

A Centralidade do Poder Político na Emergência da Aviação Comercial Portuguesa

Manuel Serafim Pinto*

Resumo

A aviação civil de transporte aéreo regular, em Portugal, emergiu por necessidade política do Estado correspondendo à política colonial internacional. Se bem que tivessem surgido algumas companhias de aviação, anteriores ao serviço aéreo dos TAP, pertencente ao SAC, a maioria com capital estrangeiro, todas tiveram por objetivo de sustentabilidade as «subvenções» do Governo português. Contudo, a emergência de portugueses como pioneiros e inventores da aviação acompanhou a história internacional, mas as ações tiveram um cariz individual e não empresarial. A construção da aviação com ligação às colónias impunha-se dentro da política internacional e a «linha aérea imperial», que fora uma proposta anterior à constituição dos TAP, apareceu por vontade do Governo estabelecendo essa ligação aérea e terminando com alguma apetência estrangeira na sua exploração.

Palavras-chave: transporte aéreo, transporte aéreo regular, política, colónias, empresas

* Prof. Catedrático do Departamento de Sociologia da ULHT

140 *Abstract*

The civil aviation air transportation, in Portugal, has emerged as a political necessity of the state corresponding to the international colonial policy. Although it had been some airlines prior to TAP Air Service, owned by SAC, mostly with foreign capital, all of them sought their sustainability through «grants» of the Portuguese Government. However, the emergence of Portuguese as aviation pioneers and inventors followed the international history, but the actions were individual in nature, not entrepreneurial. The construction of aviation linking to the colonies was an imperative in terms of international politics. The «imperial airline», a proposal appeared before the constitution of TAP, came into being by the will of the Government, establishing this air linkage and putting an end to foreign appetite for its exploitation.

Keywords: civil aviation, scheduled air transportation, politics, colonies, corporations

A emergência da aviação civil de transporte aéreo regular, em Portugal, foi tardia relativamente às necessidades de comunicação entre os territórios intercontinentais que constituíam o império português. Contudo, a aviação parecendo ter um curto percurso histórico no nosso país, o seu passado data do século XVIII e na época dos aeródinos, a sua conceção e operacionalização centrada na necessidade do estabelecimento dos transportes aéreos, teve um reconhecimento anterior à viagem de Sacadura Cabral e de Gago Coutinho que, em 1922, constituiu um marco na aviação internacional e nas relações políticas entre Portugal e o Brasil.

Quando, em 1945, o Serviço do SAC – Secretariado da Aeronáutica Civil criou os TAP – Transportes Aéreos Portugueses e iniciou a rota para África, a 31 de dezembro de 1946, com a denominada «Linha Imperial», ligando Lisboa a Luanda e Lourenço Marques, atual Maputo, concretizava uma ideia que vinha do passado. Este voo inaugural, realizado no último dia do ano, é indiciador da necessidade política no estabelecimento dessa linha aérea, o mais cedo possível, dentro de um grande atraso e de um contexto internacional dinamizado por um inovador meio de transporte em expansão internacional.

1. No Passado Político

A aviação nasceu com a aspiração do ser humano conquistar a locomoção aérea e, das múltiplas experiências que se encontram narradas na história, realizadas no estrangeiro e em Portugal, sobressai a «passarola» do Padre Bartolomeu de Gusmão¹. Esta invenção não nos interessa quanto à discussão sobre a veracidade da sua existência na forma como é conhecida, mas na «política do segredo» que a envolveu² e na singularidade do engenho, aplicado à estratégia no domínio militar

-
1. Bertholameu Lourenço de Gusmão, padre português, nascido em dezembro de 1685 na cidade de Santos, na colónia do Brasil, a quem se deve a construção da «passarola voadora», um aparelho movido por «velas giratórias» colocadas na parte superior através de ar quente. Tudo leva a crer que a «máquina direcionada» seria um simples aeróstato.
 2. «Em 1910, o poeta italiano Pier Jacopo Martello publicou uma obra, *Dialoghi sur Volo*, onde faz o exame crítico da estampa da "Passarola" (...) ridicularizando o projeto, por absurdo, mas capacitando-se que o inventor tinha em vista desarmar eventuais pesquisas idênticas e desviando a atenção pública do verdadeiro segredo que queria, a todo o transe, mater ignoto. Daí as penas severas reclamadas ao rei D. João V para os possíveis defraudadores» (Fernandes, 2009b: 87).

do espaço aéreo e, conseqüentemente, servindo ao poder do Estado. Esta invenção datada de 1709, reconfirmada em 1914 (ACP, 1914: 13), com mobilidade direcionada ou com autonomia de movimentos, teria capacidade para servir os interesses do «poder régio», ou do Estado, e os da sociedade. Na fundamentação do «pedido de patente» feito ao Rei D. João V, constante no Códice nº 677 da Biblioteca de Coimbra (Ferreira, 1961: 16), encontra-se escrita a primeira antevisão de estratégia aérea: «Seguro poderão os homens de negocio passar letra, e Cabedais. Com a mesma brevidade, a todas as praças Citiadas poderão ser Socorridas, tanto de Gente, como de municiões, e viveres a todo o tempo e retirarem se dellas, todas as pessoas que quizerem, Sem que o inimigo o possa impedir. Descubrir Se hão as Regiões que ficam mais vizinhas aos Pollos do Mundo, Sendo da Natureza Portuguesa a gloria deste descobrimento que tantas vezes tem intentado inutilmente os estrangeiros; Saber Se hão as Verdadeiras Longitudes de todo o Mundo, que por estarem erradas nos Mappas Causão muitos Naufragios (...) he bem se Remunere ao Supplicante um invento de tanta importancia» (Arrudão, 1959: 23).

A curiosidade da Corte não foi motivo suficiente para dar continuidade às experiências. Por um lado, eram ridicularizadas por céticos com relevo social como «Tomás Pinto Brandão "o coronel, o pontífice dos poetas biltres do século XVIII", que desde o primeiro momento se dedicou a sabotar a "máquina volante" do inventor luso-brasileiro» (Fernandes, 2009a: 86). Por outro lado, o mais importante, advinha do obscurantismo que fora atribuído pela Santa Inquisição que detinha o «poder supremo» na interpretação dos segredos do Olimpo. Os «sete Céus» de Camões (1979: 8) e a profanação do espaço celeste já vinha da observação de Hans Lippershey (1608), antecessor teórico de Galileu Galilei (1609), a que se juntava agora a criação do padre Bartolomeu de Gusmão, obrigando-o a fugir de Portugal e a morrer no caminho, em Toledo, no ano de 1724 (Henriques-Mateus, 2009: 59).

A existência de um incentivo ao aperfeiçoamento e operacionalização desta invenção iria corresponder a duas situações. Em primeiro lugar, às aspirações de uma locomoção rápida, passando por cima dos mais variados relevos geográficos, encurtando o caminho percorrido e criando uma comodidade que os meios de locomoção da época não podiam dar. De resto, a ideia da «utilidade social» entrou facilmente na nobreza, o estrato social a quem era permitido percorrer grandes

distâncias por lazer³, não só pela disponibilidade temporal, como pelo poder económico que detinha. Em segundo lugar, para além da satisfação dos interesses sociais e económicos centrava-se, fundamentalmente, no «campo político» com o estímulo ao controlo do «poder soberano» através da aplicação desta invenção ao estabelecimento/restabelecimento das «relações de poder e nos operadores de dominação» (Foucault, 2000: 51) que profanavam o saber sacralizado e que legitimavam a temporalidade do poder político.

Napoleão III foi o primeiro estratega a usar balões nas operações militares, durante a guerra franco-prussiana. «Perante a necessidade de furar de noite e por via aérea o cerco de Paris (...) o Estado pagou-o [o balão] e, em 1872, foi experimentado um aeróstato alongado com 36 metros de comprimento e 15 m de diâmetro máximo, cheio de hidrogénio» (Guedes, 1997: 2). Com esta demonstração no «campo militar»⁴, passou para o interesse político a que se acrescentou o serviço de transporte no «campo civil», culminando na «era do Zepelim» que ainda hoje se mantém. Os aparelhos aéreos passaram a representar um poder onde se encontra «um pensamento instrumentalista (...) um novo mundo de razão teórica e prática» (Marcuse, 1973: 159) que permitia o cálculo da «surpresa», a existência de novas «ameaças»⁵ e a afirmação do poder com a sua aplicação em termos de dominação. Deste modo, deu-se a necessidade da aquisição de balões e, dinamizando a estrutura económica, incentivaram-se os interesses ligados à sua construção⁶.

Em Portugal, só em 1911 foi criada a primeira unidade militar, a Companhia de Aerosteiros do Exército Português que, por falta de

3. «A Princesa Isabel Cristina, mulher de Carlos VII, de Espanha, muito interessada no novo invento, assim contava as novidades à sua mãe, Cristina Luísa D'Oettingen, a Duquesa de Brunswick, em carta de 2 de julho de 1709: "Quem me dera um dia junto a Vossa Alteza! Quanta coisa eu tinha a dizer-lhe! A Rainha de Portugal pediu-me para ir visitá-la logo que esteja pronto o navio voador, pelo que está em Lisboa um homem que se gaba de poder fazer um capaz de viajar pelos ares. Se essa invenção tiver êxito, eu irei todas as semanas passar um dia com Vossa Alteza. Seria uma via encantadora, mas duvido muito que ele leve avante a ideia!"» (Visoni, 2006: 29).
4. «Em termos analíticos, um campo pode ser definido como quadro ou configuração de relações objetivas entre posições» (Bourdieu & Wacquant, 1992: 72).
5. Entende-se a ameaça «como a condição humana que decorre da percepção de situações ligadas ao medo que emerge sempre que existe um perigo, identificado ou não, visível ou invisível, podendo ocorrer antes da identificação do perigo e da determinação do risco e permanecer para lá deste» (Pinto, 2011: 72).
6. A França organizou a aerostação em 1877, seguindo-se a Inglaterra em 1879 e, cinco anos depois, a Alemanha e a Rússia.

material, teve a duração de seis meses tendo reiniciado a atividade depois da I Guerra Mundial. Contudo, foram integrados nesta companhia os primeiros aviões que deram origem à aviação militar portuguesa. No ano seguinte, foi apresentado na Câmara dos Deputados, por António José de Almeida, um projeto de lei com o objetivo de criar a «aviação militar». No «campo da aviação civil» realizaram-se várias demonstrações aéreas, mas a «aviação de transporte aéreo» ainda estava longe da sensibilidade política, encontrava-se na dependência da disponibilidade financeira e dos interesses económicos, existia unicamente o reconhecimento da sua necessidade nas operações militares. E, mesmo assim, em 1923, «no próprio exército até – custa a crer – ainda há a descrença da aviação como arma, quando ela é já hoje um exército: o do Ar» (Fonseca, 1935: 9). Em termos de eficácia na mobilidade, civil e militar, revelou-se superior e «são muito mais baratos os aviões do que o material de caminho de ferro» (Fonseca, 1935: 16) que não servia para a ligação às colónias e respetiva consolidação na política internacional do território de Portugal. Um território que se estendia pela África Ocidental, África Oriental, Ásia e Oceânia e que tinha «da essência orgânica da Nação Portuguesa desempenhar a função histórica de possuir e colonizar domínios ultramarinos de civilizar populações indígenas que neles se compreendam, exercendo também a influência moral que lhes é adstrita pelo Padroado do Oriente» (art.º 2º, Título I, Ato Colonial).

2. A «Necessidade» – Uma Emergência do Campo Político

No início da «era da aviação» que, tal como o balonismo, teve o surgimento e a afirmação a partir do «campo civil», sobressaíram os irmãos Wright como precursores do voo, omitindo-se Santos Dumont. Os primeiros fizeram-no, em 1903, com um aparelho que necessitava de uma rampa de lançamento, o segundo realizou, em 1906, o primeiro voo completamente autónomo, ou seja – com o avião *14 Bis* – sem necessidade de meios auxiliares o que, para todos os efeitos, tornou Santos Dumont no primeiro aviador da história. Curiosamente, a invenção dos Wright foi patenteada e posteriormente colocada à venda. Desvalorizada, pouco depois, face às «descobertas múltiplas independentes» (Merton, 1970: 24-25) dando início a uma indústria que se apresentou promissora desde o início, com a exceção, única no mundo,

das criações e inovações de Santos Dumont e de Gago Coutinho⁷ que não as quiseram patentear.

Com a aplicação da aviação na «arte da guerra» – utilizando a expressão de Sun Tzu (século IV a.C.), de Clausewitz (1819 a 1830) e de Cyril Falls (1943), destacando-se Humberto Delgado (1944), entre outros –, os aparelhos sofreram um desenvolvimento tecnológico muito rápido, quer na construção das aeronaves, quer na sua operacionalização, face ao estabelecimento de regras que levaram à definição de procedimentos na condução dos aparelhos. Com esta evolução preparou-se o «campo da aviação civil», havendo aparelhos e técnicos disponíveis para serem utilizados, nos finais das duas guerras; os primeiros no *surplus* (aviões desativados da guerra) e os segundos no desemprego, bastando para isso reconverter os aparelhos e deixar voar os pilotos. A primeira grande reconversão de aviões militares em transportes civis deu-se em 1919, ao surgirem 69 companhias aéreas em 24 países. A segunda, verificou-se com uma indústria tecnologicamente mais avançada, em 1946, com 108 companhias em 36 países, existindo já em 1945, em 24 países, 52 companhias de aviação demonstrando o interesse na aviação de transporte aéreo logo após o final das duas guerras mundiais (Pinto, 2010: 399). A mobilidade tornou-se indispensável, por três razões e o transporte aéreo um meio estratégico: para a reconstrução dos territórios atingidos; para a ligação aos territórios coloniais; e, para o restabelecimento das relações comerciais que necessitavam de uma mobilidade rápida e eficiente.

Na emergência do «campo da aviação civil» houve a necessidade do poder político disponibilizar os meios necessários e, rentabilizando o «campo militar», entregar ao poder económico os interesses em matéria da «aviação mercante». Na verdade, os Estados que estiveram envolvidos nas duas Guerras Mundiais construíram a «aviação de transporte civil» com uma homologia de interesses nos diferentes «campos» – político, militar, económico e social. A articulação destes interesses materializou-se na presença de diferentes «companhias de bandeira» que, em regime de monopólio, faziam as «carreiras» nos territórios do país a que pertenciam. A legitimidade da sua existência e

7. «(...) uma antiga firma alemã construtora de sextantes (...) inscreveu em cada instrumento construído a designação *Sextante System Admiral Gago Coutinho* (...) uma casa inglesa construtora de sextantes, uma vez que o Sextante Português não possuía patente de registo resolveu, logo em 1919 [... fazê-lo]» (Corrêa, 1969: 9-10).

da operacionalidade advinha não só da aplicação da Lei internacional, que correspondia ao direito do *ar clausum* – a inexistência da quinta liberdade –, mas também à defesa dos interesses económicos e aos interesses da população, constituindo esta articulação uma matéria política com a «arte de governar» (Foucault, 2008: 181).

Da aplicação desta «arte» emergiram, no ocidente, duas situações políticas que requeriam estratégias diferentes. Por um lado, existia os Estados Unidos como potência dominante que se afirmara através da indústria de guerra, dinamizada pelo facto de nunca ter sido atingida no seu espaço geográfico continental, contrariamente à Europa. Neste país, a aviação foi impulsionada desde muito cedo porque tinha um grande espaço continental e, conseqüentemente, um grande mercado a satisfazer. O território para ser percorrido em linha aérea, de costa a costa, na atualidade, requer quase o mesmo tempo que a travessia do Atlântico Norte⁸. No Canadá, na Argentina e no Brasil, a grandeza territorial e a irregularidade geográfica conduziram a uma situação similar. Por outro lado, encontravam-se os países imperiais europeus que tinham a necessidade política e económica de estabelecer ligações rápidas aos respetivos territórios. Ou seja, existiam países imperiais que, face às suas fronteiras geográficas se podiam definir, em função do seu espaço continental o intercontinental, como «territórios contínuos» e «territórios descontínuos». Neste contexto, apesar de os Estados Unidos não possuírem um território imperial a defender, não deixaram cair a visão política imperialista que, contrariamente ao passado⁹, estava justificada pela II Guerra Mundial, com a defesa dos territórios britânicos se os resultados da guerra assim o justificassem. Situações que também decorreram com a criação de dependências, face à tecnologia exportada e aos empréstimos financeiros que daí resultaram. O que era visto como politicamente legítimo, face ao conceito existente sobre o imperialismo, comumente entendido na América do Norte. Este conceito, em 1943, foi explicado por um jornalista canadiano ao dizer que «o imperialismo ordinariamente é uma coisa desagradável, mas não é

8. Lisboa-Nova Iorque: 07:25 horas; Nova Iorque-San Francisco: 06:30 horas.

9. Desde o século XIX que as invasões e as posições hegemónicas dos Estados Unidos marcaram a história política e militar. Com início em 1806, em território espanhol do México, «o capitão Z.M. Pike, à frente de um pelotão, invadiu o território espanhol, na nascente do rio Grande, por ordem do general James Wilkinson. Foi feito prisioneiro sem oferecer resistência. O objetivo político de tal ato ainda hoje permanece um mistério» (Buchanan, 1970: 102).

necessariamente uma política viciosa. No fundo, o imperialismo não é mais do que uma extensão do poder e chega somente às nações que devem empregar o argumento do poder para se defenderem. A sobrevivência nacional, antes de tudo, é um fim político perfeitamente digno e respeitável (...) Se se fizer desaparecer a maldição da exploração económica que pesa sobre o imperialismo, fazer-se-á desaparecer em grande medida o sentido pejorativo do imperialismo» (Gunther, 1943: 458-459).

No mundo ocidental, a posse de colónias estava, portanto, legitimada e a sua manutenção ou conquista era um dos objetivos dos beligerantes durante as duas Guerras Mundiais. Na verdade, vivia-se numa época conturbada onde alguns territórios coloniais «viam a Alemanha e o Japão como uma forma de se livrarem dos Britânicos e dos Franceses, especialmente até 1943» (Hobsbawm, 1998: 143). Com o desenrolar do último conflito mundial, a distribuição das possessões coloniais ficaram internacionalmente reconhecidas, até ao início da década de sessenta do século passado. Contudo, como todos sabem, «o surto do investimento direto americano no mundo, de mãos dadas com a ajuda, não foram senão aspetos variados, embora complementares da mesma estratégia de domínio mundial, num quadro de relações fortemente hierarquizadas onde, em última instância e em definitivo, se passou a fazer sentir a influência fundamental dos EUA» (Rolo, 1977: 13). A penetração da tecnologia e do *american way of life* marcaram a vida social e o transporte aéreo passou a fazer parte das necessidades, da afirmação do estatuto social ou da demarcação de uma posição social, incentivando a grande aspiração de viajar em avião. O mesmo se verificou com a «representação política» relativa ao desenvolvimento sócio-económico e à atualização tecnológica que, permitindo uma ligação a todo o território, legitimava a posse das colónias.

3. A Construção do Transporte Aéreo e Necessidade da Regulação do Estado

Uma das respostas às condições legitimadoras para a preservação das colónias, para além da ocupação efetiva do território, da ação civilizadora sobre os autóctones (com a implantação dos valores ocidentais) e da segurança das populações colonizadoras, passava pela sua ligação à metrópole e, evidentemente, pelo incremento do transporte aéreo

que marcava o emprego da tecnologia avançada, atualizada, sobretudo quando os transportes marítimos nacionais continuavam em crise. Não podemos esquecer que, legitimada pela razão de insegurança dos colonos e pela escassez de transportes marítimos¹⁰, os Estados Unidos, em 1860, já haviam «utilizado a força para proteger as vidas e propriedades americanas em Quissembo, quando os nativos começaram a dar sinais de revolta» (Buchanan, 1970: 104). Quissembo situava-se numa das pontas da costa marítima em Ambrizete, no concelho de Ambriz (GEPB, s/d: 133)¹¹. Com esta ação confirma-se que, à época, Portugal não tinha meios de transporte suficientes que assegurassem as ligações com as colónias, mesmo na orla marítima do território.

São os ingleses os primeiros a estabelecer uma carreira aérea para África. Havia-no realizado com a Imperial Airways, iniciando as rotas do império desde 1925. A Société Anonyme Belge pour l'Exploitation de la Navigation Aérienne, em 1925, foi pioneira do estudo de uma rota para África que, ligando a Bélgica ao território africano do Congo Belga e colocando em prática, em 1926, a defesa dos interesses coloniais. No ano anterior, os franceses começaram com a Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques, antigas Linhas Lantécoère, em voos de ligação a Espanha, Marrocos, Argélia e Senegal com destino à América Latina estendendo-se, posteriormente à África francesa e que, em 1932, esteve para deter o poder sobre a autorização de aterragem dos aviões estrangeiros nos Açores, em vez de ser o Governo Português (Fonseca, 1935: 41).

10. «São conhecidas as providências da Regeneração para facilitar as comunicações entre o Continente e as parcelas ultramarinas. Havia uma carreira anual em navios do Estado para transporte de militares e funcionários. (...) No ano de 1858 estabeleceu-se contrato com a União Mercantil para o transporte de passageiros, por meio de barcos movidos a vapor, entre os portos de Lisboa, do Algarve, dos Açores e da África Portuguesa. Dois anos depois, a ligação estendia-se ao porto do Funchal, na ida uma vez por mês e na volta uma em cada dois meses. Porque interessa à história do povoamento em África, refira-se que a companhia se obrigou a transportar em cada viagem e gratuitamente seis colonos da Madeira» (Serrão, 1889: 100).

11. Onde existiam pequenos «sobados» fragmentados e se radicaram, por um lado, as posições dos nativos face aos impostos lançados pelo governo de Luanda, entre 1800 e 1820, e as dos capitães dos navios que não reconheciam a autoridade portuguesa sobre os impostos nos embarques. No Ambriz, em 1855, havia-se dado a «ocupação militar (...) região que a Inglaterra disputava e onde se impunha estabelecer a soberania efetiva» (Serrão, 1980: 129). Curiosamente, em 1860, «é renovada a tentativa do estabelecimento dos Ingleses na baía de Lourenço Marques» (Serrão, 1980: 188). Neste contexto internacional, Portugal só poderia vir a ganhar força política com as resoluções da Conferência de Berlim.

Em Portugal, a falta de transportes de longo curso provocava a quebra do comércio com as colónias, punha em causa o desenvolvimento económico nacional e tornava vulnerável a política nacional. Aproveitando estas fragilidades, num primeiro tempo, emergiram várias companhias aéreas que, não cumprindo os contratos de concessão, tentavam implantar o transporte aéreo e esperavam uma oportunidade política para a exploração com os menores custos financeiros possíveis. Num segundo tempo, com a presença do Air Transport Comand, dos EUA, autorizados a voar pelos Açores e com o desenvolvimento da aviação inglesa e francesa nas colónias africanas, a aviação portuguesa tinha, forçosamente, de ser implementada e operacionalizada.

3.1. *Afirmção e Fragilidade no Campo Aeronáutico*

No «campo da aviação» Portugal afirmou-se, unicamente, a nível das ações individuais, faltava-lhe uma indústria aeronáutica como havia noutros países. Assim, o reconhecimento internacional foi adquirido por ações de vários pilotos. Levaram a participação da aviação militar portuguesa à I Guerra Mundial; fizeram os *raids* aéreos de ligação às colónias. E estabeleceram a ligação entre Portugal e o Brasil, numa epopeia de reconhecimento internacional. Porém, a visão estratégica sobre a implementação da aviação civil de longo curso emergiu com a I Travessia Aérea do Atlântico Norte, realizada por norte-americanos, com escalas nos Açores e em Lisboa, em 1919, à qual Sacadura Cabral reportou a maior importância. «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» (Corrêa, 1964: 95). Nesta mesma altura, Sacadura Cabral afirmou que «como princípio aeronáutico fundamental a soberania completa de um Estado sobre o espaço atmosférico que cobre o 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. (...) o que acontece com os Açores, dá-se igualmente com a Madeira e Cabo Verde, na travessia da América do Sul. É por isso que nós devemos e podemos conseguir, custe o que custar, que Lisboa seja o porto aéreo a Europeu das duas Américas» (Corrêa, 1964: 95).

Este aviador encontrou as maiores dificuldades na preparação da Travessia do Atlântico Sul, chegando a ponderar sair da Marinha de Guerra, em 1922, e passar a «paisano», dizendo a Gago Coutinho, seu companheiro de epopeia, ou «a ida ao Brasil ou ir experimentar o civil» (Corrêa, 1964: 89). A viagem acabou por se realizar com o maior êxito do piloto e da ação de Gago Coutinho na «arte de navegar».

«O território de Portugal», na expressão do preâmbulo do art.º 1º da Constituição de 11 de abril de 1933, espalhado pelos «quatro cantos do mundo» constituía uma «quimera» para o estabelecimento de linhas aéreas, tendo em atenção que o art.º 1º da Convenção de Paris, de 13 de outubro de 1919, entrado em vigor a 11 de julho de 1922, consagra o princípio da «soberania completa e exclusiva» de cada Estado sobre o espaço aéreo do seu território.

A «alienação» deste espaço, através de concessões monopolistas a estrangeiros, transmitia os direitos de exploração do transporte aéreo para a companhia proponente e, se bem que ficasse condicionada aos «corredores de navegação», tornava-se uma «intrusa» no espaço territorial e, por consequência, na plena soberania nacional. Tem de se realçar que se estava na fase da emergência das companhias nacionais, ou «companhias de bandeira» transportadoras das siglas do Estado de origem, que prestigiavam os seus países através da sua presença em portos e aeroportos do estrangeiro.

O desenvolvimento da aviação nacional encontrou as maiores dificuldades, por falta de meios financeiros. A situação torna-se evidente com o «empréstimo interno em 1923 (...) para maior ruína [...] e porque] todos os anos a Inglaterra lança juros sobre juros à nossa dívida de Guerra, que não há modo nenhum de pagarmos em libras, nem pela indemnização da Alemanha, e a que teremos de dar penhor territorial, começo da sua liquidação desairosa por cedências no ultramar» (Campos, 1924: 8). Curiosamente, neste mesmo ano, tentando estabelecer a «aviação mercante» destacou-se uma proposta do Comité d'Études France-Portugal que foi colocada em causa por Sacadura Cabral. Na verdade, mudando os atores do «negócio». Sacadura Cabral escreveu: «Ora, toda a gente compreende que se um Comité português tivesse proposto uma convenção semelhante ao Governo Francês e que, se depois dela aceite, viesse mostrá-la ao Governo Português e dizer-lhe: "Tenho aqui esta convenção que amanhã pode valer uma fortuna se a aviação comercial se tornar um meio de transporte prático,

convenção que não me obriga a nada e que, pelo menos evita que os Ingleses, Americanos, Italianos, etc., vão explorar a aviação comercial em França. Para que o Francês fique impossibilitado de voltar atrás, é necessário que me deem um subsídio”» (Corrêa, 1964: 102). Com este texto Sacadura Cabral deixou claro que o pedido de concessão do «monopólio das linhas aéreas em todo o território nacional» não trazia algum benefício para o país, antes seria financeiramente alimentado por ele e perderia a «soberania aérea». De resto, como acontecia noutros países, «se o Governo Português tivesse uma política aérea a defender e uma indústria aeronáutica a proteger, concederia imediatamente o subsídio» (Corrêa, 1964: 102). À época, para a implantação da aviação comercial era comum que Estados a subsidiassem, como foi paradigmático o caso do transporte de correio nos Estados Unidos e a atividade inicial da Imperial Airways na ligação às colónias inglesas. Porém, o exemplo anterior demonstra que são companhias nacionais subsidiadas pelos seus países e, o estabelecimento de um monopólio com companhias estrangeiras – que não seriam nunca companhias de bandeira – não interessava a Portugal. E, em 1932, «o nosso pobre País continua sendo o único em que mapas de carreiras aéreas de todo o Mundo não têm um único traço» (Fonseca, 1935: 41).

3.2. Empresas Concorrentes e Ação do Estado

No decurso temporal que decorre até 1946, emergiram várias empresas com participação de capital estrangeiro mas que, por incumprimento dos contratos, não tiveram sucesso. Em 1927 surgiu a SAP – Serviços Aéreos Portugueses que se dissolveu em 1942, sem mostrar a atividade a que se havia proposto. Em 1929, foi constituída a SPELA – Sociedade Portuguesa de Estudos de Linhas Aéreas que, pouco tempo depois, deu origem à CPA – Companhia Portuguesa de Aviação também constituída nesse ano e que acabaria por encerrar, em 1934, por decisão do Governo português. Em 1930, foi constituída a SPLAL – Sociedade Portuguesa de Levantamentos Aéreos Lda com o «fim de explorar a indústria de fotografia aérea e, principalmente, a aplicação desta aos levantamentos topográficos e cartográficos (...) a concorrência do Estado, através do Instituto Geográfico e Cadastral e por algumas empresas comerciais luso-italianas comprometeram o futuro da empresa» (Pinto, 2007: 225) terminando a atividade em 1948. Em

152 1933, em Moçambique, foi constituída a Aero Colonial que encerrou, por falta de ajuda do Estado, tendo dado origem, três anos depois, à criação da DETA – Divisão de Exploração de Transportes Aéreos que estava integrada nos Serviços de Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique. No ano de 1934 surgiu a Aero-Portuguesa, com maioria de capitais da Air-France. Teve um papel de relevo durante a II Guerra Mundial ao ser a única companhia aérea com voos regulares para Tânger e Casablanca e, em 1953, foi formalmente absorvida pela TAP. Em 1938, encerrando a emergência de empresas aéreas nesta década, formaram-se a SOPCA – Sociedade Portuguesa de Cooperação Aérea, Lda e a DTA – Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos de Angola. Para constituição da primeira empresa, a Pan American Airways Company e a Imperial Airways Limited subscreveram 80% do capital e, por razões ligadas à exploração desta última companhia, esta sociedade nunca entrou em funções. A DTA passou a Direção dependente dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes e, tal como em Moçambique, sob o domínio do Ministério das Colónias, mais tarde designado por Ministério do Ultramar. Nos Açores, respondendo às necessidades de transporte que eram superadas pela «aviação militar», foi constituída a SATA – Sociedade Açoriana de Estudos Aéreos, Lda, em 1941. As operações começaram seis anos depois em 15 de julho de 1947, com voos regulares entre as ilhas do arquipélago. Um ano depois do aparecimento desta companhia surgiu a CTA – Companhia de Transportes Aéreos, inicialmente formada como Sociedade Continental de Transportes Aéreos, Lda com capital subscrito por um grupo de individualidades e firmas comerciais portuguesas. Porém, os percursos tornavam-na deficitária e porque o Governo não autorizou a abertura de novas «linhas aéreas» extinguiu-se em 1948. Em 1945, formou-se a Sociedade de Helicópteros e Transportes Modernos, Lda com capital nacional mas, porque as autoridades aeronáuticas não lhe concederam as concessões ou autorizações, não chegou a operar.

O Estado havia criado, no ano anterior, o SAC – Secretariado de Aeronáutica Civil –, pelo Decreto-Lei nº 33.967, publicado no *Diário do Governo* nº 208, 1ª Série, de 22 de setembro de 1944. Segundo o diploma, competia a este Serviço especial do Estado, executar todos os atos preparatórios, incluindo voos experimentais, para o estabelecimento de linhas aéreas e, de seguida, explorar provisoriamente as carreiras ainda não concedidas ou suspensas e de «grande interesse

nacional». Desde setembro de 1944 a dezembro de 1946, mês em que, no dia 31, concretizou a ligação a Angola e a Moçambique, este organismo aeronáutico dependeu da Presidência do Conselho de Ministros, tendo dado origem, por decisão estatal, à DGAC – Direção Geral de Aeronáutica Civil. Em 1945, pela Ordem de Serviço nº 7, de 14 de março de 1945, do SAC, assinada pelo seu diretor Humberto Delgado, foram instituídos os TAP – Transportes Aéreos Portugueses, um «Serviço de transportes»¹² que cumpriu o estipulado no Decreto-Lei anterior. Contudo, a construção do SAC e dos TAP estiveram sempre sujeitos às determinações do Presidente do Conselho de Ministros, António de Oliveira Salazar, que controlava todas as despesas, desde os custos do material de escritório até à compra dos aviões. Deste modo nasceu a companhia aérea que, inteiramente na dependência do Estado, iria realizar a «Linha Imperial» que ligou a capital do império às colónias, um «sonho político» que vinha de 1939, com a viagem do Presidente da República às colónias e com a proposta de abertura de uma «linha imperial» feita pelo Alferes Barão da Cunha. A partir de 1946, os TAP ficaram sob a jurisdição do Ministério das Comunicações por intermédio da Direção-Geral de Aeronáutica Civil. A designação «linha imperial», retomada por Humberto Delgado, acabaria por ser substituída em 1948 por «linha de África», quando à frota de Dakota C-47 (DC-3) foram aumentados os Skymaster C-54 (DC-4) que tinham autonomia para atravessar o deserto, em vez de contornarem a costa de África. Por escritura de 6 de maio de 1953, os TAP foram constituídos em sociedade anónima com nome TAP – Transportes Aéreos Portugueses SARL e, a partir de 1 de junho de 1953 começou a funcionar como companhia particular mas mantendo-se como «companhia de bandeira». Em 1975 foi nacionalizada e, entre 1 de maio a 9 de novembro deste ano, ao serviço dos interesses do Estado e dos cidadãos realizou a maior «ponte aérea» da história na evacuação das colónias. Depois, entrou no mercado aberto, globalizado e no *ar liberum* regulamentado, em termos de segurança, pela União Europeia.

12. Humberto Delgado teve a participação de uma equipa em que se destacaram Benjamim de Almeida, Humberto da Cruz, Humberto Pais, Manuel Bívar, Manuel Ferreira, Quintino da Costa, Trindade dos Santos, Tedeschi de Bettencourt e Wacław Litwinowicz.

Conclusão

As dificuldades financeiras tiveram forte repercussão na aviação nacional: na falta de apoio técnico-financeiro aos pioneiros; na implementação da indústria aeronáutica que, não tendo acompanhando os outros países, dificilmente se poderia posteriormente implantar; e, na construção de infraestruturas aeroportuárias. Contudo, Portugal construiu a sua própria «companhia de bandeira» em dois anos, um período muito rápido relativamente ao passado. A estratégia para sua implementação deveu-se à vontade política do Governo, e à ação fora do comum de Humberto Delgado, sempre supervisionado por Salazar, adquirindo material oriundo da II Guerra e motivando pilotos militares a servirem uma companhia civil. Fê-lo por uma necessidade política – transporte aéreo para as colónias – que se torna evidente com a posterior operacionalização das rotas aéreas dos TAP, na demonstração de uma soberania efetiva em todo o território nacional, sobretudo africano, na ligação aérea ao Brasil e às principais comunidades portuguesas. A companhia TAP esteve e ainda está ligada ao património representacional nacional, sobretudo junto das comunidades portuguesas.

Bibliografia

- ACP (Aero-Club de Portugal) (eds.). *Académie Aéronautique Bartholomeu de Gusmão - Son rôle et son action dans les revendications émises en faveur de B. de Gusmão - Lausanne - 1913. Revista Aeronautica*, IV Ano, nº 1, janeiro a março. Lisboa: ACP.
- Amalrie, J. et al. (1970). *O Império do Dólar*. Lisboa: Editorial O Século.
- Arrudão, M. (1959). *Bartolomeu de Gusmão. No 250º Aniversário da Primeira Ascensão Aerostática*. São Paulo: Fundação Santos-Dumont.
- Bourdieu, P.; Wacquant, L.J.D. (1992). *Réponses*. Paris: Éditions du Seuil.
- Buchanan, T.G. (1970). "1806-1970. A intervenção E.U.A. no Estrangeiro". In: J. Amalrie et al., *O Império do Dólar*. Lisboa: Editorial O Século, pp. 101-108.
- Camões, L. (1979). *Os Lusíadas*. Barcelos: Companhia Editora do Minho.
- Clausewitz (1973). *Arte e Ciência da Guerra*. Lisboa: Edições Maria da Fonte.
- Corrêa, P. (1964). *Sacadura Cabral. Homem e Aviador*. Lisboa: Edição do Autor.
- Corrêa, P. (1969). "Almirante Gago Coutinho (Primeiro Centenário do seu Nascimento)". *Boletim Sociedade de Geografia de Lisboa*, Série 87ª, Nos 1-3 e 4-6, janeiro-março e abril-junho, pp. 3-15.

- Delgado, H. (1944). *Estratégia e Tática do Ar*. Porto: Portucalense Editora.
- Falls, C. (1943). *El Arte de la Guerra*. México: Ediciones Minerva.
- Fernandes, J. (2009a). "O padre voador no país da ingratidão. Há exactamente 300 anos, Bartolomeu de Gusmão apresentava a sua Passarola a D. João V. Ninguém lhe ligou". *Visão*, nº 857, 6 de agosto.
- Fernandes, J. (2009b). "A imagem fraudulenta da 'Passarola'. Bartolomeu de Gusmão e a invenção do aeróstato. Os herdeiros do padre voador". *Super Interessante*, nº 137 (setembro), pp. 84-89.
- Ferreira, J.D. (1961). *Aeronáutica Portuguesa (Elementos Básicos de História)*. Lisboa: Edição do Autor.
- Fonseca, R. (1935). *A Aviação*. Lisboa: Edição do Autor.
- Foucault, M. (2000). *Em Defesa da Sociedade*. São Paulo: Martins Fontes.
- Foucault, M. (2008). *Nascimento da Biopolítica*. São Paulo: Martins Fontes.
- GEPB (s/d). *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*. Vol. 24. Lisboa, Rio de Janeiro: Editorial Enciclopédia, Limitada.
- Guedes, M.V. (1997). "Um Aeróstato Dirigível". *Electricidade*, nº 343, abril, pp. 118-123.
- Gunther, J. (1943). *L'Amérique Latine*. Montreal: Éditions de l'Arbre.
- Henriques-Mateus (2009). *Portugal na Aventura de Voar. Vol 1: De Gusmão ao Acaso dos Balões Esféricos (1709-1915)*. Lisboa: Público.
- Hobsbawm, E. (1989). *A Questão do Nacionalismo. Nações e Nacionalismo Desde 1780*. Lisboa: Terramar.
- Marcuse, H. (1973). *A Ideologia da Sociedade Industrial. O Homem Unidimensional*. Rio de Janeiro: Zahar Editores.
- Merton, R.K. (1970). *Sociologia. Teoria e Estrutura*. São Paulo: Editora Mestre Jou.
- Pinto, M.S. (2010). *Transporte Aéreo e Poder Político, sob o Signo do Império*. Lisboa: Coisas de Ler.
- Rolo, J.M. (1977). *Capitalismo, Tecnologia e Dependência em Portugal*. Lisboa: Editorial Presença/Gabinete de Investigações Sociais.
- Serrão, J.V. (1989). *História de Portugal (1851-1890)*. Vol. IX. Lisboa: Editorial Verbo.
- Serrão, J. (1980). *Cronologia Geral da História de Portugal*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Sun Tzu (1974). *A Arte da Guerra*. Lisboa: Editorial Futura.
- Visoni, R.M. (2006). "O inventor do balão de ar quente". *História*, ano XXVIII, III série, nº 83 (janeiro), pp. 28-33.