navegação aérea”- o mesmo título que o *Correio dos Açores* utilizara em 18 de julho para dizer que “*ainda se não deu um único passo...*”, repudiando aquilo que classifica de ataque violento às “*várias comissões que têm sido encarregadas de estudar o magno problema da navegação aérea para os Açores*”. Refuta Francisco Aragão que se tenham limitado a “*resoluções vagas e a iniciar reuniões interminavelmente adiadas*”, uma vez que “*de facto, os trabalhos das duas comissões a que o Governo julgou conveniente entregar, sucessivamente, o assunto, foram entregues na Presidência do Governo, o primeiro, dois meses e meio depois de nomeada a Comissão, o segundo não chegou sequer a prazo tão dilatado...*”. Na mesma coluna, José Bruno Carreiro agradece a informação e debita o que são as justas expectativas dos açorianos relativamente a ter

*de haver, pelo menos, um Aeródromo – o Aeródromo dos Açores – montado e organizado pelo Estado na Ilha que para tanto melhores condições oferecer (...). Montado o Aeródromo nos Açores numa das Ilhas, as outras, cada qual dentro dos seus recursos, procurarão organizar ao menos campos de socorro (...) onde um avião (...) possa descer sem risco de se despedaçar (...). De tudo isto ressalta a urgência de se tomarem as ‘resoluções positivas’ que o assunto imperiosamente exige (...).*

É já tempo de haver um epílogo, “*acabando a história - e aparecendo os actos*”.

Este caso tem também relevância para se perceber como a informação sobre as obras de terraplanagem na Achada, apesar de já em curso, se mantiveram algum tempo fora do conhecimento dos jornais de S. Miguel. É que, a não ser motivada pelo natural atraso da

circulação da informação de então, teria que se considerar ser esta mais uma manifestação da rivalidade entre a Terceira e S. Miguel e, sob esse ponto de vista, tanto podia ter sido a Junta Geral de Angra a esconder a novidade, como a imprensa de S. Miguel a filtrar a sua divulgação. Estas hipóteses, porém, só surgem aqui enunciadas por mera curiosidade intelectual, já que saem fora do âmbito da investigação do nosso trabalho.

## **3.2. O campo de aviação da Achada**

### **3.2.1 Açores: “cemitério de aviadores”**

Nos anos 20, os Açores começaram a ser encarados como um ponto de apoio fundamental para a navegação aérea no Atlântico. O Governo presidido por Vicente de Freitas, madeirense, nomeou, pela Portaria de 26 em julho de 1928, publicada no *Diário do Governo* de 28 do mesmo mês, uma Comissão, presidida pelo General Sinel de Cordes, e de que Francisco Aragão fazia parte, para estudar a possibilidade de construir um aeroporto nos Açores, uma vez que a aviação era o meio que se perspectivava vir a ser cada vez mais utilizado para aproximar o Continente das Ilhas. Pelo Decreto nº 16.424, de 22.1.1929, publicado no Diário do Governo n.º 22, de 26 do mesmo mês, foi criado o Conselho Nacional do Ar, de que Francisco Aragão foi Secretário-Geral, participando, logo em julho seguinte, na *CINA-Comissão Internacional da Navegação Aérea*, em Paris.<sup>77</sup>

Numa carta de 8 de janeiro de 1929 ao Comandante Militar dos Açores, cujo conteúdo virá a ser divulgado no *Correio dos Açores* de 1 de setembro seguinte no artigo “Aeroportos nos Açores” de Luiz de Bettencourt, Presidente da Junta Geral de Ponta Delgada, Cifka Duarte<sup>78</sup>, Inspetor da Aeronáutica, comunica, em nome da respetiva

---

<sup>77</sup> Em janeiro de 1931 recebeu um louvor “pela maneira inteligente, grande dedicação e inexcedível atividade com que exerceu as funções de Secretário do Conselho Nacional do Ar” (Diário do Governo nº 28, de 4 de fevereiro de 1931). Tinha então elaborado um relatório sobre a importância dos Açores para o progresso da aeronáutica, um estudo minucioso sobre a organização aeronáutica dos Açores, que se juntou a vários outros realizados por nacionais e estrangeiros (Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, p. 31-38; Enciclopédia Açoriana, e Blog Almanaque Republicano: arepublicano.bogspot.pt, 15.4.2014).

<sup>78</sup> O Coronel Cifka Duarte, que prestou declarações ao *Correio dos Açores* em entrevistas publicadas a 14 de julho e a 14 de setembro de 1929, bem como em *A UNLÃO*, a 19 de setembro de 1929, conforme mencionado no presente trabalho, a propósito da aprovação do Campo da Achada, bem como sobre outras hipóteses para construção de pistas na Terceira, em S. Miguel, no Faial e em Santa Maria, é uma figura a quem os Açores muito devem para que a aviação civil em Portugal se estendesse também a este Arquipélago. Admitido inicialmente no Exército, ingressou na Aviação Militar quando esta teve início, em 1915, e fez parte do primeiro grupo – com Francisco Aragão também já referido no presente trabalho, de oficiais que fizeram o curso de piloto em França. Fez parte do Corpo Expedicionário Português durante a Grande Guerra, depois da qual foi Instrutor na 1.ª Escola de Aeronáutica Militar, em Vila Nova da Rainha, vindo a ser Comandante dessa Escola quando ela foi mudada, em 1920, para Sintra. Foi Inspetor e Diretor Interino dos Serviços de Aeronáutica e Presidente do Aero Clube de Portugal, fundado em 1909. Na Aeronáutica, incentivou a construção de Campos de Aviação, entre os quais o da Achada, aqui analisado. Retirou-se da atividade, passando à reserva em 1937, com 55 anos (Fonte: Revista do Ar nº 622, ano 76, Abril a Junho de 2014, Órgão oficial do Aero Club de Portugal).

Direção, que os aeroportos devem ser construídos por iniciativa dos respetivos municípios:

*Parecendo-me de toda a conveniência que se efectue quanto antes o desejo dos Açores e da aviação portuguesa da realização de um aeródromo nas mesmas ilhas, venho rogar a V. Ex.<sup>a</sup> se digne informar-me se actualmente se pensa em levar por diante tal empresa. Os aeroportos devem ser feitos pelas próprias Câmaras Municipais das localidades, únicas que podem no futuro tirar compensações pelas verbas pagas pelas várias empresas, tal e qual como sucede com os portos do mar. É pois aos Açores que compete dedicar-se a esse problema e efectivá-lo quanto antes, pois que se estão construindo já outros absolutamente próprios para a travessia do Continente às Ilhas. Sendo a construção dum aeroporto obra que leva alguns meses a realizar, é de todo o ponto conveniente que se comece quanto antes a sua construção. Para o efeito o que é necessário é uma superfície absolutamente lisa e consistente, numa extensão de 2000 metros pelo menos, em duas direcções perpendiculares, e com largura de 500 metros. Tudo o mais, construções, hangares, etc, é secundário e desnecessário e deve ser guardado para mais tarde; o essencial é ter o terreno bem preparado para que os aviões possam descer sem avarias.*

Prestemos atenção ao pormenor das medidas indicadas por Cifka Duarte: na altura, 2000 metros por 500 metros não podia corresponder ao tamanho da pista propriamente dita, mas sim à zona de terreno onde ela ficaria situada, para garantia das aproximações das aeronaves, sem obstáculos, ou seja com condições de segurança, para além de permitir espaço para acessos, hangar e placa de estacionamento. Em 1918 “*assentou o major Buckland em que o terreno da Achada com um conveniente alargamento, apresentava condições suficientes para o que então se desejava: ter um campo onde um avião pudesse descer, em caso de necessidade, sem perigo*” (Agostinho, 2014, p. 343).

Atente-se, por comparação, que as chamadas plataformas flutuantes, cuja construção chegou a ser iniciada no Atlântico Norte, estavam previstas para ser de 300 por 70 metros, de acordo com as notícias que o *Correio dos Açores* divulgou sobre o assunto.

Sabemos hoje que, em 1968, veio a aterrar “*no aeroporto das Flores o primeiro avião, um C47 da Força Aérea Portuguesa (...). A pista apenas tinha 600 metros utilizáveis*” (Silveira C. R., 1986, p. 51). No final da década de 20, a pista de 600 metros, sendo curta, até servia o objetivo primário de constituir a alternativa ao mar alteroso para a salvação de qualquer avião que estivesse com problemas, depois de voar as cerca de 10 horas de Lisboa até aos Açores ou as cerca de 15, da América até ao nosso Arquipélago.

Quando o Presidente da Junta Geral de Angra do Heroísmo, Dr. Manuel Sousa Meneses, afirma, numa carta ao Diretor do *Diário de Notícias*, que o coronel Fernando Borges contribuiu para precisar a dimensão aceitável da obra em questão, estará a referir-se sobretudo ao esclarecimento sobre a relatividade dessas medidas indicadas por Cifka Duarte.

Na sua edição de 17 de março de 1929, o *Correio dos Açores* publica “O PROBLEMA DA LIGAÇÃO AÉREA dos Açores com o Continente” (2.<sup>a</sup> pág.). A propósito da criação do *Conselho Nacional de Aviação*, o jornal de José Bruno Carreiro recorre ao conhecimento particular que este tem dos trabalhos da Comissão encarregada de estudar as ligações aéreas para os Açores e reclama uma decisão, atenta a importância e a oportunidade do assunto. No dia 29 de maio seguinte, o *Correio dos Açores* virá a transcrever uma posição do *Diário de Notícias* “AS ILHAS E A NAVEGAÇÃO AÉREA”, com conteúdo idêntico ao desta posição publicada dois meses antes por José Bruno Carreiro.

Nos últimos anos da década de 20, em ligação com a decisão governamental de criar uma comissão para estudar um aeroporto para os Açores, representantes do Exército Português fazem uma exploração no arquipélago e, em 1928, o Comando Militar dos Açores encarrega o tenente-coronel Eduardo Gomes da Silva de fazer um levantamento para encontrar na Terceira um terreno adequado para campo de aviação. A proposta para fundamentar a escolha indicaria as Lajes, então ainda Lagens, sendo excluídas as hipóteses da Achada, da Praia, do Cabo da Praia e do Vale Farto. Não houve, porém, ação nessa sequência (Telo, 1993).

O *Diário de Notícias* de 18 de agosto de 1929, publica na sua 1.<sup>a</sup> página um artigo intitulado “Os Açores e a aviação comercial – O campo de aviação da Achada da Ilha Terceira e a estação de T.S.F. das Faleiras”, ilustrado com um mapa dos Açores em que é destacada a Terceira e a localização da pista da Achada, artigo para o qual, dois dias depois, dia 20, o *Correio dos Açores* chamará a atenção, também na sua 1.<sup>a</sup> página, e que se refere às diligências do tenente-coronel Gomes da Silva, de que a construção do Campo da Achada representa a concretização. O assunto da estação T.S.F. das Faleiras, aliás, já tinha sido tratado em *A UNIÃO* de 20 de julho anterior (“O desastre do avião polaco – A FALTA QUE NOS FAZ A ESTAÇÃO DAS FALEIRAS”) e voltaria sê-lo na edição de 5 de setembro seguinte, quando ali se reproduz o trabalho do *Diário de Notícias* de 18 de

agosto atrás referido, tal era a importância das comunicações para a aviação da altura – como de resto continua a ser, com tecnologia e equipamentos incomparavelmente mais evoluídos, para a de hoje.

Terá sido, contudo, a divulgação internacional do acidente dos aviadores polacos na Graciosa em 1929 que provocou o impulso decisivo para fazer acelerar finalmente o avanço da construção de uma pista na Terceira, proposta dez anos antes pelos ingleses, a partir do parecer do Major Maurice Buckland das forças aéreas britânicas.

O estudo de Gomes da Silva, que mereceu a aprovação da Aeronáutica Militar, já existia desde o princípio do ano de 1929, pois é sobre ele que, em nome da respetiva Direção, Cifka Duarte se pronuncia sobre quem deve ter a iniciativa da construção do aeroporto (as Câmaras Municipais, pretendendo, no entanto, referir-se às Juntas Gerais, no caso de Ponta Delgada e Angra do Heroísmo). A determinação da Junta Geral de Angra do Heroísmo de avançar com essa iniciativa também não nasceu instantaneamente, mas certamente o ritmo acelerou-se, perante a tragédia da Graciosa, para suprir a carência insustentável de um aeroporto nos Açores.

É o que se pode concluir das notícias de *A UNIÃO* de 19 de Julho de 1929 “CAMPO DE AVIAÇÃO NA ILHA TERCEIRA” e do dia 22 seguinte “CAMPO DE AVIAÇÃO”. A do primeiro, fala do que consta, ou seja, de a Junta Geral ir iniciar com urgências as obras de terraplanagem nos baldios da Achada, destinados a um campo para aviação. A do dia 22 já se refere à deliberação da Junta Geral, no dia anterior, de que o Campo de Aviação seria no lugar dos Burraténs, junto à Achada, indo os trabalhos principiar imediatamente. Sinal da lentidão das comunicações de então, o *Correio dos Açores* só se fará eco desta determinação dos terceirenses mais de duas semanas depois, a 7 de Agosto. Curiosamente, nesse mesmo dia 7, o concorrente direto do *Correio*, o *Diário dos Açores*, não se limita a reproduzir a informação de *A UNIÃO*: o título “UM CAMPO DE AVIAÇÃO NA TERCEIRA – UMA OBRA DE GRANDE ALCANCE NACIONAL” é tão eloquente que o próprio *A UNIÃO* reproduz o artigo na íntegra na sua edição de 23 de Agosto.

Aparentemente, a construção do Campo da Achada continuara, até então, no segredo da Terceira, já que não é mencionada nos jornais. O que é ainda notícia sobre a aviação, no dia 3 de agosto, é o artigo publicado no dia anterior pelo jornal *O Século*, de Lisboa, intitulado “**OS AÇORES cemitério de aviadores**”, o qual é noticiado telegraficamente

no *Correio dos Açores* do dia 3, e reproduzido integralmente no dia 13, advogando a urgência de serem montados os serviços aéreos no arquipélago. É também noticiado “AVIAÇÃO - O *récord* da duração”, em que se regista o sucesso do avião Curtiss “*Saint Louis Robin*” ao manter-se no ar, abastecido em voo, durante 420 horas e 21 minutos). A voz de *O Século* era na altura muito considerada e a posição veemente que este texto representa deve ter tido um eco naturalmente amplificador no som produzido pelo próprio jornal de José Bruno Carreiro: era insustentável que continuassem estas ilhas no meio do Atlântico sem um local de poiso adequado para a aviação – ou resolvíamos nós, açorianos e portugueses, esse problema, ou alguém, alguma entidade exterior o resolveria por nós, tomando o nosso lugar!

José Bruno recebia informação de Lisboa, designadamente através da correspondência com Fernando Borges. Numa carta de 8 de agosto de 1929, este especifica:

*O Século* lá levantou em artigo de fundo a questão da aviação dos Açores. É possível que no Alto continuem orelhas moucas. Estava encarregado de a levantar também no *Notícias*, mas como *O Século* se antecipou, é preciso deixar passar alguns dias. Antes de partir, quero ver se falo ao Cordes, agora director da Aeronáutica. Anda, porém uma grande política, movida pelo Aragão, contra os Serviços Aéreos, que, se os deixassem, é possível que já lá tivessem feito alguma coisa.<sup>79</sup>

### 3.2.2 A ação determinada da Junta Geral de Angra do Heroísmo

É na edição do *Correio dos Açores* de 7 de Agosto que encontramos pela primeira vez noticiadas, sob o título “AVIAÇÃO” e subtítulo “Um aeródromo na Terceira”, as obras de terraplanagem para o campo de aviação da Terceira. Trata-se de uma citação da informação constante num “dos últimos números” do vespertino *A União*, de Angra. Contudo, *A União* noticiara no dia 19 de Julho “CAMPO DE AVIAÇÃO NA ILHA TERCEIRA” e, no dia 22, “CAMPO DE AVIAÇÃO”. Certamente o assunto vinha sendo discutido entre a Junta Geral de Angra do Heroísmo e a Aeronáutica, na pessoa de Cifka Duarte, mas o certo é que só depois do acidente da Graciosa transpirou para a imprensa. A partir daí, percebe-se que a Junta Geral, que hoje podemos considerar ter tomado uma decisão temerária, - ao ponto de o seu Presidente, Dr. Manuel Meneses se sentir na necessidade de a justificar publicamente, recorrendo para tal ao *Diário de Notícias*, terá

---

<sup>79</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, carta n.º 5368, de FB a JB (Lisboa, 8 agosto 1929). Como já exposto no presente trabalho, percebe-se que a menção de Aragão e dos Serviços Aéreos se refere à abertura do concurso que fez afastar os *SAP* e levou à adjudicação das ligações aéreas à *SPELA/CPA*, que seria denunciada por incumprimento.

sentido que estava a ver mais longe e a perspetivar o sentido de desenvolvimento dos Açores.

O Correio dos Açores de 20 de agosto divulga na sua 1.<sup>a</sup> página, numa notícia telegráfica “os Açores base de Aviação”, o trabalho do *Diário de Notícias* do dia 18, em que é louvado o esforço feito pela Junta Geral de Angra e reclamado o funcionamento da TSF das Faleiras. O último parágrafo dessa pequena notícia traz a informação de a Repartição da Aeronáutica estar tratando da ida de um técnico à Terceira. Essa deslocação será certamente a que Cifka Duarte fez pouco depois.

A questão que se punha era que a Junta Geral de Angra do Heroísmo, depois de fazer o esforço orçamental para construir o primeiro Campo de Aviação nos Açores, esperava legitimamente um contributo do orçamento do Estado Português para permitir que essa construção inicial fosse completada com as dimensões suficientes para permitir a descolagem de uma aeronave carregada de combustível para demandar uma das margens do Atlântico Norte. Essa expectativa, porém, não tinha em conta as limitações que os nevoeiros frequentes constituíam, para além das dimensões físicas da pista, que levaram a considerar-se a Achada obsoleta para os fins pretendidos. Só no decurso da II Guerra Mundial, veio a haver condições para investimento num campo de aviação, mas outro, em local mais adequado, nas Lagens. Inicialmente também de terra batida, foi melhorado com apoio anglo-americano até vir a ser a base das Lajes. (Agostinho, 2014), (Martins, 2006), (Monteiro, 2015).

Na carta do Dr. Manuel de Sousa Meneses ao Diretor do jornal, datada de 18 de agosto, que o *Diário de Notícias* publicou na 2.<sup>a</sup> página da edição do dia 20 com o título “O Campo de Aviação da Achada, nos Açores” e para cujo conteúdo o *Correio dos Açores* chama, no dia 22, a atenção dos leitores, reproduzindo-o *A UNIÃO* integralmente no dia 28, o Presidente da Junta Geral de Angra do Heroísmo menciona o esforço que a Junta Geral faz para, dentro dos seus escassos recursos, contribuir para que não se repita em desastre como o ocorrido na Graciosa, motivado pelo desconhecimento internacional de a Ilha Terceira possuir condições especiais para a aterragem de “*um avião em caso de imperiosa necessidade*”. Duravam já alguns meses os contactos da Junta Geral de Angra com a Aeronáutica para ser construída uma pista “*conforme desejo dos Aviadores*”. As exigências do empreendimento só foram ultrapassadas com as diligências desenvolvidas pelo coronel Fernando Borges para que fossem precisadas as condições mínimas

suscetíveis de ser contidas nos recursos disponíveis num orçamento garroteado pelos termos do decreto nº 15.805, restando esperar “*que as estâncias competentes superiores saibam completar o esforço agora realizado*”, competindo ao estado realizar “*o que ao próprio Estado interessa*”. A inauguração do que virá a ser “*um campo internacional de aviação transatlântica*” deveria ocorrer nos meses seguintes, o que, de resto, era também a convicção de Cifka Duarte que mencionara os meses necessários para a construção de uma pista.

Contudo, como se sabe, a da Achada só foi inaugurada mais de um ano depois. E quando o foi já era duvidosa a sua necessidade premente, ou, antes, a sua adequação, pelo menos nos termos e com as limitações da sua construção, uma vez que, para além de ter ficado concluída com um terço da dimensão considerada mínima inicialmente, se deparava agora com a discussão da prevalência do tipo de aviação - com aviões terrestres ou com hidroaviões. E, no entanto, até para estes, nem sempre o mar dos Açores estava utilizável. Por isso, uma pista em terra era o equipamento que teria feito a diferença para evitar tragédias como a do Amiot 123 polaco *Marszalek Pilsudski*.

Por essa altura, o piloto Ruiz de Alda, um dos companheiros de Ramon Franco na aventura do *Dornier Wal* “Plus Ultra” e no desastre do “Numancia”, declarava, depois do salvamento perto dos Açores pelo porta-aviões inglês “Eagle”, numa entrevista ao jornal espanhol ABC, que “o futuro pertence aos hidros”, conforme se pode ler no *Correio dos Açores* de 8 de agosto de 1929, sob o título “AVIAÇÃO – As possibilidades das travessias do Atlântico”. Para que não fique a ideia de que se trata de uma afirmação solta, vejamos o contexto em que é inserida: Ruiz de Alda considera, por um lado, que a aviação transatlântica está reservada aos hidroaviões por serem as aeronaves mais seguras, e, por outro, essa segurança deve ser aumentada mediante a disponibilização de apoios à navegação, instalados em locais estratégicos, como os Açores, a Bermuda e a Terra Nova, no caso do Atlântico Norte; para além de se procurar soluções técnicas para aumentar a autonomia das aeronaves, logo o seu raio de ação, também é indispensável internacionalizar os serviços meteorológicos e proceder à modernização dos seus equipamentos.

Como dirá José Agostinho em carta a José Bruno, em 1936,

*as dificuldades aqui são enormes e as responsabilidades do Serviço Meteorológico em tais circunstâncias, tremendas.*<sup>80</sup>

Convém ter presente, por outro lado, que, no concurso para estabelecer ligações no Continente português e daí para Espanha e Marrocos, se previam também voos para os Açores e entre estas Ilhas, onde não havia ainda qualquer aeroporto. Era em hidroaviões que ainda se pensava então. Nas diligências para convencer os decisores da bondade das suas propostas, os *SAP-Serviços Aéreos Portugueses*, ainda candidatos à concessão dessas ligações aéreas, previam prazos concretos para o início das ligações entre Lisboa e os Açores e entre Ponta Delgada, Angra e Horta. Na altura, só mesmo com hidroaviões, já que nem havia plano conhecido para construir um aeroporto que fosse na Madeira ou nos Açores.

Os *SAP* acabaram por se retirar do concurso e a adjudicação das ligações aéreas foi feita por 30 anos à *CPA-Companhia Portuguesa de Aviação*, filial da *SPELA-Sociedade Portuguesa de Estudos e Linhas Aéreas*. Até por essa razão se pode argumentar que a inauguração do Campo da Achada em 1930 se concretizou, sendo já a pista obsoleta, tornando-a quase dispensável porque a adjudicação à *SPELA*, aliás *CPA*, implicava o uso de hidroaviões. E mesmo que os *SAP* tivessem mantido a sua proposta no concurso e, por hipótese, lhes tivessem sido adjudicadas as ligações aéreas das Ilhas, a conclusão hipotética, diga-se, dificilmente poderia ser diferente: é verdade que os seus aviões *Junkers* eram terrestres, mas a pista da Achada só servia a Terceira. Para Ponta Delgada e para a Horta, então, teria que se recorrer às respetivas baías para pousar os aviões. Na altura só se tratava de construir uma pista como alternativa ao mar alteroso e a razão principal para ela ser na Terceira fora económica, por serem baldios os terrenos da Achada, enquanto os de Rabo de Peixe, em S. Miguel, ou na Feteira, no Faial, era agrícolas, de dispendiosa expropriação. E, contudo..., bem vindo Campo da Achada, já que a sua construção foi, para além de simbólica, por ser representativa da determinação dos açorianos, um elemento acelerador do desenvolvimento dos estudos nos Açores sobre as ligações aéreas.

Como seria de esperar, a perspetiva dos terceirenses nunca foi de baixar os braços ou de alinhar em posições derrotistas, o que se constata desde logo na visão transmitida pelo Presidente da Junta Geral do Distrito Autónomo de Angra do Heroísmo, no texto

---

<sup>80</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, carta n.º 5541, de JA a JB (Angra, 1 fevereiro 1936).

publicado no *Diário de Notícias*, em que considera o aeroporto indispensável para a aviação internacional, e particularmente a transatlântica. Por outro lado, como se nota por exemplo no texto publicado em *A UNIÃO* de 16 de Agosto “INTERESSES DA NOSSA TERRA – Um campo de aviação na Terceira”, sempre haveria algum suporte de pessoas influentes, como era o caso do autor do artigo, coronel Fernando Borges, a elencar diversas razões para justificar sem hesitação a construção e o melhoramento de um aeroporto na Terceira.

Vejamos um exemplo das diligências de Fernando Borges, relatadas numa carta de 11 de agosto de 1929 a José Bruno:

*“Com grandes dores de cabeça estive ontem rabiscando um artigo que me pediram para o Notícias sobre a questão da aviação nos Açores (...). O correspondente do Notícias em Angra comunicou em telegrama que estava concluído o Campo provisório da Achada. A pista (600 m) não tem, porém, ainda a extensão suficiente para avião com carga para 20 horas de voo. Enfim, já é alguma coisa para se não repetir o caso do avião polaco. (...) Cá pelo Continente, porém, a indiferença. Ainda antes de partir quero falar com o Cordes e Ministro da Guerra”.*<sup>81</sup>

---

<sup>81</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 5369, carta de FB a JB (Lisboa, 11 agosto 1929).

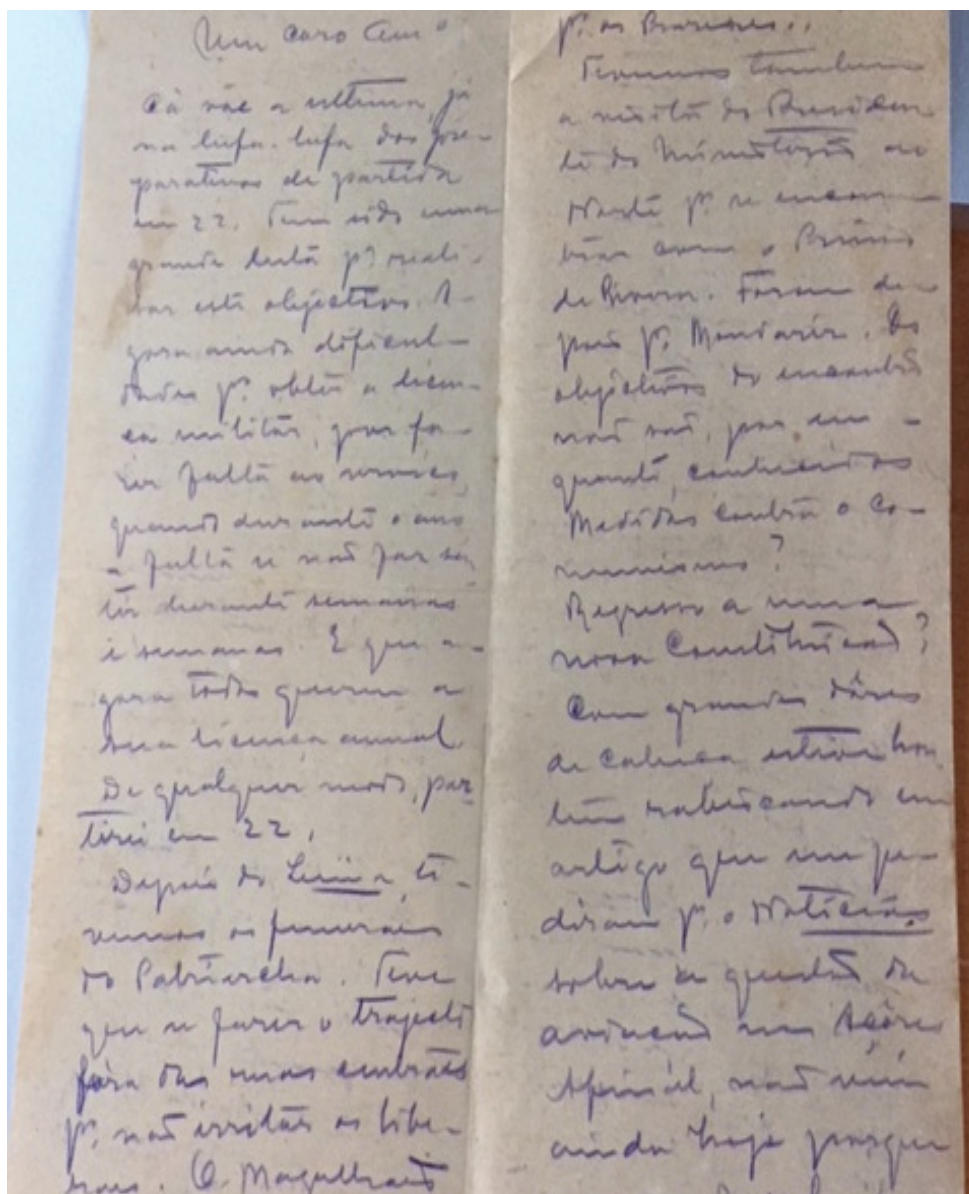


Imagem 11- Carta de 11 de agosto de 1929, de Fernando Borges a José Bruno (B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, n.º 5369)

Na década de 20, foram descentralizadas competências administrativas para as Juntas Gerais. O Decreto nº 15.035 de 16 de fevereiro de 1928 foi considerado pelos autonomistas uma vitória significativa, a primeira, nas palavras de José Bruno Carreiro e Luís Ribeiro escritas no *Correio dos Açores* em março de 1928, 33 anos após a publicação do 1.º decreto autonómico, o de 1895. Poucos meses depois, porém, Salazar tinha assumido a pasta das Finanças e tomava medidas de restrição orçamental que, sem diminuir as competências administrativas da Juntas Gerais, lhes retirava capacidade financeira.

As autoridades distritais podiam, pois, decidir sobre investimentos, como veio a acontecer na Junta Geral de Angra do Heroísmo ao decidir construir a pista da Achada, mas

difícilmente conseguiam levar a cabo os planos, já que estes dependiam de transferências de verbas do orçamento central.

A ditadura instaurada em 1926 e o rigor dos orçamentos de Salazar, desde 1928, só podiam atrofiar qualquer iniciativa de desenvolvimento regional nos Açores: a pista tinha sido planeada para ter 1800 metros, mas ficou pelos 600, limitada pelas verbas orçamentadas na Junta Geral de Angra.

No fim de 1928, na sequência dos trabalhos da Comissão Sinel de Cordes, Francisco Aragão, tal como Cifka Duarte, tem já uma ideia para o aeroporto dos Açores. A iniciativa de Cifka Duarte de comunicar que a sua construção devia caber à Câmaras Municipais vem nessa linha de informação. Quando, ao passar em S. Miguel a caminho da Terceira, já depois do acidente na Graciosa, Cifka Duarte afirma que a construção de aeroportos cabe ao Estado estará a ser ambíguo? As Juntas Gerais e as Câmaras Municipais, e designadamente os seus recursos financeiros, não deixam, afinal, de ser Estado.

### **3.2.3 Sobre as (des)vantagens na Horta, em Ponta Delgada ou na Terceira**

A Comissão Administrativa da Junta Geral do Distrito de Angra do Heroísmo, presidida pelo Dr. Manuel de Sousa Menezes, deliberou então seguir o parecer de 8 de janeiro de 1929 do inspetor da aeronáutica Tenente-Coronel Aviador Cifka Duarte, e despender uma verba significativa para a altura, 50 contos, para proceder à terraplanagem dos terrenos baldios da Achada e aí iniciar a construção de uma pista de aviação paralela à estrada nacional que ligava a Praia da Vitória a Angra.

O estudo aprovado por Cifka Duarte vinha da Comissão nomeada em 1928 para estudar a questão de um aeroporto nos Açores; a solução proposta indicava o terreno dos Burraténs, a sudeste da serra do Morião, entre a Achada e os Cinco Picos, a 7 Km de Angra. Só em 21 de julho de 1929, uma semana depois do desastre na Graciosa, é que é tomada a decisão e são disponibilizadas as verbas para a aquisição dos terrenos e para as obras de construção, iniciando-se as terraplanagens quase de imediato (Martins, 2006). O vespertino A UNIÃO de 22 de Julho, com o título “CAMPO DE AVIAÇÃO” informa que “Foi Ontem (- dia 21 -) resolvido que o Campo de Aviação (...) seja no lugar dos Burraténs, entre a Achada e os Cinco Picos (...). Os trabalhos vão principiar imediatamente (...)”.

Poucos anos depois, contudo, a pista da Achada vem a ser considerada obsoleta, quer pelas suas reduzidas dimensões quer pela intensidade dos nevoeiros que cobriam a zona com frequência (Riley & Rocha, 2014).

Na verdade, ao ser inaugurada, já se justificavam dúvidas sobre a premente necessidade da sua construção com aquelas condições, tendo em conta que o Governo adjudicara à *SPELA/CTA* as linhas Continente-Açores, a ser operadas por hidroaviões. Adjudicação essa que acabou por não ter eficácia, já que a adjudicatária não cumpriu o prazo previsto para execução, vindo aliás a falir poucos anos depois.

Por outro lado, porém, a luta por um aeroporto sempre fora fundamentada, desde a visita do Major Buckland, das forças aéreas inglesas, em 1918, pela necessidade de haver uma alternativa ao mar, em caso de perigo e de as ondas tornarem a “amerizage” impraticável (Martins, 2006).

A carta do Dr. Manuel Sousa Meneses, do dia 13 de Agosto, publicada no dia 20 no *Diário de Notícias*, noticiada na 1.<sup>a</sup> página do *Correio dos Açores* de 22 com o título “ O CAMPO DE AVIAÇÃO na Terceira”, e reproduzida em *A UNIÃO* do dia 28, confirma que vinha já de alguns meses a troca de correspondência entre a Junta Geral e a nossa Aviação. As exigências eram incomportáveis adentro do orçamento da Junta Geral, reduzida a viver em precárias circunstâncias desde que o decreto 15.805, de 1928, a sobrecarregou com pesadíssimos encargos, sem que as receitas crescessem proporcionalmente. Fora através do coronel Fernando Borges que se tornara possível precisar as condições mínimas para a realização do intento, dentro das posses da Junta Geral e das condições de segurança. Na altura da criação dos *SAP*, da *SPELA*, da *CPA* e da *Aero Portuguesa* ainda pairava alguma incerteza sobre que tipo de aviação iria prevalecer. A construção do campo de aviação da Achada na Terceira ficou-se por uma pista de 600 metros, inaugurada em 4 de Outubro de 1930, não só por limitações orçamentais mas também por haver ainda uma certa ideia de que um aeroporto terrestre só seria indispensável para permitir uma aterragem de recurso em caso de necessidade, ou seja, quando o mar não permitisse um pouso seguro.

A meio de 1929 teve início, então, a construção de um primeiro aeródromo terrestre nos Açores, que, poucos meses antes, o Inspetor da Aeronáutica, tenente-coronel Cifka Duarte, concluiria dever ser na zona da Achada, Ilha Terceira. Com uma pista de 600

metros por 70 metros, seria inaugurado cerca de um ano depois, a 4 de outubro de 1930, pelo biplano mono-motor Avro 504K, com um motor *Rhône* de 110 cv de 9 cilindros, da Aeronáutica Militar, batizado “Açor” e pilotado pelo Capitão Frederico Melo, natural da freguesia dos Altares daquela ilha Terceira. O capitão aviador Frederico Melo era então instrutor em Sintra, na Escola de Aeronáutica Militar, e deslocara-se com o Avro 504K encaixotado no tombadilho do navio-vapor *Lima*, para a Terceira, onde desembarcou a 16 de setembro de 1930. O *Açor* pesava, vazio, cerca de meia tonelada, tinha uma envergadura de cerca de 11 metros, velocidade máxima de 140 km/h, raio de ação de 400 Km e autonomia de voo de 3 horas (Martins, 2006).

A pista da Achada, inaugurada pelo capitão Frederico Melo, acompanhado pelo tenente Toledo, com o Avro 504K “Açor”, em 4 de Outubro de 1930, mais de uma década depois de proposta por um representante da *RAF*, foi assim construída para evitar fatalidades no Atlântico como a que tinha vitimado os aviadores polacos na Graciosa em 13 de Julho de 1929. A rapidez com que foram adquiridos os terrenos, foram executadas as terraplanagens e construída a pista, tem uma explicação: não era só os terrenos serem baldios, aconteceu que um dos principais proprietários daquela zona onde ficou o campo de aviação, José Narciso Parreira Coelho, era também procurador da Comissão Executiva da Junta Geral de Angra, desde 1928, e grande entusiasta da solução encontrada, o que ajudou a agilizar a sua concretização (Agostinho, 2014).

Para além da periferia e da modéstia dos nossos recursos, convirá lembrar que os anos vinte foram de grande agitação política, nos estertores da primeira República, que desembocou na instalação da ditadura a partir de 1926. A revolução desse ano, a de 28 de maio, instaurou uma ditadura militar, em vez do regime parlamentar vigente, mas, nos seus primeiros tempos, foi, em geral, bem acolhida por quem pretendia o reforço da autonomia para estas ilhas. A chegada de Salazar ao poder, a partir de 1928 é que significou claramente a rotura com a democracia. Surge inicialmente com um mito de salvador das finanças públicas, bem acolhido pelos militares e, depois, pelos zelosos do Estado Novo. À deportação dos opositores à *situação*, designadamente dos participantes nas ações do *Revivalho*, acresce a instauração de censura à imprensa e a instalação de serviços de informações nos ministérios da Guerra e do Interior, bem como a criação de um Secretariado de Propaganda Nacional (Rocha, 2005). Nos Açores persistira, mesmo na I República, uma corrente anti-liberal e anti-republicana, cujo discurso surgia na

imprensa. O Delegado Especial do Governo da República nos Açores procurava encontrar soluções para os problemas concretos e não descurava o controlo dos movimentos dos deportados políticos nas ilhas (Cordeiro, 1999). Daí se compreende o “logro” em que caíram os autonomistas ao entusiasmarem-se com a revisão do decreto de 1895, rapidamente “boicotada” por Salazar através da asfixia financeira das Juntas Gerais.

No seu número de 14 de Setembro de 1930, o *Correio dos Açores* publica na 1ª página um artigo com o título “A AVIAÇÃO NOS AÇORES”, no qual, “a propósito da vinda para os Açores do capitão aviador Frederico de Melo, com um avião para o campo da Achada da Terceira”, se faz eco de considerações publicadas no *Diário de Notícias*, entre as quais é salientada a insuficiência da pista construída pela Junta Geral de Angra e o facto de o poder central continuar a não destinar quaisquer recursos para completar o campo de aviação. Como que a ilustrar a falta de empenhamento de Lisboa na concretização nos Açores de um aeroporto de recurso para a aviação transatlântica, é referido que a própria deslocação do capitão aviador Frederico Melo para inaugurar o campo da Achada foi objeto de grandes dificuldades: o próprio é que teve de custear a sua viagem a bordo do vapor *Lima*, sendo o Aero-Club de Portugal a suportar as despesas de transporte do Avro 504K. A Direção da Escola de Aeronáutica limitou-se a autorizar a ida do avião e do aviador, acompanhado por um sargento mecânico.

No número seguinte, de 16 de Setembro de 1930, o *Correio dos Açores* publica na primeira página, sob o título OS AÇORES E A AVIAÇÃO, uma entrevista, “O capitão Frederico de Melo fala ao Correio dos Açores” em que este defende a construção de campos de aviação em todas as ilhas, destacando o empenho que o Diretor da Aeronáutica, Cifka Duarte, põe a apoiar esse objetivo, fornecendo o material de que necessitarem para os voos inter-insulares: “a ocasião é assim verdadeiramente propícia para os Açores terem a sua aviação”, conclui o entrevistado. Não é a primeira vez que Frederico de Melo faz declarações à imprensa: na altura da primeira ligação Continente-Madeira-Açores, em maio de 1926, pelo *Fokker T.III “Infante de Sagres”*, o então tenente Frederico Melo dera a cara para defender a tentativa e louvar a perícia dos aviadores Moreira de Campos e Neves Ferreira, apostando no êxito da missão, conforme se pode ler nas edições do *Correio dos Açores* da altura.

Ainda nessa semana, no seu número de 19 de Setembro, o *Correio dos Açores*, sob o título OS AÇORES E A AVIAÇÃO transcrevia uma entrevista do *Diário de Notícias* com

o capitão aviador Frederico de Melo publicada no anterior dia 9. Em relação ao que o *Correio dos Açores* publicara no dia 16 da própria entrevista realizada a bordo do vapor *Lima*, à sua passagem por Ponta Delgada a caminho da Terceira, consta na entrevista dada ao *Diário de Notícias* a afirmação do capitão Frederico Melo de que

*“não se pôde ainda completar o campo com a extensão com que foi projetado, para aí poderem aterrar ou descolar aviões para grandes voos sobre o Atlântico, do Continente para o Arquipélago e daí para a América. Tem, porém, a extensão suficiente para voos sobre a ilha Terceira ou desta para as outras ilhas.” (...) “Seria ainda necessário que fossem custeadas as respectivas despesas” (...) “A Junta Geral de Angra deu já um assinalado exemplo, fazendo uma importante despesa com os primeiros trabalhos do campo da Achada”.*

Na sua edição de 26 de Setembro, o *Correio dos Açores* publica na sua 1.<sup>a</sup> página, com o título A AVIAÇÃO NOS AÇORES mais uma entrevista com o aviador Frederico de Melo, já chegado à Terceira, reproduzida do vespertino *A União*, de Angra. Ali, desvaloriza a frequência de nevoeiros sobre a Achada:

*Os nevoeiros, como é natural, aparecem muito ali por cima, mas, sabe, nevoeiros há-os em toda a parte e já hoje se faz navegação aérea sem a visibilidade exterior.*

Aeroportos são sempre indispensáveis para a aviação, mesmo que a sua construção seja incipiente ou a sua adequação se afigure rudimentar. Até quando se utilizam hidroaviões, e para eles os aeroportos marítimos têm a vantagem de serem menos dispendiosos, esse tipo de aeronave exige condições de amarragem em águas calmas e protegidas, condições essas que nunca foram estáveis no Atlântico Norte. Nas travessias do Atlântico foram utilizados aparelhos de ambas as naturezas: O *NC-4 ‘Liberty’* de Albert Read, o *Dornier-Wal ‘Argos’* de Sarmento de Beires e o *Dornier de 12 motores Do-X* eram hidros de casco, *flying boats* propriamente ditos, na classificação original inglesa; os *Savoia-Marchetti S.55* do Marquês De Pinedo e do Marechal Balbo eram também *flying boats*, mas de duplo casco; o *Felixstowe F.3* e os *Fairey III-D* de Sacadura Cabral e Gago Coutinho, o *Fokker T.III ‘Infante de Sagres’* de Moreira de Campos e Neves Ferreira eram hidroaviões de flutuadores ou de *skis*, mas o *Vickers Vimy de Alcock e Brown*, o *Bréguet XIV 2/A ‘Cavaleiro Negro’* de Brito Pais e Sarmento Beires, o *Ryan NYP M-2 ‘Spirit of St. Louis’* de Lindberg, o Curtiss ‘Columbia’ de Chamberlin, o Fokker ‘America’ de Byrd, os *Junkers W 33 ‘Bremen’* de Hunefeld, Kohl e Fitzmaurice e *W 33-b ‘ESA’* de Mota Veiga, Johansen e Rody e ainda o *Amiot 123 de Idzikowsky e Kubala*,

todos referidos neste trabalho, eram aviões terrestres, ou seja, com rodas para aterrar.

David Beaty<sup>82</sup>, citado por (Costa R. M., 2015), ainda põe de forma mais complexa as dúvidas quanto ao tipo de aeronave a prevalecer:

*All the time the political and administrative poker game was going on, the vital technical question of how to establish the right commercial service on the North Atlantic remained unsolved. Would it be seadromes? Would it be catapults? Would it be flying boats?*

Mesmo para os hidroaviões não era dispensável a existência de aeroportos terrestres como recurso de emergência (Pinto M. S., 2010). O aeroporto da Achada surgiu para evitar fatalidades no meio do Atlântico, como disse José Agostinho. Nos anos 20 e 30 do século XX, muitos ponderavam ainda as vantagens dos hidroaviões relativamente aos aviões terrestres, designadamente para os casos de travessias dos oceanos. Hoje ainda operam inúmeros hidroaviões para cruzar lagos ou voar ao longo de grandes rios. Sem a preocupação de fazer aqui a distinção entre hidroavião de casco e de flutuadores pareciam muitas as suas vantagens face aos inconvenientes dos aviões de rodas ou terrestres: sem precisar de pistas construídas, mas sim de extensões de água calma e sem obstáculos onde podiam descolar e *amarizar* mas também fazer reparações ou abastecer, disputavam ainda com os relativamente pequenos aviões terrestres o desempenho para transportar mais combustível, mais carga e proporcionar mais conforto aos passageiros (AA.VV, 2010)<sup>83</sup>.

Como se veio a constatar tragicamente na Graciosa em 1929 com o Amiot 123, sendo o nosso mar incerto e muitas vezes agreste, se houvesse já a Achada, teria sido possível evitar, se não o acidente, a tragédia em que ele se traduziu. É essa perspectiva que o Presidente da Junta Geral de Angra do Heroísmo, Dr. Manuel Meneses, defende na carta que envia a 13 de agosto de 1929 ao Diário de Notícias, que a publica no dia 20.

### **A pista da Achada como marco**

É do dia 7 de Outubro de 1930 a edição do *Correio dos Açores* em cuja 1.<sup>a</sup> página consta a publicação da “INAUGURAÇÃO DO CAMPO DE AVIAÇÃO DA ACHADA, a grande festa de sábado na ilha Terceira”. Sábado fora o dia 4 e a população assistira à exibição do Avro 504K, pilotado por Frederico Melo, sobre os céus da Terceira. O

---

<sup>82</sup> Beaty, David (1976), *The water jump. The story of transatlantic flight*, Secker & Warburg, London, p.102

<sup>83</sup> Para se visualizar melhor as diferenças entre hidroaviões de casco e de flutuadores e entre eles e os aviões terrestres, consultar as ilustrações de (Costa R. M., 2013, p.123).

manifesto *HABITANTES DA TERCEIRA* lançado em panfletos do *Açor* sobre a multidão, profetiza:

*quando estes ares forem sulcados dia a dia pelas naves gigantescas com que o progresso há de maravilhar os nossos olhos, lembrai-vos do AÇOR que hoje voa sobre as vossas cabeças e vos anuncia a grande Era.*

A sua redação foi da responsabilidade do próprio José Agostinho (Riley, 2014). E é também José Agostinho que, na qualidade de Diretor do Campo da Achada, dirige em 26 desse mês de outubro uma carta ao Diretor de *A UNIÃO*, que é transcrita no *Correio dos Açores* de 14 de novembro, em que tece vivos agradecimentos à imprensa que deu o seu apoio à iniciativa de construção daquela pista de aviação.

*Foi naquele aeroporto, mal localizado, aliás como outros que se seguiram, que se iniciou a história da aviação terrestre nos Açores, no ano de 1930* (Silveira C. R., 1986, p. 44).

Realizada a obra da Achada, com escassos meios financeiros e como solução precária, mas determinante como alternativa à imprevisibilidade do estado do mar aqui no meio do Atlântico Norte, seria interessante colocar questão idêntica à que o instrutor da aviação naval brasileira Mário Godinho pusera no *Diário da Madeira* relativamente à comparação dos feitos de Sacadura Cabral e Gago Coutinho em 1922 com os de Ramon Franco em 1926, por, em ambos os casos, ter sido feita a travessia do Atlântico Sul. Aqui, seria oportuna a questão de se saber o que teria sido mais determinante para os primórdios da aviação nos Açores: o ‘raid’ do Fokker T.III de Moreira de Campos e Neves Ferreira, de Lisboa até Ponta Delgada, via Madeira, em 1926, ou a abertura do Campo de Aviação da Achada, na Terceira, em 1930? Tanto no caso do Atlântico Sul, como neste dos Açores, ocorreu um período entre quatro e cinco anos a separar os dois eventos. Tanto a imprensa de S. Miguel, como a da Terceira tiveram a consciência de estarem, no caso em comparação, a ocorrer acontecimentos decisivos para o desenvolvimento dos Açores e, naturalmente, seria uma discussão interessante, mas inconclusiva, sobre a hierarquização da importância de cada um dos atos. Não foram os hidroaviões a continuar o pioneirismo do Fokker “Infante de Sagres”, nem o Campo da Achada foi suficiente para acolher a aviação civil transatlântica. Houve que construir aeroportos para virem a encorajar o pioneirismo da *SATA* e, na Terceira, foi a pista das Lajes a garantir o que se quis iniciar com a da Achada. Em 28 de fevereiro e 1 de março de 1931 (pgs. 1 e 4) sob o título “EVOLUÇÃO DA AERONÁUTICA em 1930: O major José Agostinho expõe-na numa

brilhante síntese”, o Correio dos Açores dá voz ao ilustre diretor dos Serviços Meteorológicos para percorrer a evolução da aviação, dos dirigíveis aos hidroaviões e à aviação terrestre, passando pela evolução dos apoios à navegação e pelas estruturas aeroportuárias:

*o Sikorski tão famoso viu-se suplantado pelo Dornier X, pelo G-38 e, agora, na América, pelo Fokker 32 (...); de que serve poder transportar uma carga considerável com uma velocidade de 200 km por hora, se não houver a necessária segurança! (...); no ano passado realizaram-se várias experiências de ‘navegação cega’(...); uma outra conquista do ano de 1930 nos domínios da técnica do avião é a do emprego de motores diesel nos aviões (...); outro acontecimento sensação no ano de 1930 foi a Exposição de Aeronáutica em Paris (...); a velha Europa está sulcada de linhas aéreas em todas as direções, de Estocolmo até Sevilha, de Glasgow até Constantinopla (...); um problema que a aviação trouxe consigo foi o estabelecimento de aeroportos e campos de aterragem. Só nos Estados Unidos havia, em 1930, 324 campos de aterragem nas escalas das linhas ordinárias de navegação aérea, estando 46 novos em construção (...).*

No que diz respeito direta e proximamente aos Açores, parece-nos ser de reter as seguintes partes da síntese: as ligações transatlânticas constituem ainda uma grande dificuldade. Que influência terá tido na aviação mundial a inauguração do nosso Campo de Aviação – da Achada? O *New York Times* escrevia um ano atrás que o problema da navegação aérea transatlântica já estaria resolvido se Portugal tivesse preparado um aeroporto em condições nas Ilhas dos Açores. Com a Achada, entende José Agostinho que se deu um passo agigantado para a resolução dessa aspiração.

### **3.3. A Aviação Naval e as tensões entre os Distritos Açorianos**

Antes da Grande Guerra, os cabos submarinos passam a ligar a Europa, desde Lisboa (Carcavelos), via Açores (amarrando na Horta), até ao Canadá e aos EUA. No fim do conflito, as comunicações por rádio começam a competir com as por cabo; a Inglaterra controla uma importante estação de rádio na base naval instalada pela *US Navy* em Ponta Delgada. Nessas circunstâncias facilmente se percebe hoje como a importância dos Açores, no meio do oceano, foi crescente e alvo da atenção estratégica dos principais protagonistas da política internacional que visavam o controlo do Atlântico.

Segundo Conceição Tavares, o Observatório Meteorológico dos Açores, estabelecido no início do século XX, teve como antecedente o Posto Meteorológico de Ponta Delgada,

dirigido desde 1893 por Afonso Chaves, e a que informalmente se chamava “Observatório”.

*O serviço meteorológico foi criado e desempenhou cabalmente o seu papel naquele período da história da meteorologia porque resultou de um longo processo de gestação de vários projetos internacionais para os Açores (...). (...) A continuidade regular das observações meteorológicas, a prestação diária de serviços à Europa e à América e até o empreendimento de estudos em magnetismo terrestre, sismologia e marés ficaram, neste período, a dever muito pouco ao empenho estatal e quase tudo ao perseverante trabalho e à competência do coronel Afonso Chaves. Continuados depois pelo seu discípulo tenente-coronel José Agostinho (Tavares, 2007, p. 216).*

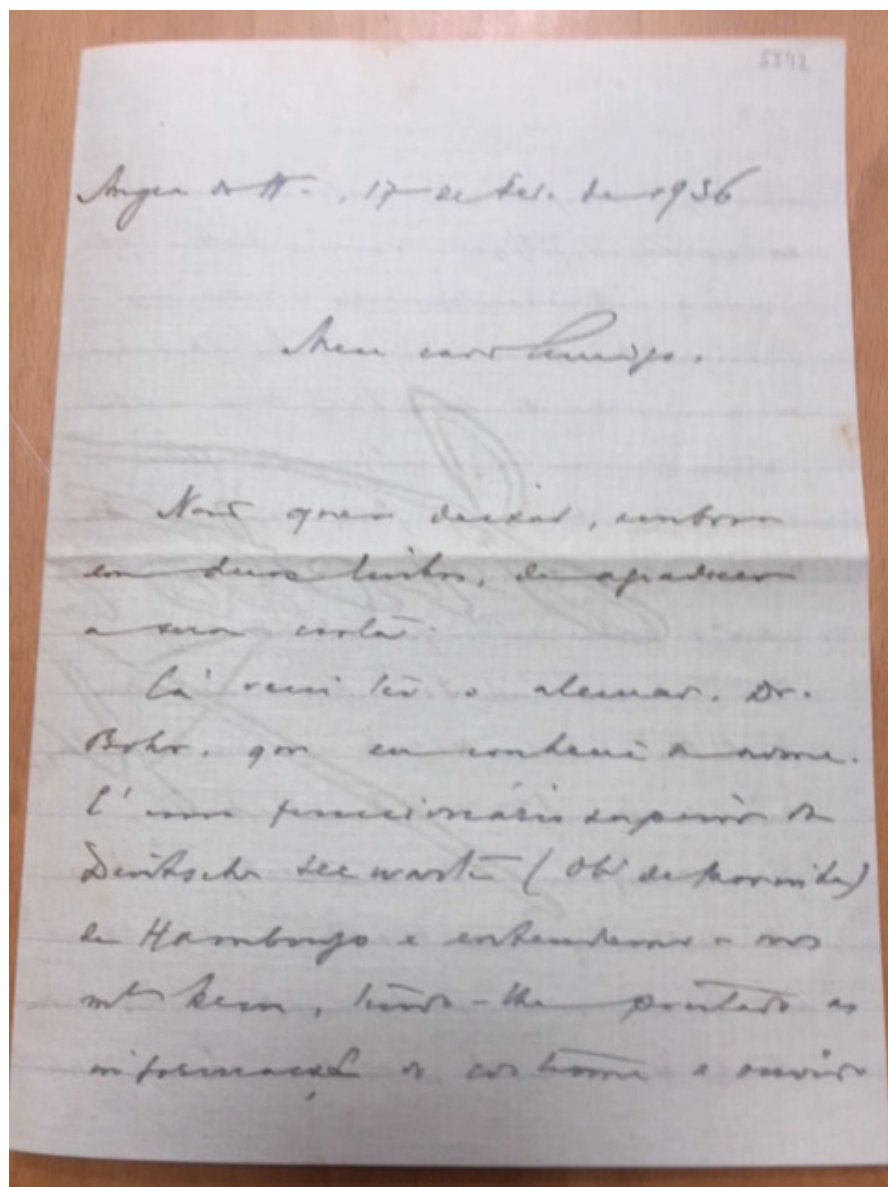
A sua eficácia foi potenciada pela rede de cabos submarinos que amarravam na Horta, permitindo ligações diárias com o *Weather Bureau* de Washington, estabelecendo-se um intercâmbio científico transatlântico que se viria a aprofundar nos campos da cartografia e no conhecimento dos fundos marinhos. O telégrafo, primeiro, e a rádio, de seguida, traduzem-se num salto qualitativo capaz de assegurar comunicações instantâneas entre a América e a Europa, designadamente as relacionadas com a indiscutível utilidade pública, como a informação meteorológica, ou as de interesse estratégico, relativas a operações militares. Será neste contexto que as potências internacionais da altura começam a movimentar-se com vista à obtenção de *facilidades* nos Açores.

Em 1936, numa carta que escreveu a José Bruno em 17 de fevereiro, José Agostinho, ao referir-se aos estudos da missão francesa afirmava:

*na realidade, tanto o Nomy como os alemães, depois dos temporais a que assistiram, devem ter ficado um tanto preocupados com os mares destas paragens. Isto é tremendo e com os temporais destes últimos dias não só teria sido impossível o tráfico aéreo com os melhores aparelhos actuais, mas seria mesmo perigoso para um avião estar dentro dum porto<sup>84</sup>*

---

<sup>84</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, carta n.º 5542, de JA a JB (Angra, 17 fevereiro 1936).



**Imagem 12 - Carta de 17 de fevereiro de 1936 de José Agostinho a José Bruno** (B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, carta n.º 5542)

Até ao fim da década de 1920, só as baías da Horta e de Ponta Delgada contavam para a aviação que utilizava os Açores como escala entre a Europa e a América.

No Correio dos Açores de 24 de agosto de 1929, o tema de fundo é

*OS AÇORES Rendez-vous de aviadores (...) se o Estado se não apressa a estabelecer no arquipélago bases de aviação e aeródromos em condições de receber os aviadores que aqui veem ter o seu rendez-vous necessário, as grandes potências da aviação mundial ou nos impõem à força uma organização aérea, voltando a agitar a ameaça da internacionalização, ou nos liquidam, pondo-nos perto da porta as poderosíssimas armações flutuantes”(...) “Na solução deste problema já se manifestou a Terceira, numa visão lúcida dos seus interesses, construindo um bom campo de aterragem para aviões. Mas é claro que isso não basta. Os Açores precisam de uma base aérea*

*bem apetrechada, de modo a cumprirem a alta função a que os destina a sua esplêndida situação geográfica. É obra que só ao Estado incumbe, organizando na ilha que a isso melhor se prestar, na que para esse fim melhores condições oferecer, o Aeródromo dos Açores, depois do que nas outras ilhas, mesmo nas mais pequenas, deverão ser preparados simples campos de socorro, de que se utilize um avião que que não possa atingir o aeródromo. (...).*

Difícilmente se podia retomar o tema que já tinha sido abordado pelo Barão Caters, por *O Século* e pelo próprio *Correio dos Açores*, com maior sentido de pertinência, convicção, síntese e acutilância.

O *Correio dos Açores* de 1 de setembro de 1929 é dominado pela coluna da 1.<sup>a</sup> página “AEROPORTOS NOS AÇORES pelo DR. LUIS DE BETTENCOURT”, a revisitar todo o processo relativo à construção de um aeroporto nos Açores, referindo-se às diferentes opções das Juntas Gerais de Angra do Heroísmo e de Ponta Delgada, tendo aquela assumido a responsabilidade da construção do Campo da Achada, e optando esta por entender que o investimento caberia ao Governo e não às Juntas Gerais ou aos municípios.

Vale a pena resumir numa ideia central o conteúdo deste artigo, tão ponderado e bem expresso, para além da interessante e oportuna questão de ali conter o despacho de Cifka Duarte de nove meses antes: tal como na Terceira já se sabia, antes do aval de Cifka Duarte, que o sítio mais conveniente para construir um Campo provisório era na Achada, também em S. Miguel se sabia que o local mais adequado seria em Santana. A diferença foi que, na Terceira, a Junta Geral resolveu arriscar e avançar – para tal contando não só com a aprovação oficial mas sobretudo com os *lobbies* terceirenses, como é exemplo Fernando Borges, enquanto, por outro lado, em S. Miguel, onde não faltariam também *lobbies* micaelenses, a opção foi pela prudência, na convicção de caber ao Estado a incumbência de assumir tamanho custo no respetivo orçamento. O encargo pode hoje parecer mais irrelevante, mas, na altura em que se discutia ainda se o desenvolvimento económico dependia assim tanto da aviação, não era despidendo que o Campo da Achada fosse um baldio fácil de expropriar, mas os das Lajes e de Rabo de Peixe (Santana) fossem constituídos por terrenos produtivos, de expropriação problemática, tanto pelo custo envolvido como pela resistência dos proprietários e das populações que ali encontravam o seu sustento que não parecia ter sucedâneo no campo de aviação a instalar. Por outro lado, a necessidade de um aeroporto não podia ser endossada só para S. Miguel

ou para a Terceira, tratava-se de um benefício para a aviação internacional e cabia à Nação reconhecê-lo.

É neste artigo de Luiz de Bettencourt que aparece transcrito, como mencionado anteriormente, o parecer de 8 de janeiro de 1929, de Cifka Duarte em nome da Aeronáutica, que serviria de justificação para a Junta Geral de Angra avançar para a construção da Achada:

*(...) Os aeroportos devem ser feitos pelas próprias Câmaras Municipais das localidades, únicas que podem no futuro tirar compensações pelas verbas pagas pelas várias empresas, tal e qual como sucede com os portos do mar. É pois aos Açores que compete dedicar-se a esse problema e efectivá-lo quanto antes, pois que se estão construindo já outros absolutamente próprios para a travessia do Continente às Ilhas. (...).*

Em 14 e 15 de setembro, o jornal de José Bruno Carreiro publica uma entrevista com Cifka Duarte, aquando da passagem, de barco, por Ponta Delgada, do Inspetor da Aeronáutica, a caminho da Terceira para verificar localmente as obras a decorrer na Achada. “OS AÇORES e a aviação transatlântica – O *Correio dos Açores* ouve o Sr. Comandante Cifka Duarte, inspetor da aeronáutica portuguesa, sobre este magno problema” (o responsável do Conselho Nacional do Ar confirma que vem, há um ano, acompanhando a construção do Campo da Achada)”. “A ILHA DE S. MIGUEL POSSUI UMA EXCELENTE E VASTA REGIÃO PARA UM GRANDE CAMPO DE AVIAÇÃO - afirma ao *Correio dos Açores* o Comandante Cifka Duarte”. Por outro lado, poucos dias depois, conforme consta na edição de 8 de outubro do jornal, proferirá, conciliador, em Angra: “O CAMPO DE AVIAÇÃO DA ACHADA, NA TERCEIRA é o indicado para o aero-porto internacional dos Açores, declarou o Tenente-Coronel Cifka Duarte, em três entrevistas concedidas à imprensa de Angra”(…) “Nas outras ilhas devem ser construídos campos de refúgio e socorro” (...) “As vantagens do Campo da Achada” (...) “Uma ‘sorte grande’” (...) “Os Campos de socorros nas outras ilhas” (...) “As características do Campo” (...) “A posição dos Açores na aeronavegação internacional”.....trata-se da reprodução, pelo *Correio dos Açores*, das declarações produzida em Angra, designadamente ao vespertino *A UNIÃO*, nos dia 19, 21, 23, 24 e 25 de Setembro, pelo representante da Direção da Aeronáutica, encarregado de acompanhar e dar parecer sobre o Campo de Aviação em construção.

Idêntico sentido de conciliação se notará no mês seguinte: “*AS CONDIÇÕES DAS DIFERENTES ILHAS DOS AÇORES para a construção de campos de aviação - Declarações do Tenente-Coronel Cifka Duarte*” (reprodução, pelo *Correio dos Açores* de 6 de novembro, do conteúdo das entrevistas do Inspector da Aeronáutica ao jornal de Angra, *A UNIÃO*, sobre as diversas Ilhas, seguindo-se as declarações do Tenente-Coronel Francisco Aragão, sobre os trabalhos da sua Comissão – a de Sinel de Cordes - acerca da construção do aeroporto dos Açores, também publicadas por *A UNIÃO*).

Nos n.ºs de 1 e 5 de novembro do *Correio dos Açores* constam breves notícias com os títulos “CAMPOS DE AVIAÇÃO NOS AÇORES” e “O AEROPORTO DOS AÇORES”, respetivamente, sobre a passagem do engenheiro francês Anglejan pelos Açores a estudar a escalas aéreas no âmbito do concurso aberto em setembro pelo Governo de Portugal para as ligações aéreas do Continente com as Ilhas. Estudava naturalmente as condições dos portos: por um lado porque ainda não havia qualquer aeroporto construído (o Campo da Achada só seria inaugurado um ano depois) e, por outro, porque a empresa com interesses franceses a concorrer, a *SPELA*, só se propunha, mesmo nos planos nunca concretizados, vir a utilizar hidroaviões.

Em 23 de novembro, com “AVIAÇÃO & AUTONOMIA” o *Correio dos Açores* produz uma reflexão editorial sobre as condições - e rivalidades - de Horta, Angra e Ponta Delgada, para protagonizarem o desenvolvimento da aviação. Já no dia 5, o correspondente do jornal na Ilha do Faial, ao relatar a passagem de Cifka Duarte por ali, fizera questão de lembrar os lugares esplêndidos para construção de um aeródromo, como as Feteiras e o Chão Frio, existentes naquela Ilha. Tenhamos presente que, durante muito tempo se verificou uma competição que hoje pode parecer estranha, a da Horta, e não de Angra do Heroísmo, com Ponta Delgada.

*A Horta estava muito bem servida de infraestruturas e competências nesta área, o que explica a sua natural proeminência – comparada com Ponta Delgada e Angra do Heroísmo – na fase pioneira da aviação naval transatlântica que, grosso modo, se desenrola entre 1920 e 1940 (...) ninguém lhe tira o galardão, raramente lembrado, de ter sido o primeiro aeroporto internacional dos Açores (Riley, 2015, p. 61 e 69).*

*A UNIÃO* de 27 de Novembro publica uma *representação* que a Direção da Associação Comercial de Angra enviara ao Governo no dia 13 sobre o tema CARREIRAS AÉREAS PELOS AÇORES, em que chama a atenção para os graves inconvenientes para o

desenvolvimento do arquipélago o projeto de atribuir o exclusivo das carreiras Lisboa-Açores a uma determinada companhia. Como já dito, o *Correio dos Açores* virá também, um ano depois, em 25 de Novembro de 1930, decidida que estava a adjudicação, a pronunciar-se criticamente por ficarem os Açores à mercê da *SPELA/CPA*. Entretanto, em 12 de dezembro de 1929, “O CONCURSO para a exploração das linhas aéreas portuguesas” – é notícia breve a opção dos *SAP* de não apresentarem proposta no concurso para a concessão do exclusivo da exploração das linhas aéreas nacionais, só tendo aparecido a proposta das “Companhia das Linhas Aéreas Portuguesas”, que é, como resulta claro a *CPA*, criada pela *SPELA*. Os *SAP* terão compreendido que não poderiam cumprir na íntegra as cláusulas do decreto nº 17.369 publicado no Diário do Governo de 25 de setembro de 1929. Como se veio a verificar, tão pouco a *CPA*, concorrente única a quem foram adjudicadas, por delegação da *SPELA*, as linhas aéreas, as cumpriu.

Na edição de 5 de dezembro de 1929, “A ILHA DE SANTA MARIA POSSUI UM EXCELENTE CAMPO DE AVIAÇÃO QUE PODE SER UTILIZADO COM UMA PEQUENA DESPESA - Terrenos sáfaros que poderiam ser aproveitados, prestando-se um serviço à aeronavegação” é um artigo assinado por Horacio Ennio d’Amaral e Serra. Dias depois, no dia 11, é do mesmo autor, que é Presidente do Município de Santa Maria, um novo artigo sobre o mesmo tema, formatado como se fosse uma “carta ao diretor”: “COMUNICADO Campo de aviação em Santa Maria (...) Sr. Director do *Correio dos Açores*”.

No dia 4 de abril, o jornal de José Bruno Carreiro divulga uma tradução do artigo que o escritor francês Robert Chauvelot havia publicado no ‘Petit Journal’, com o título “OS AÇORES NA AVIAÇÃO TRANSATLÂNTICA” com a citação “*Para os Açoreanos eminentes e corajosos que se consagram tenazmente à construção de aeródromos e aeroportos será uma glória, não apenas portuguesa, mas internacional e mundial, tudo terem encarado e previsto*”. Cifka Duarte já tinha mencionado que, sendo a Achada o mais barato, nas Lajes é que seria o ideal. Tal apreciação vinha na linha da avaliação de Gomes da Silva aqui já referida. Nessa altura, conforme se constata na edição do *Correio dos Açores* de 5 de dezembro, Santa Maria publicava, tal como já fizera o Faial, as suas reticências à solução da Achada, ao mesmo tempo que Cifka Duarte identificava uma boa solução também em S. Miguel.

Terá sido na sequência do estudo vindo do final dos anos 20, da responsabilidade do Comando Militar dos Açores de então, elaborado pelo coronel Eduardo Gomes da Silva, natural da Terceira, que foi identificado outro local, nas Lagens, adequado para a construção de uma verdadeira pista de aviação. Aquando da presença nos Açores da missão francesa de 1935, Louis Castex, então acompanhado do Comandante Nomy, julgou ter “descoberto” a planície das Lagens e, em 1936, tornou-se um apoiante entusiasmado da construção do Campo das Lajes (Monteiro, 2015, p. 438). “Em 1936, acompanhado pelo grande piloto Codos (...) e juntamente com o engenheiro português Inácio da Silva (...) procedeu, conforme as instruções que tinham, ao estudo do futuro aeródromo das Lajes, cujo plano foi inicialmente elaborado pelo engenheiro Inácio da Silva e veio depois a ser executado segundo os moldes por ele indicados” (Agostinho, 2014). Depois, a Engenharia Militar do Exército Português é que deu início à construção de uma pista alternativa, ainda de terra batida, nos terrenos do Ramo Grande, na planície da Freguesia das Lajes, então Lagens, cuja conclusão viria a ser apoiada pelas forças inglesas, entretanto autorizadas por Salazar a instalar-se na Terceira. Em 1936, Castex lamenta que o Governo Português recusasse negociar com o Governo da Frente Popular Francesa, tendo Salazar feito *orelhas moucas* à pretensão francesa de construir um aeroporto na Terceira - Lajes (Monteiro, 2015, p. 444).

Antes disso, no início da década de 1930, a última página do *Correio dos Açores* de 14 de fevereiro de 1931 noticiava o louvor atribuído à Comissão nomeada para estudar a localização do Aeroporto dos Açores, cujo relatório “constitui um documento científico de grande valor para o estudo e valorização do arquipélago sob o ponto de vista aeronáutico” com o título: “AVIAÇÃO - O aeroporto da Terceira”. Ou seja: para o Conselho Nacional do Ar, o problema de um aeroporto para os Açores tinha já uma solução satisfatória.

O segundo subtítulo do mesmo texto, “Os Açores escala dum grande ‘raid’ aéreo italiano”, refere-se à notícia do voo que o comandante Maddalena vai realizar, direto de Roma a Washington, ainda antes do da esquadilha de 18 hidroaviões do general Balbo, cuja intenção de fazer escala nos Açores já fora anunciada.

### 3.3.1. A esquadilha italiana do Marechal Balbo

#### ***O espetáculo da Crociera aerea Decennale***

*A demonstração de que as travessias do Oceano deixaram de ser puras temeridades fê-la o marechal italiano Balbo com o voo de uma formação compacta de hidroaviões em 1933, navegando por etapas de Roma a Chicago com regresso pelos Açores. Em agosto de 1932 veio aos Açores o capitão aviador italiano Luigi Gallo, ajudante do Marechal Balbo, e aqui reuniu copiosas informações indispensáveis para a realização do mais arriscado troço da rota (Agostinho, 2014, p. 250).*

A passagem da esquadra de Italo Balbo pelos Açores dominou a imprensa mundial, pelo que a portuguesa e particularmente a açoriana não podiam deixar de alinhar pelos mesmos critérios noticiosos. Contudo, o assunto das linhas aéreas para ligar os Açores não ficou esquecido: a imprensa, e particularmente o jornal de José Bruno Carreiro, de algum modo se esforça por, em vez de completamente ofuscada pela exibição italiana, aproveitar o propósito para chamar a atenção também para a sua causa. É assim que, nos dias 2 e 30 de setembro de 1933, surgem artigos, assinados em ambos os casos por Manoel Ferreira, meteorologista diplomado em Estrasburgo, a relacionar as linhas aéreas para os Açores com o papel da meteorologia. Os títulos são, respetivamente “OS AÇORES NA AVIAÇÃO: A propósito do voo de Balbo, fala-se do itinerário das linhas aéreas e do papel da meteorologia” e “OS AÇORES NA AVIAÇÃO: O ITINERÁRIO DA LINHAS AÉREAS E O PAPEL DA METEOROLOGIA”.

E em 19 de outubro, mal tinham amainado as ondas da esquadra do general Balbo, o *Correio do Açores* anuncia o inevitável na sua 2ª página: “LINHAS AÉREAS – A RESCISÃO DO CONTRATO COM A Companhia de Transportes Aéreos” (a concluir na página 3 do mesmo dia).

Já tinha acontecido em 1927 com De Pinedo, quando a concentração das atenções da imprensa nas aventuras do coronel italiano com o seu hidroavião *Savoia Marchetti S.55*, regressando da sua celebrada *Crociera dele due Americhe*, no nosso espaço marítimo e aéreo fizera passar, nos Açores, para segundo plano a realização de Lindbergh e as de Chamberlin e de Byrd que se lhe seguiram. Em 1933, ainda a passagem pelos Açores era

apenas um pormenor nos planos do general Italo Balbo, e o assunto dominou todos os destaques, designadamente no *Correio dos Açores*<sup>85</sup>.

Tanto a chegada à Horta de parte da esquadra de Balbo, como a chegada a Lisboa do conjunto, são naturalmente noticiados pelo jornal de José Bruno Carreiro: na 2.<sup>a</sup> página da edição de 12 de agosto (“A CHEGADA AO FAIAL dos nove aviões da esquadra atlântica italiana” e, na 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> páginas de 15 (“A PASSAGEM POR LISBOA DA ESQUADRA AÉREA ITALIANA – Falando aos jornalistas: ‘Os portos dos Açores com as suas condições actuais, não satisfazem as exigências’ e “A VIAGEM AÉREA ITÁLIA-AMÉRICA – O REGRESSO - NA ITÁLIA – PARTIDA DE LISBOA”, respetivamente).

À partida de Ponta Delgada ocorreu um desastre com um dos hidroaviões à descolagem, provocando a morte do seu piloto. Esta tragédia provocou grandes manifestações de pesar na população micalense (Silveira C. R., 1986) e teve enorme repercussão na imprensa. O *Correio dos Açores* publicou diversas notícias sobre o acidente, incluindo crónicas de colaboradores do jornal: em 11 de agosto “O DESASTRE O I-RANI: O Tenente Enrico Donelli fala ao ‘*Correio dos Açores*’ das causas prováveis do acidente e da sua gratidão pela população de S. Miguel”, e “O FUNERAL DO TENENTE SQUAGLIA – A grandiosa manifestação da cidade de Ponta Delgada à memória do malgrado aviador”, concluído na última página; no dia 13 “AQUELE AVIADOR QUE MORREU...” por Guilherme de Moraes, na 2.<sup>a</sup> página, e “A MORTE DO TENENTE SQUAGLIA – Uma interessante carta do Sr. Dr. António Câmara”, na 3.<sup>a</sup> página. Este desastre que provocou a morte de um dos pilotos de Italo Balbo, ensombrou o sucesso da sua passagem pelos Açores. Não é de estranhar, por isso, que encontremos no *Correio dos Açores* do dia 27 seguinte, no âmbito duma entrevista dada por Balbo, não só uma menção à perda da vida do piloto como uma crítica às condições do porto de Ponta Delgada. Como seria de esperar, tal crítica provocou reações que se vêm refletidas nos artigos do jornal. Eis alguns dos títulos no *Correio dos Açores*, já depois da partida da esquadra italiana de hidroaviões comandada pelo general Italo Balbo: em 18 de agosto “O SIGNIFICADO DA VIAGEM

---

<sup>85</sup> Desde 14 de julho, com o título “O GENERAL ITALO BALBO FALA DA PREPARAÇÃO DO CRUZEIRO TRANSATLÂNTICO QUE A ESQUADRA AEREA DO SEU COMANDO ESTÁ AGORA A REALIZAR”, passando por “A VIAGEM AÉREA ITÁLIA-AMÉRICA: O VOO CHICAGO-NEW YORK, A chegada a New York” em 21 de julho, “AGUARDANDO A PASSAGEM POR PONTA DELGADA DA ESQUADRA AÉREA ITALIANA – O dever dos micalenses se a sua ilha for visitada pelos aviadores italianos” e “A CONQUISTA DO AR – COMO SE ESTABELECEU O PLANO DO CRUZEIRO ITALIANO”, em 27 e 28 de julho, respetivamente, e acentuando ainda mais o interesse com “A ESCALA PELOS AÇORES da esquadra aérea italiana”, na última página de 2 de agosto e culminando com toda a 1.<sup>a</sup> página (e conclusão na última) da edição de 9 de agosto: “E VIVA L’ITALIA – A CHEGADA A PONTA DELGADA DA ESQUADRA AÉREA ITALIANA – ASPECTOS, IMPRESSÕES E NOTAS DIVERSAS” e o destaque na do dia seguinte, 10: “A PASSAGEM POR PONTA DELGADA DA ESQUADRA AÉREA ITALIANA”.

DE BALBO: Um técnico vê nesta façanha dos italianos um exemplo das possibilidades estratégicas da aviação”; em 27, “OS AÇORES E A AVIAÇÃO: Uma entrevista de Italo Balbo – O desastre do ‘I-Rani’ – O pôrto de Ponta Delgada e a Esquadra Aérea Italiana – Os Açores perante a aviação transatlântica – Os aeroportos do Arquipélago – O que nos disse o Comandante A. Couceiro, Capitão do Pôrto de Ponta Delgada”; em 6 de setembro “OS AÇORES NA AVIAÇÃO: Ainda a entrevista dada por Italo Balbo – As condições dos portos dos Açores”; em 13 “OS AÇORES NA AVIAÇÃO: O Marechal Balbo defende o aproveitamento dos Açores para a navegação aérea transatlântica – PONTA DELGADA poderá ser um bom porto aéreo; UMA BASE AÉREA nos Açores para as linhas regulares – A ESTAÇÃO DOS AÇORES NÃO PODE FICAR À ESPERA”; em 1 de outubro “OS AÇORES NA AVIAÇÃO: OS ARTIGOS DE BALBO”; em 8 seguinte “OS AÇORES NA AVIAÇÃO: AS CONSIDERAÇÕES DO MARECHAL BALBO”, e a 10 “OS AÇORES NA AVIAÇÃO: As reclamações de Italo Balbo”.

As opiniões de Italo Balbo nem sempre provocavam reações críticas, até serviam para reforçar as reclamações dos que vinham defendendo a necessidade de melhorias na operacionalidade de Porto de Ponta Delgada. Conforme explica (Benedetti, 2015, p. 405),

*em setembro, a imprensa micaelense deu muita visibilidade às declarações de Balbo sobre o porto de Ponta Delgada, dado que as opiniões do marechal italiano reforçavam as reivindicações daqueles que insistiam na necessidade da sua ampliação.*

Para além da questão relativa ao porto, o evento da passagem da esquadilha serviu para alimentar outros oportunistas, desde que ficasse à vista a urgência de investimentos para que as ilhas, particularmente as duas, Faial e São Miguel, que acolheram nas suas baías a frota da força aérea italiana, pudessem ter melhores condições para serem e permanecerem parceiros indispensáveis nas rotas aéreas entre os continentes europeu e americano.

*As grandes iniciativas da navegação aérea tiveram o objetivo essencial de apresentarem aos mercados estrangeiros o produto da indústria aeronaval italiana. Nunca existiram dificuldades de financiamento para estas gigantescas ações de marketing. (Benedetti, 2015, p. 406)*

A adoração da imprensa ao astro Balbo foi interrompida pelo ato de consternação perante a notícia do acidente em que perdeu a vida o coronel Francesco de Pinedo que por aqui tivera idêntico palco seis anos antes: “Um grande desastre de aviação: Morreu o Marquês

de Pinedo” é a notícia de 3 de setembro do Correio dos Açores, que a complementar de dez dias depois, na 2ª página da sua edição do dia 13, com “A morte do Marquês de Pinedo: Pormenores do desastre que vitimou o grande aviador”.

Os restos mortais do famoso coronel aviador italiano vieram a passar por Ponta Delgada, no dia 23, a caminho de Itália, a bordo do paquete Vulcânia, e foi-lhes prestada sentida homenagem, menos participada, contudo, do que aquela de que havia sido alvo o infeliz aviador Squaglia, o que se compreende por este ter perdido a vida mesmo no porto desta cidade (Benedetti, 2015).

### **3.3.2. As missões aeronáuticas francesas**

#### ***Voos de ensaio da Marinha nos Açores com hidros Junkers***

“Em julho de 1935, três hidroaviões ‘Junkers K43 W’ realizaram um voo de ensaio às ilhas adjacentes, integrados em manobras no Atlântico de uma divisão naval da Marinha Portuguesa” (Comissão Cultural da Marinha, 2012, p. 61). Foi a primeira operação em voo de grupo e efetuaram o percurso Lisboa-Funchal-Ponta Delgada-Horta-Ponta Delgada-Funchal-Porto Santo-Lisboa (Henriques-Mateus L. , 2009).

A edição do Correio dos Açores de 27 de julho reflete essa operação da Armada Portuguesa com o seguinte título: “NA ORDEM DO DIA: OS AÇORES NO FUTURO DA AVIAÇÃO – ENTREVISTA COM O COMANDANTE DA ESQUADRILHA DE AVIÕES EM MANOBRAS NOS ARQUIPÉLAGOS DA MADEIRA E AÇORES, 1.º TENENTE GOMES NAMORADO”. A entrevista é mais de simpatia do que de conteúdo. Mesmo assim, é significativa sobre a tendência da época para se apostar na aviação naval: perguntado sobre o tipo preferível de aparelho a empregar para as ligações Europa-América, o aviador, sempre tão parcimonioso nas suas afirmações, deixa escapar: “decerto os hidroaviões”.

A opinião do oficial aviador da Armada Portuguesa não é isolada: segundo escreve José Agostinho no seu artigo *A Aviação e os Açores*, em *A UNIÃO* de 17 de dezembro de 1953, os franceses mantinham-se “agarrados à ideia do hidroplano” e tinham enviado à baía da Praia da Vitória, em 1928, “o navio *Antarés* trazendo a bordo o aviador Sala”, em missão de estudos.

### ***A missão francesa de 1935 nos Açores***

Ora, a visão francesa nesta matéria não era irrelevante. Os franceses estavam muito à frente na corrida pela exploração da aviação emergente nas décadas de 1920 e 1930: tinham construído das maiores e melhores aeronaves, que forneciam também aos outros parceiros europeus. Em 1929, como se viu há pouco no presente trabalho, o engenheiro francês Anglejan por aqui andara em estudos sobre as possibilidades de utilização de aeronaves para ligar as ilhas. Aeronaves, na altura em que ainda não havia por cá aeródromos terrestres, só podiam ser hidroaviões. Os exploradores franceses que estiveram nos Açores em 1935 e 1936 pretendiam estudar as condições destas ilhas para servirem de plataforma de apoio aos voos transatlânticos, fossem eles realizados por hidroaviões ou por aviões de rodas. No primeiro caso era primordial a avaliação das baías da Horta e de Ponta Delgada. Para a aviação terrestre punha-se a questão de estudar as condições de utilização do Campo da Achada, único aeródromo então existente nos Açores, ou encontrar outro terreno mais conveniente e vantajoso para ser construída uma pista. A missão Bossoutrot analisou a parte correspondente às necessidades dos hidroaviões. Nomy e Castex pretenderam, além dessa avaliação aero-naval, estudar a possibilidade de localização de um aeroporto terrestre. Castex ficou entusiasmado com as potencialidades dos terrenos cultivados do Ramo Grande, onde viria a ser construído o Campo das Lajes, e também identificou a zona do atual aeroporto de Santa Maria. Este é um resumo que se pode tirar da consulta do *Correio dos Açores* da época, bem como das descrições de José Agostinho em *A União* de 17 de dezembro 1953 e de (Monteiro, 2015, pp. 109-119).

Vejamos: a edição do *Correio dos Açores* de 6 de junho de 1935 publica “UMA ENTREVISTA SENSACIONAL: OS AÇORES NA AVIAÇÃO TRANSATLÂNTICA – Dentro de 2 anos, o máximo, será um facto a linha aérea transatlântica que ligará os Açores ao velho continente e ao Novo Mundo – O ilustre aviador francês M. Bossoutrot faz ao ‘*Correio dos Açores*’, sobre o assunto, importantes e interessantíssimas declarações”.

Como se verá mais à frente, a missão francesa que estará nos Açores no fim desse ano é, de algum modo, continuadora dos trabalhos de Bossoutrot, que viera aos Açores, em representação dos fabricantes Blériot e Breguet, para estudar que tipo de hidroavião seria melhor de recomendar para a Air France estabelecer uma linha cruzando o Atlântico

Norte (Monteiro, 2015, p. 110). A França foi um dos primeiros a pretender realizar voos transatlânticos via Açores.

*Em 1935, uma missão francesa sob o comando do capitão Henry Nomy, acompanhado de Louis Castex, deslocou-se às ilhas de S. Miguel e Faial, para estudo das possibilidades de utilização das ilhas como base de hidroaviões (Silveira C. R., 1986, p. 39).*

Na verdade, nesta missão, que não era encomendada pelos fabricantes como a de Bossoutrot, mas pelo Estado francês, Castex deslocou-se também à Terceira e a Santa Maria, como descreve José Agostinho no texto publicado pela primeira vez em 17 de dezembro de 1953 em A UNIÃO, e, no ano seguinte, veio, desta vez acompanhado do aviador Paul Codos, e completou o roteiro do arquipélago, como lembra (Monteiro, 2015, pp. 111-118).

*Procuram aquilo que é bem difícil de encontrar. Um plan d'eau sereno para cada quadrante de tempo. Estou convencido porém que, não encontrando para todos os quadrantes, acabarão por se conformar ligando-se ao porto que lhe ofereça mais facilidades e mais largueza: Ponta Delgada. Se tivéssemos aqui um abrigo para casos de emergência, talvez que as suas vistas se voltassem para a Terceira, que na realidade bem merecia ter qualquer coisa que a desviasse por uma vez dos touros e das cracas<sup>86</sup>,*

disserta José Agostinho na carta que escreveu a José Bruno e 16 de setembro de 1935.

Já aqui foi abordado o tema da aliança do nosso país com a Inglaterra, bem como a transição da “proteção” inglesa para as forças navais e aéreas americanas. Já nos referimos ao papel da Alemanha e dos seus interesses nos Açores, desde os cabos submarinos à utilização da baía da Horta e da sua implantação na incipiente aviação portuguesa através da *Junkers*, bem como do sucesso dos equipamentos de voo da fábrica *Dornier*, do *Do-Wal* ao *Do-X*. Igualmente foi referida a exibição do poderio naval e aéreo italiano, de De Pinedo a Balbo. Sobre o poder aeronáutico francês aflorou-se a questão não despendida de as ligações aéreas de Portugal à Europa não irem, nos anos 20 e 30, além de Espanha por falta de acordo com os franceses, bem como o empenho de capitais gauleses na criação da *SPELA/CPA*, a vitória do seu lobby ao ganhar a concessão do monopólio das linhas aéreas portuguesas e as viagens transatlânticas de Costes e Bellonte. As ligações entre Paris e New York afiguravam-se, na altura, simbólicas para aferir do

---

<sup>86</sup> B.P.A.R.P.D., Fundo Tavares Carreiro, carta n.º 5537 de JA a JB (Angra, 16 setembro 1935).

sucesso da navegação aérea transatlântica. A França, “na década de 1920, apesar de já ser líder mundial na aviação e de possuir das maiores construtoras de aviões (ex. Blériot e Farman), era o seu governo que oferecia os mais generosos bônus a quem batesse recordes mundiais utilizando aeronaves francesas” (Monteiro, 2015, p. 419).

Explica-se naturalmente assim o acompanhamento próximo pelo *Correio dos Açores* das ações desenvolvidas pelos franceses para estudar a viabilidade de explorar as travessias aéreas do Atlântico Norte. As visitas de estudo aos Açores, designadamente a de Bossoutrot e a chefiada pelo aviador Nomy, em 1935, são assuntos a que o *Correio dos Açores* dedica muita atenção: vejamos os títulos que dedicou a essas notícias. “OS AÇORES E A AVIAÇÃO: Ponta Delgada, base de uma missão de estudo das futuras carreiras entre a Europa e a América – Os primeiros membros da missão chegam na próxima terça-feira, 26 do corrente”, na 2.<sup>a</sup> página do dia 24 de novembro; “OS AÇORES E A AVIAÇÃO: Chegou ontem a Ponta Delgada a missão francesa que vem estudar as condições do arquipélago para futuras linhas aéreas entre a Europa e a América do Norte”, na 2.<sup>a</sup> página de 27; “A MISSÃO AERONÁUTICA FRANCESA continuou ontem os seus estudos, tendo o capitão Nomy poisado e descolado na lagoa das Furnas com a maior facilidade. O Vale das Furnas fez aos nossos visitantes uma carinhosa manifestação”, a 29; “A MISSÃO AERONÁUTICA FRANCESA, continuando, ontem, os seus estudos, visitou as instalações da Radio-Marconi, tendo também feito uma digressão turística a alguns pontos da nossa ilha e visitado o Hospital – O avião não evolucionou, tendo o dia de ontem sido destinado a limpeza do motor e reparação da T.S.F.”, na página 2 do dia 30; “A MISSÃO AERONÁUTICA FRANCESA EM PONTA DELGADA continuou ontem os seus estudos, tendo o hidro avião voado sobre a Praia de S. Roque”, no dia 1 de dezembro (2.<sup>a</sup> página); “A MISSÃO AERONÁUTICA FRANCESA EM PONTA DELGADA. O comandante Nomy foi ontem de manhã ao Faial regressando à tarde – O avião levantará vôo amanhã às 7 horas em direcção à Terceira”, na página 2 do dia 3; “A MISSÃO AERONÁUTICA FRANCESA EM PONTA DELGADA: O comandante Nomy recebeu ontem a visita do sr. Governador Civil – O avião voará hoje em direcção à Terceira”, 2.<sup>a</sup> página do dia seguinte; “A MISSÃO AERONÁUTICA FRANCESA EM PONTA DELGADA: O comandante Nomy foi ontem de manhã à Terceira, no seu avião, regressando à tarde – Continuando os seus estudos, a Missão visita hoje o Porto de Ponta Delgada”, na 2.<sup>a</sup> página do dia 5; “A MISSÃO AERONÁUTICA FRANCESA EM PONTA DELGADA: A visita à doca – Um

jantar – Outras informações”, na página 2 do dia 6; “A MISSÃO AERONÁUTICA FRANCESA EM PONTA DELGADA: O PASSEIO ÀS FURNAS oferecido à Missão pelo chefe do Distrito”, no dia 10, também na 2.<sup>a</sup> página; “OS AÇORES NA AVIAÇÃO TRANSATLÂNTICA: A organização da linha aérea Europa-América do Norte – Ouvindo o comandante Nomy sobre a sua missão nos Açores”, no dia imediato; “A MISSÃO AERONÁUTICA FRANCESA EM PONTA DELGADA: O jantar oferecido pelo comandante Nomy”, a 14 (página 2); “AS COMUNICAÇÕES AÉREAS ENTRE A EUROPA E A AMÉRICA DO NORTE: Os três caminhos sôbre o norte do Atlântico – Ilhas flutuantes – A rota dos Açores”, a 29 e “OS AÇORES E A AVIAÇÃO: A CAMINHO DE REALIZAÇÕES”, a 31.

José Agostinho, no artigo que publicou em A UNIÃO em 17 de dezembro de 1953 sintetizou a informação acima referida, no referente à Terceira:

*Em dezembro de 1935 veio por aqui o aviador Nomy, num hidro, de Ponta Delgada, e pouco depois o comandante Louis Castex, cuja ação mais tarde, no estudo do campo das Lajes, havia de ficar memorável. (...) Desde a sua primeira viagem à Terceira, o comandante Castex não abandonara mais a ideia de promover a construção do campo das Lajes. Em 1936, acompanhado pelo grande piloto Codos, que, em 1933, juntamente com Rossi, batera o recorde da distância, voando de Nova York a Kayak, na Síria, (5.675 milhas sem escala) e juntamente com o engenheiro português Inácio da Silva, especializado na construção de pistas de aterragem, Louis Castex percorreu todo o arquipélago. Foi visitada a ilha de Santa Maria, onde aquela extensa planura, onde hoje está o aeroporto, oferecia condições tentadoras. Por fim fixaram-se os três na Terceira e procederam, conforme as instruções que tinham, ao estudo do futuro aeródromo das Lajes, cujo plano foi inicialmente elaborado pelo engenheiro Inácio da Silva e veio depois a ser executado, segundo os moldes por ele indicados.*

Parece ser oportuno procurar contribuir para clarificar este aspeto: conforme já foi lembrado no presente trabalho, na secção relativa ao Campo da Achada, a zona das Lajes já tinha sido identificada como a ideal, se bem que mais cara, para localização de uma pista de aviação. A opção pela Achada não se deveu ao desconhecimento das Lajes, que Castex julgou ter sido o primeiro a descobrir, mas à conjugação do parecer do major inglês Maurice Buckland, de 1918, com a orientação de Cifka Duarte no sentido de serem os municípios a garantir a construção dos aeródromos e com a determinação da Junta Geral de Angra do Heroísmo em seguir essa orientação, aproveitando o facto de ser relativamente baixo o investimento a fazer para abrir uma pista na Achada, para o que

orçamentou 50 contos para o efeito, a contar que o Estado não deixaria de cobrir a parte que viesse a ser excedida. Assim, ficaria a Terceira com o primeiro aeródromo terrestre.

### ***A missão francesa de 1936***

Na sua edição de 18 de fevereiro do ano seguinte, 1936, o *Correio dos Açores* reproduz, com o título “OS AÇORES NA LINHA DO ATLÂNTICO NORTE – A IMPRENSA DE PARIS ANUNCIOU UM ACORDO LUSO-FRANCÊS pelo qual é dado à aviação francesa o direito de fazer escalas nos Açores”, um artigo do diário parisiense *Excelsior*, que dá como certo a obtenção de um acordo que volta a colocar a aviação francesa na frente das negociações com Portugal, apesar do fiasco que tinha sido o negócio relacionado com a atribuição do exclusivo das ligações internas portuguesas à empresa *SPELA*, dominada pela *Aéropostale*. Mesmo assim, como explica (Monteiro, 2015), entre a obtenção de um entendimento e a sua concretização ia uma certa distância. Salazar controlava tudo e fazia “*orelhas moucas*” aos apelos franceses, tendo que os conjugar com idênticas pretensões alemãs e anglo-americanas. Neste caso concreto, o pretexto para “enterrar” o projeto francês de ter escala nos Açores e ignorar a sua pretensão de construir um aeroporto nas Lajes, foi o resultado das eleições francesas desse ano de 1936 que se traduziu na formação de um governo de *Front Populaire*. Assim se compreende que a aplicação prática do “acordo” luso-francês para a utilização dos Açores como escala para as ligações transatlânticas, ou seja, a anuência formal das autoridades portuguesas, só tenha ocorrido dois anos depois.

De novo, *Correio dos Açores* destaca, na sua edição de 9 de outubro de 1936, “LIGAÇÃO AÉREA DA EUROPA COM A AMÉRICA DO NORTE: Chega no ‘Lima’ a missão aeronáutica francesa”, e, no dia 14 seguinte (2.<sup>a</sup> página), “AS CARREIRAS AÉREAS EUROPA-AMÉRICA DO NORTE: A Missão Aeronáutica Francesa seguiu ontem para as ilhas de oeste no ‘Lima’, depois de realizar vários estudos nesta ilha sobre as possibilidades de estabelecimento de uma base terrestre. O fim da Missão, segundo um comunicado do Ministério do Ar francês”.

Esta segunda deslocação de Castex, agora com o avião Codos, já foi em representação da Air France, de que foi dirigente, conforme lembra (Monteiro, 2015). A primeira missão francesa, com o comandante Nomy, como atrás ficou descrito, foi autorizada pelo Ministério do Ar francês, que submeteu o pedido a Lisboa, como não podia deixar de ser.

Tanto o consentimento de Salazar, que tutelava diretamente o Conselho Nacional do Ar, para a deslocação da missão francesa, como a posterior autorização para a Air France escalar os Açores nos seus voos transatlânticos, foi muito lenta, provocando enorme *bruit* na imprensa francesa, como lembram (Costa E. M., 2015) e (Monteiro, 2015).

Seis meses mais tarde, em 12 de fevereiro de 1937, “OS AÇORES NA AVIAÇÃO: UMA PALESTRA DE LOUIS CASTEX SOBRE A BELEZA DO NOSSO ARQUIPÉLAGO E O NOSSO PAPEL NAS CARREIRAS AÉREAS PARIS-NOVA YORK”, é notícia destacada no *Correio dos Açores*. Como seria de esperar, meses depois de cá ter estado pela segunda vez, o ilustre francês faz – na *Radio Toulouse*, pois é a partir dessa palestra radiofónica, editada pelo *Petit Journal* em 8 de janeiro, que o *Correio do Açores* traduz o seu texto – um simpático balanço da sua segunda missão nos Açores, efetuada na companhia do célebre aviador francês Paulo Codos, guiados pelo capitão Inácio Silva, em representação do Estado Português. O tom é afetuoso em relação à natureza e aos açorianos e realista quanto aos estudos desenvolvidos: realça a localização do arquipélago no meio do Atlântico, a 1600 km de Portugal e a sua

*importância capital para exploração da futura linha aérea do Atlântico Norte (...) a meio do trajeto, uma escala indispensável, até nova ordem. Além disso, e muito principalmente, teem um interesse considerável meteorológico e de instalação de rádio-phare. Não sendo as superfícies marítimas muito favoráveis à amaragem, como o capitão Nomy e eu reconhecemos por ocasião da nossa primeira viagem, no ano passado, era preciso procurar um terreno propício para a aterragem. (...) Sob o ponto de vista internacional, os Açores serão um precioso auxiliar para os concorrentes de todas as nacionalidades que tomarem parte na corrida Nova York-Paris.*

### **3.3.3. Os voos catapultados alemães**

#### ***A aviação a crescer na Europa e a ligar a Europa à América***

Em Portugal, a meio da década de 1930, havia ainda grande indefinição quanto a transporte aéreo. Atente-se que a criação dos *SAP* ocorrera na década anterior e a opção pelo projeto *Aéropostal/SPELA* já estava arrumada. Os países europeus tinham ultrapassado a fase da discussão doméstica: os ingleses da *Imperial Airways*, os franceses da *Air France* e os alemães da *Lufthansa* estavam a voar para longe, a pensar em grande, tal como os americanos da *Pan American*, e, nessa grandeza, pretendiam utilizar os mares e ares dos Açores. Portugal ainda hesitava: teria que se esperar mais um ano até haver

autorização para a *Imperial* e a *PAA*, e mais outro tanto para a permissão à *Air France*, relativamente à utilização dos Açores (Silveira C. R., 1986).

A oportunidade proporcionada pelo pico de procura levou o empresário inglês Frederick Crilly a fundar a *Crilly Airways* e a associar-se ao *Turismo de Portugal* para estabelecer uma ligação aérea entre Lisboa e Londres.

Não é por acaso que ainda não foi referido o papel da nossa vizinha Espanha, ao mencionar-se o de Inglaterra, EUA, Alemanha e França. É que aqui ao lado decorria o drama da guerra civil, no qual o problema dos direitos de tráfego aéreo e de sobrevoo não era naturalmente uma primeira prioridade. Mas é de realçar que, enquanto Portugal estava enredado em pequenos jogos e indecisões, entre os *lobbies* pró-*SAP* e pró-*SPELA*, já a *Imperial* e a *PAA* se associavam e a *BOAC* dominava a *Crilly Airways* (Pinto M. S., 2010).

O *Correio dos Açores*, em 4 de janeiro de 1936, dá conta disso: “PORTUGAL NA AVIAÇÃO: CARREIRAS AÉREAS ENTRE LISBOA E LONDRES – O contrato entre o Estado Português e a *Crilly Airways*”.

### ***Uma missão alemã nos Açores e os voos catapultados da Lufthansa***

*No biénio 1936-1938, o predomínio na baía hortense foi da companhia alemã Lufthansa, enquanto base de apoio das suas experiências no Atlântico Norte, com uma técnica aperfeiçoada, ao longo de vários anos, no Atlântico Sul, a catapultagem de bordo de navios* (Costa E. M., 2015, p. 82).

“Foi a *Lufthansa* que mais direta e assiduamente utilizou o porto da Horta em voos experimentais nos anos 1936, 1937 e 1938” (Silveira C. R., 1986, p. 38).

Na 2.<sup>a</sup> página do seu número de 20 de novembro de 1935 o *Correio dos Açores* publica “Um avião alemão deve chegar a todo o momento a Ponta Delgada – O Sr. Leo Weitzenbauer fala-nos sobre esta viagem”. E na página 3 da sua edição de 18 de fevereiro seguinte, já noticia: “A MISSÃO AERONÁUTICA ALEMÃ: O HIDRO DA ‘LUFTHANSA’ que realizou com o maior êxito anteontem vôos de estudo no porto artificial de Ponta Delgada partiu ontem às 7 horas para Las Palmas, Canárias, onde chegou às 15,15 – O chefe da missão, Freidr. Freiherr V. Buddenbrock falou ao ‘Correio dos Açores’ sobre os trabalhos realizados e os motivos do regresso do D-Assar”.

Outras declarações constam nos jornais de 3 de março: “MISSÃO AERONÁUTICA ALEMÃ: O Capitão-aviador H. W. Von Engel concede ao ‘Correio dos Açores’ uma importante entrevista”, e do dia 8 seguinte: “OS AÇORES E A AVIAÇÃO: Declarações do chefe da missão alemã que esteve há dias no nosso arquipélago”.

O *Correio dos Açores* volta ao tema meses depois, a 15 de julho: “OS AÇORES NA AVIAÇÃO: Os alemães tencionam alcançar a América do Norte com potentes aviões a óleos pesados utilizando Lisboa e os Açores”; e a 29 de julho: “A ligação aérea da Europa com a América do Norte vai ser feita pelos alemães utilizando Lisboa e os Açores”.

Em 1 de agosto, parece um recomeço do ciclo descrito até agora, pois na 2.<sup>a</sup> página desse dia “A ligação aérea da Europa com a América do Norte vai ser feita pelos alemães utilizando a rota Lisboa e os Açores: Uma conversa com o Sr. Léo Weitzenbaur, cônsul da Alemanha, em que se fala da próxima vinda para Ponta Delgada do vapor catapulta Schwabenland”, fazendo lembrar a notícia de 20 de novembro anterior, acima referida. Em 6 de setembro: “OS AÇORES E A AVIAÇÃO: CHEGOU ONTEM O HIDROAVIÃO DA ‘LUFTHANSA’ que vem realizar doze vôos de experiência para o estabelecimento de uma carreira aérea entre a Europa e a América do Norte com escala pelos Açores. Hoje, à 9,30 horas, é esperado mais um hidro em Ponta Delgada e à tarde o vapor catapulta “Schwabenland” da mesma companhia. A cidade recebeu festivamente a tripulação do hidroavião ‘Aelus’”; dois dias depois, a 8: “CARREIRAS AÉREAS PARA A AMÉRICA DO NORTE: A MISSÃO AERONÁUTICA ALEMÃ encetou a continuação dos seus trabalhos para a escolha de uma base nos Açores – A chegada do ‘Zephyr’ e do barco-catapulta ‘Schwabenland’ da Lufthansa – Os hidroaviões e o barco-catapulta seguiram ontem para o Faial e daí para a América do Norte, devendo regressar dentro de alguns dias a Ponta Delgada”; em 20 de outubro, na 3.<sup>a</sup> página: “A LINHA AÉREA EUROPA-AMÉRICA DO NORTE: OS AVIÕES DA LUFTHANSA em Ponta Delgada – O ‘Aelus’ chegou domingo último, vindo do Faial e partiu ontem, às 7,30 horas, para Lisboa, onde chegou à 14,30 e o ‘Zephyr’, vindo diretamente de Sidney (Canadá), amarou ontem, à 8,50 horas, não tendo descido na Horta, em virtude da ondulação daquele porto”; e no dia seguinte, 21: “OS AÇORES NA LINHA AÉREA DO ATLÂNTICO NORTE e os trabalhos da companhia alemã ‘Deutsche Lufthansa’ – O Chefe da missão, Frieher Friedrich von Buddenbrock, falando ao Correio dos Açores”, afirmou:

*Os nossos estudos vão prosseguir em Maio do próximo ano. Por agora posso assegurar-lhe não estar escolhido nenhum porto no arquipélago açoriano, pois tanto Ponta Delgada como a Horta têm vantagens e desvantagens, que só estudos mais aturados podem decidir.*

Dois dias depois, o *Correio dos Açores* de 23 de outubro reproduz um artigo de *O Comércio do Porto*, com o título “Aviação comercial alemã”, a propósito das experiências com o *Schwabenland* para o estabelecimento de carreiras aéreas entre a Europa e a América do norte, via Lisboa, Açores e Bermudas com autorização do governo português. Ali se faz um historial da companhia alemã, desde a sua criação em 1919 até às experiências recentes com os voos catapultados, depois dos quais está prevista a inauguração, pelo menos os voos experimentais, ainda naquele ano, do “serviço de transportes aéreos entre a Europa e a América do Norte”.

Conforme lembrou Ricardo M. Madruga da Costa na altura da comemoração do 75.º aniversário do acontecimento, começaram a ser catapultados em 1936, na Horta e em Angra, pelo navio *Schwabenland*, hidroaviões da *Deutsche Lufthansa*, que dera início à rota Lisboa-Horta-New York; o primeiro avião catapultado do *Schwabenland* para efetuar um voo da Horta para Nova Iorque no dia 10 de Setembro de 1936 foi um bimotor *Do-18*, o “*Zephyr*”, que, pilotado por J. H. Blankenburg, realizou o percurso em 22h18m. A Alemanha chegou a instalar na Horta uma estação para reparação de hidroaviões.

Um dos hidros que veio a ser catapultado em Angra, pilotado também por Blankenburg, faria a primeira ligação aérea entre a Terceira e Lisboa. Conforme veio a relatar José Agostinho no artigo de *A União* de 1953,

*em 1936, aparecem de novo os alemães. Desta vez com hidroaviões catapultados do navio Schwabenland que fez longa estadia na Horta. (...) O Schwabenland veio depois a Angra e foi catapultado, em 21 de Julho de 1937, o hidroavião Nordmeer, do comando do capitão Blankenburg, o primeiro aparelho que saiu diretamente da Terceira para Lisboa, aonde chegou a salvamento.*

#### **3.3.4. O (des)entendimento anglo-americano**

O nascimento do transporte aéreo civil e o seu desenvolvimento até à fase das ligações aéreas entre a América do Norte e a Europa, que se revelaram a chave do domínio transatlântico, coincidem com o período em que a Inglaterra vai perdendo, a favor dos Estados Unidos, o controlo dos mares e cedendo-lhes, na prática, também o direito de

esperar de Portugal a concessão de *facilidades*, mas contando, em troca, com a proteção militar das *Ilhas Adjacentes* e com a prestação de contrapartidas técnicas, de equipamentos, e mesmo financeiras.

A origem do conceito de *facilidades*, que inicialmente se referiam à manutenção, ao dispor da Inglaterra, de depósitos de carvão nos portos atlânticos pode reportar-se às conversações de 1903 entre os monarcas português e inglês. A importância estratégica dos Açores marcou a política externa portuguesa desde a transição do século XIX para o XX. A afirmação das potências mundiais manifestava-se então através do domínio dos mares. As potências dominantes da altura mostravam o seu interesse em beneficiar de *facilidades* para utilização das ilhas dos Açores. Nas décadas seguintes, o submarino e o avião passariam a ser utilizados como armas decisivas nos conflitos mundiais.

Não menos decisivo, no entanto, foi o desenvolvimento das comunicações: com os cabos submarinos, os acontecimentos em qualquer parte do mundo passam, desde os últimos anos do século XIX, a ter transmissão imediata, influenciando os mercados e os centros de decisão política. Começa talvez aí a visão do mundo como um todo, em poucos minutos sabe-se de uma ocorrência nos antípodas.

Outra característica de tomo em relação à evolução da importância estratégica dos Açores diz respeito à utilização das suas ilhas como plataformas logísticas para a utilização de inovações técnicas como as estações meteorológicas, os cabos submarinos, a telegrafia sem fios e, mais tarde, os serviços relacionados com a navegação aérea, ou a observação balística e, hoje em dia, com as observações de fibra óptica, ou os marégrafos instalados pelo Departamento de Oceanografia e Pescas da Universidade dos Açores, sedado na Ilha do Faial (Ferreira, 2011, p. 16).

Poucos anos depois de surgir o conceito, os ingleses procuram estender a interpretação das *facilidades* aos óleos combustíveis e ao fornecimento de bens alimentares nas ilhas, alertando os responsáveis portugueses para não concederem abastecimento aos alemães, nomeadamente no porto da Horta. Mesmo quando o ministro de Portugal em Washington alerta Lisboa, em Abril de 1917, para a possibilidade de uma esquadra americana vir policiar o atlântico e precisar de apoio nos Açores, estabelecendo aqui uma base naval, os ingleses fazem sentir que as *facilidades* acordadas 14 anos antes não se destinavam aos americanos. Porém, o ataque de um submarino alemão a Ponta Delgada, em 4 de Julho desse ano, vem

mostrar a inexistência de defesa organizada pela *Velha Aliada* e será a deslocação de cinco *Destroyers* americanos para S. Miguel que virá garantir essa defesa.

*Liberdade de navegação, primeiro, e depois política de empenhamento militar no teatro europeu por parte dos EUA, fazem dos Açores um ponto de encontro entre portugueses e norte-americanos* (Ferreira, 1987, p. 75).

No final dos anos 1920, o cônsul americano em Ponta Delgada avisa que a Alemanha se está a preparar para criar “*uma companhia com capitais germânicos que tem como objetivo assegurar as ligações aéreas entre as três principais ilhas dos Açores, usando hidroaviões Junkers*” (Telo, 1993, p. 217). Com efeito, o cônsul, acreditando que a Alemanha ambiciona dominar as rotas aéreas do Atlântico, sugere que uma companhia americana se antecipe e estabeleça ligações entre a Bermuda e Ponta Delgada.

Tal sugestão não produz efeitos na altura, mas sim no fim da II Guerra Mundial, quando os *EUA* se entendem com a Grã-Bretanha para a utilização da *Pan American* e da *Imperial Airways* para fundamentarem, junto de Lisboa, o pedido de concessão de *facilidades* de apoio em escala nos Açores para os voos que cruzassem o Atlântico. Em 1947, alguns destes voos, efectuados pela *Imperial Airways*, iriam ser na rota Londres-Açores-Bermudas (via Santa Maria e não Ponta Delgada, como sugerira o cônsul duas décadas antes, já que, entretanto, prevalecera a utilização de pistas terrestres – aviões de rodas em vez de hidroaviões). “*O percurso de Santa Maria até às Bermudas, voado sobre mais de duas mil milhas de mar tempestuoso, era, à época, o maior trajeto oceânico efetuado por aviões comerciais.*” (Warner, 2008, p. 42-43). Mesmo o percurso entre Londres e Santa Maria, demorava, então, 8 horas e 10 minutos.

*As elites açorianas tinham plena consciência da centralidade do arquipélago e tanto a abertura do Canal do Panamá (1914) como as conversações anglo-americanas sobre o futuro das ilhas enquanto estação aeronáutica (ocorridas em Londres após a assinatura do Armistício), reforçam a convicção de que a nova Era saída do ocaso do longo século XIX iria projetar internacionalmente a importância dos Açores* (Riley, 2015, p. 64).

Como explicou Medeiros Ferreira, o almirantado britânico exprimira, pela voz de Winston Churchill, antes da Grande Guerra, a importância que os ingleses davam a Espanha – mais do que a Portugal e às suas colónias. O que era mesmo decisivo, contudo, era que as ilhas atlânticas se conservassem ao dispor de Sua Majestade e não caíssem em

mãos de alguma potência hostil. Assim, era pretensão da Grã-Bretanha manter o exclusivo na utilização de *facilidades* nos Açores (Ferreira, 2012).

A teoria do *direito de preferência*, claramente concedida por Portugal à *Velha Aliada* ainda no século XIX, não tinha condições para se manter nos anos 30 do século XX. Até por razões internas, ligadas à mudança de regime em Portugal, da *I República* para o *Estado Corporativo*, mas sobretudo devido ao crescente poder económico dos Estados Unidos. Mesmo o controlo das comunicações através de companhias britânicas está numa fase descendente porque essas companhias se vão tornando uma sombra das americanas. Se Londres, nos anos 30, ainda mantém o essencial do controlo do espaço português no campo das comunicações internacionais, tal deve-se ao privilégio que timidamente ainda se faz sentir do tal *direito de preferência* vindo do século anterior.

Veio, porém, o governo inglês a entender-se com o americano para serem os Estados Unidos a beneficiar dessas *facilidades*, garantindo, por sua vez a defesa do Atlântico Norte contra os ataques dos submarinos alemães aos comboios marítimos de navios mercantes entre a América e a Europa. As *facilidades* que passaram então a ser concedidas iam do fornecimento de informações meteorológicas a ingleses e americanos, mas não aos alemães, ao abastecimento de carvão, à reparação de pequenas avarias nos navios aliados, ao acesso aos cabos submarinos, que amarravam na Horta e eram, antes, controlados pelos alemães, e à permissão para ser instalada uma estação TSF nas Feteiras, S. Miguel, além da base naval em Ponta Delgada. Assim, “*no contexto do século XX, a importância dos Açores foi descoberta pela marinha. No entanto, virá a ser a aviação a explorar efetivamente tal importância*” (Rocha, 2012).

Como citado por (Riley, 2016, p. 27),

*By 1929 the predecessor company to Air France, The French international air system, had already secured exclusive rights for transatlantic services in the Azores and Portugal, thereby threatening to close all transatlantic territory except that already reserved – Canada, Newfoundland, Ireland, Bermuda and England – for Great Britain’s own Imperial Airways. Germany’s Deutche Lufthansa was beginning a survey in the far north, via Greenland and Ireland. The United States had shown no definitive interest in this field. Developments, which were so rapidly taking place, however, showed clearly that if American aviation was to have any place on Atlantic prompt action was required.*

Em 29 de novembro de 1930 o *Correio dos Açores* noticia que a *Pan American* e a *Imperial Airways* acordaram uma linha aérea entre os Estados Unidos e a Inglaterra, via Açores. Com efeito, a *Pan American* estudara, em 1929, a rota de Nova Iorque para a Europa, com escala na Bermuda e nos Açores, que concluiu ser a melhor, mas tal empreendimento só era viável, havendo entendimento com a Inglaterra (Telo, 1993). A competição para conquistar e explorar a ligação aérea da Europa com a América é que será a grande aposta, tanto como campo de negócios como no plano da investigação de técnicas de construção de máquinas e investigação de equipamentos.

*Quem controlar a rota do Atlântico norte, controla o transporte aéreo de longa distância* (Telo, 1993, p. 215).

Contudo, embora tenha havido também uma missão inglesa nos Açores em 1936, chefiada pelo comandante Armstrong, para estudar a utilização dos portos por hidroaviões, a Inglaterra vem a interessar-se mais pela rota do norte, direta entre a Irlanda e o Canadá. Por isso, quando se iniciam ligações conjuntas, inglesas e americanas, entre Nova York e a Bermuda, só os americanos é que as prolongam no percurso da Bermuda para os Açores e a Europa. Os ingleses querem fazer parte da solução conjuntamente com os EUA, mas estes já estão mais à frente nos equipamentos: os aviões *Sikorsky S-42* têm melhor desempenho do que os *Short S-23*, e os *Boeing 314* que virão a ser utilizados pela *Pan Am*, deixarão mesmo a *Imperial* para trás (Telo, 1993).

De novo, os Açores são incontornáveis na disputa internacional por esta rota que não dispensa apoio de escala comercial ou técnica para reabastecimento e eventuais reparações. E, de novo, a Inglaterra e os EUA são quem está em melhores condições de interlocução diplomática para obterem esse tipo de facilidades do governo português. É Portugal, de novo dependente de apoio externo, tanto no campo técnico como no da disponibilidade financeira.

Tanto Londres como Washington estão atentas a este desafio sobretudo porque mantêm o interesse em que os Açores estejam no seu *direito de preferência*. Não é que tenham tudo pronto para avançar, mas não querem que outros avancem primeiro. Acabam por se entender para uma proposta conjunta a Lisboa para usar os Açores nas ligações entre os dois países, através das companhias *Imperial Airways* e *Pan American*.

*A despeito da rivalidade que datava de longe, o assunto ganharia contornos diferentes uma vez que o as autoridades portuguesas iriam conceder autorização especial tendo por base contratos assinados em Lisboa no dia 3 de abril de 1937, formalizados entre Portugal e as companhias Imperial Airways Limited e a Pan American Airways Company (Costa E. M., 2015, p. 83).*

O contrato tinha como objeto a exploração do direito de transporte de passageiros, carga e correio, por 25 anos, entre a Europa (Portugal ou Inglaterra) e a América do Norte, diretamente ou via Açores, nos resultados da qual haveria uma participação de Portugal nas receitas brutas, entre 1% e 3% nos primeiros 10 anos da exploração.

Já anteriormente, em 1936, fora introduzida nas rotas comerciais da *Imperial Airways* uma nova aeronave, o *Short C class flying-boat*, com características muito melhoradas. Um desses aviões, o *Caledonia*, passaria na Horta em outubro de 1937. Pela mesma altura, a *Pan American* testava um *Sikorsky S42 B, Clipper III* (Silveira C. R., 1986).

*Tendo em vista a escolha de um local apropriado para a construção de uma pista de aterragem para aeronaves terrestres de grande dimensão, deslocou-se ao Faial e à Terceira o comandante George Thompson da Imperial Airways em novembro de 1937. O local da Feteira (algumas milhas a oeste da Horta) não o convenceu, optando antes por um local perto da Praia da Vitória (na Terceira), onde viria a nascer a base das Lajes (Warner, 2008, pp. 24-25).*

A II Guerra Mundial virá interromper essa competição-cooperação. Os EUA ficam com o domínio da rota, utilizando a *Pan American Airways*. Em associação com os ingleses, mas claramente dominantes. Com o deflagrar da segunda Guerra Mundial, a concessão de *facilidades* aos ingleses e, através destes, aos americanos, veio a tornar possível concretizar a construção de aeroportos nas ilhas, ficando os hidroaviões para trás no desenvolvimento do transporte aéreo: foi a altura da substituição da pista da Achada pela das Lagens e da construção do aeródromo de Santana, então Base Aérea n.º 4, em Rabo de Peixe, S. Miguel.

### **3.4. A *Pan American* e o aeroporto internacional da Horta**

Se a estrela De Pinedo ofuscara em 1927, nos Açores, o feito de Charles Lindbergh celebrado em todo o mundo ao ponto de lhe ser atribuído o cognome de “Águia Americana”, o mesmo podia ter acontecido em 1933 com as notícias sobre a passagem de Italo Balbo pelos Açores e mesmo com as da morte de Francesco de Pinedo. Mas, desta vez, não só as datas foram um pouco mais espaçadas, como, sobretudo, Lindbergh

também veio aos Açores, passou por cá com Anne Morrow, sua mulher. Para o *Correio dos Açores* de 19 de novembro de 1933, bastou um nome como título “LINDBERGH”, para garantir o efeito pretendido.

*O porto da Horta na ilha do Faial, Açores, revelou-se um ponto chave nas iniciativas essenciais da história da aviação relativamente ao Atlântico Norte* (Costa R. M., 2013, p. 86).

Lindbergh, no dia 21 desse novembro, “acompanhado da esposa, amarava na Horta pilotando um monoplano Lockheed 8 Sirius. Visando a obtenção de direitos de tráfego para o Continente e para o Arquipélago, manteve diversos encontros prévios como o Almirante Gago Coutinho” (Costa E. M., 2015, p. 84), “tendo por objetivo habilitar a Pan American a escolher as rotas mais adequadas para o seu projeto de abertura de voos regulares entre os EUA e a Europa” (Costa R. M., 2013, p. 86).

Charles Lindbergh realizou esta viagem, acompanhado da sua mulher, Anne Morrow, no hidroavião de flutuadores *Lockheed Sirius*, fazendo de embaixador dos interesses da Pan American Airways, que assim tirava partido do prestígio da “Águia Americana”, bem como da sua experiência, para completar um estudo que permitisse contribuir para viabilizar o plano de estabelecer ligações comerciais entre a América do Norte e a Europa. De Lisboa até à Horta, o *Lockheed* de Lindbergh levou, no dia 21 de novembro, 9 horas e 19 minutos e dali saiu para Ponta Delgada dois dias depois, seguindo daí para as Canárias (Silveira C. R., 1986), (Warner, 2008).

É assim natural que o *Correio dos Açores* preencha vários destaques desta altura com notícias sobre o grande aviador e a sua passagem pelos Açores: “AZAS AMERICANAS – A CHEGADA A PONTA DELGADA DO HEROICO AVIADOR LINDBERGH”, em 24 de novembro de 1933; “A VISITA DE LINDBERGH A PONTA DELGADA”, na 2.<sup>a</sup> página de 25 de novembro; “LINDBERGH – O aviador descrito pela mulher – Uma conversa com Gago Coutinho – A missão do aviador americano”, no dia seguinte; “OS AÇORES E A AVIAÇÃO. A VIAGEM DE LINDBERGH e o seu objectivo”, no dia 28; “A ESTADA DE LINDBERGH NO FAIAL”, na 2.<sup>a</sup> página de 6 de dezembro; em 29 de dezembro “AS ILHAS E A AVIAÇÃO – Ainda a viagem de Lindbergh – problemas a resolver”. Finalmente em 30 de dezembro: “AVIAÇÃO – A amaragem nos Açores de aviões norte-americanos”, anuncia, citando o *Século* de uma semana atrás, já a candidatura formulada junto do Governo Português por um responsável da PAA, Robert

Longs, para a realização futura (para dali a 18 meses) dos voos transatlânticos da companhia aérea americana, sendo um dos locais de amaragem os Açores.

Mais uma demonstração de que o prestígio do grande aviador não era transitório, é a atenção que a imprensa presta à passagem da sua companheira, Anne Morrow, meses depois, por Ponta Delgada: “MRS LINDBERGH, que há cerca de um ano visitou os Açores, EXALTA A IMPORTÂNCIA DO PORTO DE PONTA DELGADA”, a 13 de setembro de 1934.

A *Pan American World Airways* nascera em 1927. Lindbergh, conselheiro técnico da companhia, realizou, em 1933, uma expedição transoceânica, utilizando um Lockheed Sirius, para estudar as possibilidades de navegação aérea comercial, na qual Portugal esteve incluído.

*Durante este tempo, igualmente continuavam a ser estudadas as possibilidades de vencer, por outro lado, a fronteira mais importante e a mais difícil a ser conquistada. Os técnicos concentraram-se em duas rotas. De Nova Iorque, pelo Norte, até Southampton em Inglaterra e, pelo Sul, via Açores até Lisboa, Portugal (Costa E. M., 2015, pp. 94-95).*

Os americanos tinham-se virado para as carreiras transatlânticas desde 1933, mas não o Estado americano, antes deixando, como é timbre daquela economia, o desafio para as iniciativas privadas. E foram diversas as empresas a fazer explorações, levando a companhia *Pan American Airways* a dianteira no pioneirismo.

*Em 30 de junho chegou aqui, por incumbência dessa companhia, Mr. Clarence H. Schilhauer, que percorreu todas as ilhas e discutiu as possibilidades de cada uma. Em novembro passou por cá o aviador famoso Charles Lindbergh em missão análoga. Só muito mais tarde, porém, é que a Pan American haveria de ter possibilidades de estabelecer um serviço regular transoceânico (Agostinho, 2014, p. 250).*

Entre 1937 e 1944 passaram na Horta, onde a *Pan American Airways* tinha instalado uma base, os *Boeing 314 Clipper Flying Boats* das rotas Nova York-Marselha e Nova York-Londres, com escala nos Açores e em Lisboa (Costa E. M., 2015). Só em 1937 se realizariam as primeiras ligações transatlânticas, ainda experimentais, entre a América e Europa, com Escala pela Horta, nos Açores, sendo a *Pan American Airways*, com o seu *Clipper III*, um *Sikorsky S-42B*, a instalar essa rota pioneira, que passaria a ter carácter comercial regular dois anos depois, em 1939. É que, embora o governo português

recebesse pedidos para concessão de facilidades à *Imperial* (futura *British*) *Airways*, à *Lufthansa* e à *Air France* para utilização dos Açores em experiências aéreas, só em Abril desse ano autorizara a *Imperial* e a *Pan American Airways* a explorar durante vinte e cinco anos carreiras aéreas entre Lisboa e Londres e entre Lisboa e a América do Norte, diretamente ou via Açores. No ano seguinte, 1938, a *Air France* também seria autorizada a utilizar a Horta (Costa R. M., 2015), (Costa R. M., 2014), (Silveira C. R., 1986).

Durante a década de 1930, a rota dos Açores foi utilizada frequentemente como escala dos voos transatlânticos, ainda operados por hidroaviões. Tais voos eram, na altura, efectuados designadamente pelo gigantesco *Do-X*, que reabasteceu na Horta pela primeira vez em 21 de maio de 1932, vindo da América, e pelos *Boeing 314 "Clipper"* da *Pan American*, que com frequência utilizavam a baía da Horta para pousar, abastecer e descolar, entre os EUA e a Europa. Em 21 de Julho de 1937, um hidroavião da *Lufthansa*, catapultado em Angra, fazia a primeira ligação entre a Terceira e Lisboa (Pinto M. S., 2010), (Henriques-Mateus L. , 2009), (Agostinho, 2014), (Dias, 2010).

A operação, já no final da década de 1930, dos *Boeing 314 Clipper flying boats* da *Pan American Airways*, dos *Do-18* e *Do-X* da *Lufthansa*, dos *Short C Class flying boats* da *Imperial Airways* (futura *British*) e dos *Latécoère* da *Air France* na baía da Horta em escalas transatlânticas ainda deixava a ideia pública de que a utilização dos hidroaviões estava para durar (Costa R. M., 2015), (Lobão, 2015), (Silveira C. R., 1986).

## CONCLUSÃO

---

Pretendeu-se no presente trabalho refletir sobre a importância dos Açores nas relações transatlânticas no período entre as duas guerras mundiais, e mais particularmente sobre o seu papel na emergência da aviação civil no pós-Grande Guerra, complementando essa reflexão com o papel desempenhado por José Bruno Carreiro, sobretudo através do seu jornal *Correio dos Açores*, na defesa da autonomia administrativa para os Açores e do estabelecimento de ligações aéreas com estas ilhas, na convicção de tais ligações se traduzirem na aceleração do desenvolvimento do Arquipélago.

No encadeamento de acontecimentos das décadas de 1920 e 1930, parece resultar, da matéria recolhida, o destaque da importância das experiências levadas a cabo pela aviação britânica, norte-americana, italiana, francesa e alemã nas nossas ilhas, bem como a conjugação dos interesses anglo-americanos para o estabelecimento de ligações aéreas transatlânticas com escala nos Açores. Ainda que, no fim da década de 1930, parecesse assente que era a aviação naval norte americana a ganhar o controlo do Atlântico, com o protagonismo dos Açores incluído, afigura-se adequado realçar os esforços dos próprios portugueses para concretizar as ligações aéreas nos Açores, destacando-se nesse empenho, o voo do *Fokker T-IIIW* “Infante de Sagres” em 1926, a construção do Campo de Aviação na Terceira em 1930 e os ensaios da frota de hidroaviões *Junkers* da Armada Portuguesa nos portos dos Açores em 1935.

É verdade que o isolamento diplomático do nosso país fez com que fosse recusada a possibilidade de ser a Inglaterra a construir, em 1918, uma primeira pista de aviação na Terceira, o mesmo sucedendo quando os franceses se propunham avançar com o Campo das Lajes em 1936. Essa aparente auto-suficiência contrastava, no entanto com a atávica dependência da economia portuguesa para investimentos com dimensão internacional. Assim, foi a circunstância de os cabos submarinos transatlânticos terem um ponto de amarração na Horta a facultar a entrada do Arquipélago na atualidade das comunicações. Tal salto na modernidade facilitou a navegação aérea no Atlântico Norte ao possibilitar o planeamento dos voos com previsões meteorológicas credíveis, após a criação de um observatório nos Açores, ligado aos centros meteorológicos mundiais como se fosse uma “sentinela”.

Saído da crise mundial a que, não por acaso, se convencionou durante anos, chamar Grande Guerra, o mundo distendeu-se num ímpeto de desenvolvimento, no qual o papel da aviação incipiente foi verdadeiramente notável. A base naval, que os Estados Unidos haviam instalado em Ponta Delgada, foi utilizada também para apoio logístico da primeira travessia aérea do Atlântico Norte, constituindo os dois factos – instalação da base naval e realização da travessia – marcos decisivos para que os Açores surgissem perante o mundo como um ponto de escala – que já era da navegação marítima e das comunicações por cabo submarino – incontornável entre os dois continentes, europeu e americano. A expressão de Walter Lippman tinha particular reflexo quando pensada nos Açores: “*Comunidade Atlântica*”.

A exploração do espaço aéreo começou então por ser, nas décadas de 20 e 30 do século XX, a transição das ligações marítimas para as aéreas, pelo que a indústria aeronáutica encontrou na travessia do Atlântico o maior dos seus desafios.

No desenvolvimento dessas décadas de 1920 e 1930 – a situação geográfica dos Açores foi determinante para a aviação emergente: a aviação naval precisou de estudar as condições destas ilhas, da meteorologia à oceanografia, das condições de navegação e sobrevoos às *facilidades* utilizáveis para apoio e escala. A passagem do *Zeppelin* sobre a Terceira em 1924; o voo do *Fokker “Infante de Sagres”* da marinha de guerra em 1926, pilotado por Moreira de Campos e Neves Ferreira; a exibição do *Savoia-Marchetti* da Armada Italiana, comandado por De Pinedo em 1927; o desastre do *Amiot 123* polaco na Graciosa em 1929; a construção da pista da Achada, na Terceira, em 1930; a escala do *Do-X* na Horta em 1932; a passagem espetacular da esquadrilha de Balbo pela Horta e Ponta Delgada em 1933; os estudos de Charles Lindbergh nos Açores em 1933; as missões de Louis Castex em 1935-36; os ensaios alemães de voos catapultados, e os primeiros voos comerciais transatlânticos efetuados pelos *Clippers* da *Pan American* através da Horta em 1937: - o mundo a transformar-se, a relativizar as distâncias entre continentes, e os Açores a fazer parte do novo mundo.

A fundação do *Correio dos Açores* em 1920, por José Bruno Carreiro e Francisco Luís Tavares, ocorreu no contexto de renovação da imprensa portuguesa e o seu papel no apoio ao desenvolvimento dos Açores, entendendo o seu potencial turístico como uma motivação essencial para o crescimento da aviação civil, foi complementado pela credibilidade do seu papel de interlocutor, que trouxe para as páginas do jornal o tema da

insularidade, nele envolvendo a imprensa madeirense e continental, e o conceito da *açorianidade*, criado por Vitorino Nemésio e desenvolvido por Luís Ribeiro, num clima de cumplicidade entre ilhas e arquipélagos que estava por explorar até então.

Os Açores tinham constituído, nas décadas de 1920 e 1930, pontos de escala para as travessias aéreas pioneiras no Atlântico. Acabava de se iniciar, em 1939, a primeira ligação regular da América com o sul da Europa, via Açores. Seriam, durante a II Guerra Mundial,

*um pilar na grande ponte aérea entre quatro continentes, uma escala impensável pouco antes e que só os EUA têm meios para organizar* (Telo, 1993, p. 431).

Tornar-se-iam o porta-aviões fixo do Atlântico, tal como previra José Agostinho no artigo “Os Açores na futura guerra”, publicado em 17 de maio de 1928 no jornal *República*, de Angra do Heroísmo, e reproduzido dez dias depois, no *Correio dos Açores* de 27 de maio, com o título “Os Açores devem ser uma esquadra estacionada em pleno Atlântico”. “Porta-aviões” ou “esquadra”, a projetar mobilidade e poder aéreo entre as suas duas margens:

*De um ponto de vista técnico, os Açores tornam-se um centro vital nas comunicações aéreas. Pode-se mesmo dizer que, a partir de 1942, e até 1949/50, são o mais importante ponto isolado do mundo nesta perspectiva* (Telo, 1993, p. 464).

Como explica Luís Andrade, o que veio a estar na base do convite feito a Portugal para ser membro da Aliança Atlântica, em abril de 1949, foi a importância geoestratégica dos Açores (Andrade L. , 2008, p. 138).

O arquipélago açoriano e, nele, as facilidades concedidas aos Estados Unidos, imprimem ao nosso país uma projeção atlântica e internacional que ultrapassa em muito aquela que a sua dimensão geográfica estritamente continental faria prever (Amaral, 2005).



## FONTES E BIBLIOGRAFIA

---

### Arquivos

Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada

Fundo Tavares Carreiro

### Imprensa

*A União* (Angra do Heroísmo: 1929, 1930)

*Correio dos Açores* (Ponta Delgada: 1920-1937)

*Diário de Notícias* (Lisboa: 1919, 1921-1922, 1926-1927, 1929-1931, 1933-1934)

*Seara Nova* (Lisboa:1927)

### Livros e outra bibliografia

AA.VV. (2010). *História da Aviação* (Vols. 1, 2, 3, 5). Lisboa: EuroImpala.

Agostinho, J. (2014). A Aviação e os Açores. (IAC, Ed.) *Revista Atlântida (original em A União, 1953)*, LIX'14, pp. 241-253.

Albergaria, I. S. (2015). "A Chegada dos Aviadores" - Crónica Visual por Domingos Rebelo. *ATLÂNTIDA*, LX'15, pp. 387-394.

Amaral, C. (2005). Soberania, Autonomia e Relações Internacionais. O Caso Açoriano das Lajes. In L. N. Rodrigues, *Portugal e o Atlântico - 60 anos dos Acordos dos Açores* (pp. 279-289). Lisboa: CEHCP - ISCTE.

Andrade, L. (2008). Os Açores e a II Guerra Mundial. In L. N. Rodrigues, *Franklin Roosevelt e os Açores nas duas Guerras Mundiais* (pp. 123-138). Lisboa: FLAD.

Andrade, L. (2002). *Os Açores e os desafios da política internacional*. Ponta Delgada: ALRA.

Andrade, L. (2013). *Os Açores, a política externa Portuguesa e o Atlântico*. Ponta Delgada: Publiçor.

Andrade, L. (2017). *Uma perspectiva açoriana da política dos Estados Unidos da América e o Atlântico Norte*. Ponta Delgada: Letras Lavadas.

Araújo, P. J. (2016). *A Internacionalização dos Açores no quadro da Grande Guerra*. Dissertação, UAc, História e Ciências Sociais, Ponta Delgada.

Augusto, N. G. (2008). *História da Aviação e do Controlo de Tráfego Aéreo*. (Euro-Scanner, Ed.) Lisboa: Euro-Scanner.

Basto, J. L. (2003). *Os 100 anos da aviação*. (M. Edições, Ed.) Leiria: Magno Edições.

Batchelor, J., & Lowe, M. (2005). *The complete encyclopedia of flight 1848-1939*. Edison NJ: Charwell Books.

Beires, J. S. (18 de agosto de 1927). Portugal e o Domínio Aéreo do Atlântico. *Seara Nova* (104), pp. 148-152.

Benedetti, C. (2015). "Heróis do Ar". Os Açores e a epopeia aeronáutica no contexto cultural italiano do séc. XX. *Atlântida*, LX'15.

Biblioteca Pública e Arquivo Regional Luís Silva Ribeiro. (2017). *Luís da Silva Ribeiro Alma e Consciência da Ilha Terceira e dos Açores*. (BPARLSR, Ed.) Angra do Heroísmo: BPARLSR.

Bonds, R. (2003). *The Illustrated Directory of A Century of Flight*. London: Salamander.

Carita, R. (2008). A Revolta da Madeira de 1931. Enquadramento regional. In AA.VV, *Os Açores e a Revolta de 1931* (pp. 95-122). AH: IAC.

Carr, E. H. (2001). *Vinte Anos de Crise: 1919-1939, Uma introdução às relações internacionais*. Brasília: Universidade de Brasília (1ª ed. 1939).

Coelho, E., & Calixto, V. (2016). *Aviação Heróica*. Lisboa: Instituto Bartolomeu de Gusmão.

Comissão Cultural da Marinha. (2012). *Álbum de Memórias - Aviação Naval 1917-1952*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha.

Cordeiro, C. (2012). Da Proclamação da República à Instauração do Estado Novo: regionalismo e autonomia na imprensa açoriana. In A. (. Meneses, & L. Lavadas (Ed.), *Das Autonomias à Autonomia e à Independência - O Atlântico Político entre os séculos XV e XXI* (pp. 205-219). PD.

Cordeiro, C. (1995). *Na senda da identidade açoriana (antologia de textos do Correio dos Açores)*. Ponta Delgada: Gráfica Açoreana.

Cordeiro, C. (1999). *Nacionalismo, Regionalismo e Autoritarismo nos Açores durante a I República*. Lisboa: Edições Salamandra.

Cordeiro, C. (2010). Um percurso político: José Bruno Tavares Carreiro (1880-1957): de abnegado regenerador a autonomista pragmático. *Outros Combates pela História*, coord. Maria Manuela Tavares Ribeiro .

Correia, M. (2016). *Os aviadores portugueses - 1920-1934, a aventura dos pioneiros*. Lisboa: Esfera dos Livros.

Costa, E. M. (2015). Dos hidroplanos aos aviões - elementos para o estudo da aeronáutica no Faial. *O Faial e a periferia açoriana nos séculos XV a XX - a Horta e os*

*Açores na História da Aviação: nos 75 anos do 1º voo regular transatlântico da Pan American Airways*, pp. 71-105.

Costa, R. M. (1989). *Açores Western Islands*. Horta: Direção Regional do Turismo.

Costa, R. M. (2011). As experiências com voos catapultados no Porto da Horta em 1936. *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, pp. 289-295.

Costa, R. M. (2013). *Do mito nasceram asas...uma História da Aviação Civil narrada filatelicamente*. Ponta Delgada: SATA Air Açores.

Costa, R. M. (2014). Evocação nos 75 anos do primeiro voo regular da Pan American. *Boletim do NCH*, 23, pp. 341-360.

Costa, R. M. (2015). Os Açores na rota transatlântica dos hidroaviões. Do Curtiss NC-4 ao Boeing 314 da Pan American Airways (1919-1939). *Atlântida*, LX15.

Costa, S. G. (2008). *Açores: Nove ilhas, Uma História*. Berkeley: University of California.

Cowen, N. (2004). *História Global - Breve Visão da História do Mundo*. Lisboa: Bizâncio.

Crane, D. (2006). *Dictionary of Aeronautical Terms*. Newcastle, Washington: ASA-Aviation Supplies & Academics.

Dias, F. S. (2010). *O Aeroporto de Ponta Delgada João Paulo II: 40 anos de História*. Lisboa: ANA - Aeroportos de Portugal.

Dias, F. S. (2012). O Fomento do Turismo como um Projeto Regionalista na Ilha de S. Miguel na primeira metade do Século XX: Apontamentos de Leitura. In AA.VV., *Os Açores, a I Guerra Mundial e a República Portuguesa no contexto internacional* (pp. 141-173). AH: Direção Regional da Cultura.

Ellacott, S. (1978). *A Conquista do Ar*. Porto: Livraria Civilização, Editora.

Enes, C. (2008). A Autonomia nos Açores entre as duas guerras mundiais. In L. N. Rodrigues, *Franklin Roosevelt e os Açores nas duas guerras mundiais* (pp. 41-60). Lisboa: FLAD.

Enes, C. (2012). A Intervenção dos Monárquicos através do Regionalismo. In AA.VV., *Os Açores, a I Guerra Mundial e a República Portuguesa no Contexto Internacional* (pp. 207-219). AH: Direção Regional da Cultura.

Enes, C. (2008). Açorianos na oposição à Ditadura Militar. In AA.VV., *Os Açores e a Revolta de 1931* (pp. 165-171). AH: IAC.

Enes, C. (2009). José Bruno Carreiro - O Agitador. *INSULANA*, LXV, pp. 111-118.

Enes, C. (2008). Uma economia em transformação, mas uma pobreza que persiste. In A. T. Matos, A. F. Meneses, & J. G. Leite, *História dos Açores - Do descobrimento ao séc. XX* (pp. 185-215). Angra do Heroísmo: IAC.

Ferreira, J. M. (2012). Conferência de Abertura. In AA.VV, *Os Açores, a I guerra Mundial e a República Portuguesa no Contexto Internacional* (pp. 27-45). AH: Direção Regional da Cultura.

Ferreira, J. M. (2006). José Bruno Carreiro, o Almirante Dunn, e o Presidente Wilson: o triângulo que nunca existiu? In L. N. Rodrigues, *Franklin Roosevelt e os Açores nas duas guerras mundiais* (pp. 61-79). Lisboa: FLAD.

Ferreira, J. M. (2011). *Os Açores e a Política Internacional*. Lisboa: Tinta-da-China.

Ferreira, J. M. (1988). Os Açores nas duas guerras mundiais. *Boletim Histórico da Ilha Terceira, Separata (1987)*, XLV, pp. 71-90.

Ferreira, J. M. (2006). Portugal e os Estados Unidos nas duas guerras mundiais: a procura do plano bilateral. In L. N. Rodrigues, *Regimes e Império: as relações luso-americanas no século XX, I Conferência FLAD-IPRI* (pp. 15-43). Lisboa: FLAD.

Ferreira, J. M. (1992). *Portugal na Conferência de Paz: Paris 1919*. (Quetzal, Ed.) Lisboa.

Fraga, L. A. (2017). Portugal na Grande Guerra: a propaganda beligerante nacional na aliança luso-britânica. *JANUS*.

Gaspar, C. (2013). Narrativas Atlânticas. In M. M. (coord), & T. d. China (Ed.), *O Mar na História, na Estratégia e na Ciência* (pp. 337-346). Lisboa: FLAD.

Groenewege, A. D. (2003). *The Compendium of International Civil Aviation, Third edition*. Monreal, Quebec: IADC.

Henriques-Mateus, L. (2005). *O AVIÃO E O VOO*. Lisboa: ANA-SA.

Henriques-Mateus, L. (2009). *Portugal na aventura de voar, vol.2 - Precursores e aviadores (1909-2009)*. Lisboa: Público - Comunicação Social, SA.

Hobsbawm, E. (2002). *A Era dos Extremos*. Lisboa: Presença (3ª ed.).

João, M. I. (1992). Origem e Causas dos Movimentos Autonomistas Açorianos. *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, X, pp. 3-34.

Kagan, R. (2003). *O Paraíso e o Poder. A América e a Europa na Nova Ordem Mundial*. Lisboa: Gradiva.

Leite, J. G. (1988). José Agostinho, Autonomista. *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, XLVI, pp. 49-59.

Leite, J. G. (2008). Os acertos da governação, a ilusão da autonomia e a continuidade do divisionismo. In A. F. Artur Teodoro de Matos, *História dos Açores - Do descobrimento ao século XX, Vol II* (pp. 159-184). Angra do Heroísmo: IAC.

Leite, J. G. (1990). *Sobre a Autonomia dos Açores*. Ponta Delgada: SIGNO.

Lima, M. B. (1965). Homenagem ao Dr. José Bruno Tavares Carreiro. *INSULANA Vol. XXI, MCMLXV, XXI*, pp. 239-257.

Livermore, S. W. (September de 1948). The Azores in American Strategy-Diplomacy, 1917-1919. *The Journal of Modern History*, XX (n. 3), pp. 197-211.

Lobão, C. (2015). O tempo do "Aeroporto Faial". *ASAS SOBRE O ATLÂNTICO, Revista Atlântida*, LX'15.

Lopes, J. S. (2004). *A economia portuguesa no século XX*. Lisboa: ICS, Instituto de Ciências Sociais.

Magalhães, J. C. (1991). *História das relações diplomáticas entre Portugal e os Estados Unidos da América (1776-1911)*. (P. Europa-América, Ed.) Lisboa.

Maltez, J. A. (2005). *Tradição e Revolução (1910-2005)* (Vol. II). Lisboa: Tribuna da História.

Marck, B. (2007). *Heróis e heroínas da aviação*. Lisboa: Chaves-Ferreira-Publicações.

Martins, M. (2006). *Base das Lajes (Contribuição para a sua História)* (2.<sup>a</sup> (1.<sup>a</sup> ed. 2003) ed.). (Autor, Ed.) Angra do Heroísmo: Edição do Autor (1.<sup>a</sup> ed. 2003).

Mata, E. e. (2003). *História Económica de Portugal* (2.<sup>a</sup> ed. (1.<sup>a</sup> ed. 1994) ed.). (Presença, Ed.) Lisboa.

Meneses, A. (2012). A República em Portugal e nos Açores. In AA.VV., *Os Açores, a I Guerra Mundial e a República Portuguesa no Contexto Internacional* (pp. 467-492). AH: Direção Regional da Cultura.

Mesquita, M. (1986). A Escala de Roosevelt nos Açores durante a Primeira Guerra Mundial. *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, XLIX, pp. 37-66.

Monjardino, Á. (2008). A polémica sobre o destino dos Açores no período 1918-1919. In L. N. Rodrigues, *Franklin Roosevelt e os Açores nas duas guerras mundiais*. Lisboa: FLAD.

Monjardino, Á. (2009). José Bruno Tavares Carreiro e Luís da Silva Ribeiro - Dois intelectuais açorianos. *INSULANA, Órgão do Instituto Cultural de Ponta Delgada*, lxx, pp. 71-84.

Monteiro, A. S. (2015). *As ilhas nas Relações Internacionais - Santa Maria no século XX, Terceira Parte*. Universidade dos Açores. Ponta Delgada: UAc.

- Monteiro, A. S. (2015). Louis Castex e as missões aeronáuticas nos Açores (1935-1939). *Atlântida*, LX'15.
- Noushci, M. (2003). *O Século XX* (2ª ed. (1ª ed. 1995) ed.). Lisboa: Instituto Piaget.
- Novais, N. (2013). *A Imprensa Portuguesa e a Guerra. 1914-1918*. Tese, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- Nunes, A. B. (2004). *História da Economia Mundial Contemporânea*. Lisboa: Presença.
- Pacheco, P. A. (2015). *Bacia do Atlântico: o Berço da Nova Comunidade*. Dissertação, Universidade dos Açores, Ponta Delgada.
- Pinto, A. C. (2004). *Portugal Contemporâneo*. Lisboa: Dom Quixote.
- Pinto, M. S. (2012). A Centralidade do Poder Político na Emergência da Aviação Civil Portuguesa. *ResPública, Revista de Ciência Política, Segurança e Relações Internacionais*, nº 12, p. 149.
- Pinto, M. S. (2010). *Transporte Aéreo e Poder Político - sob o signo do império*. Lisboa: Coisa de Ler.
- Ponte, C. (2012). As Tradições como Suporte Fundamental de Construção e Afirmação Regionalista. In AA.VV., *Os Açores, a I Guerra Mundial e a República Portuguesa no Contexto Internacional* (pp. 221-246). AH: Direção Regional da Cultura.
- Queiroz, M. I. (2012). Um vértice do triângulo: os Açores nas comunicações mundiais. In AA.VV., *Os Açores, a I Guerra Mundial e a República Portuguesa no contexto internacional* (pp. 125-137). AH: Direção Regional da Cultura.
- Ramos, R. (2009). *História de Portugal* (Vol. 7º vol). (A. E. Livros, Ed.) Lisboa: Expresso.
- Rego, J. T. (2015). Os primeiros aviões nos Açores - Apresentação de um modelo. *ATLÂNTIDA*, LX'15.
- Reis, C. (2008). Os Açores na revolta de Abril de 1931. In AA.VV., *Os Açores na Revolta de 1931* (pp. 123-164). AH: IAC.
- Rezendes, S. (2008). *A Grande Guerra nos Açores*. Dissertação, UAc, História e Ciências Sociais, Ponta Delgada.
- Rezendes, S. (2012). A Grande Guerra nos Açores: aspectos da evolução político-militar. In AA.VV., *Os Açores, a I Guerra Mundial e I República no contexto internacioanal* (pp. 93-113). AH: Direção Regional da Cultura.
- Ribeiro, F. R. (2016). *Génese da Força Aérea Portuguesa. Influência do Aero Club de Portugal e da Revista do Ar*. Dissertação, Universidade de Lisboa, Lisboa.

Riley, C. G. (2015). A aviação naval e as escalas do Atlântico: o aeroporto da Horta e a Pan American Airways na década de 1930. (S. d. NCH, Ed.) *Boletim do Núcleo Cultural da Horta , VI Colóquio*, pp. 59-69.

Riley, C. G. (2017). José Emílio Bensaúde - Um projecto açoriano de aviação transatlântica. *Atlântida , LXII*, pp. 229-249.

Riley, C. G. (2014). Os Açores e a Aviação. *Atlântida , LIX'14*, p. 219.

Riley, C. G. (2015). Os americanos e a base aeronaval de Ponta Delgada (1917-1919). *Atlântida , LX'15*.

Riley, C. G. (2014). Tenente-coronel José Agostinho. Cronista da Aviação nos Açores. *Atlântida , LIX'14*, pp. 225-239.

Riley, C. G. (2016). *The Horta Swell*. Horta: Núcleo Cultural da Horta.

Riley, C. G., & Rocha, J. O. (2014). O Campo da Achada e o Capitão Frederico de Melo. *Atlântida , LIX'14*.

Rocha, J. O. (2005). *Autoritarismo e Resistência nos Açores: O papel do Delegado Especial do Governo da República nos Açores - 1927-1931*. Dissertação, Universidade dos Açores, Angra.

Rocha, J. O. (2012). Os poderes central e local e as interferências estrangeiras nos Açores no final da I Guerra Mundial. In A. VV., *Os Açores, a I Guerra Mundial e a República Portuguesa no Contexto Internacional* (pp. 75-91). AH: Direção Regional da Cultura.

Rodrigues, G. (2006). *Aviação Civil - Acordos e Convenções Internacionais*. Lisboa: DisLivro.

Rodrigues, H. A. (1986). O povo açoriano a sua história e o seu projecto. *INSULANA , XL*, pp. 45-70.

Rodrigues, J. B. (1984). Dr. José Bruno Carreiro, I centenário do nascimento do Dr. José Bruno Carreiro. *INSULANA , Separata*.

Rogers, F. M. (1979). *Atlantic Islands of Azores and Madeira*. Massachusetts: Christopher Publishing House .

Saraiva, J. H. (1993). *História de Portugal*. Lisboa: Publicações Europa-América.

Silva Júnior, J. (1991). *Augusto Arruda A Terra e o Homem*. (M. Matos, Ed.) Ponta Delgada: Eurosigno Publicações.

Silva, S. S. (2012). A Autonomia Vista pelas Primeiras Gerações dos Açores (1873-1920): breve contributo com base na análise da imprensa. In A. M. (coord), & L.

Lavadas (Ed.), *Das Autonomias à Autonomia e à Independência - O Atlântico Político entre os Séculos XV e XXI* (pp. 221-239). Ponta Delgada.

Silva, S. S. (2009). De regresso à ilha: S. Miguel no tempo de José Bruno Carreiro (1880-1957). *INSULANA, Órgão do Instituto Cultural de Ponta Delgada*, LXV, pp. 119-130.

Silveira, C. R. (1986). *Apontamentos para a História da Aviação nos Açores*. Angra do Heroísmo: Direção Regional dos Assuntos Culturais.

Silveira, F. L. (2001). *Correio Aéreo em Portugal 1900-1945*. Lisboa: INAPA.

Smith, R. K. (1973). *First Across!* Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.

Steel, R. (2008). Walter Lippman and the invention of the Atlantic Community. In G. B.-S. Valerie Aubourg, *European Community, Atlantic Community* (pp. 28-35). Paris: Editions Soleb.

Tadeu, V. (2017). *Quando a Marinha tinha asas* (1.<sup>a</sup> ed. 1984 ed.). Lisboa: Comissão Cultural da Marinha.

Tavares, C. (2015). As Asas Oratória de Afonso Chaves (1857-1926): em torno das "machinas voadoras". *ATLÂNTIDA*, LX'15, p. 131.

Tavares, C. (2007). *Viagens e Diálogos Epistolares na Construção Científica do Mundo Atlântico. Albert I de Mônaco (1848-1922), Afonso Chaves (1857-1926) e a Meteorologia nos Açores*. Dissertação, Universidade de Lisboa, Lisboa.

Taylor, C. (1981). *Pioneiros da Aviação*. Porto: Livraria Civilização (1.<sup>a</sup> ed. 1957).

Teixeira, F. (2015). Uma Maqueta de um Avião Histórico para a Cidade da Horta. *ATLÂNTIDA*.

Teixeira, N. S. (1996). *O poder e a guerra 1914-1918*. (E. Estampa, Ed.) Lisboa.

Telo, A. J. (2010). As bases e as relações bilaterais com os EUA - Um século de entendimentos. In S. P. M. Mesquita, & T. d. China (Ed.), *À procura da grande estratégia de Roosevelt a Obama* (pp. 41-64). Lisboa: FLAD.

Telo, A. J. (2015). Os Açores e a Grande Guerra. *A Horta e os Açores na história da aviação: nos 75 anos do 1.<sup>o</sup> voo regular transatlântico da Pan American Airways (Atas do VI Colóquio, Núcleo Cultural da Horta)*, pp. 35-57.

Telo, A. J. (2008). Os Açores e as estratégias para o Atlântico. In A. T. Matos, A. F. Meneses, & J. R. Leite, *História dos Açores - Do descobrimento ao século XX* (Vol. II, pp. 217-235). Angra do Heroísmo: IAC.

Telo, A. J. (1993). *Os Açores e o Controlo do Atlântico*. Porto: ASA.

Tengarrinha, J. M. (2009). A História da Imprensa e a Imprensa na História. In C. C. (coord), *A História da Imprensa e a Imprensa na História, o contributo dos Açores* (pp. 27-36). Ponta Delgada: Universidade dos Açores e Universidade de Coimbra.

Warner, G. (2008). *Sob as asas do Açor - História da Aviação nos Açores*. Lisboa: ANA-Aeroportos de Portugal.

Woolforf, S., & Warner, C. (2009). *The story of flight - The development of aviation through the ages*. London: Carlton Books.

**UNIVERSIDADE DOS AÇORES**  
**Faculdade de Ciências Sociais e**  
**Humanas**

Rua da Mãe de Deus  
9500-321 Ponta Delgada  
Açores, Portugal