

Fonseca, Ribeiro da (1935). *Aviação*. Lisboa: Educação do Autor.

Manuel Serafim Pinto*

A elaboração desta recensão, tal como de outras que se pensa escrever na área da segurança, está ligada à preocupação de dar “vida” a obras que estão omitidas ou que fazem parte dos escassos livros que se conhecem sobre o tema da “aviação”. Howard Becker logo no início de *Les ficelles du métier* (2002), chamou a atenção para esta realidade – os livros esquecidos. “Estou surpreendido com a quantidade de bons trabalhos do passado que hoje estão no esquecimento, não porque eles não tenham valor, mas porque os estudantes nunca deles ouviram falar, porque jamais alguém lhes chamou a atenção para eles. Estou disposto a revolver o campo dos meus exemplos nas obras que datam trinta, quarenta, cinquenta anos, com o sentido de lhes dar uma ressurreição bem merecida” (Becker, 2002, p. 27). Michel Foucault, Maria Luísa Malato, entre outros académicos, na maioria dos seus trabalhos, vão buscar a lógica do pensamento contemporâneo aos factos dos séculos XVIII e XIX.

O maior interesse que, de certo modo, obrigou à elaboração desta recensão, prendeu-se com o facto de ser um dos livros que estão completamente omitidos, até por ser uma edição do autor, mesmo daqueles – escassos – que se interessam, de um modo ou de outro, pelo tema aviação ou pelo da segurança do Estado. O modo como se optou por escrever a recensão, prende-se com o despertar interesse pelo livro e pelo autor e, sobretudo, tem a preocupação de deixar ao leitor uma apresentação o mais realista possível sobre a matéria polémica que contém.

A apresentação sucinta do autor também parece importante, face ao desconhecimento comum que existe sobre o mesmo. Teófilo José Ribeiro da Fonseca nasceu em Macau, em 1886, e morreu com 86 anos. “Fez os estudos secundários no Colégio Militar, tendo assentado praça em 29-X-1905. Tirou o curso da arma de Cavalaria na Escola do Exército [arma científica, a par da engenharia] Foi promovido sucessivamente [] a capitão em 29-IX-1917 []” (GEPB, s/d, Vol XXV, p.614). A 2 de Dezembro de 1917 tirou o brevet em França, ou seja 2 meses e 2 dias depois da promoção, passando a ser o 28º oficial piloto-aviador do Exército (Ferreira, 1961, p. 161). Em 1938 foi promovido a brigadeiro (major-general) sendo o primeiro oficial general da Aviação do Exército e, em 1939, entrou como general para o CSE - Conselho Superior do Exército, sendo o primeiro oficial general da Aviação do Exército. Dois anos depois passou à situação de reserva, sendo um dos últimos oficiais que fizeram parte do grupo do “velho generalato” que saiu na “vasta operação de limpeza política na instituição militar (Exército) [dando lugar a] uma incontestável consolidação política no controlo e na superioridade do regime sobre as Forças Armadas” (Faria, 2000, pp. 191 e 194). Sobre a matéria da “aviação”, em a Aviação, Ribeiro da Fonseca mostra estar internacionalmente bem

* Professor da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas e Investigador do Centro de Pesquisa e Estudos Sociais, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia.

actualizado e apresenta um raciocínio projectado para o futuro, com soluções que se concretizaram a partir de 1944, quando Salazar criou o SAC - Secretariado da Aeronáutica Civil.

A Aviação de Ribeiro da Fonseca constitui um dos bons exemplos desses livros que têm sido omitidos das estantes públicas e dos meios universitários – uma perda na perspectiva histórica, política e sociológica. A capa, com um título simples, Aviação, demonstra o seu interesse pela “aviação em geral” e o desenho de um avião, de meio rosto de onde, na direcção da boca, se encontra a frase – “Sem caravelas, Portugal não tinha colónias; Só com aviões as fará progredir, como é seu dever” – tem o mesmo sentido de um subtítulo, mas com um significado que transcende o homem comum porque é o técnico ou o militar, que é avião, quem o afirma. Ressalta, deste tema, a preocupação com a segurança nacional, relativamente à necessidade dos meios aéreos para a preservação do território peninsular e do ultramarino.

Da leitura do livro, percebemos que a criação da aviação de transporte de passageiros e carga – as carreiras aéreas – e da aviação militar são necessidades indiscutíveis, que se enquadram no contexto internacional marcado pela lógica imperialista e pela segurança do Estado no seu todo pluricontinental. A conjuntura nacional, caracterizada por uma mentalidade atrasada relativamente à questão da aeronáutica e pelo importante território colonial, vasto na dispersão entre a África e a Oceânia, leva à necessidade da criação do único meio de transporte rápido e eficaz para a própria “penetração civilizadora” – razão política para a detenção de territórios coloniais, saída da Conferência de Berlim (1884-1885) – onde as ligações aéreas tomavam o papel de maior importância.

O livro resulta de uma compilação de textos que foram publicados ou proferidos de 1923 até 1934. Compreende um período conturbado da história da aviação e demonstra, factualmente, a nível social, político e económico, a falta da aviação comercial ou da aviação mercante para a estabilidade, em termos internacionais, da situação da política externa do país. De facto, é durante este período que a aviação de outros países, sobretudo os coloniais ou os que têm grandes extensões territoriais, apresenta um crescimento muito elevado. As companhias criam as linhas comerciais, de modo a ficarem com a exploração monopolista dessas rotas. Não podemos esquecer que, depois da I Grande Guerra, a aviação teve um desenvolvimento imediato, quer a nível tecnológico, quer na exploração comercial, estendendo-se por todo o mundo.

O livro começa por alertar para a necessidade de se criar a “propaganda do avião como meio de transporte”, demonstrando que o aparelho aéreo tem uma séria vantagem na comodidade da viagem, tanto no que respeita ao tempo gasto como na ultrapassagem das dificuldades que podem ser encontradas nas estradas, na tomada de refeições e de diversas dificuldades e perigos que o meio de transporte aéreo não tem. Porém, entende que a aviação esteja atrasada porque, do ponto de vista militar ou dos que deveriam ter uma sensibilidade apurada, “- custa a crer – há ainda a descrença da aviação como arma, quando ela é já hoje [1923] um exército: o do Ar [] No nosso país há a mania de não querer ver e de se opor resistência a tudo que seja inovação” (p.

9). Ligando, esta descrença do campo militar, de uma elite, à ideia popular de que “aviões é muito bom para quem não tenha o juízo todo”. A viagem realizada por avião é, afirma, uma coisa simples e até desportista, porque na aviação “a quinta essência do desporto: perigo e rapidez [] que encantam o desportista mais exigente” (p. 11), existe a maior segurança sendo comum o seu uso noutros países.

A criação das carreiras aéreas, em 1923, eram vistas com “um duplo fim, absolutamente patriótico, quer se encarem pelo desenvolvimento e progresso que representam para o País, quer pelo lado da sua defesa” (p.14). O autor, relativamente à defesa, esclarece que existindo uma aviação civil, esta poderá em caso de necessidade transformar-se em unidades militares, sobretudo, num país “onde há a mania dos milicianos, esta ideia deve assentar bem” (p.14). Quanto ao aumento do número de países e de companhias aéreas, com um grande surto no ano imediato ao fim da I G. Guerra, em 24 países surgiram 71 companhias de aviação, mantendo –se uma média aritmética, entre os anos de 1920 e de 1923 (ano em que este artigo é escrita e incluído na Aviação) de 13,5 países com o surgimento de 24,75 companhias aéreas (Pinto, 2010, P. 399).

Seguindo um raciocínio bem estruturado, o autor alerta para a necessidade da criação de infra-estruturas e, especificamente, para Lisboa, com um “aeródromo que não pode passar sem uma “gare” de caminho de ferro ou de porto de mar” (p.15). Neste sentido descreve, o aeroporto de Tablada em Sevilha e a sua importância relativamente à Exposição Ibero Americana que se iria realizar em 1927.

A 3 de Abril de 1924 – “antes da revolta de um grupo de oficiais da aviação, no Quartel da Amadora. Opondo-se à demissão de Cifka Duarte [com a] rendição dos sublevados [] graças à mediação do almirante Gago Coutinho []” (Serrão, Vol. XI, 1989, p. 292), num país onde existia “riscos de degradação política” com umas finanças enfraquecidas e onde ainda sobressaia ou não fora apagado “o escândalo das 400 000 libras que vários bancos, em 1919, haviam obtido do Estado e que continuavam por saldar” (Serrão, Vol. XI, 1989, p. 290) – Ribeiro da Fonseca escrevia: “Ó Legisladores de S. Bento! Padraos da Pátria! Ela própria vos chamará assim, se, num intervalo das vossas questões partidárias, não vos lembrades, um dia ao menos, de perguntar uns aos outros: Mas que é isto da Aviação? Os chineses já a têm, os “soviets” da Rússia também, só nós continuamos a supor que o carro eléctrico é a última maravilha da locomoção?! [] Que estão os senhores à espera para verem que a carestia da vida não é coisa que se discuta mas que se paga, que o que é preciso é desenvolver, agrícola, industrial e comercialmente, o País, pô-lo ao nível do outros?!” (p. 21).

Nas considerações que faz sobre a construção dos aeroportos, propõe, um no “centro da cidade” tal como se estava a construir, em 1928, nas cidades de Sevilha, de Marselha (p. 24), de Londres, Munich, Roma que imitavam Berlim e Sevilha (p. 34), e um aeroporto no Porto (p. 37) a cidade estrategicamente colocada ao Norte do País. Relativamente aos custos da construção dos aeroportos referia: “É que as Câmaras são as primeiras interessadas na realização de empreendimentos que, como este, constituem um factor de progresso e um atestado de civilização de um povo. Em todo o

nosso país há já um grande número de Câmaras Municipais que assim o compreendem []” (p. 25).

O grande problema, para este autor, era a criação da autonomia nacional em matéria de aviação. Porque, face “ao atraso da aeronáutica”, ficava dependente de outras companhias que queriam estabelecer o monopólio das “carreiras aéreas” – “Chega-se à vergonha de supor e achar bem que, para que uma aeronave alemã possa tocar nos Açores, em vez de vir pedir licença ao nosso Governo, vá pedir autorização à Companhia Francesa Aéropostale Entretanto os próprios franceses que pasmam como aqui se está de olhos fechados, a ponto de se dar um monopólio a uma companhia que está de sociedade com uma deles, já falida” (p. 41). O patriotismo que apresenta nos textos centra-se na preocupação da independência nacional, em matéria de transporte aéreo, escrevendo, em 1932, que deve estar focada no amor à Pátria (p. 42). Um patriotismo que se mantém pelo uso da farda quando, em Colónia, foram aconselhados pela polícia local a não a usar (p. 56). Fizeram-no até terem uma autorização das entidades locais.

Uma das suas preocupações é que “Portugal podia adquirir sem encargos para o Estado uma boa frota aérea” (p. 58) dependendo dos acordos estabelecidos e da existência, tal “como em França, de um Ministério do Ar, para que pudéssemos ter uma aviação útil ao País” (p. 60). Uma instituição desejável para o desenvolvimento económico, tendo em atenção que a aviação militar em tempo de paz é economicamente produtiva (p. 73). Uma ideia que subsistiu e que não encontrou acordo político, mesmo depois da criação dos Transportes Aéreos Portugueses, o que levou à saída de Humberto Delgado, logo depois de ter estabelecido a ligação aérea às colónias no cumprimento da missão que lhe havia sido confiada.

Em 1931, faz algumas recomendações, relativas à organização a bordo, no sentido da escolha dos mais competentes, cabendo aos pilotos a função única de voar, com aviões metálicos, “formando um todo homogéneo, a que se poderá então chamar a Aviação Portuguesa” (p. 85). Contudo, atendendo à ideia da existência de uma sempre possível reconversão da aviação civil em militar, apresenta uma selecção com os aviadores civis, aludindo que o bom aviador “não poderá ter fugido ao serviço militar e que não tenham cursos, incapazes de no dia da mobilização geral poderem desempenhar devidamente o seu papel” (p. 90). Em complemento tece considerações sobre a necessidade de um Exército do Ar e faz o levantamento de um “exercício de propaganda aérea”, em 1932, com as medidas necessárias decorrentes de um cenário em que Lisboa foi bombardeada. No fundo, cria as medidas tácticas necessárias para fazer frente a essa situação e justifica a escolha dos aviões de combate, “com um concurso aberto, mas sem restrições próprias de espertinhos, que fazem sempre que o Estado receba gato por lebre” (p. 124).

A nível das competências das tripulações militares recomenda, em 1933, que se copie o que acontece em França, onde o “observador” ganha metade do piloto e tem de voar o mesmo; isto, “para obrigar todos a serem pilotos, porque, palavras textuais [do ministro francês]: é indispensável que todos saibam pilotar” (p. 129).

A falta de “uma atmosfera própria da aviação”, como referiu em 1933, fazia com que existisse uma desatenção na matéria aeronáutica – tal como, em 1931, Humberto da Cruz havia escrito sobre “ambiente aeronáutico” ou “mentalidade aeronáutica” e, em 1939, o Alferes Barão da Cunha reforçara por “falta de mentalidade aeronáutica” quando da ida às colónias do Presidente Óscar Carmona realizada por barco, ou, em 1944, quando o general Humberto Delgado, criador do SAC - Secretariado da Aeronáutica Civil e do Serviço do SAC - Transportes Aéreos Portugueses, designou por falta de “cultura aeronáutica” – na verdade, quando se tem uma fronteira grande “e a fronteira de um país é aquela que os seus habitantes são capazes de guarnecer”, com uma população escassa, a aviação torna-se de grande importância para a segurança do país.

Afirma a necessidade de “fabricar tudo quanto se possa fazer entre nós” (p. 132), aludindo à industrialização onde cabe a aviação, e chama a atenção para que a “aviação sai barata” em comparação com a Marinha e até com o Exército (p. 139).

Apresenta como grande dificuldade para a institucionalização da aeronáutica como arma independente, o facto de “estamos num País muito pequeno, onde se acharia ridículo um General de trinta e tantos anos por mais barbas que usasse” (p. 146). E, como objectivo as “ligações às Colónias e entre estas e a Metrópole, serviços cartográficos e outros, dariam à nossa Aviação o treino necessário, trabalhando para o País” (p. 146). “Uma verdadeira Aviação, não existe presentemente” (p. 147). Esta afirmação, feita em 1935, pertencia a um dos últimos generais, do “velho generalato” que o regime corporativo, legitimado pela Constituição de 1933, haveria de substituir, colocando o poder existente no “campo militar” sob a escolha política determinada pelos interesses do poder que sustentava o “campo político”.

As ideias de Ribeiro da Fonseca, apesar de não pertencerem ao discurso do “politicamente correcto”, acabaram por se concretizar cumprindo o interesse nacional: os Transportes Aéreos Portugueses começaram a operar para as colónias africanas a 31 de Dezembro de 1946; e, em 1952, constituiu-se a FAP - Força Aérea Portuguesa.

Se, na época, o poder político tivesse seguido as ideias que se encontram escritas neste livro, que é uma colectânea de textos publicados entre 1928 e 1935, a aviação portuguesa teria surgido com maior antecedência, acompanhando o que acontecia nos outros países imperiais.

Bibliografia:

Becker, Howard S. (2002). Les ficelles du métier. Paris: Éditions La Découverte & Syros.

Faria, Telmo (2000). Debaixo de fogo ! Salazar e as Forças Armadas (1935-1941). Lisboa: Edições Cosmos, Instituto de Defesa Nacional.

Ferreira, J. Diniz (1961). Aeronáutica Portuguesa (Elementos Básicos de História). Lisboa: Edição do Autor.

[GEPB] Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira (s/d), Vol. XXV. Lisboa, Rio de Janeiro: Editorial Enciclopédia, Limitada.

Pinto, Manuel Serafim (2010). Transporte Aéreo e Poder Político sob o signo do Império. Lisboa: Coisas de Ler.

Serrão, Joaquim Veríssimo (1989). História de Portugal [1910-1926], Vol XI. Lisboa: Editorial Verbo.