

1217
RIBEIRO DA FONSECA

AVIAÇÃO



526
B. P. do 526 1936

Sem caravelas, Portugal não tinha colónias:
Só com aviões as fará progredir, como é seu dever.

EDIÇÃO DO AUTOR
LISBOA
1935

Fragment of a document with faint, illegible text, possibly bleed-through from the reverse side.

Sala C
Est. 2
Tab. 11
N.º 11

RIBEIRO DA FONSECA

3326

AVIAÇÃO



CENTRO CULTURAL LUSA
INSTITUTO DE CAVALARIA

C. Rel do 5 de 2 1936

Re

MNCT

62

FON

Sem caravelas, Portugal não tinha colónias:
Só com aviões as fará progredir, como é seu dever.

EDIÇÃO DO AUTOR

LISBOA

1935

RIBEIRO DA FONSECA

3326

AVIAÇÃO



INSTITUTO NACIONAL DE AVIAÇÃO

C. N.º do 5 de 2 1936

RE
MUCT

62
FON

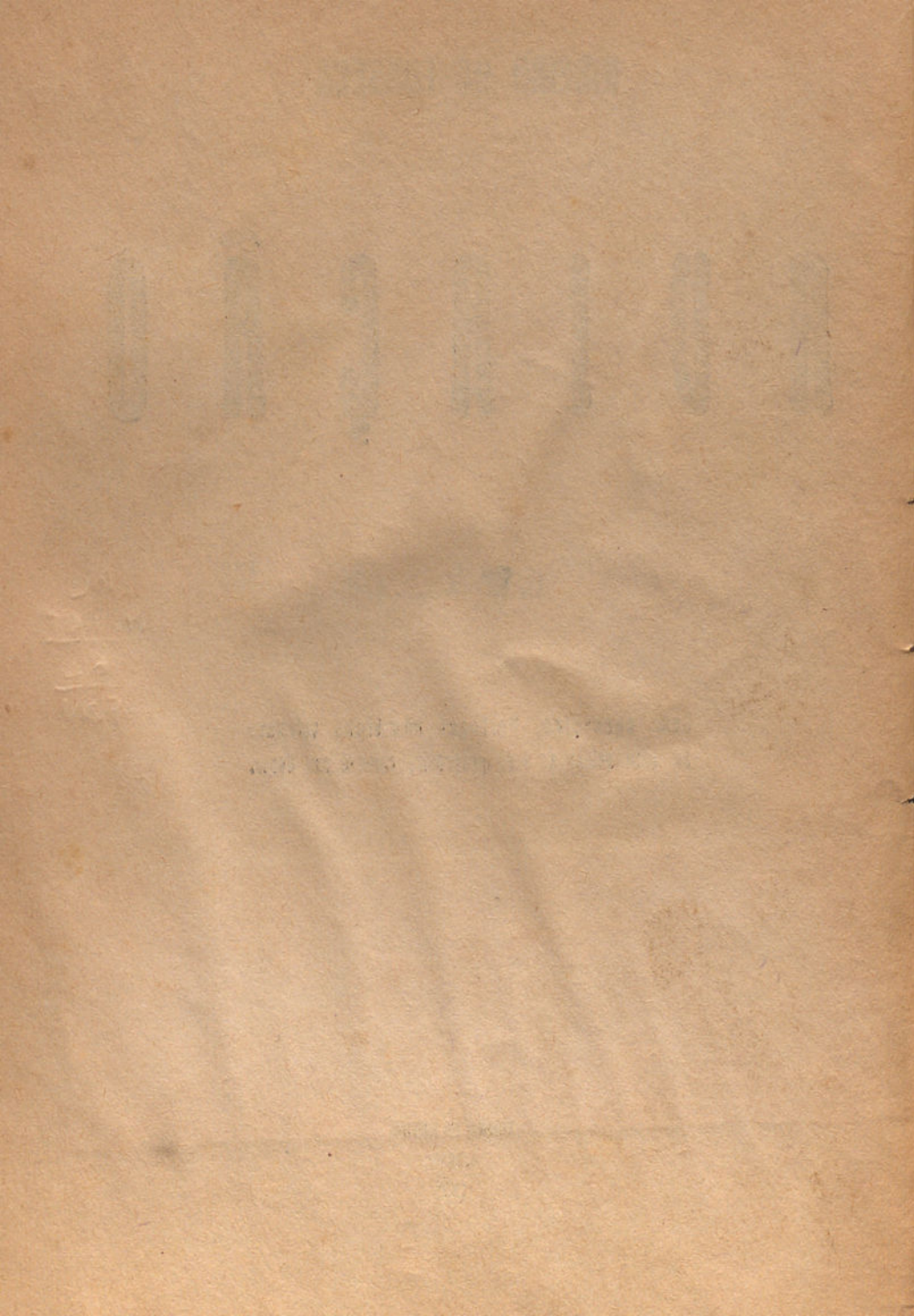
Sem caravelas, Portugal não tinha colónias:
Só com aviões as fará progredir, como é seu dever.

ERRATAS

- Pág. 19 — Na penúltima linha leia-se 924 em vez de 923.
- > 62 — Na 3.^a linha da nota, *progresso* em vez de *programa*.
 - > 83 — Na linha 38.^a. Em vez da linha que está repetida, leia-se: *que os imortalizou, sem sequer pertencer à Aviação*.
 - > 89 — Na última linha da nota, leia-se *cana* em vez de *cada*.
 - > 91 — Na última linha: *temos* em vez de *mos*.

LISBOA

1935



Aos meus educadores:

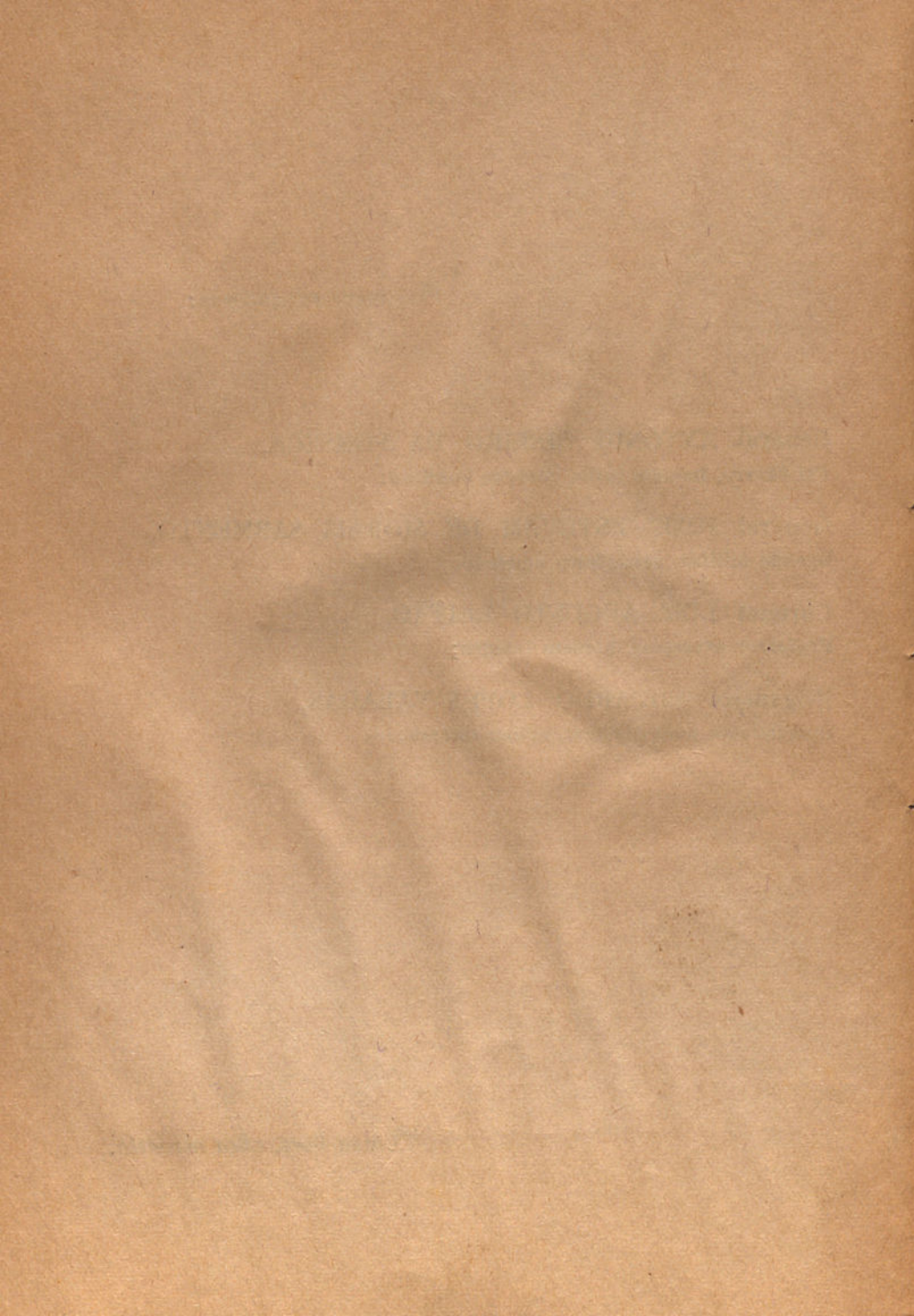
General ANTÔNIO RIBEIRO DA FONSECA,
Pai severo, homem justo, coração bondoso;

General JOSE' ESTEVAM DE MORAIS SARMENTO,
Grande militar, verdadeiro educador;

Coronel LUIZ AUGUSTO LEITÃO,
Professor exemplar, homem íntegro;

Brigadeiro EDUARDO LOPES VALADAS,
Comandante honestíssimo, amigo sincero;

© meu livro, obra modesta.



Prezados leitores:

Não é o simples desejo de publicar um livro, aliás louvável, que me leva a apresentar-vos esta modesta obra, mas sim o facto de ver a opinião aeronáutica no nosso País tão desnorteada, que continuamos na infância da Aviação, quando todos os outros países estão cruzados por carreiras aéreas, quando em tôda a parte existe o Exército do Ar.

A obra da Aviação, eminentemente patriótica, tem que ser estudada e executada pelos do officio e não, como em quasi tudo, por fura-vidas que aparecem a querer tratar do que não sabem, o que dá sempre os resultados que todos vemos.

É necessária uma certa campanha orientadora para que todos se compenetrem da utilidade da Aviação e se veja o perigo de continuarmos atrasados como temos vivido, sem olhos para a razão do progresso em outros países, sem ouvidos para as censuras que se fazem ao nosso atraso.

Desde 1917 que me dediquei só à Aviação, para ela tenho vivido, nela espero morrer, mas não sem procurar, como devo, que as energias se congreguem, que os esforços se unam, para que Portugal tenha de facto a Aviação que deve ter.

Trata-se agora da compilação de artigos escritos em dôze anos para vários periódicos e de alguns documentos que com o assunto se relacionam; evidentemente que não há uma seqüência, como por vezes se desejaria, mas, lido o conjunto, ressalta um espirito e uma doutrina:

Portugal precisa ter uma Aviação digna dos seus maiores:

Uma Aviação feita só por aviadores competentes, pois ela não permite a mediocridade.

Lisboa — Maio de 1935.

RIBEIRO DA FONSECA

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS 309

LECTURE 10

STATISTICAL MECHANICS

ENTROPY

AND THE SECOND LAW

OF THERMODYNAMICS

LECTURER: J. K. JOHNSON

DATE: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS 309

LECTURE 10

STATISTICAL MECHANICS

ENTROPY

AND THE SECOND LAW

OF THERMODYNAMICS

LECTURER: J. K. JOHNSON

DATE: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS 309

LECTURE 10

STATISTICAL MECHANICS

ENTROPY

AND THE SECOND LAW

OF THERMODYNAMICS

LECTURER: J. K. JOHNSON

DATE: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

REVISION: 1950

Uma propaganda que é necessário fazer

A aviação como meio de transporte

É necessário fazer em Portugal a propaganda do avião como meio de transporte comercial, de turismo e desportivo.

Não é admissível o nosso atraso em tal assunto.

Um avião, em condições normais, pode transportar cinco a dez passageiros, num percurso de 500 quilómetros, em três horas e meia, com uma comodidade sem igual (1).

Se atendermos a que essas pessoas, em três horas e meia, efectuam um percurso que, de outra forma, lhes levaria muito mais tempo, tendo de fazer mais refeições, perdendo um dia de trabalho e não estando de forma alguma livres de perigo, por isso que, em caminho de ferro, navio ou automóvel, não há menos riscos, deveremos concordar que, só por falta de propaganda, ainda não foi reconhecido o avião como um meio de transporte que se impõe.

O turista que toma um automóvel para percorrer uma região e ir passar uns dias agradáveis a uma estância de prazer, desconhece que, em vez das péssimas estradas (2), da poeirada e das más refeições e dormidas a que muitas vezes se sujeita pelo caminho, poderia, em poucas horas e sem mais perigos, disfrutar um prazer, que só a quem já voou é dado, com uma comodidade sem igual, se fizesse a viagem em avião.

(1) Hoje pode-se andar mais depressa. O mesmo percurso já se faz em menos de duas horas, em aviões comerciais.

(2) Hoje, com os modernos processos de arranjo das estradas e com a boa administração do País, os caminhos estão muito melhores. No entanto, basta o seu traçado, cheio de curvas e de rampas, para que se justifique plenamente a preferência pelo transporte rápido e em linha recta.

O *sportman*, que se sujeita aos riscos de fazer 100 quilómetros à hora, em estradas difíceis, num *auto* ou numa moto, desconhece que, sem mais perigo e com muito maior prazer desportivo, pode fazer 150 a 180 à hora e em linha recta.

O avião é o meio de transporte ideal. Com uma suavidade de movimento que nos dá a impressão de que o *carro* desliza sobre algodão em rama, podendo seguir a uma altura tal que diminua o perigo e nos dê um horizonte vastíssimo, encanta de tal maneira a vista, que rara é a pessoa que, ao subir, não tenha a impressão de que está em absoluta segurança e de que presenciar a realização dum conto de fadas.

O prazer moral de se sentir a alguns milhares de metros acima dos seus semelhantes, deslocando-se com uma velocidade tal que lhe permite no mesmo dia estar em dois ou três pontos diferentes, que distam normalmente alguns dias de maçadora viagem, é muito superior e põe absolutamente de parte qualquer preocupação de perigo que possa haver.

O motor dum avião é normalmente objecto de cuidados que diminuam muito as possibilidades de avarias, mas, ainda quando estas se deem, nem por isso se podem considerar como perigos irremediáveis.

Um avião sem o seu motor a trabalhar não é mais perigoso que um automóvel a quem se partam os travões. Este, ou tem de seguir pelo caminho que se lhe apresentar até que pare por si, ou terá de ir de encontro a qualquer obstáculo que o detenha.

Um avião sem motor tem um determinado percurso a fazer, sem qualquer perigo, até que pouse no melhor terreno que existir, num raio de acção dependente da altura a que estiver.

Viajando alto e escolhendo o percurso, de forma que se vão levando debaixo de vista alguns campos de socorro, pode-se considerar isenta de perigo uma viagem aérea.

Os outros riscos a que está sujeito um avião são muito diminuídos numa carreira aérea regular, em que se conhece o percurso, se preparam os aeródromos e se escolhem pilotos sabedores, prudentes, hábeis e treinados.

Como é sabido, ao começar a grande guerra, a aviação estava na fase meramente desportiva.

Voava-se pelo prazer de praticar um exercício difícil e perigoso.

Durante os cinco anos de guerra evolucionou de tal forma, nestes últimos cinco anos, continuou progredindo tão assombrosamente, que não é hoje possível prever o que ela será daqui a outros cinco ou dez anos.

O que se poderá desde já assegurar é que ela irá ter uma importância tal, que é um crime pretender continuar no estado em que temos vivido em Portugal, supondo-se que a aviação é meia dúzia de indivíduos dispostos a darem trambulhões.

Que se pode garantir que, de futuro haverá carreiras aéreas, como hoje as há por via férrea e marítima, parece-me que até o amigo Banana o diria.

Apesar disso, em Portugal, não se olha a sério para a aviação.

No próprio exército até — custa a crer — há ainda a descrença da aviação como arma, quando ela é já hoje um exército: o do Ar.

Em Portugal faz-se ainda hoje (a guerra acabou há cinco anos!) exame para o generalato, supondo-se que nem sequer existe essa coisa a que se chama Aviação.

A moda é *ainda* a de 1870.

No nosso País há a mania de não querer ver e de se opôr resistência a tudo que seja uma inovação.

As locomotivas foram apedrejadas, os eléctricos assaltados; tudo que seja manifestação de progresso há de custar a entrar nos nossos hábitos.

Temos a mania de ser muito espertalhões.

Só quereremos aviação quando houver a certeza de que ninguém poderá morrer de desastres, quando um avião custar um pataco, etc.

Por enquanto, para o grande público, isso de aviadores e aviões é muito bom para quem não tenha o juízo todo, lá para os franceses e para os ingleses.

Nós por cá somos muito finos!

Para o portuguezinho da costa, que não vai facilmente no *balão*, o caminhosinho de ferro, com a paragem obrigatória em todos os apeadeiros, com a laranja da China, os palitos de amêndoa, as queijadas de Sintra e o copo de água nas estações, é ainda o ideal.

Viaja-se de lenço ao pescoço e palito na boca, radiante, sem preocupações.

Não se repara que, mesmo quando não há descarrilamento, choque ou bombas de dinamite, se morre duma febre tifoide, porque a água que se bebeu na estação era dum poço onde apodrecera um gato.

Não se vê que não se conseguiu o negócio que havia em mira, porque o combóio chegou no dia seguinte.

Perdeu-se mais um dia à espera do único combóio que há para a volta, passou-se três dias sem fazer nada, mas, como êste ainda é o ideal, está tudo muito bem.

Como ainda desta vez o túnel do Rossio não nos caiu em cima, conclue-se que isto cá por baixo é muito mais seguro.

Mas a vida de hoje começa a ter exigências que não se coadunam com os nossos hábitos primitivos.

Em Marrocos já se está mais adiantado.

Vai-se de lá a Paris pelos ares, em menos tempo que se vai de Lisboa no expresso.

Não reparamos que já quasi todos os países adoptam o avião como meio de transporte sem rival, pela sua rapidez, comodidade e relativa segurança.

Não reparamos que estamos num país atrasadíssimo, onde há regiões sem meios de comunicação e onde poderia haver um desenvolvido turismo, se nos modernizássemos.

Só por meio da aviação hoje conseguiríamos pôrmo-nos a par das outras nações, no que diz respeito a comunicações rápidas e a desenvolvimento do turismo em Portugal.

Uma linha aérea custa menos dinheiro que uma linha férrea.

A ligação Lisboa-Madrid, por exemplo, só tem uma solução: *a dos ares*.

18-X-923.

Experimentem voar

Tendo falado da aviação como meio de transporte comercial e de turismo, vamos hoje entreter os leitores com a parte desportiva da aviação.

O «sportman» é um homem que sente necessidade de empregar os seus ócios na prática dum exercício são e viril, em que o físico trabalhe, mas em que haja também os pe-

rigos precisos para que a emoção seja forte e dê prazer a quem se livra dêles.

O verdadeiro desporto exige perigo, e é essa, até, a diferença que o separa dos simples jogos desportivos.

Assim: quer seja num barco à vela, dando voltas rápidas no meio duma corrida; quer seja montando um cavalo atrás de uma lebre, saltando por cima do que aparece; quer seja numa moto ou num auto, a mais de 100 quilómetros à hora numa recta, ou efectuando viragens a 60 quilómetros, tem-se êsses perigos, que só o verdadeiro homem de desporto sabe avaliar.

É na prática dos desportos viris que se educa o carácter e se forma um homem, executando exercícios que o preparam para encarar com sangue-frio e resolução rápida os problemas complicados da vida.

A própria inteligência habitua-se a uma rápida percepção e resolução, pois que, na prática dos desportos, é necessário, por vezes resolver— a mais de 100 à hora.

Assentado a um secretária e com uma manga de alpaca enfiada num braço, por muito que se estude, não se consegue exercitar e desenvolver a inteligência, como na prática de certos desportos, na acção.

Na Escola de Guerra, por exemplo, os alunos mais «estúpidos» na aprendizagem da simples recruta, eram, em geral, os mais estudiosos.

Para saber voltar para a direita, precisavam, por vezes, que se lhes metesse uma pedra na mão direita!

Havia uma grande desarmonia entre o seu físico e o seu intellecto. É nos exercícios gymnásticos e mais tarde na prática dos desportos, que se obtem essa harmonia.

O desporto é essencialmente educativo.

Ora é exactamente na aviação que encontramos a quinta-essência do desporto: perigo e rapidez, para o que é necessário sangue-frio e instantaneidade de resolução, que encantam o desportista mais exigente.

Será escusado perdermos tempo a fazer ver aos nossos leitores a diferença que haverá entre um desporto desta natureza e, por exemplo, o levantar pêsos e alteres.

Num avião, ainda que nos limitemos aos prazeres duma simples viagem rápida, com a subida suave e a aterragem clássica, mesmo aí, é necessária a constante atenção, porque o risco permanente faz com que o exercício nos obrigue a dispender continuamente os cuidados exigidos pela velocidade, que é sempre grande.

Um avião sobe e vôa graças à sua velocidade, e aterra perdendo-a por si.

É como que um automobilismo, em que só se pudesse andar «a nove» e sem travão.

Pode-se calcular como é necessário educar os reflexos e conservar a calma precisa para a prática dêste desporto.

É, porém, um exercício que encanta de tal maneira os mais exigentes, que ninguém deve deixar de experimentar um vôo.

O bom coração, os pulmões sãos, o sangue-frio inalterável, são qualidades a exigir para o aviador, que manobra o avião, mas, para voar como simples passageiro, não são necessárias outras qualidades diferentes das que são precisas para andar num automóvel.

Não haja pois essas preocupações vulgares em quem deseja experimentar um vôo.

Basta pôr de parte, por um momento, algum receio que haja, que, uma vez no ar, o espectáculo é de tal forma maravilhoso, que tudo mais se esquece, dando ainda por cima o avião uma sensação de segurança, que faz desaparecer quaisquer receios, que ainda restem.

A vertigem, de que muita gente se queixa, não existe no avião.

É pior chegar à varanda dum quinto andar, do que subir num aparelho; dentro dêste está-se tão bem, como... dentro de casa.

Tem-se procurado convencer o público a servir-se dêste meio de transporte, mostrando que o avião se está tornando cada vez mais prático e acessível.

Há pouco tempo, em França, para o demonstrar, realizou-se um «pic-nic», com a assistência do Sub-Secretário da Aviação, pilotos, convidados e algumas senhoras, fazendo o bonito número de 104 pessoas.

Tudo foi e voltou de avião, não havendo um único acidente.

Num concurso de aviação, últimamente realizado na América do Norte, mais de noventa aviões aterraram, conduzindo pessoas que foram assistir às corridas, como se fôsem em vulgares automóveis.

O avião presta-se a transportar rapidamente e com a máxima comodidade, apresentando ao mesmo tempo um

espectáculo de tal forma soberbo, que ninguém deve deixar de o experimentar.

Voar alto, num dia com nuvens, e, tendo-as visto negras por baixo, ir dar com um oceano de algodão em rama e um sol brilhante por cima, vendo pelas aberturas algumas paisagens minúsculas, que parecem brinquedos de criança, não tem descrição possível.

Como se entende que um desportista, que gosta de se deslocar rapidamente numa moto ou num automóvel, que aprecia a velocidade do seu barco a gasolina, não pense em ter um avião?

Hoje há aviões de 20 cavalos... de 5 cavalos!

No último concurso, em Inglaterra, um monoplano, com um motor «Douglas» de 5 HP. fêz 112 quilómetros à hora!

Outro pequeno avião fêz 140 quilómetros, gastando quatro litros e meio de gasolina!

Se atendermos a que um avião é mais barato do que um automóvel, só a falta de propaganda justifica que os nossos homens de desporto não tenham também os seus aviões.

A arte de voar tem ainda, em si própria, muitas modalidades, que a tornam capaz de satisfazer todos os gostos, pois permite que se faça, desde o vôo clássico, subindo e descendo gradualmente, inclinando apenas o necessário para fazer uma viragem, descolando e aterrando insensivelmente, sem incomodar um debutante, até à virtuosidade aérea, em que a «vrille», o «looping», o «retournement», etc., dão o prazer máximo e a segurança do vôo a quem os pratica.

Subir bastante, parar o hélice, parar o aparelho... e esperar que a gravidade nos mostre, no altímetro, que é necessário obter outra vez a velocidade precisa para aterrar, ou vir em «fôlha morta» até pousar docemente, «como uma flôr» — vá lá a expressão usada no ofício! — são prazeres que em mais nenhum desporto se encontram.

Ao avião, senhores desportistas.

19-XII-923.

As carreiras aéreas

Num primeiro artigo falámos no avião como meio de transporte e hoje vimos prolongar o assunto.

A França, um dos países que mais e melhor olha para o seu Exército do Ar, subsidia várias linhas de aero-navegação.

É uma das maneiras de poupar o seu dinheiro.

Como é dispendioso conservar um grande Exército do Ar, como é absolutamente necessário tê-lo, não só em material mas também em pessoal, ela vê que assim consegue, com menos dispêndio, possuir uma poderosa frota aérea, cujos aviões, em caso de necessidade, se transformam em unidades de combate.

São, por assim dizer, aviões «milicianos».

Em Portugal, onde há a mania dos milicianos, esta idea deve assentar bem.

Não dispensando de forma alguma que haja aviação militar, por isso que só a aviação militar, a de carreira, sabe do seu officio em vista da guerra, a aviação commercial é uma reserva de pilotos e de material em treno, que, chegado o momento, depressa se transformarão em pilotos e aviões militares.

Um piloto não se improvisa, é obra de alguns anos, e, de todo o restante pessoal, principalmente mecânicos e operários constructores de aviões, também só um constante trabalho na sua especialidade nos garante, num determinado momento, uma reserva apreciável.

As carreiras aéreas têm pois um duplo fim, absolutamente patriótico, quer se encarem pelo desenvolvimento e progresso que representam para o País, quer pelo lado da sua defesa.

Acabaremos todos por concluir facilmente que é necessário que Portugal tenha também as suas carreiras aéreas e é nesta altura, em que todos os países estão organizando as suas linhas, que devemos tratar das nossas também.

Não devemos esperar que todo o mundo esteja cruzado por carreiras aéreas, para vermos qual será o lugar que nos deixam.

Já devemos estar fartos de «marchar na cauda da columna».

Para o cruzamento do Atlântico, por exemplo, três grandes linhas se anunciam.

Um dos projectos é o da linha Latécoère, que consiste

no prolongamento da carreira actual de Toulouse-Casablanca (1), passando por Dakar e Pernambuco, para Rio de Janeiro e Buenos Aires.

Outro, de dirigiveis, parte de Sevilha e passa pelas Canárias para Pernambuco.

Um terceiro, de hidros, partindo de Bordeus, passa em Lisboa, Casablanca e Dakar para Pernambuco também.

Qualquer destes três projectos nos interessa e pode ser utilizado pelos portugueses.

Para isso bastaria que nos «mexêssemos» e tratássemos também das nossas linhas aéreas.

É escusado termos desde já a pretensão de estabelecermos grandes carreiras. Basta que façamos as necessárias para nos ligarmos às outras, organizadas ou em projecto.

Assim, a linha Bordeus-Pernambuco, passando por Lisboa, pode ser directamente utilizada e servir também para, em Casablanca, dar passagem para a carreira Latécoère.

Quem preferisse fazer a travessia do Atlântico em dirigível, tomaria o avião português que, partindo de Lisboa, hora e meia depois pousaria em Sevilha, um dos primeiros aeródromos do mundo, passando os seus passageiros e respectivos bagagens para a linha espanhola.

Há, pois, já de entrada, duas carreiras a estabelecer, podendo qualquer delas ser a primeira «étape» de grandes linhas de aero-navegação.

São elas Lisboa-Madrid e Lisboa-Sevilha.

Para estas, ou quaisquer outras carreiras, é necessário, primeiro que tudo, que Lisboa tenha o seu aeródromo.

Não se descure este assunto, porque uma grande capital como a nossa não pode prescindir dum aeródromo, como não pode passar sem uma «gare» de caminho de ferro ou um porto de mar.

Não estejamos à espera que êle nos caia do céu ou nos venha do Brasil.

É preciso pensar nêle e tratar de o arranjar quanto antes, pois que uma pista de aviação leva mais dum ano a preparar.

(1) Esta carreira, tendo funcionado alguns anos em aviões que eram restos da guerra, pelo facto de ter aviadores que desta traziam muita prática do ar, quasi não teve desastres.

Hoje vêem-se estes com mais frequência, em parte devido ao emprêgo de aviadores pouco experientes.

Constantemente se inauguram novas linhas, à medida que o público vai perdendo o receio e vendo que, com grande comodidade, percorre trajectos enormes em muito pouco tempo.

Está-se por enquanto um pouco receoso.

Há ainda quem não se mêta no caminho de ferro ou num automóvel, mas nem por isso se deixam de ir realizando quotidianamente carreiras aéreas.

Em Portugal hão de realizar-se, necessàriamente, carreiras aéreas.

Com os morosos caminhos de ferro que temos, com as péssimas estradas que já não teem consêrto (1), não há outro remédio, querendo andar depressa, senão ir pelos ares.

É mais fácil preparar, de tantos em tantos quilómetros, um campo, capaz de receber um avião, do que fazer uma estrada.

Um campo dêstes não tem que ficar inculto. Pode ser dividido em duas zonas e, em cada ano, uma delas receber determinadas culturas.

É mais económico preparar uma pista e pôr-lhe um hangar, do que fazer uma linha férrea com as respectivas estações.

São muito mais baratos os aviões do que o material de caminho de ferro.

A comodidade e a rapidez não teem semelhança.

Com uma linha bem organizada, os riscos não são superiores aos do caminho de ferro e, se compararmos a viagem em avião com a de navio, ainda mais vantagens se encontram na primeira.

Entre nós impõem-se algumas carreiras aéreas.

Lisboa não pode deixar de ter um enorme aeródromo, de onde diàriamente partirão carreiras de aviões e de hidro-aviões.

Lisboa-Pôrto-Vigo, Lisboa-Madeira, etc., eram carreiras a inaugurar imediatamente com hidros.

Puxando um pouco pela imaginação, cada um poderá

(1) De facto as estradas estão muito melhores, mas, por mais buracos que lhes tapem, nunca poderão ser verdadeiras estradas; basta que o seu traçado seja muita vez o indicado pelos caminhos de pé pôsto, que o povo fizera. A solução, como em toda a parte, aliás, é a dos ares.

calcular os benefícios que adviriam da rapidez de comunicações.

Para o comércio, principalmente, a troca rápida do correio representa sempre maior lucro.

Esses *fura-vidas*, que andam daqui para ali, vendendo objectos que ainda não compraram, essa massa de que se fazem *novos-ricos*, que mina teem a explorar, quando, no mesmo dia, puderem ir e voltar a um ponto bem distante, fazendo negócios estrondosos, aproveitando diferenças de câmbios, etc.

Quando as carreiras seguirem até Paris, Roma e Londres, que quantidade de estrangeiros ricos aqui virão parar, atraídos pela beleza do país e pela amenidade do clima.

Só assim chegará a vez do nosso dinheiro tornar a valer, de sabermos novamente o que é um escudo, aproximando-nos mais depressa da civilização, de que estamos arredados, e entrando nos nossos hábitos o lema inglês: *tempo é dinheiro*.

E mãos à obra que o futuro está no ar.

Portugal desempenhou brilhantemente o seu papel na terra e mais tarde no mar.

Está chegado o momento de brilhar pela terceira vez.

Gago Coutinho e Sacadura Cabral já deram provas de que a raça tem as âsas suficientes para a conquista do espaço.

Hoje os tempos são outros e as guerras bem diferentes, mas nem por isso menos proveitosas para o país empreendedor que primeiro e melhor souber cruzar os ares com as suas caravelas aladas, em carreiras criteriosas, que nos tragam «rapidamente» o ouro de que necessitamos, para novamente ocuparmos o lugar desafogado que nos pertence, pela posição geográfica que é única.

1-XI-923.

○ aeródromo de Tablada nos arredores de Sevilha

O Guadalquivir, depois de passar por Sevilha, dá uma grande volta. Para se encurtar o percurso feito pelos barcos, abriram um canal, ficando por conseguinte uma ilha. É enorme e chamam-lhe a ilha dos desportos.

Ali há «tennis», «golf», tiro aos pombos, «foot-ball», hipismo e o desporto rei: a Aviação.

O aeródromo de Tablada, grandiosa obra de cimento armado, tem uma frente de um quilómetro de edificações, na sua maior parte hangares para aeroplanos.

Quatro grupos de três hangares são destinados a receberem esquadrihas de Aviação, umas de caça e outras de reconhecimento.

Um gigantesco hangar de dois corpos é destinado a uma esquadilha de bombardeamento.

Este hangar mede uns cinquenta metros de profundidade por setenta e dois de frente, com duas aberturas de trinta e dois metros cada uma.

O sistema de portas, com sete metros de altura, é perfeito, podendo uma pessoa abri-las facilmente.

Um outro hangar, também com trinta e dois metros de boca e com corpos laterais, é destinado a oficinas e montagem de aviões, ocupando uma área de três mil e seiscentos metros quadrados, pouco mais ou menos.

Numa segunda linha tem depósito de combustíveis, armazéns, garages, casernas, corpo de comando, alojamentos para oficiais, enfermaria, telegrafia sem fios, fotografia, meteorologia e bairro operário.

Todos estes edificios são em puro estilo andaluz, formando um conjunto harmonioso e que encanta a vista.

Tudo bom e para durar, foi obra que importou em seis milhões de pesetas.

Deve ser um dos primeiros aeródromos do mundo e honra o povo que, na compreensão nítida da hora actual, sabe empregar o seu dinheiro em obras que são o melhor atestado da civilização dum país.

Sevilha é já hoje uma base importante de aviação.

Ali se formam bastantes pilotos militares, que, uma vez acabada a sua aprendizagem, recebem um avião e seguem com êle para Tetuan, Larache, ou Melila, onde vão prestar serviço.

É a sede da carreira aérea para Larache, que tem ali o seu modesto hangar, de onde diáriamente parte um avião, conduzindo passageiros e correspondência.

Brevemente será o ponto de partida de carreiras que cruzarão o Atlântico.

Deveria também em breve estar ligada com Lisboa pela

via aérea, pois actualmente leva-se mais de 24 horas de tormentosa viagem em caminho de ferro, não se consegue ir de automóvel e podia-se fazer, com a máxima comodidade, em duas horas, num avião.

Como últimamente se tenha falado na carreira aérea de Lisboa para lá, o governo espanhol apressou-se a dar a concessão do trôço Sevilha a Rosal, ponto da fronteira, ao capitão aviador espanhol Martin Prat, que a havia pedido há muito tempo.

Bastaria que do lado de cá alguém se interessasse pelo assunto e que alguns capitalistas se resolvessem a empregar dinheiro nessa obra, para que daqui a alguns meses a carreira aérea Lisboa-Sevilha fôsse um facto.

Em 1927 há a Exposição Ibero-Americana em Sevilha, para a qual já estão feitos alguns palácios sumptuosos, havendo ainda muita obra por fazer, segundo dizem.

Uma coisa se impõe: é a participação de Portugal, no que se deverá pensar com tempo, para que o Palácio de Portugal possa ser o que deve ser (1).

Mas essa obra precisa levar consigo outra, que é a carreira aérea Lisboa-Sevilha.

Por essa ocasião, já enormes naves aéreas transportariam aqueles que preferem o caminho da águia ao já estafado e maçador ferro-carril, que, para mais, é daqueles que «llegan quando llegan».

Portugal, o país dos navegadores, marítimos há muitos séculos e aéreos presentemente, não pode deixar de, em plena Exposição Ibero-Americana, se apresentar com a sua carreira aérea regular, já estabelecida.

Tudo que seja aumentar os aviões e os aviadores portugueses é útil para Portugal e é já tempo de se pensar em dotar o país com aeródromos e uma aviação digna dêle.

Estadistas de Portugal!

A obra da aviação é qualquer coisa grandiosa; é preciso elevar-se a dois ou três mil metros, ter um horizonte mais vasto, para que se possa apreciar a utilidade que teria para Portugal uma obra, como seria a aviação digna do país de Albuquerque e Vasco da Gama.

2-III-923.

(1) E de facto foi.

Portugal está atrasadíssimo no capítulo aviação

Disse, por alto, ao amigo leitor, num último artigo, o que era o aeródromo de Tablada, em Sevilha.

Foi um rápido esbôço, em vôo de avião, e pouco mais poderia ter dito, porque o resto, só vendo, se poderá apreciar.

O luxo e o conforto, o bom e o prático reúnem-se, formando um conjunto quasi colossal.

Pois bem.

O leitor também tem ouvido dizer que temos aviação, que ela custa muito caro, que já há campos de aterragem em Portugal, etc.

Não temos nada e nada conseguimos ter, apesar de toda a boa vontade.

É tempo de pôr as coisas a nu, pois que, entre nós, não se faz idea do que é a aviação e do que representa ser-se aviador neste meio.

Estamos atrasadíssimos em aviação, mas principalmente o meio é que é hostil, pois, qualquer coisa que se consiga, é à custa dum esforço titânico e que é bem mal empregado, em geral, porque se dispende grande energia para alcançar pequenissimas coisas.

O que o meio é, pode o leitor avaliar por alguns pequenos episódios que passarei a contar-lhe.

No campo X, há três anos, um Tal vê alguns aviões e, apontando o hélice, pergunta:

— «Vocês, quando sobem, levam sempre esta coisa?»

Era, pelo visto, um percursor do vôo à vela!

No campo Y, outro, muito admirado por se dizer que para pista de aviação são necessárias algumas centenas de metros, diz:

— «Estão os senhores a quererem tanto terreno, quando eu acabo de ler num livro que para um campo de aviação bastam 20 metros!»

Seria engano no desporto; talvez fôsse para «croquet»!

Outro, constando-lhe que se estava fazendo, no aeródromo, uma vara com um canudo de pano, para indicador de vento, mandou chamar o comandante e disse-lhe:

— «Consta-me que os senhores se preparam para me apanharem a azeitona! Andam já a fazer sacos e a arranjar varas!!»

É a maior ofensa que se poderia fazer a aviadores: chamar-lhes rancho de apanha de azeitona! Só cá.

Ainda um outro entendia que o campo de aviação de Tancos devia sair de lá e ir para os campos da Golegã...

Nesta época, nos campos da Golegã, seria difícil dizer onde estaria a tal pista, supondo que haveria outra pessoa capaz de praticar o crime de ir tirar à agricultura uma porção de terrenos tão férteis no verão, deixando crescer as pedras nos de Tancos, durante todo o ano.

Como Tancos possui o melhor «hangar» de aviação que existe em Portugal, medindo 60^m×40^m, êsse cavalheiro resolveu o caso muito simplesmente, escrevendo num relatório oficial que «nada se perderia, pois êsse «hangar» poderia ser destinado a uma ampla e arejada cavalaria para a Escola de Engenharia!»

A Escola tem algumas quatro parelhas de muares.

Que ânsia de liberdade tinha o cavalheiro!

Ora com franqueza, leitor amigo, num País em que se escrevem oficialmente tais heresias, como se pode pensar ainda em ser-se aviador, isto é, em ser olhado de soslaio pela pacata gente das repartições, que nos alcinha de indivíduos com uma «psicologia especial» e diz, logo que nos vê: — «arreda, não vá êle convidar-me para uma volta!»

Como somos meia dúzia dêles, teem-nos entretido com alguma sucata da guerra, chorando constantemente alguns litros de gasolina, que consumimos em troca de anos de vida que estamos dando à nossa Pátria, convictos, porque já a vimos cá bem de cima, de que Ela os merece.

Ó Legisladores de S. Bento!

Padrastos da Pátria! Ela própria vos chamará assim, se, num intervalo das vossas questões partidárias, não vos lembrardes, um dia ao menos, de perguntar uns aos outros:

— «Mas que será isto de aviação? Os chineses já a teem, os «soviets» da Rússia também, só nós continuaremos a supor que o carro eléctrico é a última maravilha da locomoção?!»

Então andaremos tôda a vida embrulhados na fazenda, como o Bocage, à espera que cá chegue a última moda?

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 dos outros?!

Pois com tão grandes e férteis territórios que temos, por explorar, felizmente, que idea é essa de proclamar Portugal um país pobre e enchê-lo de dívidas?!

Então que mais serão as colónias do que extensos territórios a explorar, mas a explorar de facto, tirando delas todo o rendimento possível?

Li há dias, neste mesmo jornal, que «não somos dos que entendem que as colónias são destinadas a serem exploradas pela Metrópole», ou coisa parecida.

Pois o mal é essa peregrina idea!

Então os milhões que se teem empregado em descobertas e com expedições, os milhares de vidas que elas teem custado, para que foram?

Quem regou as colónias com o seu sangue, para que o deu, senão para que o seu País pudesse, mais tarde, tirar todo o proveito possível delas. Mas todo, entenda-se bem.

Com que então acham que as colónias servem apenas para manter governadores e outros funcionários e dizer-se que temos muitas?

E é com êste critério que se chora pelos cantos dizendo que não há vintem e que o País não pode ter aquela aviação de que é digno e a que tem todo o direito!

Estamos como o fidalgo que herdou grandes propriedades e que só gasta, deixando enriquecer o feitor.

E as colónias teem tido os seus feitores!

O pior é que o fidalgo fica no fim reduzido ao brazão, como o País aos padrões por êsse mundo fora.

Com êsse critério, meus amigos, não serão vocês que verão o seu País por cima.

E êle é tão formoso!

Contentem-se com os carros eléctricos.

3-IV-924.

Campo de aviação na capital

Nêste recanto ocidental da Europa há um povo que, mais que outro qualquer, tem razão para se interessar pelos progressos da aviação.

Outrora, graças às suas caravelas, êle pôde espalhar-se pelo globo e ainda hoje é para admirar como uma meia dúzia de milhões de almas (pouco mais) conseguiu assenhorear-se de tantos territórios.

Hoje, com a T. S. F., que permite falar a muitas léguas de distância, só um meio de transporte condiz: o avião.

Em Portugal torna-se imprescindível que se olhe a sério para a locomoção aérea, pois que é natural que em pouco tempo os portugueses andem da Metrópole para a Guiné, Cabo Verde, Açores, etc., de Angola para Moçambique e vice-versa, em avião, com a mesma facilidade com que sulcaram mares em frágeis batéis.

Mais que outro povo qualquer, o português tem vocação para aviador; aquela fragilidade do avião, a aventura dos ares, seduzem-no.

Como nas caravelas, êle começou primeiro que os outros a orientar-se, pertencendo-lhe os primeiros passos na grande navegação científica. Por índole e outras razões atávicas, talvez, êle tem facilidade em se meter por ares e ventos a juntar-se aos seus irmãos que tem espalhados por quási todo o mundo. É a voz do seu sangue que o chama ao Brasil, ao Oriente.

Não nos falta, pois, a matéria prima, e isso é razão para que os dirigentes se lembrem de que não é razoável que continuemos a estar atrasados em matéria de aviação, como mais ninguém. É indispensável que se dê incremento à aviação civil entre nós. E o primeiro passo para isso é a criação de um campo de aviação em Lisboa. É preciso interessar o grande público, que êste veja e possa contribuir para o desenvolvimento das indústrias anexas, que são muitas. Um campo de aviação dentro da cidade de Lisboa, com o desenvolvimento que a aviação pode tomar, graças a êle, é trabalho assegurado, e do bem remunerado, para muitos milhares de pessoas. Seguidamente veem as construções aeronáuticas, dando lugar a oficinas enormes, empregando muita gente, fazendo girar grossos capitais. E Lisboa presta-se maravilhosamente para isto tudo. O seu grande estuário parece feito expressamente para nêle pousarem os grandes hidros. Dentro da cidade há possibilidade de se fazer um aeródromo. Como se concebe, então, que se não juntem tôdas as boas vontades e se não deite mãos à obra?

Feito um aeródromo em Lisboa e fazendo cada uma das principais terras da província o seu campo de aterragem, quantas companhias de navegação aérea poderiam imediatamente formar-se? Viagens postais e de turismo, carreiras re-

gulares, tudo isso viria a seguir. Assim como o automobilismo já invadiu a província, assim também a aviação daria modo de vida a muita gente: mecânicos, operários carpinteiros e serralheiros, costureiras, tudo tem trabalho nos aeródromos. Não era só a capital que lucraria, pois, com o seu aeropôrto. Todo o País seria beneficiado e rapidamente se veriam os bons resultados das comunicações rápidas assim estabelecidas.

— Mas há, realmente, facilidade em se fazer um aeropôrto em Lisboa? — perguntará o leitor.

Tôdas as estações oficiais da Aviação teem estudado o assunto. Não só a Direcção e a Inspecção da Arma de Aeronáutica como o Aero Club indicaram já ao Governô e à Câmara Municipal o terreno a oeste do Campo Grande, (1) onde se poderia fazer um aeródromo. Vir de Paris, Londres ou Madrid e aterrar em pleno Campo Grande, daria a tôda a gente outra idea dêste soberbo País. Só assim se poderiam tirar das comunicações aéreas as grandes vantagens que a sua rapidez traz. Qualquer desportivo teria no seu Aero-Club um avião prático, como um amador de remo ou vela tem um barco no Club Naval; e qualquer ricaço teria facilidade em ir e voltar no mesmo dia, ver as suas propriedades. Isto, que é vantajoso para os favorecidos da fortuna, dá de viver a milhares de operários e mecânicos. É um desporto democrático, é o desporto da actualidade.

Ser pela Aviação é ser pelo País, pois não se justifica o nosso atraso em matéria aeronáutica.

4-XI-927.

“Faça-se um campo dentro da cidade”

Lisboa não pode ficar atrás de cidades secundárias de outros países, como Sevilha, Marselha, etc., onde há ótimos aeroportos.

Em Marselha está-se construindo um aeropôrto dentro da cidade, que importa em 18 milhões de francos, contribuindo a sua Câmara Municipal com metade desta quantia.

(1) Por motivos que não veem ao caso, voltaram-se as vistas para o campo da Portela, um pouco mais fora de mão, mas com condições para se poder fazer um aeródromo.

É que as Câmaras são as primeiras interessadas na realização de empreendimentos que, como este, constituem um factor de progresso e um atestado da civilização dum povo. Em todo o nosso País há já um grande número de Câmaras Municipais que assim o compreendem, estando empenhadas em obter terrenos que se prestem a aeroportos das várias cidades.

Portugal pode muito brevemente ser cortado por várias carreiras postais aéreas, que contribuirão para auxiliar o comércio e a indústria, vítimas da morosidade das várias ligações actuais.

Esperamos que a Câmara de Lisboa auxilie, como lhe é fácil fazê-lo, a idea do estabelecimento dum aeropôrto em Lisboa, o que seria de grande agrado do público da capital.

Infelizmente, entre nós, os aviadores contam-se ainda por poucas dezenas; quasi ninguem sabe o que é aviação; e só assim se explica que um país como o nosso, cheio de colónias, não saiba que o exército mais barato que pode e deve ter é o do Ar.

Ao passo que a Inglaterra, a França e a Itália tem aviação em tôdas as suas colónias, em Portugal fazem-se experiências a mêdo e logo em seguida extingue-se o pouco que se fêz, tornando improduttivos os gastos effectuados.

Como explicar, senão pelo desconhecimento dos nossos homens públicos sôbre o assunto, que não haja aviação em Angola e em Moçambique?

Pois em qualquer destas nossas colónias, como agora em Macau, extinguiu-se o pouco que havia.

Continuamos sendo, assim, o país-excepção, aquele que não comprehende as vantagens que as outras nações disfrutam.

Para a propaganda da aviação, para que o seu estudo interesse a grande massa das populações, é de tôda a vantagem que os aeroportos estejam dentro das cidades, de forma a familiarizar o público com um espectáculo que êle, erradamente, julga só ter perigos.

E ainda recentemente houve dois acontecimentos que bem demonstram a importância que nos outros países se dá ao problema:

Pelo governo inglês foram destinadas 100.000 libras para o aeródromo de Hong-Kong. E, apesar de Madrid estar já servida por dois bons aeródromos, o governo nomeou uma

comissão para estudar as possibilidades de construir o aeropôrto madrileno a poucos quilómetros do centro da cidade.

24-I-928.

O aeródromo no Campo Grande

Os aeródromos, como as estações de caminho de ferro, valem, sobretudo, pela proximidade dos centros que servem.

Berlim assim o entendeu, e muito bem: no meio da sua área guardou um espaço que, hoje, serve de campo de manobras e é o seu aeropôrto.

Além das facilidades comerciais, nunca se deve esquecer a defesa militar da capital. É que uma cidade, além dos campos de aviação em redor, precisa ter, dentro de si, aviões militares que, ao primeiro sinal, partam velozmente, sem perder tempo no trajecto, podendo, assim, elevar-se logo e alcançar a altura necessária para evitar o bombardeamento por aviões inimigos.

Um campo no centro da cidade presta-se a acudir-lhe a qualquer dos lados.

Mesmo em tempo de paz, um aeródromo, no meio da cidade, serve para que os aviões que, voando sôbre ela, tenham uma avaria, nunca se vejam obrigados a cair sôbre os telhados.

É uma defesa para os habitantes e uma economia de vidas e gastos em aviões. A nossa cidade é pequeníssima, comparada com uma grande capital. Estende-se pela borda do rio, e, depois, pela beira-mar, até Cascais, entrando pelo terreno dentro, apenas, em três ou quatro direcções.

Assim, as áreas por habitar são ainda numerosas, mas, em tôdas elas, há apenas um espaço suficientemente amplo para servir de aeropôrto, que é a oeste do Campo Grande.

Façam-se, pois, as restantes obras (tomáramos nós que tôdas elas se façam!) nos vários locais apropriados, que são muitos, mas deixe-se para aeropôrto o único que, para êle, pode servir.

Todos os estudos anteriores, embora muito bem feitos, tinham a sua razão de ser e a sua oportunidade, mas lembremo-nos de que, de aviões, ninguém sabia, pois é uma ciência e uma arte absolutamente novas.

Assim, é natural que, para não ficarmos atrás de todos, como já estamos, não continuemos, mais uma vez, à espera que as coisas sejam velhas, lá fora, para as importarmos.

Berlim tinha dois campos que serviam a cidade, mas, como estavam a mais de uma dezena de quilómetros do centro, embora servidos por ótimas estradas, fêz-se um aeródromo no meio dela. Isso, repetimos, foi a principal razão para que se desenvolvesse ali, a aviação comercial e de turismo, para que houvesse uma propaganda da aviação, que não há em mais parte alguma. E que admira, pois, se, no próprio aeródromo, há um restaurante, que chega a ter duas mil mesas ao ar livre, onde os berlinenses, tomando o seu café, se encorajam para o baptismo do ar.

E, uma vez experimentado êsse meio de transporte, essa elevação física e moral, que novos horizontes se abrem na mente de quem a experimenta!

Com a aviação iniciou-se uma nova era, semelhantemente àquela em que o homem começou a servir-se do mar.

Há criaturas que estão convencidas de que não há nada de novo no mundo; para elas, o progresso é relativo, as coisas não melhoram, as artes e as ciências teem o seu nível médio e estacionam.

Que enorme desmentido veio dar a essas ideas erradas a aviação, a conquista do espaço pelo mais pesado que o ar!

No próprio progresso moral, o mundo avança. É um facto observado, que as guerras tornam melhores os caracteres dos individuos que nelas entram. São as vantagens dos perigos.

Infelizmente, entre nós, a maioria ficou por cá, dizendo mal, não podendo, por conseguinte, ter melhorado. Foi pena.

A aviação também, não só pelo perigo constante em que mantem o aviador, como pelos espectáculos superiores que lhe oferece, torna-o alheio às mesquinhas do mundo, afasta-o da lama, tira-o do pó da terra, dando-lhe uma nova interpretação da vida.

Embora nós, portugueses, *acuados* (passe o termo cava-leiro) neste canto do mundo, estejamos convencidos de que isso de aviação é uma coisa lá para fora e para meia dúzia de individuos especiais, ficando pasmados com o viveiro de árvores que a Câmara prometeu aos alfacinhas, como sendo indício certo do progresso de um povo, fique-se ciente de que a aviação é um facto e que há já muito estrangeiro que se serve das carreiras aéreas para as suas deslocações diárias, aproveitando, assim, um tempo que nós gastamos, em geral, discutindo política.

A indústria aeronáutica é, hoje, a que melhor remunera o seu operariado. Na aviação está a «élite» mecânica.

Um país como o nosso, dos mais pequenos e dos maiores,

conforme fôr compreendido, não pode continuar à mercê de meia dúzia de «empatas», que ainda não perceberam que, hoje, ninguém está à altura de conceber projectos sem ter vistas para os alcançar no seu conjunto.

Ficarão, eternamente, a olhar para os bairros, para os viveiros, para os estádios e mais projectos, e Lisboa continuará atrasada e provinciana, como cidades secundárias de outros países.

Quem quiser pensar o que possa ser a nossa linda cidade, meta-se num avião, veja-a no seu conjunto e de todos os lados, a 2.000 metros de altura; depois desça a 500 metros, veja o bairro ou bairros que o interessam, e, então, architecte o que quiser, mas, sem isso, por favor, não pensem mais em projectos... em 1928.

Projectos à moda antiga, vendo apenas o plano da planta e as alturas dos perfis, sem contar com a vantagem, que há, de focar a tôdas as distâncias e de todos os pontos a obra a realizar, já não teem razão de ser.

Para mais, a nossa cidade não é uma planície, tem as suas variadas alturas e, só do ar, ela pode ser devidamente objectivada e apreciada, para se poder adaptar-lhe, a cada sítio, o projecto que lhe convenha.

Ponham-se, pois, de parte projectos como o do tal bairro Europa, em que tôda a idea turística consistia em supor que os ingleses gostariam de ir habitar a rua de Inglaterra, e os belgas a da Bélgica.

Hoje, o turismo é mais exigente.

O que é preciso é receber, em Lisboa, quem venha pela via dos ares, não só da Inglaterra, Alemanha, Itália, etc., mas da África ou da América, e, também, do Pôrto, Évora, Faro, etc. Hoje, vòa-se.

Num trajecto como o do Pôrto-Lisboa, que se pode fazer em hora e meia, não se deve pensar em perder uma hora em se conduzir ao coração da cidade.

Quando da Exposição de Sevilha, quem pode prever o movimento aéreo da nossa capital?

E amanhã, quando da Exposição de Lisboa, que idea fará esta Câmara do número de pessoas que, mal servidas de combóios, nos visitarão pela via dos ares!

O Campo Grande está muitíssimo bem situado, é o principal jardim público, vai ter, perto, a estação central de caminhos de ferro e é natural que, de lá, parta também a rede aerea.

Quem imagina que a instalação, ali, do aeródromo, vai

tirar lugar a terrenos próprios para bairros, nunca viu a cidade de Lisboa.

Não julguem que corrê-la de eléctrico ou num «taxi», é ver a cidade! Não!

Dentro dela há, ainda, hortas, matagais, terrenos para despejos de lixos, etc., e êsses é que será natural que venham a transformar-se em bairros.

Ora, quando a Aeronáutica vê que o nosso País tudo teria a lucrar se pensasse em fazer de Lisboa um centro de carreiras aéreas, impondo-se como deve, antes que Vigo e Sevilha lhe levem a palma, e quando essa instalação é fácil e pouco dispendiosa, relativamente, que êrro de patriotismo é êsse de vir combater uma idea nobre e útil, empatando-a?

Felizmente que isso servirá para que o assunto seja discutido e suficientemente ventilado, como convêm.

A idea dum aeropôrto e, simultaneamente, campo de manobras e paradas para a guarnição de Lisboa, tem, necessariamente, que agradar aos milhares de indivíduos que poderão ganhar com a indústria aeronáutica a manter entre nós, e a todo o Exército, que sabe bem que Tempelhof é, em Berlim, além do aeródromo, campo de manobras e paradas militares.

Para o público, em geral, há a vantagem do meio de transporte mais rápido, cómodo e asseado, e o soberbo espectáculo das aeronaves despejando visitantes de tôdas as partes do mundo.

Subam, vejam a cidade e riam-se dos argumentos contra o aeropôrto.

31-I-928.

O preço dum aeropôrto

Li numa revista comercial um artigo que se refere ao aeropôrto de Lisboa, condenando o Campo Grande para êsse fim.

O articulista refere-se ao Bourget, próximo de Paris, para falar num aeródromo.

O que não sabe é quanto os próprios franceses gostariam de ter ao lado do Bois de Boulogne um terreno como o que há a oeste do Campo Grande.

Ainda há alguns dias, na nossa companhia, foi ver o

campo Mr. Dangeman, um técnico francês, técnico porque é aviador, claro está, e que, ao ver o terreno, exclamou:

— «Mas como é que os senhores tem aqui na cidade um terreno como este e não está feito um aeródromo?»

O aviador espanhol Franco, pilotos alemães de aviões comerciais, Fronwal e outros, tem visto o terreno e todos o acham bom.

Como é que, quem não é técnico, se atreve a vir num artigo de revista dizer que o terreno não serve para aeroporto, quando tantos aviadores, em entrevistas públicas, já disseram que servia?

Quando comissões oficiais, nomeadas para esse fim, com os competentes técnicos; quando os únicos organismos que em Portugal tratam deste assunto, são unânimes na sua escolha, a que propósito é que um individuo, que passou pelo Bourget, vem dizer que ali não devia ser o aeroporto?

Evidentemente, — mas creio que isso todos os leitores tem percebido, — ainda ninguém disse que o aeroporto estava feito e que era aquilo que ali havia ao lado do Campo Grande.

Comparado com um aeródromo já feito, não tem paralelo possível, mas que pode ficar melhor do que o próprio Bourget, sabem-no os que tem visto fazer campos de aviação.

Até melhor como campo, que fará a respeito de colocação!

A carreira aérea entre Paris e Londres aproveita no transporte, por avião, menos de metade (48 %) do tempo total empregado na deslocação, devido ao facto dos aeroportos, o de Paris e o de Londres, estarem afastados das cidades.

Veja-se o que representaria de vantagem, para um aeroporto de Lisboa, éle ser colocado no Campo Grande.

Como argumentos, há no tal artigo algumas inexactidões que é fácil rebater.

Diz que para convencer de que ali se fazia um aeroporto, desceram lá alguns minúsculos aviões militares.

Alguns dos aviões militares que lá desceram são até, por sinal, os mais pesados que temos e com motores de 420 cavalos.

Como argumento extraordinário, apresenta o seu desgosto por não poderem ter lugar, com grandeza, os sinais luminosos indispensáveis.

Lá, cabe tudo isso, como em todos os outros aeródromos,

assim como também há lugar para todos os aviões que lá pousem.

Tem receio das aeronaves monstros, em que ouviu falar no estrangeiro.

O trimotor *Junker's*, com motores «Júpiter», para 20 passageiros, marca já uma grande «étape» na aviação comercial e pesa 8 toneladas. (1)

Pensa-se em fazer, de facto, aviões maiores, mas, não só a tonelagem é sempre repartida por uma correspondente superfície, o que faz com que êsses aviões possam pousar nos aeródromos vulgares, de 1.000 metros, — nem de contrário se chegavam a construir, — como também as grandes toneladas só serão práticas para hidros.

Assim como nos navios se chega a construções de muitas toneladas e, pelo contrário, em locomotivas e viaturas se não excedem algumas dezenas, assim também, ao passo que um hidro pode transportar muitas toneladas de bagagens ou passageiros, os aviões de terra não poderão exceder o limite de peso que é compatível com as rodas e com a natureza dos terrenos dos aeródromos.

Não se assuste, pois, com os monstros aéreos, porque êsses há de vê-los descer, mas na pista que a própria natureza, pródiga para os portugueses, lhes preparou no enorme estuário do Tejo.

Os hidro-aviões não teem qualquer dificuldade em Lisboa, pois já quando os americanos atravessaram o Atlântico, aqui pousaram facilmente.

Essa parte está feita, porque a natureza se encarregou dela.

Como qualquer hidro que demande Lisboa, ao ver o nosso rio, não está com mais aquelas e, ou desce no «mar da palha», ou em frente do Terreiro do Paço, não há mais que fazer senão as instalações necessárias aos aeroportos marítimos.

E essas instalações são coisa minima comparada com aquilo que a natureza já nos deu: um imenso estuário, pronto a receber todos os hidros que lá queiram pousar.

Mas a sua sinalização, a sua disciplina, a sua técnica,

(1) Hoje está vantajosamente substituído pelo Ju 52, o melhor avião comercial europeu do momento. Os americanos têm aviões comerciais mais velozes e muito bons.



tem características próprias, tendo até certo ponto vantagens a separação nítida dos serviços de hidros e de aviões de terra.

Por outro lado, supondo-se que há bastantes carreiras com hidros, há vantagem em que Lisboa se torne escala obrigatória para passagem de viajantes que tenham de transitar duns aviões para outros, obrigando-os a atravessar a cidade, a hospedarem-se, a demorarem-se por cá.

De contrário passaria Lisboa a ser um simples apeadeiro.

Tem também o autor do artigo o descòco de pretender desfazer no aeropôrto de Berlim, dizendo que queremos *maquear* os alemães.

Não sabemos se assim fala por germanofobia, pois não nos lembramos de o ter visto nas trincheiras, em França, quando por lá andámos.

Se é por supor que os alemães não tem que copiar em aviação, como passou pelo Bourget, podia ter preguntado aos próprios franceses que, apesar da guerra, não lhes negam as qualidades.

Como argumento extremo, fala no preço dum aeropôrto, citando, para dar um número, 30 milhões de escudos.

O que não diz é quanto custaria um aeropôrto como o que imaginou, tendo obrigação de ter até uma câmara pneumática para estudos sôbre pilotos.

Se tem visto também um túnel de ensaios, lá tínhamos mais essa despesa!

8-III-928.

O valôr que todos os países estão dando à Aviação

Referimo-nos há dias ao papel que a nossa Aviação poderia desempenhar no progresso do País, que bem precisa dêle, pois que é o mais atrasado da Europa nêsse ponto.

Há alguns anos, ainda nos atrevíamos a comparar-nos com a vizinha Espanha, mas hoje, após a guerra, não há paralelo possível.

Entrar em Espanha corresponde a um terrível «douche» no nosso amor próprio.

Em Portugal teima-se em caminhar devagar, guarda-se sempre para amanhã qualquer coisa que haja a resolver, de

maneira que já é materialmente difficil recuperar o tempo perdido.

Depois, a geral educação fradesca e a maneira ciciada de tudo tratar, não permitem que os assuntos levem aquelas sacudidas indispensáveis e rápidas, para que possam apparecer ao público despidos de pormenores que os sufocam e não deixam resolver.

O empata é uma instituição nacional, fruto directo da educação livresca e anti-desportiva do português em geral.

Voltando ao assunto: carreiras aéreas, lembraremos que, em Espanha, as primeiras que a atravessaram foram francesas, não há dúvida, mas hoje já as há também espanholas.

Em Portugal poderiam desde já fazer-se carreiras aéreas nacionais, bastando para isso que os nossos governos vissem o alcance que essas medidas de progresso trazem atrás de si para o bem-estar, emprêgo de capital e trabalho remunerado de muitos.

Assim como em outros serviços de utilidade pública se teem aproveitado as reparações alemãs para meter no País maquinismos vários, locomotivas, navios, etc., também o ministério do Comércio poderia aproveitá-las para que da Alemanha viessem dos melhores aviões comerciais que há actualmente no mundo.

Todos os outros países subsidiam carreiras aéreas, porque se compreendem as vantagens que elas teem.

Entre nós, êsse auxilio poderia ser representado, exactamente, pela importação de aeronaves, pelas simples reparações, o que não representaria despesa a efectuar.

Não se comprehende, pois, que assuntos importantes, de interêsse geral e inadiável, como é o da Aviação, quando é natural que cada cidadão pretenda que o seu país se integre na civilização do seu tempo, que exija que se não continue tratando-o como se fôra país de selvagens, não se admite que êsse problema, o mais moderno possível, seja menosprezado, esquecido quasi em absoluto.

Que mau sestro o da nossa gente, que perde todo o seu tempo em chicanas de ordem pública, e não vê que, se se tratasse da causa pública, a ordem se manteria por si, sem exigir as complicações e os cuidados que constantemente lhe dedicam.

O espantallo da ordem pública, entre nós, chega para esgotar competências e verbas na totalidade.

Então em matéria administrativa, o estreito critério nacional excede os limites do inconcebível.

Pois se se imagina entre nós que se pode mandar fazer no estrangeiro a própria moeda nacional!!

Chegando-se a este cúmulo, é, realmente, disparate supor que se possa ser ouvido, quando se vem lembrar que administrar é, principalmente, empregar bem o tempo, tratando de questões de interesse e ordem geral, que contribuam para pôr o País de nível com as restantes nações civilizadas.

Para que perder o tempo com questões de lana caprina, quando se vê todos os países tratarem do seu progresso aeronáutico, cónscios de que estão pensando no problema do momento?

Londres, Munich, Roma, imitando Berlim, Sevilha, etc., estão tratando do seu aeropôrto com um carinho e uma vontade que mostram bem como êle representa um progresso inadiável.

Em Lisboa essa idea teve o condão de fazer saltar os empatas.

Mas se ninguêem pretende obrigá-los a voar, porque não deixam voar quem reconhece as suas vantagens, quem não é compatível com as morosidades terrenas?

Bem sabemos que ainda há quem tema o caminho de ferro e quem prefira andar a pé, mas é necessário abrir os olhos e ver que em tôda a parte se deslocam pessoas a perto de 200 quilómetros por hora, fazendo em poucas horas aquilo em que outros empregam dias.

É preciso concordar que os minutos duns valem dias de outros, não se podendo medir todos pela mesma bitola.

19-III-928.

O atraso da aeronáutica no nosso País

Por mais duma vez nos temos referido à necessidade urgente de se olhar pela Aeronáutica Portuguesa, que está atrasadíssima.

Na Europa não há já nenhum país, por pequeno que seja, que se nos compare em desleixo aeronáutico.

Como de tudo se pode tirar partido, nós, ao menos, devemos aproveitar-nos da circunstância de sermos dos últimos a ter os melhoramentos, para podermos escolher do bom.

Pode-se com carreiras aéreas fazer o que se passou com os carros eléctricos. Por sermos dos últimos a tê-los, tivemos-los ótimos.

Como se pensa actualmente em fazer carreiras aéreas

em Portugal, já não nos pertence o papel de propagandistas, pois com elas nada temos nem queremos ter, a não ser procurar as vantagens que delas veem para todos os portugueses.

Entendemos agora que nos pertence pôr-nos do lado do público, reclamando as vantagens e apresentando condições que lhes devem ser impostas para benefício geral.

Está demonstrado pela já longa prática de carreiras aéreas em outros países que o avião seguro para os passageiros é o metálico e trimotor.

O avião metálico não se parte com a facilidade e com o perigo dos de madeira, que, fragmentando-se, espetam os passageiros.

Não tem os mesmos perigos de incêndio e de se desen- telar no ar, que oferecem os aviões antigos, de pau e trapo.

O facto de ser trimotor dá lugar a que, havendo uma «panne» num dos motores, se possa procurar com segurança um terreno para pousar, enquanto que, quando apenas se tem um motor, se é obrigado a aterrar imediatamente no terreno que se tiver ao alcance.

Não se deve pois, desde que sabemos que as linhas aéreas, apenas são seguras com aviões metálicos e trimotores, consentir que se façam outras carreiras entre nós.

O nosso País, sendo montanhoso e tendo muito poucos campos de socorro, ainda aumenta a necessidade de assim se proceder.

Mas Portugal, que se tem limitado a ler o que se passa no ar dos outros países, tem vivido neste alheamento, principalmente porque não tem um único aeródromo, bem montado e bem situado, que se tenha prestado à propaganda da aviação.

Se o público de Lisboa, como o de Berlim, tivesse dentro da sua cidade um aeródromo, se pudesse, ao domingo, enquanto se toma um café, ver tóda a gente voar e gostar, não resistia à tentação de ir experimentar o superior espectáculo, soberbo de emoção e grandiosidade, que é o elevar-se acima de todos, ver o mundo aos pés, sentir-se, de facto, alguêm.

Se pensarmos que uma linha aérea bem organizada tem poucos perigos, se fôrmos, não querendo ir mais longe, ver a estatística da carreira de experiência que tem funcionado entre Lisboa e Madrid, que não tem tido desastres, chegamos à conclusão de que não há razão alguma para que êsse meio de transporte não esteja mais em voga, a não ser o facto de

Lisboa não se ter convencido ainda de que precisa ter o seu aeropôrto.

Então o próprio público vê com os seus olhos a chegada e a partida pontualíssima das aeronaves, certifica-se pelo relato de todos os passageiros de que a segurança é grande e a comodidade não pode ser maior.

Em Paris, o campo de aviação, tangente à cidade, porque não pode ser dentro dela, pertence ao município. As companhias de navegação aérea pagam os seus alugueres e assim um aeropôrto é uma fonte de receita como um pôrto marítimo.

Em Lisboa, a Câmara Municipal, de acôrdo com o Ministério do Comércio, que é quem trata do assunto, podia dentro de bem pouco tempo ter suficientemente preparado o nosso aeródromo.

A cidade do Pôrto imediatamente faria o mesmo e podíamos ter em seguida uma carreira puramente nacional, que traria inúmeras vantagens ao comércio e ao turismo.

Vir do Pôrto a Lisboa em menos de duas horas, com segurança, cômодamente e com o máximo aceio, já pensaram o que seja?

Quando se começará a ver neste País que hoje se anda com mais velocidade, que as morosidades antigas de guardar para amanhã ou para a semana, já não são compatíveis pelo menos com os assuntos da Aviação?

Já neste mesmo jornal lembrei que deveríamos empregar obrigatòriamente, combustível nacional.

Um engenheiro, que não tenho a honra de conhecer, o sr. Gomes da Silva, a quem agradeço o adjectivo imerecido, acudiu a essa idea, expondo o preciso para que, quem tem o dever de olhar pelo País, não deixasse mais sair de Portugal os milhares de contos que a gasolina nos leva.

Mas como se trata de queimar alcool e se prefere bebê-lo, calculo que a idea não pegará.

E' preciso construir aeródromos em Lisboa e no Pôrto

Por mais duma vez temos insistido na urgente necessidade que há de preparar dois bons aeroportos, um em Lisboa, outro no Pôrto. Não se trata duma simples teimosia da nossa parte. Antes do público ver como é hoje já prático o transporte pela via aérea, não se convence de que em outros países existam carreiras de aviões com tanta regularidade, como sucede com navios, auto-omnibus ou combóios. Depois dêle próprio assistir ao espectáculo da chegada e partida de aeronaves, conduzindo dez ou vinte passageiros, que saem do avião encantados com a viagem, então convencer-se-á de que o caminho aéreo é o mais prático e o melhor, não sendo até o que mais riscos tem.

Na Alemanha, país que tem estado à frente dos outros no tráfego aéreo, tôda a gente viaja hoje de avião. Berlim tem no seu centro um esplêndido aeropôrto, onde se encontram sempre centenas ou milhares de espectadores, admirando a cronométrica exactidão com que os aviões chegam e partem para outras cidades e países. Fonck, o «ás» francês, que esteve na América do Norte, onde também a aviação está modernizada, ficou estarecido diante de Tempelhof e não hesitou em vir para os periódicos dizer que a Alemanha tinha o que há de melhor em aviação. Aliás, todos os jornais franceses da especialidade o dizem constantemente, fazendo ressaltar a inferioridade actual da sua indústria aeronáutica (1). O próprio ministro do Ar tem dito nos seus discursos que é necessário imitar o que a Alemanha está fazendo. A sua construção metálica de âsa baixa, não tem nada que se lhe iguale. É o melhor avião comercial, é o melhor avião militar.

Pensando-se agora, como não pode deixar de ser, que Portugal também tem que ter carreiras aéreas, duas coisas indispensáveis é necessário fazer-se quanto antes: A primeira, são os aeroportos, que são pertença do Estado, admi-

(1) Hoje, felizmente, a Aviação francesa está numa fase brilhantíssima de progresso.

Motores, tem-nos muito bons. Já se fazem bastantes aviões totalmente metálicos. Em aviões pequenos e rápidos está, no presente momento, à frente de todos.

nistrados pelas Câmaras Municipais respectivas, e que tanto são para uso dos aviões comerciais, como da aviação militar, como dos turistas nacionais ou estrangeiros, tal qual como sucede com estradas, cais, etc. Depois, são as carreiras que se devem auxiliar na medida do possível, mas em que a concorrência é a melhor garantia de bom resultado.

Sou, pois, contra qualquer monopólio. Com o simples exemplo dos «taxis», podemos ver a grande vantagem desse meio de transporte ter sido montado pelo próprio pessoal que dele vive. Se qualquer comissão oficial fôsse encarregada de estudar bases para a organização de carreiras-automóveis, logo teríamos caído num monopólio e ainda hoje estaríamos aguentando os «Palhinhas». A livre concorrência tem feito com que esse serviço seja modelar e o mais modernizado possível.

Na indústria aeronáutica os modelos também se sucedem ininterruptamente. O avião que é hoje razoável pode para o ano já não se suportar. E não se pode obrigar o público a andar nêle.

A livre concorrência fará com que as emprêsas, antes de escolherem o seu tipo de avião, meditem um pouco e não venham impingir a sucata velha, por ser barata. Também vemos *chauffeurs* não hesitarem em comprar uma moderna *limousine* de luxo, certos de que assim atraem o público, pondo de parte o critério do mais baratinho, que é sempre o pior. Ora em aeronáutica ainda é mais verdade que o caro sai barato. O grande trimotor *Junkers*, para 20 passageiros, ainda que caro, é o mais económico avião, pois gasta por passageiro menos de 12 litros de gasolina por hora, andando uma média de 170 quilómetros.

Faça-se quanto antes um bom aeropôrto em Lisboa e outro no Pôrto e ver-se-á imediatamente surgir, como por encanto, não uma, mas muitas emprêsas aéreas. Que os aeropostos sejam bons, é o essencial.

Há dois anos que funciona uma ótima carreira, Lisboa-Madrid, sem qualquer auxílio, sem Lisboa ter um aeródromo sequer. Desde que este exista, muito mais facilidade há para as emprêsas aéreas. Há inúmeras carreiras, principalmente para mercadorias, pois há produtos que só dão lucro transportados pela via aérea, como flôres, peixe, etc. Para Madrid vão sempre de avião muitas lagostas, que dão bom lucro,

sendo assim transportadas. Agora vai-se inaugurar a exposição de Sevilha. Os seus constantes adiamentos prestavam-se a que Lisboa e Pôrto pudessem ter para essa ocasião já os seus aeródromos.

Para isso nada mais é preciso que endireitar um terreno que tenha aproximadamente um quilómetro quadrado. Da Federação Aeronáutica Internacional já foi dito para o nosso Aero-Club que muitos *touristes* americanos trazem nesta primavera para a Europa os seus aviões e querem visitar o nosso País. E nós sem nos lembrarmos de que o turismo de 1929, além de estradas e hotéis, necessitará também de bons aeródromos...

3-VI-928.

O aeropôrto de Lisboa

Um estrangeiro permitiu-se vir para os nossos jornais dar sentenças sôbre qual deve ser o aeropôrto de Lisboa, como se isto fôsse «roupa de franceses» e fôsse necessário suas excelências virem com a sua competência comercial ver onde tirariam mais lucros, pondo em segundo plano os interesses da cidade e do País.

O aeropôrto de Lisboa, quer seja o terrestre, quer seja o marítimo, fica tanto melhor situado para a capital e para o País quanto mais perto ficar do coração da cidade.

Quanto à conveniência da junção dos dois, ainda é ponto para discutir qual convenha mais, se é que seja um apenas, de forma que os passageiros passem imediatamente dum avião de rodas para um hidro, ou vice-versa, fazendo de Lisboa um simples apeadeiro, se será que os turistas tenham que atravessar a cidade, indo dum para outro, aproveitando o tempo para a ver, para se hospedarem, etc.

Mas ainda a colocação do aeródromo de Lisboa é ponto para ser estudado e resolvido pelo Estado Maior do Exército, pois que êle é essencialmente o campo de defesa da cidade, e neste capítulo não se permite que qualquer estrangeiro seja sequer perguntado, quanto mais que tenha o desplante de vir tentar convencer o nosso público com uma competência que devia ter sido aproveitada no seu país e não no nosso.

Nos outros países o Estado ou as municipalidades fazem os aeródromos e ainda é necessário subsidiar para que haja

carreiras aéreas e isto é assim feito, olhando ao progresso e à defesa das nações.

Isto é sabido que é assim.

Mas houve quem propusesse ao nosso Governô que uma mirifica companhia fôsse fazer tôdas as carreiras que se quisesse e ainda mais, até os aeroportos apareceriam como por encanto.

Mas para isso era preciso que se lhe desse o monopólio.

Tanto bastou para que ninguém pudesse concorrer e, quando se julgou que houve um concurso, houve apenas a mistificação precisa para que ninguém pudesse mais pensar em carreiras aéreas em Portugal, continuando o nosso a ser o único País no Mundo onde não há aviação comercial.

Qualquer Governô mal aconselhado cairia no lôgro em que o nosso acreditou.

Hoje, passados os anos precisos para que tôda a gente veja que se está dando o que se previa, isto é, que há directores ganhando dezenas de milhares de escudos e não há um avião de carreiras, que Lisboa não tem um aeropôrto (que só ao País pertence escolher e fazer) porque apareceu quem fingisse que o ia fazer, verifica-se que o que convem é êste estado de coisas, protelando-se eternamente, à chinesa, e cobrando mensalmente o que os papalvos forem permitindo.

«Enquanto o pau vai e vem folgam as costas.

«Quem sabe ainda durante quanto tempo êstes ingênuos acreditarão que vamos fazer carreiras!

«Aindo se hão de descobrir outros locais e depois vamos vê-los e discuti-los. Entretanto venham por mês tantos milhares de escudos.»

Deve ser êste o pensamento da célebre Companhia de Aviação.

Um monopólio, como o nosso, nunca deveria ter sido feito, disse-se na ocasião. Porém esconderam-no do nosso Governô, que acreditou ingênuamente no que lhe disseram, e fêz-se.

No nosso País ainda há de levar tempo a destruir-se êste preconceito muito espalhado entre nós. É que para director duma emprêsa não é necessário um individuo que conheça o assunto, mas sim alguêm bem relacionado e que disponha de influêcia.

É êste, infelizmente, o critério nacional e desta forma temos uma emprêsa com directores e não há um avião de carreiras.

Imaginou-se entre nós que dois ou três individuos quais-

quer, arranjando um avião e um letreiro, fariam uma empresa de aviação, como durante a guerra se teriam feito negociantes de passas de figo.

Não se lhes perguntou quem eram, que sabiam do assunto, que carreiras tinham feito.

Jogando com os interesses doutro País e menosprezando os do nosso, é fácil ganhar-se dezenas de milhar de escudos por mês, que de outra forma nunca se poderão justificar.

Entretanto o nosso pobre País continua sendo o único em que mapas de carreiras aéreas de todo o Mundo não teem um único traço.

Chega-se à vergonha de supor e achar bem que, para que uma aeronave alemã possa tocar nos Açôres, em vez de vir pedir licença ao nosso Governo, vá pedir autorização à Companhia Francesa Aéropostale.

Entretanto são os próprios franceses que pasmam como aqui se está com os olhos fechados, a ponto de se dar um monopólio a uma companhia que está de sociedade com uma deles, já falida.

O problema das carreiras aéreas não pode ser resolvido com este monopólio ou outro qualquer.

O País e as municipalidades fazem os seus aeródromos. Pertence-lhes esse dever e esse direito; não o podem alienar.

Todo o avião comercial que nêles pousa paga a sua taxa, tal qual como nos portos de mar paga um navio.

Depois as empresas são as que se formarem e as que lá quiserem pousar. Quantas mais, melhor.

Carreiras que conveem a uns, não conveem a outros.

Entre Lisboa e Madrid só se compreende uma carreira luso-espanhola.

Para os Açôres e América só com os americanos nos conveem carreiras.

Para França e suas colónias, ou para Inglaterra e suas possessões, só com franceses e ingleses devemos formar empresas.

De outra forma não são os interesses do nosso País os que prevalecem e assim se pode já ver como, com o actual monopólio, se olha para êles.

Até no Montijo, para a célebre companhia, já convinha o aeropôrto de Lisboa.

Calcule-se que bem servidos ficariam os lisboetas com o seu aeropôrto no Montijo, ou em Alverca!

Querem lá saber disso, pensam lá nisso, indivíduos a quem se deu um monopólio para explorarem!

É Lisboa, são os seus habitantes, é o seu comércio, é a sua Câmara Municipal, o único juiz categorizado para dizer onde lhe convêm que seja instalado o seu aeropôrto e nunca uma companhia que se vai aliar com estrangeiros e que está fazendo o seu jôgo.

Devem servir-se do aeropôrto que fôr da cidade e que a esta convenha.

Ponha-se ponto final em tanta intrujice e falta de patriotismo e receba o Estado a multa que lhe deve quem tem andado a tripudiar, faltando a tanta mentira prometida, que se sabia de antemão que ninguém poderia cumprir.

Apenas fura-vidas poderiam ter feito semelhantes propostas, fiatlos na ignorância dos outros.

É apenas a gratidão para com o Estado, que de pequeno me sustentou e educou, e o *amor da Pátria não movido de prêmio vil*, que assim me levam a empregar esta forma clara e insofismável, única de que sei usar, para que se não continue envergonhando o meu País, criminosamente atraçoado, de sociedade com aventureiros, já suficientemente desmascarados no seu país.

II

Desejando um aeropôrto em Lisboa

Um officio enviado ao presidente da Câmara Municipal de Lisboa

Ex.^{mo} Senhor — Estando absolutamente condenado como aeródromo o campo da Amadora, não só pela pequenez e acidentado do terreno, como pelos obstáculos que tem em volta, e sendo vantajoso para os interesses do Estado que esta unidade passe para um campo melhor, podendo-se ceder êste aquartelamento para um regimento de artilharia, no que se não perderia dinheiro, pois o terreno está hoje valorizado por permitir a expansão da vila, que há uns anos já pretende aumentar, venho apresentar a V. Ex.^a um alvitre para o qual rogo tôda a sua boa vontade e esclarecida atenção. — O aeropôrto de Lisboa, que a Câmara, da mui digna presidência de V. Ex.^a, tencionava tão patriôticamente realizar, não é hoje um facto porque uma emprêsa appareceu, fingindo que ia fazer carreiras, construir aeroportos, etc. — Ora o que é facto é que o interesse dessa companhia é exactamente o estado actual, em que nada se faz, de forma que o nosso País continua no mesmo atraso criminoso e anti-patriótico de não ter um campo para a defesa da cidade, para o seu progresso e desenvolvimento. — Nas principais cidades, em que há aeroportos, êstes são pertenças das respectivas câmaras, que, quando não tirem dêles resultados práticos, teem pelo menos os direitos de propriedade que a mais ninguém devem ceder. — Em todo o caso o aeropôrto de Tempelhof, em Berlim, rende à municipalidade o preciso para que êle se tenha desenvolvido consideravelmente e se mantenha num estado que o torna digno de ser visitado pelos turistas, que o admiram. — Aos sábados e domingos chegam a vender-se 20.000 entradas, que, a um marco, fazem mais de

100 contos da nossa moeda. — Um enorme restaurante, no verão com milhares de mesas ao ar livre, dá também bom rendimento, chamando ao campo milhares de pessoas que vivem nos arredores e preferem ali tomar as suas refeições, admirando o tráfego aéreo, que se faz já com toda a regularidade. — A nossa cidade pode ter um bom aeropôrto que, sendo pertença do seu município, se aformoseará e tornará um lugar aprazível e digno de ser visto, em vez de, entregue a uma emprêsa, ser explorado comercialmente, pensando-se apenas em dêle tirar lucros, sem se importarem com o embelezamento da cidade. — Fácilmente averiguado que a companhia de aviação não passa duma fantasia, para que algumas pessoas estejam ganhando dinheiro estrangeiro, sem se importarem com o estado de atraso em que teem deixado o País, a nossa Câmara poderia sair-lhes à frente, não permitindo que se continuasse neste estado criminoso. — Acreditou-se que essa companhia poderia fazer também os aeroportos, além das despêsas que já acarretaria a montagem de carreiras aéreas. — Ela comprometeu-se a fazê-los, mas a nossa Câmara já teve o tempo preciso para se certificar de que isso não passa duma burla para entreter tempo e entretanto os seus directores irem recebendo de França o dinheiro que vai pagando simplesmente.....o não haver carreiras aéreas em Portugal, única coisa que podem desejar. — Como não são capazes de fazer carreiras, pagam para que outros as não façam. — Ora nós o que precisamos é ter aeródromos, porque, mesmo que não fossem para carreiras comerciais, serviam para a defêsa nacional e é um crime não os ter. — Além disso, como as estradas desenvolvem imediatamente o turismo, os aeroportos dão logo lugar a que apareçam carreiras aéreas. — Faça-as quem as fizer, o que é indispensável é que comecem por aparecer os aeródromos. — A iniciativa particular já tem feito alguns e ao Estado e às Câmaras compete auxiliá-la, para que o nosso País esteja integrado na sua época e não continue criminosamente atrasado como tem vivido. — Ao Ministério da Guerra compete também auxiliar as Câmaras do País cedendo-lhes tropas de engenharia, a quem pertence o arranjo das pistas de aviação, e assim teríamos, em bem pouco tempo, aeródromos espalhados pelo País. — Em Lisboa fácil seria fazer bem depressa o campo da Portela, futuro aeropôrto da capital, para o que é necessário apenas regularizar o terreno. — Um aeropôrto é principalmente um terreno absolutamente liso e livre de obstáculos. — O campo de Copenhague tem por junto um sim-

ples «hangar» e uma pequena casa fazendo de «gare», mas mesmo isto pode ser dispensado, pois que o passageiro, ao chegar, o que precisa é ter perto um taxímetro que o leve prontamente a um hotel da cidade e não, como muitos julgam, para um hotel que haja no campo. — Não pense pois a nossa Câmara em quaisquer despesas além das precisas para adquirir o campo e terraplená-lo, que de mais nada há necessidade. — Durante dois anos houve carreiras aéreas diárias entre Alverca e Getafe, sem haver um único «hangar», nem sequer um pequeno telheiro. — Quando um dia, com os recursos do campo, se queira fazer um «hangar», êsse mesmo dá rendimento, pois se aluga aos aviões que queiram lá entrar, mas não é coisa essencial para se poder ter aeroportos. — Nesta ordem de ideas, querendo a Câmara ter um campo internacional e desejando o Ex.^{mo} Ministro da Guerra que haja um campo de defesa da cidade, êsses dois esforços podem congregar-se e fàcilmente teríamos um campo em Lisboa. — Junto a esta minha exposição uma planta topográfica do campo escolhido pela Ex.^{ma} Câmara, da mui digna presidência de V. Ex.^a, e tenho a honra de apresentar os seguintes alvitres: — 1.º — O campo deveria ser já requisitado militarmente, seguindo-se depois com o vagar indispensável, as expropriações feitas pela Câmara. — 2.º — Deviam-se imediatamente vender e arrancar para transplantar tôdas as oliveiras, para se aproveitar a época própria que está correndo. — 3.º — Começar imediatamente as obras de terraplenagem que se fariam empregando escavadores da Câmara Municipal, tractores que êste Grupo tem alugados e tropas de engenharia cedidas pelo Ministério da Guerra. — 4.º — No canto S.O., o mais afastado da pista possível, far-se-ia um aquartelamento para o G. E. A. R. — 5.º — A pista internacional ficaria pertencente à C. M. de Lisboa, à guarda e conservação do Grupo, não causando mais despesas à cidade enquanto não começasse a ter rendimentos que permitissem melhorá-la. — Saúde e fraternidade. — Amadora, 6 de Novembro de 1931.

Um ofício enviado ao comissário do desemprego (I)

Ao Sr. Comissário do Desemprego. — Dig.º Vereador da Câmara Municipal de Lisboa. — Tendo sido V. Ex.^a muito acertadamente nomeado comissário do Desemprego, por isso que, sendo um ilustre oficial engenheiro, reúne as qualidades essenciais para o desempenho dêsse difficil lugar em Portugal, como são principalmente o patriotismo e a competência, venho junto de V. Ex.^a apresentar um alvitre que, estou certo, será devidamente apreciado. Sabe V. Ex.^a muito bem que a existência de boas estradas desenvolve imediatamente o turismo e a camionagem. Também o desenvolvimento da Aviação, em todos os seus aspectos, militar, comercial e de turismo, depende principalmente da existência de bons e bem situados aeródromos. Logo que Lisboa tenha um bom aeródromo, será apontada por todos os estrangeiros, que, animados pela boa propaganda de Portugal, aqui desejarão vir de avião. Seguidamente se poderiam logo inaugurar carreiras aéreas, que só dependem da existência dum bom aeródromo em Lisboa, como sejam: Paris-Lisboa, Madrid-Lisboa, Sevilha-Lisboa, e até a nossa carreira, facilíma de se organizar, de Pôrto-Lisboa. Ainda a acrescentar a tôdas estas vantagens, que colocariam Portugal na lista das nações civilizadas, pois é a única de todo o mundo em que não existem carreiras aéreas, o campo de Lisboa era uma medida patriótica, pois a cidade não tem um aeródromo capaz para sua defesa aérea, nem em qualidade, nem em colocação. Um aeropôrto é, principalmente, uma grande extensão de terreno, o mais horizontal e liso possível, sem obstáculos à sua volta, e não, como alguns supõem, apenas grandes «gares», com «hangares», hotéis, etc. O passageiro, ao chegar a um aeropôrto, o que pretende é imediatamente um rápido transporte para o centro da cidade. O essencial é o aeródromo, bem liso e livre de obstáculos. Ora um aeropôrto nestas condições, se V. Ex.^a também concordasse que êle é indispensável para a vida e progresso de um país, cheio de colónias como o nosso, seria fácil obter-se nos terrenos da Portela, conforme já tive a honra de propor ao Ex.^{mo} Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, no meu ofício de 16 de Novembro de

(1) Parecia mais acertado ter-se feito um comissariado do emprego e não do desemprego.

1931. Nas condições em que eu propunha a Sua Ex.^a a efectivação dêsse grande melhoramento para a capital, isto é, com o auxilio do Ministério da Guerra, e com as realizações pela C. M., ficando como os de quasi tôdas as capitais, pertença da Câmara, julgo que V. Ex.^a poderia dar-lhe, como mais ninguém, o impulso preciso para que Lisboa pudesse ter um bom aeropôrto, e um bom campo de defesa, que hoje não tem. Rogo a V. Ex.^a se digne consultar o officio a que me referi e a planta fotogrâfica que a acompanhava, que devem existir na Câmara, de que V. Ex.^a é muito digno vereador, e de me permitir que dê a V. Ex.^a quaisquer outros esclarecimentos que desejar e sempre que assim o entenda. Certo de que V. Ex.^a não é pessoa que veja qualquer assunto de ânimo leve e de que pensará no facto do nosso pobre país ser o único do mundo que não tem ainda quaisquer carreiras aéreas, que está tão mal apetrechado em aviões, que não tem serviços aerocartogrâficos, onde não há aviação sanitária, etc., etc., confio em que V. Ex.^a desejará dedicar a êste ponto a sua esclarecida atenção. Seria uma obra em que se poderiam empregar milhares de trabalhadores e que traria para Lisboa e para Portugal aquela parte do progresso de que tem andado desviado. Hoje, embora isto pareça tão extraordinário como o facto de camionetes fazerem concorrência ao caminho de ferro em transportes de mercadorias, já há aviões onde o frete de mercadorias especiais dá lucros. E êsses aviões são por sua vez os grandes aviões de bombardeamento, no caso de uma guerra. Assim os países, que vêem com clareza o seu problema, se preparam para sua defesa, sem grandes encargos para o seu orçamento. Embora o nosso meio, muito pequeno, não tenha ainda a atmosfera precisa para que a aviação possa mostrar entre nós quanto vale, estou certo de que V. Ex.^a, que é um estudioso, conhecerá quanto representa para a Alemanha o facto de ter o seu principal aeropôrto dentro da cidade de Berlim. Assim também Lisboa, guardadas as proporções, muito lucraria se tivesse dentro da sua área o aeropôrto, como tem o seu pôrto de mar e a sua «gare» de caminho de ferro. Pelo lado da defesa aérea do País é indispensável que haja um bom aeródromo na capital. Por tôdas estas razões, estou esperançado de que V. Ex.^a, que hoje está em excepcionais condições de poder dar realidade a uma idea profundamente patriótica, como esta, não hesitará em dedicar-lhe a sua esclarecida atenção. — Saúde e Fraternidade. — Amadora, 22 de Dezembro de 1932.

2.º officio ao presidente da Câmara

Ex.^{mo} Senhor: — Venho rogar a esclarecida atenção de V. Ex.^a para um assunto que é de grande importância para a cidade, de que V. Ex.^a é mui digno Presidente da Câmara Municipal.

Lisboa, como tôdas as capitais do mundo, precisa ter o seu aeropôrto.

Quanto mais tarde se tratar dêste assunto, tanto mais difficil será resolvê-lo, e chega já a ser criminoso ter o País neste atraso em que se tem conservado, deixando-se de dar a Lisboa a importância que a sua posição geográfica justifica, pela única razão de não haver um bom aeropôrto.

Além disso a cidade não tem um campo para sua defesa.

O mais próximo que existe actualmente é o da Amadora e, quando da visita do porta-aviões inglês «Courajeous», 36 aviões voaram sôbre a cidade, sem que daquêlê aeródromo se tivesse dado por tal.

A cidade precisa ter o seu aeródromo de defesa; Lisboa tem necessidade dum bom aeropôrto.

Estas duas urgentes necessidades conciliam-se fàcilmente e, logo que a Câmara, da mui digna presidência de V. Ex.^a, esteja disposta a auxiliar êste empreendimento, estou certo de que se poderá tratar do campo de Aviação da cidade.

Rogo a V. Ex.^a a sua esclarecida atenção para os officios que junto por cópia e que se referem a êste assunto.

Juntamente com dois officiais que estão fazendo um projecto que enviarei a V. Ex.^a, ficamos à sua disposição para quaisquer esclarecimentos, garantindo a V. Ex.^a que outro fim não nos move senão o de sermos úteis ao nosso País e à Aviação. — A Bem da Nação. — Amadora, 22 de Maio de 1934.

Um officio para o ministério das obras públicas

Ex.^{mo} Sr. Chefe do Gabinete do Ministério das Obras Públicas: — Venho mui respeitosamente apresentar a V. Ex. um alvitre que, estou certo, além de representar uma medida útil para o Ministério, de que V. Ex.^a é mui digno Chefe do Gabinete, servirá ao mesmo tempo os interesses gerais do País.

O Grupo de Esquadrilhas de Aviação República está instalado nuns terrenos junto da povoação da Amadora, que tem poucos requisitos para campo de Aviação e que se encontram hoje muito prejudicados com obstáculos que tem em volta, como antenas de T. S. F., habitações, etc.

Além disso, Lisboa não tem um bom aeródromo de defesa, que, ao mesmo tempo, servisse de aeropôrto comercial.

É da máxima urgência a instalação dêsse campo na cidade.

Uma das dificuldades para essa instalação é a falta de verba necessária, que me parece poder conseguir-se com o auxilio do Ministério das Obras Públicas.

O campo da Amadora pode ser dividido em duas partes: uma, o aquartelamento, que poderá interessar ao Ministério da Guerra; outra, o terreno, que está adjacente à vila da Amadora, a qual há muito pretende desenvolver-se.

Parecendo-me que êsse campo poderia interessar ao Ministério das Obras Públicas, para ser aproveitado para bairros sociais, ou outros fins que V. Ex.^a melhor do que eu conhece, venho rogar a sua esclarecida atenção para êste assunto, pois um entendimento entre os dois Ministérios, o das Obras Públicas e o da Guerra, poderia resolver a dificuldade que hoje existe, que é principalmente a falta de verba para a instalação dum bom aeródromo em Lisboa.

O campo a que me refiro, na Amadora, tem aproximadamente 700×600 metros.

Existe um bom aquartelamento, que seria aproveitado pelo Ministério da Guerra, que deseja ter os seus quartéis fóra da área da cidade.

Nesta data envio cópia dêste officio ao Ministério da Guerra, supondo que êste assunto poderá ser tratado pelos dois ministérios, de forma a solucionarem-se várias questões importantes ao mesmo tempo.

Com o auxilio da Câmara Municipal de Lisboa, entidade interessada em possuir um aeropôrto na cidade, poderia desde já tratar-se da instalação do Grupo República no campo indicado no «croquis», ficando o terreno da Amadora para o Ministério das Obras Públicas, no caso de Sua Ex.^a o Sr. Ministro concordar com o seu aproveitamento para edificações. — A Bem da Nação. — Maio de 1934.

Impressões de viagem

E' formidável a actual rêde aérea que tem o seu centro em Berlim

Nenhum país, como a Alemanha, tem um serviço aéreo tão bem montado.

Os aeródromos alemães, muito bem preparados, com «gares», restaurantes, serviços de correios e telégrafos, etc., com bons «hangares» e um pessoal muito disciplinado, estão ligados entre si por inúmeras carreiras.

Tempelhof, o aeropôrto de Berlim, é o centro de tôdas as ligações com a Inglaterra, Bélgica, Holanda, França, Áustria, Rússia, Suécia, etc.

De três em três minutos, de cinco em cinco, ouve-se um sinal de buzina: é um avião que chega.

Ora é um monomotor com correio de jornais, ora é um grande trimotor de 20 passageiros: o expresso de Viena, ou o de Paris.

Dois grandes periódicos de Berlim teem cada um três aviões que diàriamente vão levar alguns milhares de exemplares a terras distantes e na volta trazem uma reportagem que doutra forma não poderiam obter tão cedo.

O aeropôrto de Berlim, por estar situado dentro da cidade, tem entre tôdas as outras vantagens, a de render uma verba importante.

Há um enorme restaurante com salas e com milhares de mesas ao ar livre. Tem um recinto vedado onde o público pode assistir à partida e chegada das aeronaves.

Cada entrada é paga com um marco.

Pois ao sábadó e domingo chegam a vender-se 20.000 entradas, ou sejam mais de 100.000 escudos, além da exploração própria do restaurante.

Centenas de pessoas vão diàriamente ali almoçar ao ar livre, para terem o prazer de apreciar o soberbo espectáculo do tráfego aéreo.

Cada avião que pousa paga uma libra. Cada recolha no «hangar» tem o seu preço, conforme o tamanho do avião, e assim se vê como se pode manter um serviço aéreo tão regular, tão cómodo, asseado e seguro, que homens, mulheres e crianças viajam constantemente pela via dos ares.

A aviação alemã, civil-militar, excelentemente organizada, deve ser considerada como um modelo.

Oxalá entre nós os Ministérios do Comércio e da Guerra assim entendessem e se organizasse uma aviação racional e compatível com o nosso Tesouro e com as necessidades dum país como o nosso.

A viagem a Dessau

De Lisboa a Paris, havíamos feito a viagem no «Sud», ridiculamente apelidado de expresso, pois que, ao atravessar Espanha, tem a velocidade dum «mercadorias» e na própria França deixa ainda muito a desejar, apesar de por vezes levar máquina eléctrica.

Como a maioria do trajecto é feita com máquina a vapor, chega-se a Paris em estado de entrar numa banheira, que por sua vez fica porquíssima.

Felizmente, que daí em diante usámos sempre doutro meio de transporte, o mais rápido e asseado que pode haver.

De Paris a Colónia fomos passageiros dum «Junkers G 31», o maior e melhor avião que há actualmente, o gigante trimotor com «Jupiter Gnôme & Rhône», de 420 H.P., que pode levar 20 passageiros, a uma velocidade média de 170 quilómetros à hora. (1)

Este avião, sendo muito potente, é o que se torna mais económico em relação ao número de passageiros que pode conduzir.

É duma estabilidade ótima, com lugares amplísimos e boas janelas, donde se vê admiravelmente a paisagem.

Assim se chega a Colónia em pouco mais de duas horas e meia.

No Bourget, em Paris, já se tem a noção duma «gare» de transportes aéreos, mas, ao chegar a Colónia, o aviador, o homem do «métier», não pode deixar de admirar o cuidado com que se tem e trata uma pista de Aviação.

(1) Substituído presentemente com vantagem pelo Ju 52.

Entre os nossos campos de aterrar e aquelas pistas, há a mesma diferença que encontramos entre os nossos caminhos esburacados e as suas estradas asfaltadas, preparadas para as rodas poderem correr sôbre elas, sem saltarem obstáculos.

A «gare» de Colónia é duma simplicidade que encanta.

O avião chega à pista, dá a volta e vai parar em frente da parte empedrada e cimentada, onde, imediatamente, garotos fardados conduzem um carro-escada para os passageiros descerem e outros carros de mão destinados a bagagens e mercadorias.

Tudo é feito, dando o mínimo incómodo ao passageiro.

Vêem-nos o passaporte e as bagagens, quási sem darmos por isso.

Uma camioneta conduz imediatamente os passageiros aos hotéis da cidade, que fica próxima.

Todo o pessoal rigorosamente fardado, fazendo a continência, mostra-nos imediatamente a melhor aviação civil do mundo: a feita por militares.

A ordem, a disciplina, o método, o asseio são inexcedíveis: tudo como nas revistas aos quartéis.

De Colónia para Leipzig, por já não haver lugares para Berlim, tínhamos a carreira feita por um «Dornier Mercur», com motor B. W. 2, de 600 H.P., monoplane de àsa alta, com lugares, menos cómodos que os dos «Junkers», para 5 passageiros.

A viagem levou também umas duas horas e meia.

Seguimos daqui imediatamente para Tempelhof, o rei dos aeroportos, em pleno Berlim, num trimotor «Junkers» de 9 passageiros, semelhante aos que costumam vir de Madrid a Alverca e voar sôbre Lisboa.

Duma comodidade regular, com lugares suficientemente espaçosos, êste avião deve ser considerado o segundo actualmente empregado em carreiras aéreas.

Em uma hora estávamos em Berlim.

Centenas de espectadores passam os dias na *gare* vendo a chegada dos aviões.

Faz lembrar o hábito de Espanha, de se ir passear para as estações, a vêr quem chega nos combóios.

Mas ali há um restaurante amplíssimo, com recintos vedados para o público passear e ver as chegadas e partidas.

Também há a costumada camioneta das carreiras que nos leva ao hotel, onde se chega limpo e sem fadiga alguma.

O campo de Tempelhof é considerado pelos próprios franceses como um modelo de aeropôrto.

A sua *gare*, inteligentemente disposta, a meio dum lado da pista, conduz os passageiros, do avião para as salas, debaixo dum tôrdo que os protege do sol ou da chuva, entre os dois grupos de espectadores, que dum lado e outro se encontram no restaurante.

Os aviões rolam sôbre pistas cimentadas e alcatroadas, sem esforço e sem estragar a relva da pista, destinada às aterragens.

Uma fogueira, permanentemente acêsa no meio da pista, facilita extraordinariamente a descida dos aviões que, como é sabido, deve ser sempre feita de face ao vento.

Um guarda, correctamente uniformizado, está alinhado com o fumo da fogueira e, junto dele, colocam-se os aviões prestes a partir.

Depois de dado o sinal da tôrre de vigilância abate a bandeira e faz a continência ao piloto, que pode então descolar, também rigorosamente de face ao vento, como deve ser.

A Berlim foi-nos buscar para Dessau o avião da direcção da fábrica Junkers, onde havia sido encomendado o avião para a nossa Aviação Militar. (1)

Ao chegarmos à bôa pista da fábrica, sensibilizou-nos uma lembrança que tiveram.

No mastro de honra do pavilhão achava-se içada a nossa bandeira.

Junto dela fizemos a continência e todos os assistentes se descobriram respeitosaente.

Há só uma maneira dos povos serem educados: é militarmente.

A educação colectiva é uma única: a dos exércitos.

(1) O avião «Monteiro Tôrres».

As lagoas são realmente muito potêicas, mas os aeroportos são muitíssimo mais úteis...

Berlim é, de facto, uma capital. Cidade grande, cheia de meios de transporte, desde os carros eléctricos que andam a meio das ruas, em estradas de relva, exclusivamente suas, onde por conseguinte não tem que atropelar ninguém, nem que se incomodar com os restantes carros, até aos grandes camions de seis rodas e dois andares, admira-nos principalmente pelo muito asseio em que tudo está e pela ordem em que tudo gira.

Um excelente bosque com enormíssimas avenidas lembra-nos o que podiam ser o nosso Campo Grande e a Avenida da Liberdade, que, infelizmente, julgamos ser já muito grande.

Tem monumentos colossais e, coisa curiosa, tôdas as figuras tem os dedos inteiros.

Averigua-se facilmente que isto é assim porque os garotos não conseguem encontrar na rua uma pedrinha que seja para atirar às estátuas.

É que as ruas não são como as nossas; são feitas por uma vez, de forma que não é preciso, de 15 em 15 dias, estar a esburacá-las e a fornecer pedra ao garotio.

Há edificios enormes e bons, hoteis sumptuosos, etc., mas tem ainda, melhor que tudo isso, um excelente aeropôrto, que lhe dá o sabor duma capital dêste século.

Ver chegar pessoas que poucas horas antes saíram de Londres, Paris ou Viena, sem terem sequer que sacudir o pé dos sapatos, e que se encontram dentro da cidade, com *taxis*, eléctricos, autobus ou combóios, que os levam a qualquer recanto, é concluir que não há o direito de viajar a 30 ou 40 quilómetros à hora, quando se pode fazê-lo a 160 ou 180, com segurança e asseio inexcedíveis.

O asseio parece que está reconhecido, mas quanto à segurança é que nem tôda a gente está de acôrdo.

Num país em que a rêde aérea está montada com um desenvolvimento enorme, como na Alemanha, já se acredita nessa segurança.

Mas entre nós, que não vemos carreiras e lêmos nos jornais os relatos de desastres que se dão em aviões, não se acredita que as estatísticas digam que os há menos em carreiras aéreas do que nos combóios, apesar de êstes andarem por calhas.

Se nos dermos ao cuidado de procurar diàriamente os desastres que se dão em automóveis, motocicletas e combóios, talvez se acredite então nas estatísticas.

O que é facto é que há centenas de aviões que transportam diàriamente milhares de passageiros e toneladas de mercadorias, sem se pensar sequer que pode haver perigos.

Quem tiver que morrer dum desastre de aviação, escusa de se meter num avião; basta-lhe apanhar com um em cima.

É o caso dos automóveis; tanto faz ir dentro dum que albaroe, como apanhar com êle.

Ponham-se, pois, de parte essas preocupações, que também já houve com os navios e com os combóios, e concorde-se que estamos na época da aviação.

Lisboa tem que ter um aeropôrto; precisa ter aviões que façam a carreira do Pôrto em duas horas e a do Algarve em hora e meia.

Os nossos jornais lisboetas podem, como os de Berlim, ser lidos à mesma hora em quâsi todo o país.

O correio também pode ser transportado com uma velocidade muito superior à actual e tudo isso aparecerá, como em todos os outros países, desde que se reconheça que, em 1928, se fazem aeródromos de preferência a lagôas, que, embora poéticas, pouco contribuem para a rapidez das comunicações, hoje tão necessária.

Quando se veem os aeroportos alemães e a facilidade com que nos transportamos duma cidade para outra, que está a centenas de quilómetros, compreende-se que um escritor inglês tenha pôsto a Alemanha na relação dos países mais civilizados da Europa.

O aeródromo de Lisboa é uma obra urgente e indispensável

Ao chegarmos a Colónia, momentos depois de entrarmos no quarto do hotel Dom, em frente da grande cathedral, um funcionário da policia batia-nos à porta.

Tinha-nos visto fardados e vinha dizer-nos que nos vestíssemos à paisana, pois os estrangeiros não podiam andar uniformizados.

O nosso intérprete transmitia-nos a coisa como não tendo discussão, pois, explicava êle, o povo de Colónia não gostava

de ver fardas, porque até há pouco tempo tinha ali estado a ocupação dos aliados, e acrescentava que tínhamos que nos vestir à paisana.

Admirados com a exigência, respondemos que de forma nenhuma deixaríamos de andar fardados, pois que também em Lisboa, havia bem pouco tempo, os marinheiros alemães tinham andado uniformizados pelas ruas.

O polícia replicava que era forçoso não andarmos fardados, tanto mais que havia a festa atlética em Colónia, que estavam lá muitos atletas de fóra da cidade e que seríamos vítimas de algum atentado; que, quanto mais não fósse, pela nossa própria segurança, era preciso que andássemos à paisana.

Respondemos ainda que não julgávamos a Alemanha um país de selvagens e que pelas nossas vidas não se incomodasse a polícia.

Depois de muita teimosia da parte do homem e de respondermos que não deixaríamos de andar fardados, o funcionário retirou-se e apareceu-nos pouco depois um documento autorizando os dois oficiais portugueses a andarem uniformizados.

Corremos Colónia, Leipzig, Berlim e Dessau uniformizados e os atletas admiraram as nossas fardas, como sendo das mais bonitas, gabando especialmente o emblema de piloto, que, de facto, não tem competidor.

O polícia era zeloso como sempre costuma ser: é pecha internacional.

Uma vez chegados a Dessau, descemos do avião na própria pista da fábrica Junkers, onde fomos recebidos pelo director e mais pessoal graduado.

Mostraram-nos imediatamente o nosso avião e fotografaram-nos ao lado dêle.

Depois de almoçarmos, corremos em visita os vários «hangars» e oficinas da fábrica, onde se constroem os aviões Junkers, que em quási todo o mundo são empregados em carreiras aéreas.

Além dos vários monomotores e trimotores já conhecidos, fabricam actualmente já em série o trimotor G 31, para 20 passageiros, que descola facilmente com o peso de 8 toneladas.

Está-se neste momento construindo o primeiro avião de 20 toneladas, com quatro motores e com 60 metros de envergadura.

Vê-se também já feita uma parte da asa volante, que abriga dentro de si os passageiros e 5 motores.

A casa Junkers, dirigida técnicamente pelo sábio professor Hugo Junkers, que nos lembra o nosso glorioso Gago Coutinho, marca neste momento o passo mais avançado de toda a Aviação mundial.

Correndo os aeródromos e comparando os vários tipos de aviões que hoje navegam, conduzindo passageiros, mercadorias e correio, ressalta a grande superioridade do avião Junkers sobre todos os outros.

O G 31 é a maravilha da comodidade, do asseio e da rapidez.

Depois de se ter entrado naquele avião, olha-se com desprezo para todas essas passarolas feitas de pano e que também voam, porque são frágeis e por conseguinte leves.

Quando se pensará em Portugal, único país, incluindo no número Marrocos, que não tem aviação, que também podíamos disfrutar as comodidades de carreiras aéreas bem montadas?

Como se explica que não haja um aeródromo em Lisboa e outro no Pôrto?

Pois nem agora, com a Exposição de Sevilha à porta, há alguém que se lembre de que Lisboa devia ter preparada uma boa pista internacional de Aviação?

Como querem receber milhares de estrangeiros sem lhes darem aquilo que para eles já é corrente e indispensável: o transporte aéreo?

É com a maravilha dos nossos combóios e com as péssimas estradas que se pretende substituir a rapidez e a comodidade da viagem aérea?

Hoje faz-se em 5 horas o mesmo percurso que se fazia e ainda entre nós se faz, em mais dum dia.

Pois não percebem que quem viaja de avião ganha um dia de vida em cada percurso?

Portugal podia adquirir sem encargos para o Estado uma boa frota aérea

Uma vez entregue o nosso avião, depois de algumas ligeiras modificações que introduzimos, algumas das quais a casa passou a adoptar, tratava-se de experimentá-lo.

Em dois dias fizeram-se cinco aterragens e preparámo-nos para a viagem.

Atendendo ao raio de acção com que o avião estava, só podíamos fazê-la em três «étapes»: Paris, Burgos e Lisboa.

O avião foi pôsto no seguro para uma viagem de três dias, e partimos.

Logo ao sair do chão o motor começou dando explosões anormais, o que havia feito algumas vezes já e era atribuído a velas de má qualidade.

Como havíamos preferido velas Bosch, foram postas destas, mas, como diziam não haver que chegassem para todos os cilindros, em três dêstes vinham velas K. L. G., das quais nos tinham fornecido mais trinta e seis.

Dada uma volta sôbre a pista para despedida do pessoal que ficara em baixo, como o motor passasse a trabalhar normalmente, seguimos.

Ao aproximarmo-nos de Colónia, com a mudança de regime do motôr, tornaram a aparecer as explosões, o que nos levou a descer e limpar as velas, substituindo algumas.

Pouco depois levantávamos vôo em direcção a Paris.

Mas o motor tornava a dar muitas e repetidas explosões.

Esperançados em que estas desaparecessem e o motor se normalizasse, como à saída de Dessau, tomámos o rumo de Paris e esperámos.

Cinco minutos depois, o motor continuava com falhas e vi surgir, do lado esquerdo e em cima, um objecto escuro, que passou rápido ao meu lado.

Pensando que seria uma das latas que capotam o motôr entre os cilindros, debrucei-me um pouco para ver se seria de facto, quando reparei em dois buracos que havia no cilindro à minha frente.

Era nem mais nem menos do que um cotovelo duplo do tubo de admissão que saltara fora.

Voltei para a pista com o motor trabalhando sempre mal, evidentemente, e aterrei.

Ao pousar, perguntei ao meu companheiro da direita:

— «Você viu o que aconteceu?»

— «Eu não. Que foi?»

— «Olhe» e apontei-lhe o cilindro.

Fizera bem em não dizer nada no ar, porque assim a preocupação fôra só minha.

Telegrafada a «panne» para Paris, no dia seguinte recebíamos a peça que faltava e a promessa de vir um montador da casa.

Como êste não aparecesse, montou-se apenas com o nosso mecânico.

No dia imediato apareceu-nos o mecânico da fábrica Junkers, que se limitou a constatar que a «panne» era devida a má qualidade de velas.

Adquirimos mais velas Bosch e, em seguida ao almoço, pusemo-nos a caminho de Paris.

A viagem correu normalmente, mas foi difícil ver Paris porque uma neblina cerrada, que nos obrigou a subir a 2.000 metros, ocultava a cidade.

Descemos no Bourget e seguimos viagem no dia seguinte, pelas 9 horas.

Até Bordeus tivemos vento favorável, o que não nos sucedeu em todo o resto da viagem.

Próximo de Biarritz apareceu um mar de nuvens que tentámos passar.

Como fosse preciso subir muito e se nos tapasse por completo a vista de terra, tentámos passar por baixo, seguindo as gargantas por onde passa o combóio.

Mas pouco tempo depois eramos apanhados por um nevoeiro cada vez mais denso, que nos obrigou a furar as nuvens e galgar-lhes por cima, o que só nos foi possível, elevando-nos a 3.700 metros.

O vento contrário aí era formidável.

O avião quási não avançava em relação ao solo.

O tempo melhorou pouco depois, começámos descendo para adquirir velocidade e avistámos Vitória.

Era tarde e o calor enorme. O termómetro marcava já mais de 90° no óleo do motor.

As quedas devidas à rarefação do ar eram enormes e o nosso mecânico saltava dentro da cabine a ponto de bater no teto do avião.

Estendia-se ao comprido, enjoado com o balanço.

Chegámos a Burgos perto das 15 horas.

A pista de Burgos, a 900 metros de altitude, é pequena e muito estreita, forçando a aterrar numa só direcção.

Preparado o avião, ficou na pista com a sua cobertura, e no dia seguinte, pelas 6 horas, descolávamos.

Quatro horas depois chegávamos à Amadora, onde aterrámos nos vários cabeços que formam a pseudo-pista de aviação, que tanto dinheiro tem custado em reparações de aviões, porque não se tem querido empregar no terreno uma parte mínima.

Esta pequena viagem mostrou-nos que o motor que se havia escolhido para a nossa Aviação é o melhor que se fabrica, actualmente, na Europa.

De arrefecimento pelo ar, está livre do excesso de pêso e das muitas «pannes» que sempre trazem as instalações de água.

Dum consumo moderado, com uma boa lubrificação, é êste o motôr que deve equipar os nossos aviões, militares ou comerciais.

A experiência, em todo o mundo, é-lhe favorável.

Apontava-se o defeito de aquecer muito e não ser próprio para Portugal, no verão.

Passou cá o calor, e, tirando-se-lhe as latas do «capot» do motôr, a temperatura normal é de 72°, podendo ainda tirar-se-lhe o aquecimento do carburador, se houvesse necessidade.

Escolhido o motor e escolhidos os melhores tipos de aviões que há actualmente, os Junkers metálicos, a nossa Aviação não tem hoje o melhor material que há, porque se não quere, pois que nem dinheiro nos custava.

O material podia vir por conta das reparações alemãs. Só precisávamos depois, como em França, um Ministério do Ar, para que pudéssemos ter uma aviação útil ao País.

Há dois anos a Aviação propôs a aquisição de aviões por conta das reparações.

Quando tudô estava tratado e se viu que era boa id respondeu-se-lhe que já era tarde, pois a anuidade de então estava esgotada.

Êste ano a Aviação propôs outra vez a aquisição de aviões com que se poderia manter um serviço de aviação modelar.

Tudo tem sido peias, é necessário estar a ensinar matéria nova para muitos, perde-se o tempo em intrigas mesqui-

nhas e consegue-se afinal o ideal de muita gente: «não se faz nada».

Entretanto os outros países todos teem uma aviação que nos envergonha, o que só não vê quem não vò a nem quiere voar.

Para êsses, de facto, é que está a vida... em Portugal.

A aviação na Alemanha

A maior parte do tempo que estivemos na Alemanha passámo-lo em Dessau.

É uma terrinha de província, a pouco mais de cem quilómetros de Berlim, mas é ainda assim uma cidade e tem uma meia duzia de grandes fábricas, quatro das quais são Junkers, onde se fazem os colossais aviões metálicos que são empregados na grande maioria das carreiras aéreas de todo o mundo.

As mulheres são másculas, de pernas fortísimas.

Quando não vão de bicicleta marcham como soldados, de saco-mochila às costas.

Grupos de rapazes e raparigas marcham formados, entoando canções.

Num domingo vimos uma espécie de «pic-nic» curioso.

Começaram juntando-se num largo várias famílias, cada uma das quais trazia os seus pequenos fardados.

À frente ia um garoto de 12 anos, de espada desembainhada, montando um «poney».

A seguir ia um grupo de meninas com faixas a tiracolo.

Depois seguia uma peça puxada por um «poney» em que ia montado outro garoto fardado.

Mais atrás um pequeno «breack», com cocheiro e trinta-nário fardados, conduzia mais meninas.

Os papás e mamãs ladeavam os pequenos a reverem-se nos uniformes.

Quatro músicos à frente romperam com uma marcha e lá foi tudo para as hortas.

Não sendo no carnaval, estas diversões mostram quanto se estima o uniforme na Alemanha e como se incute nos rapazinhos o gôsto pelas fardas.

Mas agora reparo eu que já me ia esquecendo de dizer que também em Dessau há um esplêndido aeródromo pertencente à fábrica Junkers.

É ali que se teem feito tôdas as experiências precisas para

se fabricarem aviões que vão desde o monomotor ligeiro até o trimotor para 20 passageiros e presentemente ensaia-se o tetramotor de 20 toneladas.

Estão-se construindo trens de aterragem oleopneumáticos e experimentam-se travões às rodas dos aviões.

Ensaiam-se dispositivos para voar alto e fazem-se «records» de duração e distância, para que o avião Junkers fique considerado o melhor do mundo.

O actual avião gigante é destinado à travessia do Atlântico, diz-se.

Com quatro motores acessíveis em vôo, é natural que se possam reparar quaisquer pequenas avarias e se possa considerar absolutamente segura a viagem.

Os seus 60 metros de envergadura e tôdas as outras dimensões são tais, que êste avião, embora desmontado, não pode ser transportado em linha férrea.

É montado em Dessau, será transportado pela via aérea e só em terrenos de aviação pode pousar e ser reparado.

A seguir a êste mastodonte já está na forja a âsa metálica com cinco motores.

Em que se andará ainda em Portugal quando se andar lá fora já em aviões dêste tamanho ?

Talvez se espalhe um pouco o uso da bicicleta, pois que há indícios de se pensar em melhorar as ruas.

VIII-928

Nota — O que se acaba de ler foi escrito em 1928, quando veio para Portugal o avião «Monteiro Tôrres».

Evidentemente o programa em aeronáutica tem continuado, graças principalmente aos americanos, que, cuidando de formas aerodinâmicas teem dobrado a velocidade dos aviões.

Os alemães continuam a ser, devido ao grande percursor Hugo Junkers, os primeiros a terem feito construção totalmente metálica e a usarem a âsa baixa, hoje universalmente preferida.

Aviões e aves

As qualidades e os defeitos dum avião

Algumas pessoas tenho ouvido admiradas de que o avião *Farman*, trazido a Portugal para experiências, não satisfaça agora.

É que não sabem naturalmente que êsse tipo de avião não existia e que é um exemplar único que se fez, para se experimentar se poderia servir para uma longa viagem.

Foi-se a um tipo de avião existente e aumentou-se-lhe a asa para poder levar mais pêso e ir mais longe.

Porêem, o aumento foi um tanto exagerado e o avião ficou a andar pouco.

A aviação é cheia de experiências que nem sempre dão os bons resultados que se esperavam.

Vou tentar dar uma idea de vários tipos de aviões, comparando-os com aves que de todos são conhecidas.

Um avião é composto por uma célula que vôa e por um motor que puxa por ela.

Há-os destinados a serem velozes e manobreadores, mas, por isso mesmo, não podendo levar muito pêso além do seu.

São os chamados aviões de caça, que levam apenas um piloto e o seu armamento, com duas horas de gasolina.

A andorinha realiza o tipo ideal dêste avião.

Veloz e manobreadora, dá ótimas voltas à vertical, faz «renversements», é o tipo do avião acrobata.

Com motor forte e asa pequena, outra ave que pertence a êste mesmo tipo é a perdiz.

É conhecido dos caçadores o barulho metálico que faz ao levantar, o que representa o seu «motor» a pleno para poder descolar com tão pouca asa.

Chega a ter, nas batidas, uma velocidade vertiginosa,

mas é evidente que esta ave não poderia voar com um pêso suplementar, por ter muito pouca àsa.

Aguenta-se no ar, graças à velocidade.

Representa o limite do avião de caça.

Outros aviões destinados a elevarem um grande pêso, os de bombardeamento, teem necessidade duma grande superficie e dum motor potente.

É o caso dos grandes carnívoros, como a águia, o condor, etc., alguns dos quais chegam a levantar um carneiro.

Também um bom avião chega a levantar muito mais que o seu pêso.

Entre os dois tipos extremos há uma variedade enorme, que depende da relação existente entre o motor e a superficie voadora, além da velocidade, que depende principalmente da sua «finura», isto é, da sua forma, donde provém uma menor resistência ao avanço.

É esta a melhor qualidade dum avião, o atestado da sua «raça».

Assim temos, por exemplo, os aviões de reconhecimento, destinados a levarem duas pessoas e respectivo armamento, devendo ser de fácil manobra para voarem baixo e serem suficientemente velozes para fugirem aos aviões de caça.

Os pombos dão idea do que devem ser êstes aviões, pois teem grande facilidade de manobra.

Se a desproporção entre o motor e a àsa se der com grande aumento de superficie e pequeno motor, ao contrário da perdiz, temos o caso da cegonha, da garça, etc.

Estas aves elevam-se com tão pequeno motor, porque são leves e teem uma grande superficie.

O aumento desta, dá faculdades voadoras, consegue-se estar voando ainda com pouca velocidade, ao passo que uma menor superficie só se aguenta no ar com mais velocidade.

Mas, se se carrega com um pêso razoável, verifica-se a pouca potência do motor, que não consegue arrancar do chão.

Há àsa a mais, motor a menos.

É o que succede ao Farman que veio para Portugal.

Com ótimo trem de aterragem, com um bom motor de potência média, tem no entanto, àsa a mais, que lhe tira a velocidade precisa para, com a carga com que descola, ir tão longe como se desejava.

Saiu uma cegonha, quando convinha um milhafre.

V

Aviação cómica

Os inventores

Para amenizar, vou contar-vos alguns episódios dos que se passam constantemente connosco.

É mania portuguesa a dos inventos e vemos muitas vezes pessoas, das menos categorizadas para isso, estarem convencidas de que podiam ter inventado qualquer coisa.

Um dia, em Torres Novas, um comerciante apresentou-me um garoto que, nada mais nada menos, tinha inventado quasi o mótu-contínuo.

Numa lata de gasolina (!) comprimiria ar, faria mover com êle um motor, que por sua vez tornaria a metê-lo lá, comprimido e tudo.

Claro que, em vez de me rir do rapaz, procurei soprar-lhe a poeira dos olhos, para que êle não continuasse erradamente a perder tempo.

Acho isto mais humano do que estar jesuiticamente a trocá-los, deixando-os no êrro.

Mas então, os inventos sôbre Aviação, são contínuos.

Por vezes a ingenuidade dum repórter e a falta de atenção do pessoal superior das redacções dão lugar a que se publiquem grandes inventos, que são em geral verdadeiras patacoadas.

O caso do propulsor Galo é frisante, pois é preciso não fazer idea alguma dos efeitos dum hélice e da densidade dum meio, para se supor que uma ponta de parafuso bastaria para «atarrachar» um avião no espaço.

E assim se estraga... dinheiro a um pai!

Há tempos na Amadora appareceu-me um rapazola que me queria apresentar um grande invento que tinha sôbre Aviação.

— «Que é o senhor?»

— «Sou empregado do comércio.»

— «Que estudos tem?»

— «Tenho só exame de instrução primária.»

— «Então trate do comércio e deixe lá a Aviação, porque o senhor não pode fazer idea do que isso é. Não perca tempo e vá tratar da sua vida, porque há muito que fazer».

E já não pode deixar de ser assim, porque elles são às dezenas.

Um dia na Inspecção apresentou-se um cavalheiro de fraque.

Lia desastres de Aviação e achava êle que, se nós caíamos, era porque queríamos.

Morava em S. Paulo e passava muito tempo à janela a vêr pousar os pombos.

— «Ora, dizia êle, — e tirava da algibeira do peito um leque de pano crú com barbas de baleia, — se nós puséssemos de cada lado das âsas um leque assim, fechado, quando tivéssemos alguma avaria no motor, abríamos os leques e já podíamos pousar desta maneira... como os pombos.»

E, dizendo isto, ia ao meio da sala e, pegando com dois dedos em cada aba do fraque, acocorava-se.

E para isto, veio êle de fraque e incomodou a consorte para lhe fazer à máquina um leque com barbas de algum espartilho que estragou de propósito.

Houve ainda quem propusesse deitá-lo da janela abaixo e gritar-lhe: — «Abra agora o leque.»

Um outro, homem semi-boçal, apresentou-se na Direcção, com grandes rôlos de papel debaixo do braço. Tinha estado na América e trazia aqueles seus projectos de aviões, que ia apresentar.

Estendia sôbre uma mesa os seus desenhos, em geral fuselagens vistas de perfil, e, com os braços abertos em compasso, com o ar importante com que o marquês de Pombal teria visto a planta da cidade, ia dizendo:

— «Êste, por exemplo, um avião para oitenta passageiros.»

Querendo ver que idea o homem faria do assunto e que cálculos teria feito de pêso em relação à superficie e à potência, perguntei-lhe:

— Porque é que o senhor diz que êsse avião é para oitenta passageiros?»

O homem volta-se para mim, admiradíssimo de eu não saber, sequer, fazer contas, e diz-me, desdenhoso:

— «Então o senhor não vê? Vinte janelas... a quatro passageiros...»

— «Ah! Então isso é como nos carros eléctricos?!»

E lá foi muito zangado, por não se quererem os seus aviões, de que não dava mais detalhes, porque isso era o seu segredo e nós o que queríamos era apanhar-lho. Então iria vender ao estrangeiro.

Deve ser por isto... tudo, que estamos tão atrasados em Aviação.

VI

Palestra sôbre Aviação

Feita pela T. S. F., em 23 de Janeiro de
1932, no posto C T I A A

Minhas Senhoras, meus Senhores:

Vou ter a honra de falar a V. Ex.^{as} sôbre Aviação.

Não pretendo dizer com isto que me julgue a pessoa mais categorizada para o fazer, antes desejava que outras mais competentes se encarregassem da sua propaganda, que tão descurada tem sido entre nós.

Senhoras de Portugal, minhas Senhoras:

A Aviação é a maravilha dêste século.

Como o de tudo que é grande e formoso, o seu nome feminino é mais uma homenagem ao vosso belo sexo.

Ninguém deve deixar de experimentar um vôo, essa sensação divina, que nos faz esquecer por momentos as tristezas dêste mundo, para nos elevar àquelas regiões que conhecíamos dos contos de fadas e que reputávamos do domínio da fantasia.

Voar sôbre nuvens, semelhantes a macios flocos de algodão, vendo pelos intervalos alguns pedaços da terra, que mais parecem brinquedos de criança, é um espectáculo por tal forma soberbo e encantador, de pura religiosidade, que nos incita ao bem e nos incute os mais nobres ideais.

O aviador, como já sucede com o marinheiro, pela sua vida cheia de perigos, é bom, nobre e justo.

O seu contacto com o céu, donde não vê mais ninguém, com a terra a seus pés e como se todos os outros mortais tivessem deixado de existir, convence-o de que só a bondade e a justiça regem os nossos destinos.

Sòsinho no espaço, habitua-se a *ouvir* os seus sentimentos, confessando-se, pesando bem todos os seus actos e acabando por concluir que só o que é nobre e justo vale o nosso esforço.

A sua religião, não a dos sectários, mas a que deve ser

tôda a gente, brancos, pretos e amarelos, é o seu verdadeiro guia.

Com que superioridade êle passa a avaliar os mesquinhos interêsses da terra, quão diferente se vai tornando, trocando, à medida que mais vôa, qualidades de reptil pelas da ave, procurando estar sempre bem acima, pairando a grande altura dêste charco, em que já se não cabe, quando se teem determinadós ideais.

Depois de tanta maldade e corrupção que iam por êsse mundo fora, não vos admireis de que outra era melhor tenha começado com a Aviação.

Experimentai voar e dissei-me se, como a restante música, essa sinfonia celestial que é a Aviação, não incute os mais nobres sentimentos, não incita ao bem.

Voai, ide ao verdadeiro céu, como o vosso Deus está lá em cima, ide mais perto, e então vereis que Êle é o de tôda a gente, muito maior ainda do que o supunheis, e que a verdadeira religião não é a da menina que mergulha o santo para que lhe faça a vontade, mas sim a da Virtude, a do Dever, a da Honra.

Assim como um preto atravessa um rio infestado de crocodilos, pensando que, se tiver o «coração limpo», chegará à outra margem, assim também o aviador, com a consciência tranqüila, descola e voa, certo de que ainda não chegará a sua vez.

É que o voar é tão imponente, o conduzir sósinho pelo espaço um avião requiere tanta paz de espírito e tranqüilidade de consciência, que só persiste no vôo quem é capaz de se manter puro, nobre e justo, sempre disposto a prestar as suas contas.

É esta religiosidade da Aviação que há de contribuir para que a Paz venha a estender o seu lindo manto sôbre a humanidade.

E se o espectáculo é assim soberbo, se o voar só nos pode tornar melhores, ó santas pecadoras, ide ao céu tomar contacto com os outros anjos, para vos certificardes do muito que já valeis, de que sois vós que formais as verdadeiras constelações que teem guiado os navegantes do Ar.

Minhas senhoras:

Lamento profundamente não ter dotês que permitissem agradar a V. Ex.^{as} com esta minha simples palestra, e aos homens que me escutaram prometo que, estando dentro dum avião, conseguirei mostrar aquilo que de mais belo há na Aviação:

«São os ternos olhos femininos olhando para o céu».

Cidadãos portugueses, meus Senhores:

Portugal está vergonhosamente, criminosamente, atrasado em Aviação.

Quer se encare este problema pelo lado do progresso do País, quer pelo da sua defesa, vê-se que nada há, que mil peias se opõem a que se possa dotá-lo com os meios indispensáveis para que esteja a par dos outros países.

É preciso que o Exército de Terra se convença de que nada vale, se não houver uma Armada aérea, que livre o território nacional dos ataques duma aviação inimiga.

Para que o País possa respirar o seu ar, tem necessidade dum Exército Aéreo que lho guarde.

De contrário, logo nas primeira horas dum bombardeamento, a grande massa da população implorará uma paz sem condições, vergonhosa para o nosso prestígio, mas necessária, porque não se poderá resistir... sem que se consigam os meios adequados.

Contra o perigo aéreo só há um meio eficaz: É a Aviação de caça.

Contra bombardeamentos, quer sejam durante o dia, quer sejam de noite, só o avião de caça, veloz e maneável, pode conter o inimigo, derrubando-o, ou afugentando-o, pelo menos.

Temos que seguir imediatamente o exemplo da Bélgica, nação que em tempos também, como nós, pensou que poderia fiar-se nas blandícias da paz, mas que pagou cara a sua ingenuidade.

Portugal, velho Portugal, acorda!

Não é a Espanha aqui ao pé, agora preocupada com a sua política interna, o papão que te apresento.

Hoje, com a Aviação, o inimigo pode ser de qualquer canto do globo, não é só o vizinho que nos disputa a fronteira.

Com navios porta-aviões, pode-se vir bombardear o coração da nossa Pátria, sem que possamos ao menos oferecer aquela resistência digna de nossos avós, que, desde Viriato, teem sabido mostrar que somos senhores da nossa independência.

Apenas uma percentagem mínima de portugueses tem tido a sua educação militar, dos poucos que sabem ler quasi

todos tem procurado escapar-se ao seu dever de cidadãos, razão por que se descursa em Portugal o problema gravíssimo da nossa segurança.

É um país de pacíficos agricultores, dado à boa paz e sempre à frente do progresso, o primeiro a abolir a escravidão e a pena de morte, o primeiro a navegar cientificamente pelo mar e pelo ar, mas... ainda assim, há que pensar na defesa do torrão pátrio, sendo um verdadeiro crime deixá-lo à mercê dum ataque, feito por aventureiros sem escrúpulos.

Nem todos os restantes países tem uma história como a nossa, razão por que não pesam para eles argumentos de ordem mais ou menos sentimental.

Fazemos bem em procurarmos ser um povo pacífico, que não pensa em aventuras agressivas, mas que sempre tem sabido escorraçar o invasor, apesar de tôdas as desproporções.

Mas... para isso, é necessário e indispensável ter os meios próprios para a nossa defesa, tal qual como a pequena Bélgica faz agora. Apesar de poder ser atacada pelos grandes colossos, ela sabe que a sua dignidade a levará a vender cara a vida, como fêz em 1914, o que lhe dá o incontestável direito de proclamar sempre bem alto a sua independência.

É preciso pois que todos os meus concidadãos se convençam de que é imprescindível que se organize quanto antes em Portugal uma Aviação digna daquele pequeno, grande País, que descobriu o mundo, e está disposto a mostrar-lhe que os seus filhos hão de continuar a espalhar os seus apelidos pelas cinco partes em que se divide.

Terminando: Seria interessante que se fizesse em Portugal um congresso de todos aqueles que tem sido ministros nas diversas situações e em tôdas as políticas. Não precisamos de mais nenhum; êsses bastam.

Melhor que ninguêm, todos êsses individuos que tem tido nas suas mãos as rédeas da governação, poderiam discutir qual o processo de dotar o País com uma Aviação comercial e militar, que faça de nós, de repente, uma nação do século xx.

Tem tido as responsabilidades do poder, devem conhecer bem os recursos do País e das suas colónias, e, em vez do «Congresso que dança», teríamos o «Congresso que vôa».

O que eu lhes garanto é que, se não querem voar, hão de dançar um mau bocado, que é aquêlê que está reservado aos que descurarem a sagrada defesa da Pátria.

VII

Aviação militar

O papel da Aviação em tempo de paz e como arma de guerra

A missão do aviador, diz-se em Inglaterra, não é fazer a guerra, mas sim espalhar e não destruir a civilização; aquela não é mais do que um incidente.

Com este ótimo critério, tem-se ali desenvolvido a Aviação, não só militar como civil, duma forma que nós, seu aliado secular, devemos seguir, adaptando ao nosso meio o que fôr compatível com as nossas posses.

O problema da Aviação civil tem sido muito debatido ali, em jornais e conferências, julgando-se que do seu futuro dependeria, não só a segurança do império, como o desenvolvimento de todo o seu progresso civil.

Para conseguir esse resultado, proclamava-se a indispensabilidade de emancipar a Aviação, criando-se um ministério perfeitamente independente.

Ainda que a Aviação civil tenha ali dificuldades superiores às da maioria dos restantes países, não só por causa dos densos nevoeiros, como porque os outros meios de comunicação estão por tal forma desenvolvidos que é difícil competir com êles, ainda assim a Inglaterra é já hoje cortada por inúmeras carreiras aéreas, especialmente em ligação com o continente, no que a sua vantagem é manifesta.

E pouco se fêz esperar em Inglaterra a criação do Ministério do Ar.

Cheia de centros de Aviação, escolas e cursos de aeronáutica, com um orçamento anual que há seis anos era já de mais de 18 milhões de libras, mantinha nessa época 32 esquadrões de Aviação, divididos também pelo Egipto, Palestina, Mesopotâmia, Índia e Malta.

Em Inglaterra há a convicção de que a Aviação, sendo cara, sai barata, por isso que, principalmente para as coló-

nias, é a arma que melhor pode actuar e com menor despesa total.

Assim viu-se que na Mesopotâmia, por exemplo, em vez de 147.000 homens, que importavam em 240 milhões de libras, empregando a Aviação, poderiam ter apenas 7.900 combatentes com um dispêndio apenas de 10 milhões de libras. Cálculos do comandante Chamier.

É indispensável que entre nós se encare a época em que vivemos e se veja que não há possibilidade de estarmos no bom caminho, quando somos o único país civilizado que ainda não compreendeu que a Aviação seja útil para manter ligações rápidas, tanto no continente como nas colónias.

Em poucos países se justificaria um intenso emprêgo da Aviação, como arma que é útil em tempo de paz, como arma própria para manter a soberania nas colónias, como entre nós.

Carreiras aéreas postais e de passageiros são um exército que trabalha em tempo de paz, para o progresso do seu país.

Se é facto que o Exército do Ar está hoje reconhecido que é aquele que há de ditar leis nas guerras do futuro, como se pretende entre nós quasi passar sem êle?

E se a Aviação é exactamente aquela arma que em tempo de paz é produtiva, saindo por êsse facto económica, como se não pensa a sério, em Portugal, em organizá-la, como a deve ter um pequeno-grande País como o nosso?

Porque nós temos um imenso território a defender e uma população relativamente pequena, é indispensável que o nosso sistema militar seja miliciano, não podendo o tesouro arcar com um numeroso efectivo em tempo de paz.

Por isso, tudo que em Portugal contribua para tornar o Exército produtivo em tempo de paz, em nosso fraco entender, deve ser aproveitado.

Não era de mais que, atendendo ao estado de atraso em que estamos e de ruína a que o País chegou, se entendesse que ao próprio Exército competia dotá-lo de boas estradas, de linhas de caminhos de ferro, de aeródromos, etc.

O Exército, aquela força que trabalha disciplinada, era da mesma forma a escola de disciplina de que os mancebos necessitam e assim o País ir-se-ia curando de feridas e achaques, que doutra forma não tem remédio fácil.

A Aviação também, num acôrdo entre os ministérios da

Guerra e do Comércio, não querendo fazê-lo num ministério próprio, teria a seu cargo, além do estudo e preparação para a hipótese de guerra, a manutenção de linhas postais e de passageiros, cortando o País e as colónias num treno constante, que só assim sai económico.

Querer antes concluir, com as tristes experiências feitas nas nossas colónias, que a Aviação não tem ali utilidade, é um erro que nos sairá caro.

Continuar, como até aqui, com uma Aviação enfezada e sem recursos, é um crime de lesa-Pátria.

9-III-928.

Gago Coutinho vai ser o chefe de toda a Aviação?

Em Inglaterra criou-se o Ministério do Ar, porque se reconheceu que, enquanto se não formasse um organismo técnico próprio, a Aviação não dava um passo, pois que, sendo um assunto por assim dizer novo e pouco conhecido, não pode ser tratado por quem dêle não entenda. Eu não pretendo, porém, que se faça mais um ministro em Portugal. Longe de mim levantar mais essa dificuldade à República, que bem atrapalhada se vê, de vez em quando, a escolher tantos que já há.

Mas a verdade é que, em Portugal, não há quem encare o conjunto das aviações que devem existir e que são: a militar, de terra e mar, a colonial, a comercial e a de turismo, estas compondo a verdadeira reserva nacional. Estando dispersas as direcções dêsses vários ramos duma mesma Aeronáutica, não poderá o nosso País ter uma política do Ar, devidamente orientada, de forma a tirar dela as vantagens que poderia gozar.

Assim, toda a nossa Aviação não passa duma simples amostra variada, não dando lugar a que a indústria nacional possa aproveitar um ramo dos mais produtivos. A unidade nos motores, um dos objectivos a atingir, poderia dar lugar a que imediatamente se desenvolvesse entre nós o fabrico de motores de aviação, coisa em que já se pensa na nossa Aviação militar, mas que precisava ser auxiliada pela Aviação comercial, que por sua vez teria vantagem em poder renovar os seus motores na nossa indústria. O combustível, por exemplo, que poderia ser nacional, usando-se, como na

Alemanha, o benzol em vez de gasolina, poderia dar lugar a que uma grande indústria se formasse em Portugal, ficando no País tanto ouro que assim se exporta.

Havendo, por conseguinte, problemas importantes ligados com a Aviação, que precisariam que, entendidos, dêles tratassem, como se pode pensar que ela seja uma coisa indesejada? Pois a simples curiosidade não lhes faz vêr que este assunto é com certeza importante, por isso que todos os outros países lhe consagram tôda a atenção, lhe dão até enormes subvenções? Pois não será natural cada um trabalhar no que lhe pertence, organizar-se, por exemplo, a Aeronáutica nacional, que pode trazer grandes fontes de receita para o País, — por isso e só por isso as outras nações subvencionam carreiras aéreas, — tratar de coisas que podem contribuir para que muitas indústrias lucrativas se formem?

Só trabalhando-se em Portugal naquilo que é útil para o País, se conseguiria aumentar as fontes de receita, promovendo indústrias onde tantos operários encontrariam misteres lucrativos.

Eu não desejaria que se fizesse um ministério do Ar, porque isso seria um sítio por onde passariam sucessivamente as criaturas mais diferentes, que iriam aprendendo um pouco do que era Aviação, não há dúvida, mas que nada adiantariam. O que é preciso é que se nomeie quem melhor sabe para tratar daquilo de que sabe. Assim, no ramo aeronáutico, num país onde há um glorioso Gago Coutinho, como se compreende que não haja quem oriente a Aviação?

12-IV-928.

A forma de reduzir as despesas públicas

Em Tancos há um batalhão de Pontoneiros, por sinal muito bem organizado, graças ao valor do seu comandante.

Uma vez por ano faz uma ponte que deita para o Arrepiado durante uns dias.

Se êsse batalhão estivesse em Vila Franca, por exemplo, a instrução dos soldados pontoneiros era evidentemente muito superior, pois podiam ter a ponte permanentemente montada, servindo a portagem para se renovar o material empregado.

Desta maneira o serviço público era ajudado pela tropa e todos ganhavam com êsse auxílio mútuo.

Até que a ponte fixa em Vila Franca fôsse uma realidade, a ponte improvisada da engenharia faria o serviço que tão necessário ali é.

Depois iria para outro sítio, onde o seu serviço fôsse vantajoso.

Também as tropas de infantaria podiam ser empregadas na conservação de estradas.

Não se dirá que êste serviço não tem nada com a tropa, quando, em tempo de guerra, é necessário estar constantemente a tratar das estradas.

Então a Aviação, mais do que as outras armas, tem necessidade de, em tempo de paz, prestar serviços que possam compensar os grandes gastos que tem.

Não se pode pensar em ter treinada uma Aviação de bombardeamento com os poucos recursos de que dispomos, ao passo que, se tivermos um serviço montado no País e nas colónias, podemos ter uma boa Aviação, constantemente treinada.

Um aeródromo em Lisboa e outro no Pôrto, Aviação em cada uma das cidades e todos os dias uma carreira entre êstes dois pontos, e assim já podemos ter uma Aviação útil, ganhando para os seus gastos nos transportes de passageiros, carga e correio.

Foi-nos dado ver funcionar uma Aviação modelar, como a da Alemanha.

O serviço próprio técnico da Aviação nada tem com o de passageiros e de correio.

É como se amanhã o Govêrno mandasse um navio de guerra levar um grupo de pessoas para as colónias.

A viagem seria militarmente feita, como de costume, nada influenciando nas manobras e na navegação o facto de irem a bordo passageiros.

Assim também nos aviões tudo que é pilotagem e navegação é absolutamente à parte, está sujeito aos seus horários e ordens recebidas.

Vão dentro passageiros e mercadorias como podiam ir, em tempo de guerra, toneladas de explosivos.

A Aviação militar tem os seus estudos, os seus exercí-cios diferentes, não há dúvida, mas nada se opõe a que todos os dias um avião marche duma cidade a outra, dando aos pilotos um treno de navegação e pilotagem que não se obtem de outra maneira.

Todos os dias um avião vem de Madrid para Lisboa, ou vai de cá para lá, pilotado por um oficial espanhol.

O treno que esses pilotos estão tendo, não o terão nunca os nossos, enquanto se não montar em Portugal uma Aviação útil ao País, civil e militar, se assim quiserem considerá-la, ao mesmo tempo.

É que a Aviação, ou estando num Ministério à parte, ou nos da Guerra e do Comércio, deve sempre conjugar os seus dois fins:

A Aviação militar em tempo de paz é civil; a Aviação civil em tempo de guerra é militar.

De todos os países aquele que tem melhor Aviação para a guerra é exactamente o que tem mais Aviação civil: é a Alemanha.

Não só conta com um número elevado de aviões capazes de transportar bastante peso, como conta com um exército de pilotos a voarem diariamente, portanto bem treinados, e só estes valem.

Os destreinados de nada servem.

18-IV-1928.

Em Portugal não há um único campo de Aviação

Com o título «Ideas» publicou o *Diário de Lisboa* uma lembrança de se aproveitar, em tempo de paz, a Aviação para vários serviços, como o de transportes e correio.

Deve notar-se que não ponho título nêstes pequenos passatempos.

É um camarada de redacção que os baptiza.

Além disso, a censura entende por bem tirar-lhes quasi sempre o fim e por vezes o princípio, o que dá lugar a que êles saiam descosidos e sem aquela conclusão que dêles tiro.

Mas a idea não é de tal maneira extravagante que o comandante aviador Girier se não lembrasse de publicar em «Les Ailes», de 20 de Dezembro último, o seguinte: «Se se utilisassem os pilotos militares para a rêde postal interna?».

Diz êle que, se a rêde postal fôr tôda feita por empresas comerciais, será muito demorada e extremamente custosa e que se devia confiar a exploração postal à Aviação Militar, que possui material e pilotos.

Diz mais que um regimento de observação consagra cada ano 6.000 horas de vôo de treno, o qual é quasi improdutivo,

podendo tornar-se útil se fôr aproveitado na drenagem do correio dos vários pontos do país para as carreiras comerciais.

Isto, que tem razão de ser em França, era muito mais natural que se fizesse no nosso País.

Em Portugal ainda não haveria automóveis se não se tivessem feito estradas.

Já o amigo Banana era capaz de o ter dito.

Também a Aviação deve começar por fazer terrenos próprios para um avião descolar e aterrar.

Infelizmente não há um único campo medíocre entre nós. Todos são apenas maus.

Quem é que se lembrará de ter o seu avião?

Que empresas se podem formar dessa maneira?

A capital do País não viu ainda o que um aeródromo lhe traria de modernismo e progresso.

Se se entendeu que se deve expropriar uma casa para uma empresa nela fazer um hotel, como se não compreende que se deva expropriar um campo para nêle se fazer um aeropôrto?

A própria defesa nacional o justifica.

Sabido, como está averiguado lá fora, onde de entrada não atenderam a essa circunstância, que um aeródromo vale principalmente pela proximidade do centro que serve, o local escolhido, pelas várias comissões, disse encarregadas, era a oeste do Campo Grande.

Como situação não podia ser melhor.

Apareceram entendidos que, (uns por julgarem que se tratava apenas duma parte em que se fizeram corridas, acharam-no pequeno; outros, por não julgarem nada, acharam-no mau) não queriam ali o aeródromo.

Escolheram outro sítio mais longe e viram que também ali se pode fazer um aeropôrto.

Evidentemente!

O que não fica é tão bem situado.

Um campo de Aviação, depois de pronto, é um grande embelezamento para uma cidade, e não, como muitos julgam, um matagal que se deve esconder para longe.

Mas aqui ou ali, o que é necessário e urgente é terraplenar, pelo menos um quilómetro quadrado, livre de obstáculos em volta, e pô-lo absolutamente liso e compacto, de forma

que um automóvel possa correr nêle a 100 quilómetros à hora, de forma que um camion pesado possa circular sem se enterrar.

Isto é que é urgente e indispensável.

A nossa Câmara tem boas máquinas que em pouco tempo podem fazê-lo.

Soldados de engenharia podem ajudar. Assim como teem sido utilizados em arranjos de estradas e campos particulares, com mais razão deviam ser nisso empregados, para fazerem o campo de defesa aérea da cidade de Lisboa.

Deve fazer parte da instrução do soldado de engenharia a construção de aeródromos.

E, assim, um aeropôrto custaria metade daquilo que se está imaginando e... architectando.

De comêço quasi nada mais é preciso do que o campo e, voando nêle bastante tempo, é que se deve estudar a melhor colocação das edificações, as quais devem ser reduzidas ao mínimo e apenas os hangares e a gare devem dar para a pista.

Tudo mais, habitações, oficinas, T. S. F., etc., devem ser recuadas e postas por detrás dos hangares, para que não constituam obstáculos à navegação.

Uma zona de 500 metros em volta deve apenas ser destinada a jardins ou outras culturas sem muita altura, de forma que não embaracem as saídas e entradas dos aviões.

Se os hotéis são necessários, um aeropôrto é o seu complemento.

Não esqueçam que a América é o terceiro país do mundo com carreiras aéreas e espera êste ano passar a ser o primeiro.

Quem usa êsse meio de transporte na sua terra, não virá para cá andar de combóio, quando puder fazê-lo pelo ar.

Era bom pois que, durante a exposição de Sevilha, já aviões metálicos e multimotores aqui pudessem voar.

Os americanos teem os melhores motores do mundo e bons aviões metálicos, mais baratos que os da Europa.

Aos de pau o melhor é dizer-lhes que pousem lá na sua terra.

E' no Ar que hoje se vê o progresso de qualquer país

Sabendo que na afirmação e na repetição está o segredo do convencimento das massas, tenho-me entretido a mostrar ao leitor que podia ter já em Portugal o transporte aéreo como há em todos os outros países.

Metidos num canto da Europa, até aqui o progresso chegava à fronteira, encontrava o trânsito canhoto e não entraria por causa disso.

Agora que já andamos pela direita, porque se não copiam também outras coisas que são velhas lá fora?

Só quando as modas são postas de parte é que passam para cá e por isso andaremos sempre atrasados meio século, pelo menos.

Não basta, pois, copiar o lado por onde se deve passar, é preciso mais alguma coisa.

Infelizmente uma grande maioria dos portugueses nunca saiu desta provinciasinha que temos na Europa, imprópria-mente chamada Portugal, e que não passa duma parcela da-quele imenso território que nos pertence e a que devemos então dar êsse nome.

É o Portugal Maior por que há muito tempo se anseia.

Criaturas que não sabem o tamanho da nossa terra põem-se a supô-la também pequenina e não podem calcular o que havia obrigação de fazer num país como o nosso, com as nossas tradições, com os nossos recursos.

Hoje, em 1928, progresso é sinónimo de Aviação.

Agora é no Ar que se pensa, naquela maneira de nos transportarmos sem fadiga e sem demora.

Para isso são precisas pessoas que vejam todo o nosso País duma vez, que o conheçam em dimensões e recursos, que compreendam que uma Pátria é propriedade de todos e para todos, e que é com a colaboração e não com a divisão que as grandes obras podem surgir.

Como se compreende, por exemplo, que a moeda portuguesa não seja uma única em todo Portugal?

Que critérios de trazer por casa são êsses de habilidades burocráticas, de financiamentos esquisitos, que fazem que cada provincia tenha uma moeda diferente?

Estamos a ver um português atrapalhado, só para percorrer o seu País, a ter que levar escudos, rupias, sapecas e patacas! Um inglês com libras corre o mundo inteiro.

Pela confusão que lavra nos dinheiros, pode avaliar-se o que irá pelo resto.

Quando se convencem de que o País é todo um, de que está disseminado pelo mundo fora e que hoje se poderia ir, em horas, de Lisboa para Loanda, de Moçambique para Macau, de Timor para a Índia, por que se espera para montar entre nós uns serviços de Aviação dignos da época em que estamos e do País que nos atura?

Em todo o território inglês há Aviação.

Em tôdas as colónias francesas a há também.

O terceiro País colonial não a tem.

Gostariamos de ouvir os nossos estadistas explicar porquê?

31-VI-928.

O avião é a arma dos países pobres

Lisboa, Pôrto, Viana do Castelo, Setúbal, Faro, etc., dormem o sono dos justos, aliás bem merecido e como é natural que suceda a quem vive trabalhando.

Porém, é preciso não deixar de prever o que pode suceder a quem incautamente descure a sua defesa.

Hoje não há que pensar apenas em ataques de vizinhos, dos quais muitas vezes menos há a recear, pelas boas relações cultivadas duma banda e outra.

Mas até um país longinquo, por qualquer êrro diplomático ou outra causa, justa ou não, poderia dum momento para outro, de surpresa, enviar próximo das nossas costas navios porta-aviões, que bombardeariam as populações das cidades do litoral.

Uma madrugada sem vento e alguns aviões, começando por voar alto, tão alto que quâsi se não veriam nem ouviria o ruído dos motores, absolutamente fora do alcance de canhões anti-aéreos, podiam lançar sôbre uma cidade toneladas de bombas incendiárias e com líquidos que, evaporando-se, causariam a morte de quantos os respirassem.

É que um bombardeamento de gases é mais fácil e de efeitos mais terríveis, e assim se conseguiria forçar um país desprevenido, pelo menos, a explicações deprimentes.

Se bem que o papel de aviador o afaste o mais possível da sordidez terrena, devemos pensar que os homens alados não dirigem ainda os países e que portanto um assalto aos direitos alheios é possível, mesmo servindo-se para êsse fim

dos maravilhosos engenhos do progresso que são os aviões. Todos os países procuram desenvolver-se, preparando-se. Aquilo que é destinado ao aumento da sua produção, quer industrial, quer agrícola, é sempre estudado com várias aplicações.

O mesmo avião que lança gases sôbre florestas, para matar insectos, é o que está preparado para vomitar do alto gases asfixiantes sôbre populações desprevenidas.

Os aviões destinados a carreiras de passageiros são previstos para bombardeamentos com toneladas de explosivos.

Tal qual como os simples combóios, tão úteis para o fomento nacional, são estudados, prevendo-se o seu aproveitamento para uma guerra; tal qual como a frota naval, destinada ao tráfego de passageiros, é aplicada como refôrço da marinha de guerra; assim também todos os aviões dum país são recenseados para, como os automóveis, serem aproveitados, em caso de necessidade, para a sua defesa.

Ora eu não visiono para o meu País enormes unidades navais, quási ilhas flutuantes, de cujos flancos sairiam, como de gavetas, «destroyers» e submarinos, de cujas plataformas seriam catapultados hidroplanos e de cuja tolda descolariam simples aviões.

Este material ofensivo, próprio para aqueles países que ainda teem sonhos imperialistas, cujo despertar por vezes lhes é tão fatal, não é recomendável para êstes poucos milhões de habitantes com tanto terreno a desbravar.

Mas os aviões, que, exactamente para o nosso caso, são o melhor material de transporte, êsses não é admissível que o País não procure tê-los em quantidade suficiente.

Para as duas cidades de Lisboa e Pôrto muito representaria comercialmente uma carreira com aviões, que levariam hora e meia a duas horas de viagem.

Pois essa carreira representaria para o País algumas unidades aéreas de importância, que durante a paz ganhariam para ajudar a sua conservação.

É o material de guerra que não é caro, é aquele que, sendo agente do progresso, mais retarda os conflitos entre os povos, contribuindo para o prolongamento da paz.

É por conseguinte o material de guerra dos povos pacíficos, como deve ser o nosso caso.

E tem Portugal o número de aviões que é necessário que tenha?

A nossa Aviação está longe de corresponder aos fins de defesa e prestigio nacional para que foi criada

A nossa arma, a nossa querida arma, pois não concebemos que se possa ser aviador sem que se tenha amor à Aviação, tem necessidade de criar o seu espirito próprio, que é pouco, porque, não tendo havido uma boa organização, não existe ainda aquele espirito já tão característico nas restantes armas.

Mas para que haja unidade na Aviação e, como consequência, um bom espirito de arma, é necessário que exista a maior homogeneidade entre os seus elementos.

Assim, temos sido absolutamente contrários a que haja diversidade de tipos de aviadores. Na Aviação, há só aviadores, todos êles pilotos-navegadores ou navegadores-pilotos, como quiserem.

Todos deverão ser capazes de, sòsinhos, dentro dum avião, o conduzirem dum ponto para outro.

Dentro dum avião, qualquer tipo que êle tenha, deve ir sempre um comandante, um aviador, capaz de o dirigir.

Monoplace ou multiplace que êle seja, o seu comandante é um aviador.

Depois dos elementos, a bordo dum avião quem manda é o piloto, dizem os ingleses.

Êste lema da Aviação, que não é possível deixar de seguir, mostra bem que devemos ter uma só categoria de aviadores.

Mas o ser aviador nem é conduzir um avião a ôlho, sem perceber como e por onde se anda, nem é ser conduzido como simples passageiro, adquirindo-se ao fim de tantas viagens, a impressão errada de que se dirigiu o avião.

Cabe-me já nesta altura abrir um parêntesis onde dê a explicação precisa para que se não possa ver nesta ordem de ideas qualquer alusão às duas já grandes personalidades, que são os navegadores almirante Gago Coutinho e o seu continuador, major Jorge de Castilho.

Qualquer dêsses dois gloriosos officiaes fêz o seu «raid», que são os navegadores, almirante Gago Coutinho e o seu

Não se tratava, portanto, de feitos como aviadores, mas de coisa diferente.

Em 1922, quando ainda os aviões eram pouco próprios

para uma travessia grande, quando ainda os processos de navegação eram por assim dizer rudimentares, o almirante Gago Coutinho, estudando com Sacadura Cabral, pensou e executou uma coisa bem diferente do que se fazia então.

Habituação a trabalhar com instrumentos de precisão, no mar e em terra, lembrou-se também de os utilizar no ar.

Realizou-o brilhantemente e conduziu o distintíssimo piloto-navegador dos ares, Sacadura Cabral, ao Brasil, fazendo-lhe o ponto no ar.

Castilho, seguindo-lhe as pisadas e tendo mesmo introduzido geniais modificações, conduziu Beires, também piloto-navegador, ao Brasil.

Mas tratava-se duma parte da navegação de precisão, dum assunto em que são iniciadores, em que se especializaram.

O seu feito foi tão brilhante que imediatamente lhes foi dado o *brevet* de observadores, por serem mestres na navegação astronómica.

Mas daí a pensar-se que, à sombra disso e dêles, outros devam entrar para a Aviação, para ir dentro dum avião a ensinar o caminho a quem o guia, a quem o comanda de facto e que tem que saber orientar-se; pensando que para isso não seria preciso ter tanta prática do ar como um aviador; julgando que se é auxiliar precioso dum aviador, quando nunca se experimentaram as dificuldades de quem se guiou sòzinho no ar, por nuvens, ventos e brumas, à bússola, derivómetro, carta, «controleur» de vôo, altímetro e «badin», além dos instrumentos próprios do motor; resultando daí o inconveniente de se pensar que se pode ser aviador analfabeto; fazendo por ano poucos minutos de vôo, ainda por cima, vai uma grande diferença.

Nós só concebemos uma Aviação em que haja um único tipo de aviadores.

Assim como preconizamos um só tipo de aviadores, todos oficiais, pilotos e navegadores, assim também entendemos que deva haver um só tipo de graduados: todos a voarem.

Como num regimento de cavalaria todo o seu pessoal, quer esteja nas secretarias, no conselho, nas arrecadações, em tocando a formar tudo monta a cavalo, também não concebemos na Aviação um só graduado que não vôe, que não tenha o seu lugar num avião.

É que estamos mal habituados só a mono ou biplaces de reconhecimento, nos quais devem ir em geral oficiais, atendendo às suas missões.

Mas, se olharmos, por exemplo, para um grupo de biplaces de caça, onde, em cada avião, deve ir um aviador, oficial, claro está, pois para comandar uma aeronave, como um navio, por pequeno que seja, é preciso um oficial que saiba navegar, que saiba balística, topografia, tática e estratégia, nunca devemos supor que no lugar da retaguarda vá outro oficial. Esse lugar é para um graduado, mecânico-metralhador ou sargento-metralhador.

Se atendermos então ao multiplace, devemos concluir que não são 4 ou 5 oficiais que devem ir nesses aviões, mas sim dois aviadores e os restantes graduados, radiotelefonistas, mecânicos-metralhadores e bombardeiros.

Trata-se pois, numa organização, de ter pessoal que vôle, mas todos nos seus respectivos lugares no ar e não espalhados por secretarias, oficinas, fotografias, arrecadações, etc., sem terem o espírito da arma, sem nunca formarem um todo homogéneo.

Deverão, sim, fazer uma e outra coisa.

As simples praças, onde, se houver necessidade, se escolhem os melhores para metralhadores, nalguns multiplaces e em certos lugares, serão serventes para o trabalho de pista e oficinas, e grupos de metralhadores serão deslocados em multiplaces para se desembarcarem em determinados pontos; de forma que até esses deverão ter prática do Ar.

Uma Aviação assim concebida, em aviões metálicos, alguns multiplaces, podendo atravessar as nossas colónias, pousar e permanecer em qualquer região, em qualquer campo rapidamente preparado, vivendo parte do pessoal dentro dos próprios aviões, os restantes num acampamento, sem necessidade de hangares, isto é, a verdadeira Aviação de guerra, em que se vôle de facto, é que poderá amanhã trazer para o nosso País aquela auréola de prestígio, que há tanto tempo lhe falta e nos pertence readquirir.

Quando possuírmos aviões assim, quando voarmos e estivermos todos treinados, haverá a camaradagem do Ar, teremos os pequenos grupos formados pelas equipagens, em que laços de amizade unirão os seus elementos, incapazes de esquecerem momentos solenes do ar, formando um todo homogéneo, a que se poderá então chamar a Aviação Portuguesa.

A aviação italiana, em que se vem usando este sistema

há tanto tempo preconizado, tem mostrado ao mundo que está esplêndidamente organizada, com um verdadeiro espírito do Ar.

A nossa Aviação, que tem brilhado por alguns actos individuais, grandes pelo que valem, mas pobres, incompletos, vem-se ressentindo há muito da falta dum conjunto, dum todo homogéneo, duma organização.

Todos devemos concorrer para ela, mas nunca esquecendo que Aviação é só: tantos aviões, tantos aviadores dentro dêles.

A unidade na formação do pessoal fará a sua homogeneidade e dar-lhe-á o verdadeiro espírito da Aviação.

Este espirito, eminentemente patriótico, porque à Aviação pertence, primeiro que a ninguém, a defesa da Pátria, não só do seu território, mas também da sua integridade moral, forçando todo o mundo a ver em Portugal o País que tanta vez tem sido o campeão do progresso, tem que ser conseguido por uma organização simples mas intransigente, que force todo o seu pessoal ao treno constante, donde provirá o amor pela sua arma e o desprêso absoluto por tôdas as questões mesquinhas, como qualquer outra política que não seja a da Aviação.

Já durante a guerra se concluiu que era um crime o bombardeamento de cidades indefesas.

Que classificação se deveria dar ao acto de qualquer aviador, — se êle fôsse possível! — que, por mesquinho espirito partidário de facções que se degladiam para o assalto aos vencimentos chorudos, se lembrasse de voltar o seu avião contra o próprio solo sagrado da Pátria?

Tal qual, como os actos desvairados daqueles que dos navios tem bombardeado as suas cidades, isso não passaria dum crime sem classificação nem justificação.

Os nossos aviões são para o treno e exercício necessários para nos prepararmos contra os ataques à nossa nacionalidade e nunca, mas nunca, contra os próprios portugueses.

Aviação nacional, sim, nunca aviação às ordens de caciques.

É necessário que o pobre contribuinte, quando paga, com o suor do seu rosto, aviões para o País, tenha a certeza de que não são para o vitimar.

É preciso que êle se habitui a ver nos seus aviadores a

guarda incorruptível da nossa independência e não irrequietos instrumentos ao serviço de políticos esfaimados.

Os aviadores que nos lerem, todos comandantes e instrutores das unidades que amanhã devemos ter, devem pesar bem as responsabilidades que lhes cabem e o muito que há a trabalhar para se organizar a nossa Aviação.

Uma única política: a do Ar.

Uma única preocupação: voar para nos prepararmos para a defesa do sagrado Torrão pátrio.

4-II-931.

VIII

Desejando melhorar a Aviação

Uma informação — Os aviadores devem ser oficiais

Por mais duma vez tem aparecido a peregrina idea de que pode haver aviadores praças de pret.

Ela provém do esquecimento daquilo que se estudou e que depois se reputa dispensável para a obtenção dos diplomas que se tiraram.

Para se ser simples aviador, capaz de pilotar um avião, há absoluta necessidade de conhecimentos de aerodinâmica e de fisica geral, que se estudam fácilmente numa escola de aviação, porque se entrou para ela já com um curso superior.

É evidente que, a quem não estudou na idade própria o que é gravidade, força centrífuga, etc., não é em adulto que se vai ensinar o que é uma força, para no dia seguinte se meter êsse individuo num avião e supor que êle discorrerá a tempo de evitar uma manobra errada, só proveniente da sua ignorância.

Para mais, um aviador tem absoluta necessidade de saber lidar com cartas topográficas e geográficas, o que já deve ter aprendido de forma a poder lê-las com a facilidade e rapidez que a Aviação exige.

Ora para se aprender topografia, como deve ser, é necessário que não nos esqueçamos de que é preciso ter o curso geral dos liceus.

Todos nós, oficiais, a fomos aprender só na Escola Militar.

Para que serve na Aviação um piloto que não saiba servir-se muito bem de cartas?

Como se pretende então que simples praças de pret possam aprender convenientemente a arte de pilotagem, se ela é, não só a parte propriamente fisica de preparar os seus

reflexos para poder dirigir um avião, mas também a parte intelectual que permite comandá-lo de facto (1).

Muito ridículo será supor que se pode ensinar pilotagem a individuos que não sejam sequer capazes de fazer, com todos os seus conhecimentos, cálculos de raios de acção, de velocidades, de horários, de consumos, quando um aviador se vê muitas vezes obrigado a fazê-los mentalmente e na precipitação dum vôo, não tendo para essas contas mais que a pouca atenção que pode dispensar do contróle constante do seu avião.

De que serviria aprender a manobra dum avião, se depois se não tem a illustração precisa para se estudar navegação, como todo o aviador tem que saber.

E com a navegação quantos estudos se prendem, que não permitem que se possa entregar o comando dum avião a quem não tenha um curso.

Aparece por vezes a idea de que um aviador de caça não precisa ter curso; mas se são êsses exactamente que são sempre pilotos e navegadores ao mesmo tempo, como se pode pensar que sejam menos illustrados que os outros?

O facto de durante a guerra se ter visto em França praças de pret na Aviação, não quiere dizer que fôsem ignorantes; quási todos êles tinham cursos superiores.

Se, entre nós, nas outras armas, mal um individuo tem alguns conhecimentos, é feito alferes miliciano, como se pretende que possa ser conservado em praça de pret quem tiver os estudos precisos para poder ser aviador?

Um aviador, embora em formatura, é sempre um chefe, um verdadeiro comandante do seu avião, que tem necessidade da mais lata iniciativa, proveniente do completo conhecimento da tática de tôdas as armas, da estratégia, etc., enfim, de todos os conhecimentos que constituem a arte militar, que estudou para poder ser official.

O aviador está acompanhando o desenrolar dum combate, não como espectador que regista o que se está passando, mas, absolutamente conhecedor do assunto, como elemento capaz de prever a acção em que tem que intervir a tempo.

Tal qual como uma esquadilha de «destroyers» ou de submarinos é formada por navios, cada um dos quais com o

(1) É o mesmo que supor que para se ser official de cavalaria basta ter andado a cavallo, ou que para comandar um navio basta ter pegado numa cada do leme.

seu respectivo comandante, oficial de carreira, assim também um grupo de aviões tem que ter, ao comando de cada avião, um aviador oficial, capaz de conhecer o seu papel de verdadeiro comandante dum avião, que lhe fica entregue com toda a iniciativa, pois que, uma vez no ar, é senhor absoluto da sua manobra, sem outro contrôle que o do seu moral.

Ora a arma de Aviação necessita uma «elite» que se não encontrará senão entre aqueles indivíduos capazes de serem oficiais e ainda assim devidamente seleccionados.

Na câmara inglesa, lord Churchil, falando de Aviação, frisou bem que nunca se devia esquecer que ela, militar ou civil, era principalmente uma arma para defesa do país.

Nunca se deverá supor que se possam fazer aviadores, indivíduos que tenham fugido ao serviço militar e que não tenham cursos, incapazes de no dia da mobilização geral poderem desempenhar devidamente o seu papel.

A Aviação civil é formada por aviadores militares licenciados e nunca por indivíduos sem cursos e sem a educação militar que faz o cidadão.

Lisboa, 19 de Abril de 1930.

Um relatório — Alverca deve ser uma base

As Oficinas Gerais de Material Aeronáutico estão presentemente industrializadas.

Isto não quer dizer que, mais ano menos ano, elas não passem a ser directamente da Aviação, como oficinas de construção e reparação, e não com funções de fábrica construtora de tipos diversíssimos de aviões (1).

O Parque Automóvel Militar poucos resultados tem dado como industrializado, apesar da indústria automobilista ter facilidades que não tem a aeronáutica.

Em Espanha também se industrializou o Parque; porém, ao fim de certo tempo, reconheceu-se que não havia mercado que justificasse o fabrico de aviões, que só em grandes séries poderão dar lucros.

Uma vez fornecidas de aviões as unidades, o parque

(1) As oficinas devem ser da própria Aviação, consertando e construindo para ela e nunca, armadas em fábrica independente, a procurarem ter lucros com o seu «freguês».

deixa repentinamente de ter lucros, conservando os encargos do pessoal, que são enormes.

A prova mais evidente de que o parque não pode continuar a viver assim, é que a sua direcção pensou, como única solução, a entrega dêle a uma empresa estrangeira.

Ora desde que aquele ótimo grupo de construções foi feito com o dinheiro da nossa Aviação, na melhor das nossas pistas, tendo já bastantes requisitos para uma boa base de Aviação, parece-me um erro ir entregar tudo aquilo a estrangeiros, quando se sabe de antemão que não temos mercado que justifique o fabrico.

Fêz-se ali uma ótima enfermaria, um bom «mess», boas casas de comando, temos uma boa pista, que ficará ótima logo que seja completada, e tudo isso deve ser para a nossa Aviação, que tem muito pouco.

As boas oficinas que ali há, desde que fosse uma base, precisariam de menos pessoal, pois, à semelhança do que se faz nas restantes unidades, são os próprios mecânicos que trabalham nas oficinas, reparando os aviões, com pouco pessoal assalariado.

Não se justifica que numa unidade estejam muitos mecânicos apenas para dar ao hélice e que ao lado, nas oficinas, seja preciso ter civis contratados, gastando-se dinheiro que não tem o devido aproveitamento.

À semelhança do que se pode ir ver a Sevilha e que encanta todo o estrangeiro que ali vai, podíamos ter em Alverca uma ótima base de Aviação.

Mesmo que se não veja desde já a vantagem que poderia ter o parque voltar a estar como oficinas próprias da Aviação, de forma que o mesmo comandante da base fôsse director do parque, apesar disso, tudo justifica que ela se faça ali.

O parque podia ainda durante mais algum tempo conservar as suas veleidades de independência, mas o facto de se fazer todo o aquartelamento contíguo só tinha vantagens.

Um dia que se reconhecesse cá, como em Espanha, que êle não ganha nada em estar industrializado, pois tem só um consumidor que é a Aviação, já ficaríamos com o aquartelamento único.

Um dia que o desenvolvimento natural traga a formação duma base, também isso seria facilitado, pois é mais prático fazê-la ali, do que aumentar a êsse ponto um aquartelamento que se fôsse agora fazer de novo, repetindo tudo que já ali mos feito: mess, casas de comando, enfermaria, etc.

Junto se envia um croquis que mostra bem como se poderia ali fazer um grande aquartelamento sem prejudicar a pista, o que é essencial.

Entre o actual parque e a linha de caminho de ferro há um grande espaço que está desaproveitado e que poderia servir para ampliação das oficinas, se isso fosse preciso, mas, asseguro sem receio de desmentido provado, que, com a actual superficie de oficinas que temos, se pode construir o dôbro ou triplo dos aviões que possamos ter.

Mesmo que um dia houvesse necessidade dêsse desenvolvimento, para trás do parque há terreno que é do Estado e onde se poderiam fazer edificações sem prejudicar nada a pista.

Esta ordem de ideas, baseada unicamente nos superiores interêsses do Estado e da Aviação, não é, como se poderá supor, porque entendamos que se deva comprar tudo no estrangeiro em vez de fabricar cá.

Tudo que cá possa ser feito deve sê-lo, mas não se deve pensar em montar todo o fabrico para meia dúzia de aviões de cada tipo.

Se tôda a matéria prima vem de fora, se muitas coisas mesmo se teem que comprar por não se poder cá fazer, como pneus, câmaras de ar, etc., o que é preciso é que se veja bem o que vale a pena cá fazer e o que se deve mandar vir, de forma que se não perca um tempo enorme a querer fabricar coisas que não há vantagem em fazer aqui.

Cada vez que fosse preciso adquirir um certo número de aviões de determinado tipo, era ainda ao parque que competia estudar o assunto em ligação com a fábrica e ver o que devia mandar vir feito ou fazer cá, de forma que se tivessem os aviões quando são precisos e não dois ou três anos depois.

Quanto a facilidade e melhor proveito do serviço, julgo indispensável encarecer as vantagens que adviriam da base feita em Alverca. Basta ter ido a Sevilha e ver com pasmo o que ali está feito.

Lisboa, 7 de Fevereiro de 1931.

Uma proposta — Os aviadores devem voar

Sendo necessário que nos officiaes da arma de aeronáutica haja um espirito de arma, impossivel de obter enquanto não houver unidade no seu pessoal;

Tornando-se essencial desenvolver o gôsto pela Aviação, que, está provado, desaparece quando se deixa de pilotar;

Tenho a honra de apresentar a V. Ex.^a uma proposta que passarei a justificar:

É preciso, por todos os meios, promover o gôsto pela Aviação, porque, só voando-se muito, êle aparece, e, na nossa arma, chegou-se à imoralidade de tudo ganhar como se piloto fosse e se voasse, dando lugar a que se perca assim todo o estímulo.

É o nosso o único país do mundo onde se chegou a admitir que um aerosteiro e um observador pudessem ganhar o mesmo que um aviador e, ainda por cima, como se voassem.

Ora o risco de vôo corresponde exactamente ao subsidio de embarque para os officiaes de marinha e fácil será reconhecer como se julgaria ridículo e imoral se todos êles comessem a ganhar como se estivessem sempre embarcados.

Pois na nossa Aviação todo o pessoal está ganhando como se voasse todos os dias, embora muitos pilotos não saibam o que isso é há já alguns anos. Tem-se perdido pouco a pouco a noção do que é ser aviador, chegando-se a supor que se pode ter funções de comando não voando, julgando-se que, pilotar ou ir como bagagem dentro dum avião, é uma e a mesma coisa.

Só comanda na Aviação quem comanda de facto o seu avião, e comandá-lo é ir aos comandos e não como passageiro.

É assim que parte do pessoal vai instinctivamente collocando-se na cômoda situação de ganhar como se voasse, achando-se natural que não haja aviões para justificar que se não vôe.

Parece-me pois da maior urgência que, além da aquisição do material que é indispensável haver, e que chega a ser indecoroso que não haja, se tomem desde já, porque são medidas que levam tempo a efectuar, as seguintes disposições:

1.^o — Que as tropas da Aviação sejam directamente comandadas pelos aviadores e não por officiaes de outras armas.

2.º — Que todo o pessoal da Aviação, que não tem ou não completou o seu curso de pilotagem, vá à E. M. A. tirar o «brevet» de aviador.

3.º — Que todos os aviadores destreinados sejam mandados à E. M. A. reentreinarem-se devidamente para que possam pilotar aviões de guerra.

4.º — Que não seja possível ganhar-se o risco de vôo sem que se vôe de facto, e não como simples passageiro, pois que de contrário o País está pagando para ter aviadores e não os tem, porque destreinados de nada valem.

Em tôdas as outras aviações, os aviadores tem que, temporariamente, prestar provas, pilotando aviões e sendo controlados por barógrafos, parecendo-me que também assim se deve proceder entre nós, para que se possa estar ao serviço da Aviação e ganhar subsídio de risco de vôo.

Doutra forma, quando amanhã se comprarem aviões, não temos quem os comande e a falta de treno traduzir-se-á em inúmeros desastres e quebras de aviões.

É além disso necessário, para que se possa pensar em organizar a Aviação, que todos os seus componentes sejam aviadores, dando assim lugar a que haja a homogeneidade indispensável para se poder formar uma arma como as restantes.

Lisboa, 13 de Fevereiro de 1931.

Nota — Hoje só se ganha subsídio de vôo prestando semestralmente determinadas provas.

A fronteira aérea

«Si vis pacem, para bellum»

A Grande Guerra, já lá vai mais duma dúzia de anos, ceifou dez milhões de homens e deixou trinta milhões de órfãos, viúvas e desamparados. E pode dizer-se, que quasi não havia ainda o grande perigo de hoje, a Aviação. As fronteiras eram apenas a terrestre e a marítima; hoje há, também, a fronteira aérea.

Os exércitos antigamente eram constituídos por um, relativamente, pequeno núcleo de profissionais, que formava o exército permanente. Eram, vá lá a frase consagrada, uma cidadela no seio da Nação. Só êsses exércitos se batiam.

Pouco a pouco, foram aumentando, deixou de haver o soldado de profissão, porque todos o teem que ser, e chegou-se aos exércitos milicianos. Todos os homens válidos correm às armas. Hoje, com a fronteira aérea, nem as mulheres, os velhos e as crianças deixam de ser, directamente, atingidos pela guerra, ainda que bastante longe dos teatros de operações terrestres.

É que o avião, utilizando os explosivos, as bombas incendiárias, os gases e o tiro, ataca as cidades, quer de dia, quer de noite, causando, além dos estragos e das mortes, o pânico na população. Esta, iniciado o ataque, correrá a meter-se nas caves, convicta de que as bombas a não atingirão.

Pura ilusão, porque elas, de 50 quilos para cima, atravessam todos os andares dum prédio e só na cave é que explodem. E há bombas com mais duma tonelada!

Erro enorme, porque os gases tóxicos, sendo mais densos que o ar, é exactamente nos pontos baixos que mais mortes fazem.

Para fugir aos gases seria bom subir para os últimos andares das casas, mas, rebentando uma bomba, todo o prédio irá pelos ares.

Que fazer, então?

Há imperiosa necessidade de construir abrigos para a população que, durante a guerra, fica nas cidades.

Logo que há rumores de guerra, parte da população abandona as cidades e refugia-se nos campos, em casas isoladas, ou pequenas povoações.

Outra parte, constituída por filósofos fatalistas, deixa-se estar à janela, de binóculo em punho, observando as peripécias aéreas.

Há uma terceira parte, para a qual é necessário construir abrigos à prova de bombas e de gases.

Estes abrigos, porém, contrariam-se um pouco, pois que, ao passo que para as bombas é necessário que estejam a mais de 25 metros abaixo do solo ou 4 metros sob beton, para os gases isso não convem, porque depressa se encheriam duma atmosfera irrespirável.

Podem preparar-se os abrigos subterrâneos para a defesa dos gases, mas só com cuidados e disposições tão complicadas, que nem pensar nelas para o nosso feitiço, além da sua pouca eficácia.

Porém, a natureza, que sempre foi pródiga para os portugueses, dotou algumas das nossas cidades, como, por exemplo, Lisboa, duma disposição que se presta, ótimamente, para se livrar duns e doutros perigos.

As colinas que existem na cidade, permitem, bem, que se façam enormes abrigos subterrâneos, a mais de 25 metros de profundidade dos pontos elevados, comunicando entre si, por inúmeras galerias, que deverão descer para o exterior, dando assim lugar aos escoamentos de águas e não permitindo a entrada de gases densos.

Uma espécie de metropolitano deve fazer-se em Lisboa, mas apenas acima duma certa cota e subindo para o interior.

Largas estradas subterrâneas unirão pontos afastados da cidade, facilitando o trânsito, ao mesmo tempo que permitem a defesa, em caso de ataque aéreo.

Em vez de carros eléctricos, que teem o contra de pararem, ao mesmo tempo que desapareça a luz das galerias, que são, de todos os meios de transporte, os piores para a interrupção do trânsito, deverão essas galerias ser percorridas por automóveis e autobus, que, além da sua independência de movimentos, teem luz própria.

No interior das galerias, que devem ser bem ventiladas, onde haja, verticalmente, espessuras grandes, deverão construir-se praças com «bars» e outros estabelecimentos, pois,

em caso de guerra, grande parte da população passará aí o seu tempo.

Parte desta, nunca abandona as cidades, haja o que houver.

Vimos a cidade de Arrás, que era, alternadamente, atacada e ocupada por ingleses e por alemães, quando já não tinha um único prédio que não estivesse desmoronado em parte, havendo muitíssimos que estavam por terra.

Pois houve um milhar de habitantes que sempre se conservou nela.

Hoje, com o perigo dos gases tóxicos e das bombas de tonelada, é, porém, indispensável, fazer abrigos para a população que não abandona as cidades.

Não pensar nisso, quando se está em paz, é um crime que se pagará caro.

Uma vez abrigada a população, resta aos Exércitos de Terra, do Mar e do Ar, defender a cidade dos ataques aéreos.

Para isso há a Aviação e as armas anti-aéreas.

Estas últimas, são canhões e metralhadoras, quer de terra, quer dos navios.

Porém, tôda a cacaria das granadas vem cair no chão, fazendo novas vítimas.

São precisos quatro a sete mil tiros de canhão para abater um aeroplano.

Os aviões abatidos, durante a guerra, pela Aviação, foram três a quatro vezes mais do que os abatidos por todos os restantes processos juntos.

Um canhão anti-aéreo custa mais do que uma dezena de aviões.

Os canhões não deixam actuar a nossa Aviação no ataque aos aviões inimigos e as cidades devem ter aviação de caça para a sua defesa.

As patrulhas de caça durante o dia sobem, quando os postos de informação avisam da passagem de aviões inimigos, para lhes darem caça.

A caça de noite é particularmente eficaz.

Diz o tenente-coronel Vauthier no seu livro «Le danger aérien et l'avenir du pays», donde tirámos êstes apontamentos e que recomendamos a quem deseje estudar o assunto: «Preparada, devidamente, pelos ingleses, na primavera de 1918, causou tais perdas aos aviões alemães, que, Londres nunca mais foi bombardeada depois de Maio, enquanto Paris sofria ainda 16 bombardeamentos».

Diz o major-general Ashmore: «Em 1918, na vizinhança

de Arrás, o bombardeamento tornou-se intolerável e tôdas as tentativas para o fazer cessar com contra-bombardeamentos tinham falhado. Uma esquadra treinada na defesa de Londres, foi enviada com os seus projectores; em muito pouco tempo, esta esquadra abateu 26 bombardeiros e os ataques pararam completamente, sem nenhuma perda para os nossos pilotos e aparelhos».

Na caça de noite, o avião inimigo é apanhado pelos projectores; o avião de caça, que cruza na escuridão, logo que o vê iluminado, corre sobre êle e, bastante perto, dispara-lhe uma série de tiros, abatendo-o fàcilmente.

Ê, pois, com uma grande esquadra aérea que o País se pode considerar bem defendido.

Esta esquadra é destinada a dar combate à aviação inimiga, a conseguir o senhorio do Ar.

O general italiano Douhet, falando do perigo aéreo, diz:

«Um formidável exército aéreo representa uma necessidade absoluta para a própria existência da pátria, porque, sem êle, não há exército, nem marinha, que a possam salvar.»

O autor russo Vinsotscki conclui que «os países de pequena extensão, susceptíveis de serem atacados, pela aviação inimiga, em todo o seu território, devem, necessariamente, possuir uma aviação muito forte, se não querem correr o risco de não poderem sequer terminar a concentração do exército».

Portugal tem que ter a sua esquadra aérea.

Portugal precisa ter um Exército aéreo

Hoje, as guerras são menos prováveis que em 1914, porque da Grande Guerra resultou a vitória da democracia e esta é menos belicosa que o imperialismo.

Os três impérios que existiam na Europa desapareceram com a guerra, ficando vitoriosa a República.

Porém, há ainda casas reinantes e essas darão sempre lugar a intrigas diplomáticas, podendo, como em 1914, surgir uma guerra dum momento para outro.

Um povo, principalmente como o nosso, não deve armar-se até aos dentes, fanfarrão, tudo desafiando e atacando.

Sempre Portugal foi um povo de pioneiros do progresso, e não é hoje, com a República, que êle irá tornar-se agressivo.

Porém, tudo tem limites. Todo o organismo precisa cuidar da sua defesa.

Um país enorme como o nosso, com tão pequena população, precisa ter uma arma na mão de cada homem válido.

Um país tão pequeno como o Portugal continental, que, numa hora, é atravessado por um avião, quer venha de leste, quer seja lançado dum navio, não pode deixar de estar guardado por uma poderosa esquadra aérea, contra qualquer agressão.

A Aviação constitui o exército mais barato e poderoso que é possível ter-se.

Não quiere isto dizer, que se possa prescindir do Exército de Terra e da Marinha, mas éstes, sem aquela, de nada valem.

Diz o general Douhet, falando do perigo aéreo: «O risco de se perder a guerra, antes de se ter dado a batalha terrestre, existe agora».

Diz mais: «O perigo aéreo não se conjura senão com meios aéreos. Tôda a fôrça que seja distraída do acréscimo das fôrças aéreas é um estrago e, por conseguinte, um mal. É preciso conquistar o senhorio do Ar; uma vez senhor do ar, todos os perigos são ao mesmo tempo afastados».

A Aviação, com as poderosas máquinas que hoje existem, podendo levar toneladas de bombas, quer explosivas, quer incendiárias, quer tóxicas, com o raio de acção preciso para atacar tôdas as cidades dum mesmo país, como o nosso, obriga as populações desprecavidas a pedirem a paz sem condições, ainda durante a mobilização.

O nosso País precisa, pois, duma forte Aviação para a sua defesa e de se preparar para poder resistir a ataques aéreos.

Lisboa, por exemplo, recebendo tôda a sua água pelo canal do Alviela, muito fâcilmente ficaria à sêde.

Hoje, já não se pode pensar em reservatórios únicos, nem em captações de águas a distâncias enormes.

A cidade tem que ter furos artesianos, de forma a que a população não possa estar à mercê duma bomba de tonelada, que desfaria o reservatório central.

Assim como as cidades fronteiriças tinham a sua arquitectura especial, preparadas contra os ataques dos exércitos de terra, hoje, com a fronteira aérea, tôdas teem que seguir uma nova arquitectura, imposta pela Aviação.

As novas cidades serão cidades jardins, com avenidas de 50 metros de largura, e casas isoladas, para que uma só bomba não inutilize um bairro inteiro.

O automóvel, generalizando-se, permitirá que as distâncias não sejam um inconveniente.

Os prédios não terão mais que três andares, para evitar as aglomerações de gente em pequena área.

Abrigos para a população, contra explosivos e contra gases, deverão existir, embora em tempo de paz sejam aproveitados para ligações directas, com a vantagem de serem, assim, bem conhecidos por todos.

As casas deverão ser construídas com materiais que não ardam, porque um grande bombardeamento, com pequenas bombas de electron e fósforo branco, pegaria fogo a tôda a Lisboa antiga, sem que houvesse material de incêndios capaz de o apagar.

Não se concebe, hoje, uma casa que não tenha, pelo menos, o seu esqueleto, em cimento armado.

Enfim, a engenharia militar deve dar as directivas para a construção civil.

Diz Koshenikov: «É incompreensível que a architectura civil julgue, ainda, que não tem nada que ver com a defesa do país, ainda que, seja claro para tôda a gente, que tôda a grande cidade, numa guerra futura, poderá ser e será objecto de ataques aéreos».

É, pois, um caso muito mais sério do que à primeira vista pode parecer, e lembremos que pertence às câmaras municipais das várias cidades, a sua preparação para resistir a ataques aéreos.

É durante a paz, quando sossegadamente há tempo para estudar as melhores soluções, que se pensa nisso, e não, quando o estrondo de ensurdecer das bombas dos aviões, não permita, sequer, que se possa pensar no que há a fazer.

Logo que rebente a guerra, e é natural que o primeiro indício dela seja um grande bombardeamento da capital, o governo deve sair da cidade.

Grande parte da população, em todos os meios de transporte que tiver à mão, correrá para os campos próximos, outra, refugiar-se-á nas caves, por ignorância.

Em Chalons, em Março de 1918, uma bomba de avião, caindo numa cave ocupada, fêz, duma vez, 54 vítimas.

É, pois, necessário pensar em organizar uma rêde de abrigos contra bombas e já lembrámos que a nossa cidade se presta bem a abrigar a sua população.

Estude-se, pois, com o auxílio da engenharia militar, qual

a série de abrigos a fazer, servindo ao mesmo tempo para facilitar o trânsito na capital.

Façam-se instalações independentes de água.

Organizem-se os socorros, os depósitos de mantimentos, tudo que há a preparar para o caso de um ataque aéreo, que é bem mais sério do que muita gente julga.

É ao Exército, em tempo de paz, que pertence coadjuvar as câmaras municipais na realização destes trabalhos.

Trata-se de abrigar os seus, enquanto se corre à fronteira para impedir que o inimigo tale os campos e invada o País.

Trata-se de organizar a defesa das cidades.

Entre tanta coisa, uma há importantíssima: preparar o campo onde a aviação de caça estará alerta, esperando a todo o momento a aparição de aviões inimigos para os abater.

E Lisboa precisa ter o seu campo de defesa aérea. Repetimos: é à Câmara Municipal e ao Exército que pertence a preparação desse aeródromo.

Que se espera em Portugal para se pensar que todo o povo tem que estar preparado para repelir os ataques que lhe sejam feitos?

Porque os individuos que sabem ler e escrever, que tem posses, que se julgam alguém, quasi todos fugiram ao serviço militar, empurrando em seu lugar o pobre analfabeto, temos o País assim mal preparado, sem educação cívica, sem espírito patriótico.

O analfabeto só lucrou com a educação militar, fêz-se um cidadão. Perderam-se, porém, outros, que fugiram ao seu dever e se encontram, infelizmente, graças à sua posição, a aumentar o número enorme daquêles que são a causa do estado de abandono a que chegou o nosso País.

Não acreditam que o País deve estar armado, que o Exército, quando não tem que defender, tem que educar, que formar o cidadão.

Aproveite-se o Exército, façam-se trabalhar os muitos mil homens, que todos os anos é necessário educar militarmente, na defesa do nosso território, e ficaremos preparados para resistir na retaguarda, tanto tempo quanto o nosso Exército seja capaz de se bater nas fronteiras: de Terra, do Mar e do Ar.

Venham aviões, façam-se aviadores

É necessária uma esquadra aérea poderosa.

A Itália tem mais de um milhar de aviões militares.

É que ali os dirigentes teem àsas e já viram que é no Ar que se dará a batalha principal.

A esquadra aérea é destinada, como a cavalaria de descoberta para o Exército de Terra, a ir ao encontro da aviação inimiga, dar-lhe combate e ficar senhora dos ares.

Só assim o País poderá mobilizar, só assim nas cidades a vida poderá continuar com a normalidade compatível com o estado de guerra.

As grandes indústrias terão que trabalhar para o Exército que se está batendo.

Mas com os ataques aéreos a produção diminui, nos serviços de precisão cometem-se faltas, está averiguado.

Diz Vauthier: «A presença de um único avião inimigo no céu duma região industrial impedirá toda a região de produzir». Falando sobre os ataques às cidades diz ainda: «O fogo foi de todos os tempos o meio de destruir mais eficaz empregado pelos bárbaros. Reims sofreu mais com alguns bombardeamentos com granadas incendiárias que teve em 1917 e 1918, do que com todos os bombardeamentos explosivos durante toda a guerra».

Em Setembro de 1918, Paris e Londres iam receber uma gigantesca expedição de bombardeamento, armada com bombas incendiárias.

«Porém, devido à gravidade da situação, a Direcção Suprema, resolveu não o fazer, para tornar o inimigo disposto à paz», diz o general Ludendorff.

O efeito dum bombardeamento destes seria de tal ordem, que os próprios alemães tiveram medo de o fazer, temendo-lhe as consequências.

Com meios tão terríveis como sejam os explosivos, os gases e os incêndios, só com uma poderosa esquadra aérea de combate, um país pode viver sossegado, certo de que ninguém ousará arruinar-lhe as suas cidades.

A Aviação é também empregada nas represálias, se bem que a sua acção seja tardia.

Diz Vauthier: «É preciso lembrar que as represálias são sempre lentas: durante a guerra, foram-nos precisos dez meses para responder ao ataque alemão de Abril de 1915, utilizando, por nossa vez, o cloro, sete meses para reenviar

ao inimigo o foscênio, onze meses para lhe lançar a iperite».

Segundo este autor, «o avião é, certamente, o meio mais poderoso e mais eficaz a opôr aos ataques aéreos».

«A tendência defensiva é fundada, principalmente, sobre os excelentes resultados obtidos pela defesa inglesa no verão de 1918. E com efeito a aviação de caça existe; os processos de caça de dia e os da caça de noite foram postos à prova durante a Grande Guerra; baseando-nos sobre eles, constrói-se sobre terreno sólido, tendo a prova e a sanção da experiência e não se architectam teorias baseadas unicamente na imaginação.»

Há, pois, provada necessidade de se possuir uma poderosa esquadra aérea de batalha.

Êstes aviões são multiplaces, armados de canhões e metralhadoras, e teem velocidade e mobilidade suficientes para atacarem os bombardeiros. Como levam bombas, servem, também, para atacar o solo inimigo.

Outros mais velozes ainda, são biplaces de combate, servem para comboiar expedições de bombardeamento, parando os ataques de monoplaces, que procuram atingir, também, com a metralhadora da retaguarda, mesmo quando perseguidos por eles.

Há ainda os monoplaces, de todos os mais velozes e manejáveis, que procuram, com a sua virtuosidade, alcançar os adversários, esquivando-se em seguida.

Poderosos aviões de bombardeamento, quasi sempre nocturnos, formam grupos dos chamados aviões ofensivos, em geral destinados a represálias e a impedir a concentração do inimigo. (1)

Todos êstes aviões constituem a esquadra aérea de combate.

Os aviões que não estejam já muito modernizados passarão para o serviço do restante Exército; reconhecimento, regulação de tiro, transmissões, etc.

Na Inglaterra, na América, ou na Suécia encontram-se os melhores modelos, actualmente. É lá que se deve escolher quais são os tipos que devemos possuir e depois, como se fêz

(1) Para nos livrarmos de formigas, podemos matá-las uma a uma, mas é mais prático descobrir o formigueiro e destruí-lo. Assim também, não nos devemos limitar a procurar abater os aviões que nos vierem atacar, mas sim ir destruir-lhes as suas bases com aviões e tudo mais.

na Marinha, abrir os concursos legais, para fornecimento ou sua construção em Portugal.

Seja como fôr, precisamos de material que não temos, que é indecoroso não possuir.

Por outro lado, estamos reduzidos a muito poucos aviadores; é necessário aumentar o seu número.

Os que temos a voar... chegam para um quarto de hora de combate nos maus aviões que possuímos, e é preciso que o nosso Exército resista bem mais tempo.

Os povos pequenos, se não se armam para ficarem mais fortes que os outros, armam-se pelo menos para venderem cara a vida.

Venham aviões; façam-se aviadores.

Março de 1931.

A nossa Aviação

Conferência feita na Amadora, na presença do director da Arma, em dezembro de 1931

Poderia ter escolhido qualquer assunto da arma e ter procurado em vários livros bastantes citações, o que dá em geral uma conferência.

Porém, aproveitando a ocasião em que está na unidade o nosso Ex.^{mo} Director, pareceu-me melhor deitar contas ao que temos e falar na nossa Aviação.

Não perderei tempo em dizer mal disto ou daquilo (o que, aliás, é sempre fácil), porque não é desfazendo que se pode construir qualquer coisa de útil.

A nossa Aviação está em formação, pode dizer-se.

Das primeiras tentativas feitas em Portugal resultam-nos alguns campos, todos incompletos.

Vindo de Norte para Sul temos Tancos, com um aquartelamento por acabar e uma pista por completar.

Segue-se Alverca com uma pista por completar, uma série de edificações razoáveis, que facilmente poderiam dar uma boa base de Aviação, e, em dois cantos da pista, obras feitas tolamente e que só servem para estragar o aeródromo.

Depois há Sintra, onde se fez a Escola e que tem uma pista que é difícil de acabar, mas que é preciso completar.

Finalmente vem a Amadora, que nunca deveria ter sido aproveitada para pista e que acabou por se estragar, com os erros que ali se praticaram.

Se se conseguir transferir esta unidade para a Portela de Sacavém, onde se faria também o aeropôrto de Lisboa, ficaríamos com quatro bases principais: Tancos, Alverca, Sintra e Lisboa.

Deveria depois pensar-se em fazer o aeropôrto do Norte, que poderia ser na Madalena.

Todos os restantes campos que se pudessem conseguir,

completariam a rêde de aeródromos, que é indispensável ter no País, não só para o seu progresso, como para sua defesa.

Quando se queira pensar na nossa Aviação, deve-se começar por estabelecer as nossas Bases, completando os aeródromos, no que respeita a pistas, «hangares» e aquarte-lamentos, pois, com o regime actual, de se regatear o dinheiro indispensável para um refeitório, uma casa da guarda, ou um muro, dá-se lugar a que nas unidades seja um problema, que toma o tempo e distrai as atenções, o acabamento do quartel.

Quem queira pensar a sério na Aviação tem que resolver completar os nossos aeródromos quanto antes.

Segue-se a organização das várias aviações: caça, bom-bardeamento e reconhecimento.

Um País colonial como o nosso, que precisa de Aviação, principalmente para as colónias, deve pensar a sério no ma-terial completamente metálico.

É certo que a indústria aeronáutica alemã vem à frente de tôdas as outras nesta construção, mas hoje já a América produz bons aviões totalmente metálicos, e era ali que se deveria estudar o que mais nos convinha, se não se quisessem, por qualquer razão, aviões alemães.

A respeito de motores, poderemos escolher entre a In-glaterra e a América, que não erraremos.

Há cinco anos que venho lembrando que pelas repara-ções alemãs poderíamos ter bom material.

A Itália e a França já o teem recebido depois disso e entre nós ainda se não viu a viabilidade dessa solução.

Ainda numa comissão de que últimamente fiz parte, apresentei uma lista de ótimo material que podíamos ter pelas reparações alemãs. (1)

(1) Material a adquirir pelas reparações alemãs:

Multiplaces, bimotores, K 37	10
Biplaces, monomotores, K 47	30
Triplaces, monomotores, W 34	40
Multiplaces, trimotores, G 31 (hoje seriam Ju 52)	3

Todos estes aviões preparados para receber motores Armstrong-Jaguar (ingleses), (hoje todos estes aviões podiam ter motores feitos em Portugal).

Material de T. S. F., postos de avião	53
Máquinas fotográficas	53

No meio da nossa penúria, parecia-me que podíamos dessa maneira ter bastante material, que doutra forma nunca teremos.

Todo o dinheiro, que se pudesse conseguir, seria pouco para os aeródromos, para os motores e para os monoplaques, que teriam que ser pagos

Esta Aviação que propunha, serviria para, no caso do País sofrer qualquer agressão, poder defendê-lo, mas normalmente deveria servir para, indo às colónias, ali trabalhar em levantamentos cadastrais, em ligações postais e transportes de pessoal.

Dentro da metrópole também havia muito que fazer.

A melhor Aviação civil é aquela que puder contribuir para a defesa do País; a melhor Aviação militar é aquela que trabalhar para o progresso do País, podendo em tempo de paz dar ao seu pessoal um treno pessoal, que só no em-prêgo da Aviação é possível obter.

É assim que eu desejaria ver partir grupos de aviões correndo as nossas colónias, trabalhando nelas em fotografia aérea, em transportes de pessoal, encurtando as distâncias entre Angola e Moçambique, por exemplo.

Não é a Aviação civil, como muitos imaginam, aquela formada por jovens turistas fugidos ao serviço militar, que convêm ao País.

Como muito bem disse Lord Churchil no Parlamento inglês, referindo-se à Aviação civil, a Aviação é ainda um ramo da arte militar e como tal deve ser considerada. (1)

Ora esta Aviação a que me refiro, trabalhando nas nossas colónias, revezando-se e vindo às suas bases fazer o treno militar, de tiro, bombardeamento e reconhecimento, era aquela que mais convinha ao País.

Não se conseguindo pelas reparações alemãs esta quan-

Todos os aviões equipados com duas bússolas (excepto os K 47), «controleurs» de voo, relógios, altímetros, etc.

Hangares de 60 m. de frente	8
Projectores e faróis para iluminação de aeródromos	5
Carros oficinas	8
Transporte de aviões	8
Transportes de pessoal	16

(1) Em alguns paises começa-se a ver o perigo de deixar toda a gente guiar aviões. O recente acidente provocado pela leviandade dum piloto na Russia matando 48 pessoas, mostra bem que assim é.

tidade de bom material metálico, como se poderá pensar em dotar a nossa Aviação de bom material?

Como se pode pensar em ter qualquer coisa de aproveitável com o sistema que temos de construir material de há oito anos?

Em Alverca fácil seria fazer uma boa base de Aviação, aproveitando grande parte do que ali está feito, parando imediatamente com as obras à beira do rio e completando o grande aquartelamento que ali ficaria, fazendo-se-lhe «hangares» e casernas, que lhe faltam.

O pessoal das oficinas seria escolhido, e teríamos ali uma ótima base de Aviação.

A pista, completada, presta-se para unidades de bombardeamento, por ter perto o enorme estuário do Tejo, para onde podem descolar, sem perigo, aviões carregados com bombas e onde podem despejá-las, em caso de necessidade, antes de aterrar.

A experiência de fabrico de aviões trouxe vantagens. serviu de treno do pessoal, e assim parte dêste, dividido pelos restantes campos, serviria para auxiliar as constantes reparações que há a fazer.

A Aviação necessita apenas de aviadores que vôem. Tudo mais são pretextos mil que se inventam para usufruir as regalias próprias dos aviadores, sem lhes correr os riscos.

Enquanto não houver uma vontade firme de ter Aviação útil em Portugal, de só admitir na Aviação quem vôe e queira voar, mandando imediatamente para as suas armas de origem quem nada aqui faz, quem não quiere ser aviador para voar, nunca teremos Aviação capaz.

Julgar-se que a arma de Aviação é uma pequena coisa de somenos importância, que pode estar arrumada a um canto doutra arma, é negar-lhe o desenvolvimento indispensável, é um crime de lesa-Pátria que se pagará caro na primeira emergência.

Ter a nossa Aviação como está, é o mesmo que pensar que se teria Marinha dando alguns barcos à infantaria.

Realmente aquilo que temos como Aviação não justifica um ministério do ar, mas, aquilo que não temos *e devíamos ter*, já o justifica.

Por onde se deveria começar não discuto, mas, por um lado ou por outro, o que é necessário é que se grite ao País

que não pode continuar como o país excepção, aquêles que pode ter colónias (só uma delas 14 vezes maior que a metrópole) sem que a Aviação desempenhe o papel que lhe pertence, sem que lhe garanta a sua própria posse, sem que lhes dê o desenvolvimento que precisam.

É indispensável acabar com êste regímen de indesejáveis que se tem conseguido para os aviadores, com os êrros e abusos de alguns anos, provocados por aqueles que se querem servir das regalias da Aviação sem lhes correr os riscos e sofrer as dificuldades, acarretando para todos o odioso das outras armas.

É preciso restringirmo-nos aos que querem ser aviadores para voarem de facto, com êsses fazer a 5.^a arma e a seguir fazer o recrutamento na própria Escola Militar, para que os futuros aviadores venham logo desde novos habituar-se à arma, criar o seu espírito próprio.

Organizada a nossa Aviação e dividida pelas Bases, tendo sempre alguns grupos destacados nas colónias, aproveitando-os para levantamentos fotográficos e para ligações entre elas, teríamos feito o nosso dever, estaríamos prestando ao País o nosso melhor concurso.

É indispensável para isso que na Aviação esteja só quem vòe, quem preste temporariamente determinadas provas.

Tudo mais é inútil na Aviação, tudo mais só concorre para a desorganizar, para lhe tirar o élan, para a aproveitar indevidamente, para lhe restringir as verbas indispensáveis, para lhe trazer o odioso das outras armas.

Entre-se pois e imediatamente no único caminho honesto que há a seguir.

Envie-se todo o pessoal destreinado para a Escola (1) e alguns meses depois iniciem-se provas periódicas, sem as quais ninguém possa estar na Aviação.

Isto feito e o gòsto da Aviação aparecerá naqueles que já o perderam há muito, pois que, só voando-se constantemente, êle aparece.

Mandem-se constantemente equipas de aviadores e mecânicos ao estrangeiro, para que se esteja sempre em contacto com o progresso aeronáutico.

(1) Em 1920 fui para Tancos a fim de organizar ali um campo militar. Não tinha aviões e, logo que se arranhou um bocado da pista, pedi para me reentreinar na Escola. De lá saí daí a dias com um avião.

Comecei por dizer que a primeira coisa a fazer era tratar das bases, completando os campos com os seus aquartelamentos.

Feitos os aeroportos de Lisboa e Pôrto, o tráfego aéreo começaria como por encanto, tal qual como o arranjo de estradas traz como consequência o desenvolvimento do turismo e do transporte automóvel de mercadorias.

O que é indispensável para isto, o que é elementar, é que os aeroportos estejam dentro das cidades, ou o mais perto possível do seu centro comercial.

Na cidade de Lisboa pensou-se fazer o aeropôrto a oeste do Campo Grande, onde ficaria muito bem situado.

Várias razões impediram-no de ser ali e alvitrou-se que fôsse feito a nordeste do Campo Grande, na Portela de Sacavém.

Apareceu quem imaginasse que uma companhia estrangeira iria fazer tôdas as carreiras que desejassemos e, ainda por cima, todos os aeródromos precisos.

É assim que já há uns anos ouvimos dizer que há uma companhia de aviação em Portugal, mas isso só serviu para que a Câmara Municipal de Lisboa, que pensava em fazer o seu aeropôrto, julgasse que tinha quem lho fizesse.

É preciso que desassombradamente se declare a todo o País que isso não passa de um embuste, que nenhuma empresa pode fazer carreiras aéreas e ainda por cima fazer os aeródromos.

Êstes não se devem alienar, são do próprio Estado, serem primeiro que tudo para a defesa nacional.

É ao Estado que compete fazê-los, são as câmaras municipais que devem cuidar dêles.

É assim que poderíamos ter em breve um aeropôrto na cidade de Lisboa e ao mesmo tempo um aeródromo para a nossa Aviação militar, em vez dêste péssimo campo que temos na Amadora, mal escolhido e ainda por cima estragado pela má colocação do seu aquartelamento e outros obstáculos em volta.

Outro tanto se faria na cidade do Pôrto, onde o ministério da guerra, juntamente com a câmara municipal, deveriam tratar imediatamente do aeropôrto, pois são as entidades a quem êle interessa directamente.

A defesa do País assim o exige.

Ao nosso General, como Ministro do Ar, compete tratar dêstes assuntos e a Aviação aguarda que alguma coisa se faça, acertada e útil.

XI

Um exercício de propaganda aérea

Lisboa vai ser bombardeada a fingir
por aviões militares

A semelhança do que se tem feito em outras cidades importantes do estrangeiro, em Lisboa vai realizar-se um exercício de propaganda da Aviação e de defesa da cidade.

É sabido que hoje qualquer capital está sujeita a ser atacada por aviões, que irão despejar nela, não só a metralha necessária para causar bastantes escombros, mas ao mesmo tempo granadas incendiárias que provocarão muitíssimos focos de incêndios e gases asfixiantes que não permitirão que se lhes acuda.

Com êste programa para «introito» duma futura guerra, pode bem ver-se que se trata dum assunto que merece aturado estudo e que será um crime não se prever nem acautelar a cidade e os seus habitantes contra um ataque aéreo.

Todos os meios passivos que se conhecem para êste fim tem os inconvenientes de tudo que é passivo: não servem para nada.

Os que preconizam canhões que vomitam granadas contra os aviões estão como aquelas pessoas que cospem para o ar: não se lembram que tudo cá vem cair abaixo.

Fartam-se de fazer vítimas nos habitantes descuidados e só por acaso acertam nos aviões.

O único meio de se fazer frente a aviões de bombardeamento consiste numa forte Aviação de combate, que os afugente ou derrube.

Mesmo durante a noite, é com aviões de caça e projectores, que se defendem as cidades dos bombardeamentos.

Contra Aviação, há só Aviação.

No exercício que se vai realizar, supõe-se que navios porta-aviões lançaram sobre Lisboa esquadilhas que estão bombardeando de surpresa a cidade, com granadas explosivas, incendiárias e tóxicas.

Este exercício, e principalmente a sua tão anunciada realização, tem por fim despertar, em todos aqueles que tem responsabilidades: médicos, militares, engenheiros, professores, jornalistas, etc., e que tem por dever dos seus officios esclarecer os outros, o estudo deste assunto, a fim de que se espalhem entre os habitantes algumas noções que hoje são indispensáveis.

Assim, por exemplo, a cave dum prédio vulgar, que, no começo da Grande Guerra, servia para abrigo, hoje é um péssimo refúgio.

As granadas actuais, lançadas sobre cidades, atravessam verticalmente um prédio de muitos andares e exactamente na cave é que explodem.

Como os gases tóxicos são mais densos que o ar, as caves e os pátios ficarão com atmosferas irrespiráveis.

O melhor refúgio será o campo, os pontos elevados, ou abrigos especiais, que terão de estar devidamente protegidos contra os gases.

Para se poder escapar ao efeito dos gases, é necessário, na falta duma máscara própria, embeber um pano de lã em água ou chá, tapar o nariz para respirar através-dêle e procurar um ponto elevado, tendo sempre em atenção a direcção do vento, pois os gases vão-se deslocando com êle.

Convém que se conheça bem o cheiro do cloro e que se tenha em conta que os gases asfixiantes são, em geral, amarelos esverdeados.

É preciso não esquecer que os abrigos subterrâneos eram empregados nas trincheiras, porque não havia outros.

Desde que os gases são mais densos que o ar, o abrigo enterrado deve ser feito a meia encosta e subindo para o interior, tendo por cima 25 metros de terra ou 4 metros de beton.

A nossa cidade presta-se admiravelmente a que nela se façam passagens subterrâneas, mas sempre acima de determinadas cotas, para que os gases não entrem facilmente, como sucederia, por exemplo, no metropolitano de Paris.

Os habitantes de Lisboa tem por si uma cidade otimamente disposta para se defender do perigo aéreo.

As suas sete colinas permitem que dentro de cada uma possam ser feitas passagens, que darão ótimos abrigos.

A disposição geral da cidade, descendo normalmente para sul, fará que o vento norte vulgar a varra depressa de gases deletérios, que serão levados para o rio.

Esta natural disposição faz que se torne um crime inqualificável não olhar pela defesa de Lisboa.

O exercício, a realizar brevemente, vai servir para lembrar ao público que, se um dia Lisboa fosse deveras atacada, precisaria tomar algumas disposições de defesa.

O simples particular deveria logo procurar pôr-se em sítio onde não lhe caísse um prédio em cima e onde não houvesse uma atmosfera irrespirável.

Algumas corporações, sempre dignas da nossa admiração pelo seu altruísmo, como os bombeiros, os escoteiros, etc., correriam a cidade, prestando socorros, avisando os incautos e ignorantes.

Serviços de socorros médicos deveriam ser logo organizados.

A polícia prestaria o seu auxílio na manutenção da ordem, auxiliando bombeiros e escoteiros na sua tarefa.

É claro que, como se sabe que o ataque é simulado, não há necessidade de estar escondido para não ver os aviões, supondo que assim também do avião se não veriam pessoas.

Há pelo contrário vantagem em se aproveitar o exercício simulado, para ver como decorria um ataque verdadeiro.

Pelo número de granadas explosivas que caírem em telhados, pode-se calcular o número de prédios que ficariam reduzidos a escombros.

Onde caírem granadas incendiárias, haveria incêndios, e, onde acertarem as tóxicas, não se poderia acudir-lhes com facilidade.

As primeiras são brancas, as segundas vermelhas e as terceiras verdes.

Como uma cidade pode, numa manhã, por surpresa, ser atacada por esquadrilhas de aviões, viu-se há pouco tempo em Lisboa.

Falta vêr como ela seria defendida, se tivesse um campo para sua defesa e nêle algumas esquadrilhas de aviões de combate.

O exercício tem por fim chamar a atenção dos poderes públicos para a defesa da cidade e para a organização da Aviação Portuguesa.

Palestra feita na estação C. T. I. A. A.

Minhas Senhoras e meus Senhores:

Mais uma vez vou tirar a V. Ex.^{sa} alguns minutos daqueles consagrados aos «tangos» e «fox-trots», para lhes falar no bombardeamento aéreo de Lisboa.

Assim como há alimentos sem propriedades nutritivas, que se ingerem apenas para completar o volume fisiológico, assim também é bom que haja, de vez em quando, acontecimentos dêstes, sem importância, para servirem de pasto à maledicência, que ferra o dente em tudo que apanha, a fim de se conservar bem adestrada.

Ora êste exercício de Aviação, quando para mais não servisse, presta-se admiravelmente para umas criticas acirradas de aviadores de «café».

E nêle há certamente muito em que os maldizentes ferrem o dente à vontade. (1)

Estamos mesmo a ver os imensos relatórios fantasistas, sôbre a ineficácia da Aviação... por as bombas serem de papel, que seriam feitos por... *pilotos de máquina de escrever*.

Mas não se trata agora de outras conclusões, senão das que se tiram do facto de aviões poderem ser lançados de navios e sobrevoarem Lisboa.

Esta hipótese, prevista há já bastantes meses, quando, pela primeira vez, foi proposto o exercício, ainda há bem pouco tempo, por uma casualidade, teve pública demonstração.

Lisboa viu 36 aviões ingleses lançados de um navio, sem que dum único aeródromo nosso fôsem vistos sequer.

A primeira conclusão a tirar é de que é necessário um campo de defesa na cidade.

A segunda é a de que são precisos aviões que possam ir sôbre os atacantes, afugentá-los ou abatê-los.

A nossa pequena Aviação, no dia em que Lisboa viu êsse ataque aéreo, foi, logo em seguida, ainda a próximo de vinte milhas da costa, voar sôbre o porta-aviões e o seu papel seria sacrificar-se para o afundar.

(1) Algumas granadas estavam cheias de palha.

Mas isso não teria evitado o primeiro bombardeamento da cidade.

Para tal é indispensável ter aviões de caça, velozes e maneáveis, e verdadeiros aviões de combate, formando a nossa esquadra aérea.

O bombardeamento da cidade não é, como muitos podiam ter julgado, um espectáculo feérico, com estrondos e clarões, à semelhança daqueles fogos de artifício, tanto do gosto indígena.

Este pequeno exercício, se fôsse feito com artificios próprios para simular bombas aéreas, custaria algumas dezenas de milhares de escudos, só em granadas simuladas, e ficaria muito longe da realidade.

Não se trata de dar a impressão de um bombardeamento aéreo, que excede em pavor tudo que se possa architectar.

Trata-se apenas de um exercício de propaganda da Aviação, mas daquela que é indispensável que haja em Portugal.

O facto de se pretender que se fale muito na Aviação, não quiere dizer que seja na que temos, mas sim na que não possuímos e devíamos ter, para decôro de todos nós, para honra do País, que é maior do que muitos supõem, e não se pode nem deve continuar a julgar que se limita a esta pequena nesga de território, no ocidente da Europa.

Este é por assim dizer o ninho desta raça irrequieta, que vai por êsses mares e ares fora, enchendo o mundo, com o nome másculo da nossa Pátria.

Ora quando um País é como o nosso, com o seu sangue espalhado por todos os continentes, não há o direito de se pretender viver como povo de pastores, encostados ao bordão, pensando na vida passada.

Há que encarar o futuro, que marchar na vanguarda, que é sempre onde a marcha é menos penosa.

A que conclusões chegaram os aviadores que «bombardearam» Lisboa

O exercício da nossa Aviação realizado na passada semana não pode ser tomado como se se tratasse dum bombardeamento a valer, pois, atendendo-se a, que as bombas

tenham de ser leves, nunca se poderia actuar como se fossem verdadeiras.

Nêste caso a sua trajectória é mais próxima da vertical, ao passo que com bombas de papel, o vento influi muitíssimo, de maneira que se tem de voar muito mais baixo e dar o desconto devido ao vento.

Num bombardeamento a valer, os aviões teriam voado sôbre as nuvens, despejando os seus carregamentos quasi sem serem vistos.

Mas, como se tinha já prevenido, o exercicio era de propaganda da Aviação, primeiro que tudo.

Em todo o caso, embora se tratasse de cartuchos de papel com impressos soltos dentro, para que ficassem pouco pesados, no Rossio, um espectador, sentiu bater um num braço e caiu no chão com o susto. Levantou-se apressadamente e tornou a cair.

Por aqui se poderá, ampliando, imaginar o que será de facto um bombardeamento numa cidade, feito com engenhos terríveis, como há hoje, quer sejam torpedos aéreos com perto duma tonelada, bombas incendiárias que alcançam a temperatura de 2.000°, ou gases asfixiantes que matam todos que os respirarem.

É necessário não esquecer que, quando se está a ser atacado por um navio, se este fôr bem atingido, é metido no fundo, sem causar mais dano, ao passo que um avião carregado de bombas, sobrevoando uma cidade, mesmo quando seja atingido, vem estatelar-se sôbre ela, explodindo todas as bombas que conduzir. Mesmo assim causa estragos.

Um ponto importante a frisar é o de que os hospitais, dentro das cidades, não podem estar livres de bombardeamentos.

Um bombardeamento aéreo duma cidade ou de um alvo grande, é feito por aviões em columna de patrulhas, isto é, umas atrás das outras.

A um sinal dado, todos os aviões largam simultaneamente todas as bombas que levam, e desta forma tem-se a certeza de que, numa dada área, caem tantas bombas, que produzem os seus terríveis efeitos. Como elas são explosivas, incendiárias e tóxicas, podemos considerar quasi toda essa área atingida.

Ora os hospitais, ocupando áreas grandes, tem muitas probabilidades de ser atingidos. E nunca se deve supôr que propositadamente êles são alvejados, mesmo em caso de guerra. É que a dispersão natural das bombas faz que haja

probabilidades delas caírem em áreas relativamente grandes como as dos hospitais.

Também alguns jornais tem repetido que a população se deveria refugiar nas *caves* dos prédios, no caso dum bombardeamento aéreo. (1)

É um erro enorme, que é preciso desfazer.

Nos princípios da Grande Guerra, realmente, algumas caves serviam para refúgio nos primeiros bombardeamentos. Hoje não se deve pensar nas caves, pois que uma bomba de avião atravessa um prédio inteiro e na cave é que explode, soterrando quem aí estiver.

Além disso, desde que a atmosfera esteja impregnada de gases asfixiantes, como estes são mais densos que o ar, as caves e os pátios ficarão irrespiráveis.

A população que não puder sair das cidades, deve ocupar os pontos altos, ou refugiar-se em abrigos à prova de bombardeamentos, os quais devem ter por cima uma camada de 25 metros de terra ou 4 metros de beton.

É principalmente nos montes da Graça e de S. Pedro de Alcântara que se devem fazer grandes galerias, onde vão convergir caminhos, que servem para encurtar distâncias na cidade, e abrigariam ótimamente a população em caso de guerra.

Estas galerias seriam feitas acima de determinadas cotas e subindo para o interior para que os gases não penetrassem nelas facilmente.

Por outro lado, é absolutamente indispensável fazer-se em Lisboa um campo de Aviação, que, além de servir para que o nosso País esteja em comunicação com o resto do mundo, que já todo êle tem carreiras aéreas, seria o campo de defesa da cidade.

Uma esquadra aérea de aviões de combate iria bater os aviões atacantes antes de se aproximarem da cidade, pois que, se os aviões conseguem passar uma única vez sôbre ela, já nada evita que todo o seu carregamento venha parar cá abaixo.

É preciso não esquecer que mesmo na hipótese do avião ser alcançado, se não evitaria o estrago produzido por tôdas as suas bombas.

(1) Ha alguns assuntos repetidos. Não será mau que fique de cór.

Quanto à eficácia dos tiros de canhão e metralhadoras, ninguém se deve deixar iludir. Atirar aos aviões é, como muito bem disse o general Douhet, o mesmo que caçar andorinhas à bala.

É evidente que o Exército de Terra deve ter os seus canhões e metralhadoras preparados para atirar aos aviões, mas na certeza de que a percentagem dos abatidos é relativamente pequena. Numa carreira de tiro quasi tôdas as balas batem no alvo e, numa guerra, são precisas toneladas de munições por cada homem morto.

É indispensável, num País como o nosso, espalhado por esse mundo fora, que haja uma Aviação devidamente preparada para o defender.

Grande parte dessa Aviação, hangares, material sanitário, fotográfico, de T. S. F., viaturas, etc., podíamos ter recebido pelas reparações, o que a França e a Itália estão fazendo.

Mas nós, como bons pacíficos que somos, limitámo-nos a querer máquinas agrícolas, desnatadeiras, etc. Oxalá não tenhamos de nos arrepender, por esta imprevidência.

É urgente, é absolutamente indispensável organizar o campo de defesa da cidade. Ao Govêrno e à Câmara Municipal compete, e a mais ninguém, fazer um aeródromo. Para isso basta que a tropa e o pessoal da Câmara metam mãos à obra, e em poucos meses teremos o campo de Lisboa.

Ao mesmo tempo, é necessário adquirir aviões de guerra e aviões próprios para encurtar as distâncias que nos separam das colónias.

Junho de 1932.

Aviões de trapo

Qual é o material de aviação que mais nos convem?

As bicicletas também começaram por ser de pau.

Que admira que os aviões, que tinham de ser leves, fossem de madeira e pano?

Pois se os metais que havia eram pesadíssimos e o *mais pesado que o ar*, tem que se lhe acrescentar, *deve ser o mais leve possível!*

O único metal leve que havia, o alumínio, não era suficientemente resistente, e havia madeiras, como o spruce, tão leves!

Mas à medida que foram aparecendo o duralumínio e o electron, os aviões passaram a ser construídos principalmente nêstes metais.

De pau... já nem se fala nisso.

Evidentemente, quem tem grandes fábricas para trabalhar em madeiras e as tem suas, continua a procurar impingir aos outros a mercadoria que pode fabricar, mas agora até já a China lhes torce o nariz e não acredita que os aviões possam ser diferentes daqueles navios aéreos, completamente metálicos, que tem ultimamente adquirido.

Em Portugal, País que tem a desdita de estar burocraticamente entupido para ideas modernas, metido a um canto da Europa e sujeito a tôdas as malabarices que lhe apresentam, anda-se sempre atrás dos outros, e nunca se consegue ver as coisas de frente.

Com a mania de se querer também fazer de tudo, (o que é louvável), quando se consegue obter as licenças, os desenhos e o dinheiro para a construção, tem que se começar por

fazer a barraca, e, quando se vai a meter mãos à obra, já esta é velha.

Há muitas coisas em que isto não tem grande inconveniente, mas já assim não acontece na Aviação.

Quando um dia se apresentam os produtos, convencidos do grande trabalho que se executou, porque foi realmente grande, fica-se muito admirado por se dizer: — «Isso não foi mau, mas apareceu tarde».

Tomam-se as disposições precisas para uma construção e vai dar-se-lhe comêço, quando os que a faziam já a puseram de parte, por terem melhor; quando estiver pronta, para que serve?

Felizmente nem todos pensam sempre da mesma maneira e vamos ter ocasião de ver a nossa Marinha apresentar, brevemente, aviões de guerra, totalmente metálicos, bem armados e capazes de levarem uma carga apreciável.

Esses aviões, com ótimos motores modernos, de bom material inglês, mostrarão quão erradamente se andou na nossa Aviação de rodas, com a mania do fabrico de modelos antiquados de pau e trapo, num País cheio de colónias e que, não tendo materiais seus, tudo tem que importar, não havendo pois a única razão que poderia justificar o fazerem-se aviões de madeira.

Já que se quere fabricar e tudo se importa, façam-se aviões metálicos, que não são mais difíceis de fazer.

Agora mesmo, que se pensa em adquirir aviões de caça, analise-se o critério que se pretende seguir:

Tem-se as Oficinas Gerais da Aviação a fazer motores; há um avião de caça, moderníssimo e suficientemente experimentado, o que melhores provas apresenta; melhor na subida e descida, melhor na velocidade, melhor na aterragem, todo metálico!

Pode adaptar-se-lhe o motor que se está fazendo entre nós e fica o melhor avião de exercício de caça.

Podê ao mesmo avião adaptar-se um motor, que também e facilmente cá pode ser feito, e fica o melhor avião de guerra que se conhece.

Pois, se se estão a fabricar motores, não devia ser êste o critério adoptado?

E não se quere, porquê?

Por dar um pouco menos de conforto, do que a marca preferida?

Não nos parece suficiente.

Que diríamos de oficiais de marinha que, em vez de escolherem o navio que tivesse melhores condições de velocidade, navegabilidade, armamento, etc., fossem escolher aquele que apresentasse melhor beliche para o comandante?

Pois na escolha de aviões de caça vai-se proceder assim?

E vão-se adquirir menos aviões, porque ficam mais caros, aviões que se vão partir, porque são mais frágeis, com um motor diferente de todos os outros e menos próprio, por simples capricho?

Porque não se faz abertamente concurso entre nós, se há pessoas que não sabem ver as coisas e se há coisas que não tem que ver com pessoas?

Factos são factos, só os leigos os podem desconhecer.

Qual é o melhor avião de caça?

O leitor do «Diário de Lisboa» ainda há bem pouco tempo, se entreteve a ler as discussões de médicos sobre o clorato de potássio, e já não se admirará muito, que dois aviadores discutam também sobre aviões.

O meu artigo interessou pouco o pessoal da revisão, de forma que saiu com algumas trocas de letras e duma palavra, e até sem uma linha, o que não deixava perceber o sentido.

Paciência! A aviação é uma escola de paciência.

Dizia eu que, quando se adoptava o critério de ter as oficinas de Alverca a fabricar motores, agora, que se pretendia ter também aviões de caça, se houvesse coerência nas resoluções tomadas, desde que o melhor avião de caça, do presente momento, é o todo metálico P. Z. L., e que esse avião pode ter, indiferentemente, o mesmo motor que se fabrica entre nós, para ficar um ótimo avião de exercício, ou um motor, que também as mesmas oficinas podem fazer com a maior facilidade, para ficar o melhor avião de guerra, tudo indicaria que fosse esse o escolhido.

Quando na Polónia, o sr. X., já depois de ter visto em Inglaterra o avião «Fairey», viu o avião «P. Z. L.», disse até num discurso que o melhor avião era o polaco.

O que admira é que, uma vez em Portugal começasse a

descobrir argumentação — uma pobríssima argumentação, por sinal — para escolher o «Fairey».

O problema da aviação de caça, entre nós, não se resolve com três aviões.

Além disso um avião de caça, preparado para poder andar a grandes altitudes, não é coisa que se distribua a todos os pilotos, em qualquer fase do seu treno.

É preciso manter uma certa escala e assim o avião «P. Z. L.», com o motor já fabricado entre nós, gastando 110 litros de gasolina por hora, satisfaz em absoluto as necessidades do exercício próprio para manter os pilotos bem preparados e é já um bom avião de caça.

Só quando o piloto está nesta fase é que é bem empregado nêle, então, o mesmo avião, com um motor que gasta perto de 200 litros à hora e que é próprio para atingir ainda maiores velocidades, sendo de todos o melhor avião de guerra, por ser o mais veloz.

Ora como nós pensamos que o problema da aviação de caça para o País é mais importante do que aquele que o sr. X. vê, julgamos que o que convem é o material todo metálico «P. Z. L.», no presente momento.

Com um só tipo de avião de caça, aproveitando os motores feitos e a fazer nas oficinas de Alverca, ficávamos melhor servidos, principalmente quando se adopta o critério de ter fabricação de motores.

Quanto à tola comparação do carro «Rolls-Royce», não se percebe mas é em que se parece uma coisa com a outra.

O mesmo carro «Rolls-Royce» o que pode ter é várias carroseries, não pode ter outro motor.

O mesmo avião «P. Z. L.» pode ter motores diferentes e fica sempre sendo o mesmo excelente avião.

Claramente, conforme o motor, assim temos performances várias.

Em números redondos:

«P. Z. L.», com o motor que temos em Alverca, 300 quilómetros à hora.

«Fairey», do sr. X., 350 quilómetros à hora.

«P. Z. L.», com o motor que Alverca pode facilmente fazer, 405 quilómetros à hora.

O sr. X. é apologista do trapo nos aviões.
Há gostos para tudo.

Lisboa viu o maior avião do mundo ficar sem uma asa, que ardeu como um fósforo, por ser de trapo.

Como se pretende ainda que um avião militar seja de trapo!

Mas adiante... Felizmente o sr. X. não é fabricante de aviões.

Claramente que, se nós estivéssemos no caso da Inglaterra, que tem bom aço seu e boas telas, naturalmente fariamos os nossos aviões em aço e tela, não nos importando que houvesse melhor.

Mas se tudo temos que importar, já não há razão para que não tenhamos o mesmo material que a Inglaterra escolheria, se o tivesse que comprar.

Mas ainda, se se pretendesse ter o mesmo material que a Inglaterra, o que seria natural era adquirir o avião que ela escolheu para o seu exército, o «Hawker» e nunca o «Fairey» que ela rejeitou.

Mas enfim, se as coisas fossem feitas por quem tem categoria para as fazer, o próprio sr. X. acabaria por escolher o «P. Z. L.».

E a mania do trapo havia de lhe passar.

Mas com uma Aviação dirigida por amadores, com uma direcção de burocratas, que pensam em tudo, menos em voar, continuaremos a estragar dinheiro ao País, sem termos nada que preste, e os aviões... — Ah! é verdade, também tem que haver aviões para justificar a coisa... êsses podem ser de trapo, sim!

Estávamos bem arranjados se, quando se trata dos interesses do País, quando se precisa ter uma Aviação digna dêle, eu, por espertezas de político saloio, que quer aumentar o partido à custa de baixeiras, deixasse de gritar alto e bom som, que as panelinhas teem um limite, que isto não é sistema de olhar pelos sagrados interesses da Nação.

Como não me pode satisfazer o facto de esfregar as mãos, ao ver fazer tolices, contentando-me em dizer que a culpa não foi minha, porque depois não há remédio, como tenho a consciência de que sei o que quero e o que podia e devia ser a nossa Aviação, não me posso conformar com asneiras resolvidas sôbre o Joelho.

Que pena que eu tenho de que um italiano, aos 36 anos, possa dirigir uma Aviação vinte vezes maior do que a nossa, e de que eu, com 46 anos, esteja à espera de ser ainda mais velho... para ver o sr. X. continuar a voar em aviões de trapo.

Eu, que o conheço de pequenino... e que sei que êle na Polónia ficou encantado com o avião polaco !

Mas não se trata de polacos ou de ingleses.

Trata-se de adquirir aviões para Portugal e faça-se, portanto, um concurso aberto, mas sem restrições próprias de espertinhos, que fazem sempre que o Estado receba gato por lebre. (1)

(1) Fez-se concurso, mas apenas documental.

O avião «Fairey» estava havia 13 meses em serviço; o avião P. Z. L. estava havia 7 meses. Pudera! se era mais moderno!

Por proposta do sr. X apenas foram admitidos ao concurso os aviões que estivessem ao serviço, pelo menos, há um ano. Isto deu até lugar a que um jornal francês da especialidade publicasse um artigo troçando do caso.

Feito o concurso, pôsto de fora o P. Z. L., ganhou o Hawker, como devia ser.

XIII

O Exército do Ar

O espírito da Aviação

A Aviação é aquela parte dos Serviços Aeronáuticos do tempo da Grande Guerra, que se diferenciou de tal forma, adquirindo qualidades de uma verdadeira arma, a que se chamou quinta arma, e que tanto tem continuado a progredir, que forma hoje o Exército do Ar.

O seu papel é *principalmente* combater e não, como alguns ainda supõem, prestar serviços de informação, regulação de tiro, etc., às várias armas do Exército de Terra.

Este papel só é possível quando o Exército do Ar estiver bem à frente do «front» terrestre, escorraçando a aviação inimiga.

E então são os aviões, já sem grandes qualidades para combater, que serão empregados nesses serviços, bem secundários para o Exército do Ar, embora importantes para o Exército de Terra.

Numa futura guerra serão aviões de turismo, com Oficiais do Estado Maior e Artelheiros, que desempenharão esses serviços, quando a Aviação tiver o domínio do Ar. Doutra forma não há possibilidade de se desempenharem.

A organização de uma Aviação, ou do Exército do Ar, deve ser feita procurando dar-lhe o espírito de verdadeiro exército independente, operando num meio novo, exército que tem como principal fim o ataque do território inimigo e a aniquilação da sua Aeronáutica.

Que mais pode o Exército de Terra desejar da Aviação, se não que esta lhe guarde o direito de respirar o ar, direito que lhe vai ser contestado pela aviação inimiga!

A Aerostação continua a ser hoje o que era em 1914:
Um dos variados serviços de Engenharia, que tem sapa-

dores, pontoneiros, mineiros, aerosteiros, etc., para serviço das restantes armas. O balão é um observatório que presta serviço aos vários comandos do Exército de Terra. Nada tem de comum com o Exército do Ar, a começar na ausência completa de espírito ofensivo, de velocidade e de mobilidade, que são exactamente as verdadeiras características dum Exército do Ar, e a terminar na sua orgânica e no seu emprêgo, que nada tem de comum com o da Aviação. Ainda que teimando em se meter na Aeronáutica, ninguém se lembrou de dizer esquadilhas e grupos de balões, mas sim companhias e batalhões, como de sapadores, pontoneiros, etc.

O balão emprega-se na retaguarda para ver, ao passo que a Aviação se emprega o mais na frente possível, para destruir. Vê como consequência de lá ter ido, e não como fim. O seu fim é atacar, é arrasar.

O facto do Exército de Terra obter informações por êstes dois meios tão heterogêneos, como o balão e o avião, não dá o direito a supor-se que ambos devam formar uma mesma arma.

Seguindo êste critério, a espionagem, pelo facto de prestar informações, era da quinta arma.

Ora a Aviação, se se justifica como arma, é pelas suas qualidades combativas e não por outras razões.

Se constitui um Exército à parte, é porque tem *âsas*.

Provado como está nos restantes países, que, ao organizarem a sua Aeronáutica, pensam que é indispensável tê-la com um espírito independente, com uma alma própria, tendo de comum com os Exércitos de Terra e do Mar apenas a cooperação, para que possa haver uma unidade de acção, sendo no restante o mais diferenciada possível, a nossa Aviação só pode ter como limite as disponibilidades do Tesouro, pois que, sem uma boa Aviação, nada valem os Exércitos de Terra e do Mar.

Oficiais do Exército de Terra, ao pretenderem organizar uma Aviação, teem que pensar no que sucederia se amanhã Portugal fosse atacado por qualquer outro país:

O Exército começaria por exigir que a Aviação o deixasse mobilizar, o que não conseguiria fazer;

Quando se visse continuamente incomodado pela Aviação inimiga, preguntaria o que fazia a sua Aviação;

Queria que ela lhe dissesse tudo que não pudesse ver e desejasse saber;

Acabaria por querer que a Aviação acudisse às populações, asfixiadas nas cidades.

Ora isto só é possível no dia em que a nossa Aeronáutica, Aviação, ou Exército do Ar, que é tudo uma e a mesma coisa, pouco importando o nome, sendo o essencial o espírito com que fôr organizado, tiver como lêmã:

«Só aviões, só aviadores».

Só com a unidade no pessoal pode haver o verdadeiro espirito duma Aviação.

Um aviador é um navegador-piloto e um observador militar.

Como numa Marinha, êle tem que comandar um navio aéreo e com êste navegar e atacar.

Isto está hoje assente em tôdas as Aviações do Mundo.

O Exército do Ar é caracterizado pela sua velocidade e maneabilidade e pelo seu espírito ofensivo.

Um Exército desta natureza não compreende canhões anti-aéreos, nem balões.

Uns e outros pertencem ao Exército de Terra.

O Exército do Ar é independente, tal qual como a Marinha.

Êle pode cooperar com os Exércitos de Terra e do Mar, como hoje a Marinha coopera com o Exército de Terra.

O papel do Exército do Ar é atacar o território inimigo e destruir a sua Aviação.

O Exército de Terra pode ter ao seu serviço alguns pequenos aviões, como tem pequenos barcos.

São em geral os aviões de turismo, transportando elementos de ligação, oficiais do Estado Maior, etc.

Não confundir, contudo, êstes pilotos com aviadores militares.

O Exército do Ar tem que ser um exército perfeitamente à parte, com um espírito próprio, eminentemente agressivo e com a maior mobilidade.

Os seus reconhecimentos são feitos para seu uso, sendo dêles aproveitados pelo Exército de Terra as suas missões fotográficas e tudo aquilo que o possa interessar, mas o papel dêles é principalmente a escolha de objectivos para os seus ataques.

Como estes objectivos são muitas vezes fortuitos e passageiros, só a Aviação sabendo das possibilidades dos seus ataques, é esta a única que poderá e terá tempo para os avaliar e atacar.

A velocidade e a escassez do tempo destinado às resoluções da Aviação, são incompatíveis com os critérios e morosidades dos Exércitos de Terra.

Não pretende isto dizer que uma Aviação pense em orientar as operações duma guerra, mas sim que, para que ela possa desempenhar o seu papel, de atacar o inimigo e destruir a sua aviação, tem absoluta necessidade de ser empregada com o seu espirito próprio, tal qual como uma cavalaria independente, que nunca poderá deixar de actuar, unicamente levada pelo seu espirito cavaleiro e dirigida por um cavaleiro.

Assim uma Aviação só pode ter no seu seio aviadores, mas aviadores que vôem, como uma Marinha deve ser formada por marinheiros que embarquem.

Na organização da nossa Aviação devem preferir-se os moldes italianos e ingleses; a Itália e a Inglaterra tem hoje as melhores organizações aéreas militares.

A Aviação forma o Exército do Ar, onde só há aviões e aviadores, todos navegadores-pilotos e observadores.

Conforme o seu espirito, a sua qualidade e quantidade, a Aviação resolverá a guerra nos primeiros dias, ou andará fugida nos campos da retaguarda, deixando o Exército de Terra à mercê da aviação inimiga.

Todos os restantes países tem a sua Aviação organizada presentemente como exército do ar.

Mesmo aqueles que até há pouco tempo teimavam em ter uma quinta arma, com um general à sua frente, tiveram que abandonar esse critério e a Bélgica, a Espanha e a Polónia, por exemplo, puseram à frente da sua Aviação, organizada como exército independente, um simples tenente-coronel aviador, porque doutra forma tinham uma aeronautica de papel e não uma Aviação.

Uma Aviação, como uma Marinha, que não é mais que tantos navios com marinheiros dentro, é formada por tantos aviões com aviadores.

Tudo mais são subterfúgios para pretender gozar as regalias que devem ter aviadores, sem correr os riscos respectivos.

Vejo com admiração e com mágoa aparecer neste mesmo jornal uma mirabolante organização da aeronáutica.

Que triste País se pretende que seja este grande Portugal, quando se procura convencer o público de que pode ter uma Aviação em que se esteja 16 anos ganhando como aviador, quasi sem pôr os pés dentro dum avião ?

Que Marinha seria a nossa, se marinheiros passassem 16 anos ganhando subsídio de embarque sem entrarem num navio ?

A primeira coisa a ver quando se trata duma organização é o seu espirito e o da Aviação não é aquele, não pode ser, não será aquele.

Aliás já não o é em mais país algum.

A própria França, que tem às suas costas centenas de estropiados da Aviação, que traz do tempo da guerra ainda muitos observadores, tem hoje a sua Aviação organizada como Exército do Ar e não como arma, paga a um observador, obrigando-o a voar tanto como aos aviadores, metade do que dá a estes, e isto para obrigar todos a serem pilotos, porque, *palavras textuais* : é indispensável que todos saibam pilotar:

1.º — Para dirigir a aeronave na hipótese de ferimento do piloto;

2.º — Para conservar a sua autoridade sobre os pilotos;

3.º — Para avaliar as dificuldades do piloto durante uma missão ou um combate.

Que idea era essa então de pretender que a nossa Aviação continuasse a permitir que, pilotando uma máquina de escrever ou uma secretária à americana, se ganhasse subsídio de vôo, convencido de que se era observador, sem sequer pôr os pés num avião ?

O espirito da Aviação hoje é em todo o mundo o mesmo. Ainda agora a França enviou uma esquadra aérea, e à sua frente lá ia um general, navegando e conduzindo o seu avião.

Nem doutra forma se é general numa Aviação.

Todos aqueles que não queiram navegar no espaço deixarão o Exército do Ar, porque de facto são do Exército de Terra, e, na Artelharia anti-aérea, nos projectores, nas defesas de gases, na protecção das populações, na Meteorologia, etc., terão onde empregar a sua actividade.

Mas não é pilotando uma máquina de escrever e não voando, que se virá dizer ao País como deve ser organizada a sua Aviação.

1933.

E' preciso criar em Portugal uma atmosfera própria para a aviação

Ainda há bem pouco tempo se fazia exame para general como se não houvesse um novo exército — o do Ar!

E assim, não se contando com êste novo e importantíssimo elemento, se vai vivendo entre nós, supondo-se que se podem ter milhões de quilómetros quadrados de território espalhados por todo o mundo, sem que haja uma poderosa esquadra aérea para justificar a sua posse!

Uma esquadra aérea própria para o nosso País, que não tem veleidades de conquistador, mas que precisa de garantir a sua defesa, deve constar de um grupo numeroso de aviões de combate, próprio para bater no ar tôda a espécie de aviões, para meter no fundo quaisquer navios e ainda para ir bombardear a centenas de quilómetros.

Êstes aviões, os mais próprios para nós, são, em geral, bi-motores de combate, andando a mais de 300 quilómetros à hora, armados com canhões e metralhadoras, transportando bombas, e, acima de tudo, muito manejáveis.

Com uma poderosa esquadra composta principalmente por êstes cruzadores aéreos, nós manteríamos em respeito todos os cobiçadores de colónias, que podem nelas encontrar terrenos para desbravar, mas que teem de se sujeitar à nossa soberania, tal qual como os boers o fizeram em Angola.

Mas uma esquadra aérea não é formada só de bimotores de combate, como uma esquadra marítima não é formada por uma só espécie de navios. Também tem os seus pequenos «destroyers»: monoplaces e biplaces de combate, os primeiros especialmente próprios para a defesa das cidades.

Foi com êles que a defesa aérea de Londres foi primorosamente organizada durante a guerra e tão bem, que deixou de ser atingida, ao passo que Paris sofreu ainda 16 bombardeamentos.

O número de cruzadores aéreos só deve ser limitado... pela mola real destas coisas — o dinheiro.

Li algures numa gazeta lá de fóra, que Mac-Donald, o celebre estadista inglês, tinha alvitado que a esquadra aérea do nosso País devia ser composta por 25 aviões.

Isso certamente deve ser engano da Imprensa estrangeira. Dez vezes mais, está bem, está certo: 250 aviões deve ser o número mínimo de que precisa para a sua defesa um

país como o nosso, que tem, não domínios nem mandatos, como outras nações, mas sim pedaços de território nacional espalhados por todo o mundo.

A defesa do País tem sido estudada, aplicando-se-lhe os moldes para as grandes potências. Esquece-se um factor importante: é que a nossa terra é grande em território mas pequena em população. Assim, temos de assentar em bases diferentes.

Para acudir à nossa fronteira, (e a fronteira dum país é aquela que os seus habitantes são capazes de guarnecer) é necessário pôr a nação em armas. O nosso Exército tem que ser miliciano por excelência. Isto não quiere dizer que não haja um núcleo importante que vai acompanhando os progressos da ciência da guerra, preparando-se para ela em manobras, escolas de repetição, etc., a fim de que o País, todo em armas, seja capaz de se defender. As próprias mulheres terão de ser mobilizadas para os serviços de abastecimento, fabrís, etc., tendo de correr às fileiras todos os homens válidos. Só assim poderemos substituir a inferioridade em que estamos pelo pequeno número de habitantes para tão grande extensão de territórios.

E ainda dentro desta ordem de ideas, o fulcro da nossa defesa nacional deve ser a Aviação ligada à Marinha e apoiada num Exército de Terra amplamente dotado de metralhadoras.

Claramente que assim tem de ser, devido ao nosso grande território espalhado por todo o mundo e à fraca densidade de população, que nos inibe de poder ter um numeroso Exército de Terra.

Dizendo Aviação, queremos dizer uma esquadra aérea capaz de se mexer e não serviços aeronáuticos, com reparições e «conchas», quadros e mapas, relatórios e estatísticas, que, no dia em que algum atrevido se lembrar de nos bater o pé, são absolutamente incapazes, por falta de material e pessoal treinado, de aguentar o primeiro embate.

Dizendo Aviação, quero ainda dizer também campos e bases aéreas, que òtimamente poderiam ser feitas pelas nossas tropas de engenharia. Uma esquadra aérea, como a esquadra marítima, não marcha sem bons portos.

Uma vez feitas as bases, não só na metrópole como nas provincias de Angola e Moçambique, haveria que adquirir o material mais moderno e poderoso que existe, treinar as tripulações e enviá-las a correr o País por «êsse mundo fóra», fazendo Aviação. A obra da Aviação presta-se

perfeitamente para trabalhar no progresso do País nos tempos pacíficos, tornando-se uma arma socialmente útil.

Em ligação com as colónias, em trabalhos geodésicos e de fotografia, transporte de correio, etc., pode dar o seu esforço ao desenvolvimento e expansão do nome português, mantendo as suas tripulações suficientemente treinadas para a defesa da Pátria. Mas para isso, precisa... de outros aviões.

14-IV-933

O país deve fabricar tudo quanto se possa fazer entre nós

Publicou há dias êste mesmo simpático *Diário de Lisboa* uma entrevista comigo sôbre Aviação.

É claro que nas velocidades jornalísticas, quási a par das da Aviação, escapam pequenos pormenores, que pouca importância parecem ter para o repórter, mas que é indispensável corrigir, porque há leitores que nêles reparam e os restantes escusam de ficar enganados.

Claramente que eu não podia ter dito que Londres nunca foi bombardeada durante a guerra!

A defesa por aviões de caça foi tão bem organizada, que, em 1918, (quási no fim) Londres deixou de sofrer bombardeamentos, enquanto Paris teve ainda mais 16.

Se citei êste facto, conhecido de todos aqueles que lêem coisas da guerra, foi para mostrar que a defesa dum País está mais nos meios activos do que nos passivos.

Se vemos outros países ter também para a sua defesa meios passivos, não devemos esquecer que, se os teem, é porque os fabricam fácilmente, pois que, se tivessem que os ir adquirir fora por bom preço, veriam imediatamente que mais vale um grupo de aviões de caça do que uma só peça anti-aérea, que ainda por cima custa muito mais.

Também nos outros países, que teem muitíssimos balões cativos, porque os fabricam, chegam a montar rêdes com êles para prejudicar os «raids» da aviação inimiga.

Pois entre nós havia quem alvitrasse a compra de balões para êsse fim!

Evidentemente que se empregam nisso todos aqueles que estão em mau estado, mas, meio passivo como é, não é daqueles em que valha a pena pensar sequer.

A defesa do nosso País fica bem entregue a uma poderosa esquadra aérea, a uma boa esquadra marítima e à nação armada.

Não há outro processo de o defender e de o colocar na sua devida altura.

As nossas fábricas deverão produzir, todos os anos, tantas armas quantos recrutas o Exército receber.

As armas devem acompanhar o soldado-cidadão, uma vez licenciado.

— «?»

Já sei, o meu leitor começa por achar isto uma utopia.

Pois é porque nunca estive em África, onde as tínhamos entregues aos pretos, que tôdas as semanas nos vinham mostrar a espingarda, limpa e untada, trazida ao colo, como se fôra uma criança.

Desde que nenhum homem fosse licenciado sem que soubesse ler e escrever e desde que se fizesse a educação e a propaganda necessárias, veríamos o cidadão português, como o suíço, poder ter em seu poder uma arma, frequentar a carreira de tiro mais próxima, onde teria as munições, conservar-se tôda a vida capaz de defender o País com a arma com que tinha aprendido.

Desta forma teríamos a nação armada.

Deve-se mesmo não esquecer que, quando tivéssemos armadas algumas centenas de milhar, já as primeiras armas pouco valiam e escusávamos de ver o triste espectáculo de arrecadações cheias de armamento que já nada vale.

A arma morre com o dono, se fizer o tiro que deve. Este tiro deve ser bastante, para que haja bons soldados e fábricas capazes de produzir munições.

Para mim é esta a base da nossa defesa: a nação armada.

É este o Exército dos que pretendem apenas defender-se.

Claramente que isto não dispensa o exército permanente, aquele núcleo dotado de metralhadoras, engenhos de acompanhamento, carros de assalto, etc., que são a ossatura dos exércitos actuais.

Isto quanto ao Exército de Terra.

Quanto à Marinha, escusado será perder tempo a convencer alguém de que o nosso País não tem direito à vida, se não tiver uma poderosa esquadra.

Mas apareceu a terceira fronteira, a aérea, e então já não há retaguarda, nem interior, nem pontos onde se possa estar seguro e longe da guerra.

É necessário ter a população, que não pode bater-se, res-

guardada, e para isso é preciso Aviação para defender as cidades.

É necessário fabricar, e para isso é preciso Aviação para defender as fábricas.

É necessário marchar, e para isso é preciso Aviação que nos guarde o ar, para que ao menos o possâmos respirar.

É necessário bater a aviação inimiga para que o nosso Exército de Terra possa ser o vencedor, e para isso é preciso ter uma esquadra aérea rápida, manobradora, com «élan», que se imponha e abata a inimiga.

Dinheiro, é preciso dinheiro, bem sei.

Mas o que é primeiro que tudo preciso é estudar a forma de melhor empregar êsse dinheiro, de não o desbaratar, de não o enterrar.

Assim que se pensa em armar o nosso Exército, uma legião se mobiliza, e aparecem catálogos, recomendações, etc.

Isto pouco mal teria ainda se não fosse o contra de muitas vezes se adquirirem coisas que se não deviam comprar, se o sistema fosse outro, melhor estudado, melhor pensado, de menos compadrio.

Para quê intermediários em assuntos desta natureza ?

Além disso o País deve fabricar tudo que cá possa ser feito.

A defesa do País exige-o, desde que êsse fabrico seja orientado para bem o servir e não apenas para sustentar fábricas.

Admite-se a veleidade de ter uma fábrica de armas, sem que a nossa espingarda seja nela feita ?

Admite-se a idea dum fabrico de aviões, sujeitando a nossa aviação a modêlos mediocres ?

Não. O que é preciso é fabricar para o País e não ter o País só a sustentar fábricas.

É preciso mais, mas agora escuso eu de dizer.

Disse o ministro do Ar francês, num recente discurso, entre várias outras coisas:

«Mas, se o problema técnico é essencial, o problema moral não o é menos. Ora o moral da Aviação é, há algum tempo, afectado, não sòmente pelos métodos que presidem às promoções e às recompensas, para as quais as horas de secretaria contam por vezes mais que as horas de vôo, mas...»

Mas é escusado mais por hoje.

Conclusão:

O País precisa ter bases com esquadras aéreas.
Aéreas, quiere dizer... que devem navegar no ar. Para
isso são precisos aviadores a voarem.

2-V-933.

XIV

Aviação

O 3.º exército

Quando se começou a singrar os mares, os exércitos tiveram os seus barcos e, coisa curiosa, também eram de madeira.

Quando os navios passaram a ter armamento, a poderiam combater, quando adquiriram características próprias, apareceu a Marinha, que ninguém admitiria hoje como uma das armas dos exércitos de terra.

O mesmo se deu agora com a Aviação.

Enquanto se pensou que se tratava de levar observadores pelos ares, sobre os exércitos de terra, para verem o que ali se passava, imaginou-se que, dando alguns aviões aos exércitos, se teria uma 5.ª arma.

Porém, o avião de hoje é um engenho tão diferente das primeiras passarolas de madeira e tela, com armamento próprio, ofensivo e defensivo, com tais velocidades e poder destruidor, que surge a Aviação, como 3.º Exército, o do Ar.

Não há possibilidade de pensar em cooperação com o Exército de Terra, enquanto se não estiver senhor do Ar, e, para isso, é necessário não distrair da Aviação meios que lhe farão falta para conseguir êsse domínio.

O avião progride de tal maneira, que só se deve adquirir a última palavra.

Poucos anos depois, está fora do uso preciso para a Aviação e é então que se deve destinar a, quando se tenha o domínio do Ar, cooperar com o Exército.

Antigamente as guerras passavam-se nos teatros de operações dos exércitos.

Ultimamente passaram as nações a guerrear-se, e todo o seu povo, correndo à fronteira, aguentava aí, numa luta de pressão, que uma desistisse primeiro.

Mas havia retaguarda e interior, onde as fôrças se refaziam, onde se preparava e fabricava tudo que era necessário à resistência.

Agora, com o poder da Aviação, cuja principal vantagem é exactamente poder atacar aquilo que até hoje estava fora de todo o alcance, sabendo-se quanto é relativamente fácil ao Exército de Terra oferecer uma resistência estática, os países armam-se com uma poderosa esquadra aérea.

Assim como, à Inglaterra, uma grande esquadra naval permitiu sempre, que um relativamente reduzido exército conseguisse manter o seu prestígio, assim hoje uma esquadra aérea permite às nações confiarem nela a sua independência, sem aumentarem demasiadamente os seus efectivos.

Não se deve pensar em gastar aviões por cima dos exércitos inimigos, onde a nossa artilharia possa causar suficientes estragos.

É para ir atacar aqueles pontos, onde descansadamente o inimigo se refaz e prepara, onde por assim dizer nasce tãda a sua resistência, para destruir o *lado de lá*, onde êle, abrigado, estuda o seu plano, para inutilizar os seus centros fabris, para desmoralizar a sua população, que a Aviação, não encontrando competidor, deve ser destinada.

O papel da Aviação é muito mais parecido com o da Marinha, do que com o do Exército.

As suas esquadras aéreas recebem determinadas missões de destruição, durante as quais realizam certos reconhecimentos, principalmente fotográficos, expostas a travar combate com esquadras inimigas que lhe surjam a tomar o passo.

Um avião não sai sem o seu armamento defensivo e ofensivo.

Há sempre um ponto do território inimigo a destruir, há sempre fôrças e populações a atacar.

Seria tola a despesa dum vôo, sem o aproveitar para êsse fim.

Assim a Aviação é hoje caracteristicamente ofensiva e vale pela sua mobilidade, velocidade e poder de destruição.

É um exército que se não improvisa, que se não instrui em poucos meses, que não permite a mediocridade.

Organizar uma Aviação é ter material do mais moderno e poderoso, treinar equipagens para saberem lidar com êle.

Só aviadores com alguns anos de bastante prática do Ar, estarão à altura de comandar êsses navios aéreos.

São aqueles com pouco prática no momento da guerra, tripulando aviões já sem grandes qualidades combativas, e

aviões civis com pilotos de turismo, que se reservam para as ligações com o Exército, as quais só podem fazer-se, se as nossas esquadras aéreas tiverem o domínio do Ar.

Tôda a esquadra é empregada em profundidade, atacando e destruindo os grandes centros, as bases, os portos.

É logo no primeiro dia das hostilidades que ela começa a sua faina de destruição, procurando impedir a concentração do inimigo e arrazando-lhe as suas bases.

Assim como ela procura, à semelhança da Marinha, evitar quanto possível os encontros, preferindo ir arrazar as bases, porque êsses resultados são mais apreciáveis, não se sujeitando, levemente, a um duelo, em que as forças se equilibrem, também a maneira de aliviar o Exército das pressões do inimigo, é passar por cima dêste e ir à sua retaguarda arrazar-lhe os depósitos, atacar-lhe as reservas, desfazer-lhe a resistência, *dar com o covil da fera*.

A profundidade a que cada avião pode actuar, está marcada pelo seu raio de acção.

Há evidentemente aviões destinados a subirem apenas por duas horas e êsses são reservados para a barragem que se opõe aos aviões inimigos.

Vôam sôbre os exércitos, procuram adquirir o domínio do Ar e defendem aquelles, atacando todos os aviões que vejam.

Mas para se conseguir êste fim, é necessário que a esquadra de mais fôlego vá dizimar os aviões inimigos nas suas bases, destruir as suas fábricas, desmoralizar as suas populações.

É necessário que venham de lá menos aviões medir forças com os nossos, que se não fabriquem tantos, que se perca a vontade de guerrear, e para isso é preciso que todo o nosso material aéreo ande continuamente no ar, com tripulações que se revezam, vomitando a metralha necessária para o conseguir.

O fim de todo o avião é, primeiro que tudo, lançar bombas sôbre o território e as forças inimigas. Tem outras missões secundárias.

O próprio avião de caça descola com o seu carregamento de bombas, emprega-as, por vezes sôbre os gigantes do ar, e fica cruzando o espaço na sua missão de vigilância e defesa do território nacional.

O verdadeiro avião de combate é em geral o bimotor veloz, bem armado, com o seu razoável carregamento de bombas; escolta os poderosos transportadores, multimotores.

comerciais, adaptados e armados, que vão longe, lançar toneladas de explosivos, de bombas incendiárias e de gases.

O avião de combate, uma vez largado o seu carregamento, fica ágil e manobrador, e segue na defesa da esquadra.

Assim como uma Cavalaria se organizará, com um espírito único, eminentemente combativo, embora se dê a fracções missões de reconhecimento, também uma Aviação deve ser organizada, una e indivisível, com espírito ofensivo, primeiro que tudo, activa e manobradora, com o maior élan possível.

Tôdas as outras missões são secundárias: a principal é atacar, é arrazar.

A Aviação, parecendo cara, sai barata.

Se, em material, compararmos com a Marinha e com a Artelharia pesada, é mais barata.

Se, em pessoal, compararmos com o Exército, é mais económica também.

Não substituindo os outros Exércitos, porque também são necessários, ela é o terceiro elemento de defêsa dum país, pela ordem cronológica, e o primeiro pela ordem do seu emprêgo e pela sua eficácia.

Organizemos um Terceiro Exército, o do Ar, e cuidemos da cooperação entre êles, só assim se defendendo eficazmente o País.

As Bases

Durante a guerra a Aviação começou a ser empregada por aviões isolados. Pouco a pouco foram-se agrupando, primeiro por patrulhas, depois por esquadilhas, chegando a haver grupos de esquadilhas.

Depois da guerra organizaram-se regimentos.

Porém tem-se verificado que não há necessidade de organizar unidades maiores do que grupos, e que, em vez duma só espécie de Aviação, como nos regimentos, se deve empregar em conjunto: caça, reconhecimento e bombardeamento (1).

(1) Presentemente esta classificação já não tem razão de ser. Hoje, no Exército do Ar, todos os aviões reconhecem, bombardeiam e combatem, embora com características diversas, como se se tratasse de navios.

Chegou-se à conclusão de que se devem ter Bases com vários grupos e esquadilhas.

Se, logo de entrada, nos convenceremos de que a Aviação é mais parecida com a Marinha do que com o Exército, veremos imediatamente que se devem ter Bases com esquadras. Tal qual como uma Marinha tem, em cada esquadra, «destróiers», cruzadores, etc., assim uma esquadra aérea tem os seus aviões bombardeiros propriamente ditos e os de combate, destinados à defesa da esquadra e ao ataque de aviões inimigos.

Tem-se assim um conjunto de aviões que se completam e auxiliam em cada esquadra.

As Bases tem as suas instalações próprias: hangares, oficinas, T. S. F., alojamentos, etc.

Apenas os hangares devem dar para a pista, pois deve-se diminuir o número de obstáculos em volta dela. Tôdas as outras instalações devem ser postas à retaguarda dos hangares, de forma a não embaraçarem a passagem dos aviões, principalmente em ocasiões de má visibilidade.

Por vezes não se atende a estas exigências e assim se tem feito bases que deixam muito a desejar.

Instaladas as Bases, em cada uma deve haver uma esquadra aérea, com aviões de vários tipos, tendo em atenção a situação, as dimensões, a qualidade do terreno, etc.

Assim, por exemplo, na Base de Lisboa, deve haver Aviação para defesa da cidade, principalmente, não sendo natural que haja grandes unidades de bombardeamento, que, para descolarem carregadas, necessitam duma grande pista sem obstáculos em volta.

Estão naturalmente indicadas para este fim as pistas de Alverca, de Sintra e de Tancos, que tem condições para, com as modificações indispensáveis, ficarem boas Bases.

A da Amadora não tem condições e, logo que se fizesse a de Lisboa, devia ser abandonada pela Aviação.

Devia seguidamente ser instalada uma no Pôrto e ficaríamos com cinco Bases, que seriam as indispensáveis.

Deviam fazer-se campos militares em Viseu e Évora, pelo menos, e preparar-se ao longo do País uma série de campos auxiliares e de socorro, para que se pudesse cruzá-lo com segurança.

Estes trabalhos, que são caros, devem ser feitos pelas tropas com o auxílio de máquinas e ferramentas das Câmaras Municipais.

Os campos servem não só para a Aviação Militar como

também para a civil, como sucede com as estradas, de forma que todo o País tem interêsse no desenvolvimento da estrutura necessária para que haja uma boa Aviação comercial e de turismo, a par e passo que se trata da defesa nacional.

Uma vez feitos os campos de Lisboa e Pôrto apareceriam carreiras aéreas, tal qual como as boas estradas fazem aparecer o turismo automóvel e a camionagem.

Um País sem carreiras aéreas é uma Nação sem esquadra aérea de reserva, pois não há possibilidade de manter estritamente militar tôda a Aviação necessária para a sua defesa. Esta consiste mais na destruição da fôrça aérea inimiga nas suas bases, por meio de bombardeamentos, do que no ataque aéreo das suas esquadras, difíceis de encontrar no momento desejado e que, por sua vez, não teem, em geral, empenho em se medirem no ar, mas sim em virem atacar as nossas Bases.

A Aviação de defesa procurará, cá e lá, medir-se com a que ataca, mas esta procurará evitar o encontro e passar. Uma vez atacada, defender-se-á seguindo no seu rumo, pois os aviões grandes teem vantagem em se manterem estáveis, para permitirem às suas guarnições um tiro cuidadoso e certo, em vez de pensarem numa mobilidade que não teem.

São pois necessárias muitas e grandes unidades, aviões multimotores e multiplacés, podendo levantar grande carga e levar o armamento defensivo suficiente.

Êstes aviões são, em tempo de paz, os empregados em carreiras aéreas e que assim ganham parte da sua conservação e adestram as tripulações, ao mesmo tempo que são empregados no progresso dos países.

A Aviação prepara-se para a guerra, se ela surgir, trabalhando pela paz entre as nações, tal qual como a Marinha.

O material e o pessoal

O País precisa ter muita Aviação e não pode ter militarizada a quantidade de aviões que é necessária para uma defesa eficaz do território.

Assim deve tratar-se do problema em grande e olhar pelo desenvolvimento da Aviação em todo o País, continente e colónias.

Feitas boas Bases e bastantes campos de Aviação por todo Portugal, devem seguidamente ser dadas facilidades para que se montem carreiras aéreas e haja Aviação de turismo.

Terá desta forma o País dentro de si, com pouca despesa, muitos aviões, tal qual como, consertando as estradas, ficou com milhares de carros, que amanhã, numa guerra, estão à sua disposição.

Os campos desenvolverão logo o gosto pelo avião de turismo e muitos mançebos se farão aviadores, alguns dêles ingressando na Aviação militar, e assim se terá um bom recrutamento. Dos restantes, muitos poderão ter instrução militar e, em caso de guerra, poderão prestar ótimos serviços, transportando oficiais de ligação, etc.

Nas carreiras haverá bons aviões transportadores de grande pêso e um pessoal treinado para Aviação de bombardeamento.

Na Aviação militar pròpriamente dita haverá desde o grande avião multimotor e multiplace, bem defendido com canhões e metralhadoras e transportando bastantes e pesadas bombas, até ao monoplace ligeiro, armado com duas ou quatro metralhadoras.

Devemos possuir bimotores velozes e manejáveis, os verdadeiros aviões de combate, correspondendo aos cruzadores ligeiros e avisos das esquadras navais, e que teem, em geral, um canhão e algumas metralhadoras; triplaces e biplaces para reconhecimento e ataque de objectivos fortuitos, como tropas, combóios, barcos, etc.

Êste material, dividido judiciosamente pelas Bases, tendo em atenção a sua situação, distâncias, etc., formará as várias esquadras, que comporão a Armada Aérea Nacional.

Em tempo de paz o treno do pessoal consistirá em cruzeiros e em exercícios de ligação com os outros Exércitos, o de Terra e o de Mar, e assim se preparará para, um dia, iniciadas as hostilidades, se poder lançar imediatamente sôbre as Bases e centros inimigos, ao mesmo tempo que a Aviação de defesa pròpriamente dita, os monoplaces de caça, vigiarão o ar, dispostos a abater quantos aviões inimigos tentem penetrar no território nacional atacando os nossos centros vitais, os quais, para êsse fim, necessitam ter, junto ou dentro de si, o seu aeródromo de defesa.

Todo o pessoal de Aviação deve estar bem treinado no Ar, e só dêste pessoal deve compôr-se uma Aviação. Tudo mais é Exército de Terra.

Conclusão

Nunca teremos a Aviação que o País tem direito a possuir enquanto este problema não fôr resolvido por um aviador, tal qual como nunca haveria uma Marinha sem ser dirigida por um marinheiro.

Aviações muito maiores do que a nossa, como a polaca, a espanhola, agora a belga, já perceberam que só podiam ter o espirito necessário, pondo à sua frente um simples aviador.

São do general Armengaud as seguintes palavras: «Como quadros: oficiais do ar bastante especializados; oficiais destinados a enquadrar as unidades pròpriamente aéreas, sendo excelentes aviadores, isto é, ao mesmo tempo: pilotos, observadores, metralhadores, bombardeiros e navegadores, conhecendo ainda de maneira suficiente os processos de manobra e de combate das grandes unidades dos exércitos de terra ou de mar, graças a estágios ofectuados nestas últimas e a um ensino superior recebido numa escola de guerra dos oficiais do Ar.»

E ainda «A formação dum capitão do Exército do Ar, na especialidade de oficial aviador das unidades aéreas, precisará pois o mesmo tempo que a dum oficial do Estado Maior do Exército de Terra. Não se tem o direito de se admirar disto, se se sabe medir a extensão da missão que incumbiria, em caso de guerra, às unidades aéreas.»

(«Revista Militar» de Fevereiro de 1934)

A Aviação Portuguesa

Como ela devia ser organizada

A organização duma Aviação militar depende principalmente do seu espirito.

Para que deseje um País uma Aviação, senão para que ela o defenda no Ar?

Evidentemente uma Aviação não é uma parada de fôrças terrestres, nem uma exposição de modelos fabricados.

O valor duma Aviação mede-se pelas unidades que tiver a navegar, pela sua qualidade e pelo seu número, tal qual como numa Marinha.

Qualquer organização em pessoal, desde que não haja o correspondente material, e que não navegue, é illusória e ridícula.

A nossa organização, neste momento, devia ser esta:

A Aviação seria organizada em «Bases Aéreas» com respectivas «Esquadras Aéreas», compostas por:

Grupos de Esquadrilhas, Esquadrilhas Isoladas, Patrulhas Isoladas e Aviões Isolados.

Cada Base Aérea teria o seu comandante que era também o comandante da sua Esquadra Aérea.

O comandante de Base mais graduado seria o Comandante da Esquadra Aérea do País ou o Comandante da Aviação.

As Bases seriam:

— Sintra, com caça, bombardeamento e informação, com Escola anexa.

— Amadora, com caça e informação.

— Alverca, com caça e bombardeamento.

— Tancos, com caça, bombardeamento e informação.

A organizar oportunamente:

— Lisboa, com caça e informação (substituindo a Amadora).

— Pôrto, com caça, bombardeamento e informação.

Campos Militares e de Recurso:

Espinho, Braga, Alijó, Bragança, Figueira da Foz, Viseu, Santa Cruz, Ponte de Sôr, Amareleja, Colos, etc.

Êstes campos seriam destinados a exercicios de fôrças destacadas das Bases, conforme programas de instrução a estabelecer.

Pessoal:

Comandante da Aviação (Comandante de Base mais graduado), Comandantes das Bases e das respectivas Esquadras, de Grupos de Esquadrilhas, de Esquadrilhas isoladas, de aviões isolados e Aviadores (navegadores, pilotos e observadores). (Conforme o material e o pessoal de cada Base).

A Comissão Técnica seria formada pelos Comandantes das Bases Aéreas.

O pessoal que não pudesse estar na actividade do serviço aéreo teria, em lugar de subsidio de vôo, uma percentagem conforme o número de anos de serviço e as centenas de horas de vôo.

Êsse pessoal occuparia os seguintes lugares:

Conselho Nacional do Ar, Directores de Oficinas, Chefe da Repartição de Aviação, Director da Pista Internacional e Chefes de Depósitos.

Para effectivar uma organização neste género, todo o pessoal destreinado seria enviado à E. M. A. e, à medida que estivesse treinado, seria dividido pelas diversas Bases.

Êste pessoal teria ali um treno intensivo para se pôr a par do restante.

Em cada Base, conforme o pessoal e o material que se lhe destinasse, assim a Esquadra Aérea teria determinada composição.

O material, dum dia para o outro, inutiliza-se. Por c lado, vai aparecendo, ou adquirido no estrangeiro, ou fabricado nas O. G. M. A., ou reparado nas Bases.

Cada Esquadra Aérea teria a composição dependente do material e do pessoal que tivesse em cada momento, como sucede com os navios numa Marinha.

Quanto a quadros e promoções, isso sempre nos preocupou muito pouco, pois que para a Aviação deve vir quem se sinta com vontade de bem servir o seu País, e não quem tenha como ideal a reforma ao fim de poucos anos de serviço.

Um estudo consciente das leis dos outros países e uma adaptação justa ao nosso, daria aos nossos aviadores as garantias necessárias à profissão.

Mais galões não seriam precisos, para não ferir a vista às outras armas.

Estamos num País muito pequeno, onde se acharia ridículo um General de trinta e tantos anos... por mais barbas que usasse (1).

A Aviação em Portugal não tem só o seu papel militar a desempenhar.

Ligações entre as Colónias e entre estas e a Metrópole, serviços cartográficos e outros, dariam à nossa Aviação o treno necessário, trabalhando para o País.

Todo o valor de qualquer organização está principalmente no espirito com que é criada.

Nunca uma Cavalaria poderia ter à sua frente senão um cavaleiro.

Conclusão

A nossa Aviação é ridiculamente pequena. Porém, antes de propor que seja aumentada, entendo que ela necessita ser devidamente arrumada e expurgada de elementos que a desfiguram e desvirtuam, tirando-lhe as suas características e o seu verdadeiro espirito.

Há necessidade de, primeiro que tudo, limitar a Aviação aos aviadores.

Depois dela assim formada, é preciso torná-la eficiente, isto é, treiná-la de forma a poder receber material moderno, dando-lhe aplicação prática durante a paz, em trabalhos de

(1) A Inglaterra, que sempre tem ditado leis ao mundo, antes de haver o Exército do Ar, quasi só escolhia os seus generais entre os officiaes de cavalaria.

O cavaleiro, pelo facto de andar com os olhos 2^m,40 acima do chão e de se deslocar a 30 quilómetros à hora, vê as coisas de outra maneira, tem outra percepção.

Não esqueçamos que um aviador anda normalmente a 1.000^m ou 2.000^m e se desloca a 200 quilómetros à hora.

De futuro os generais serão principalmente do Exército do Ar e já os vemos, nos outros países, com pouco mais de 30 anos de idade.

fotografia aérea, em transportes de correio, em ligações com as colónias, etc.

É necessário, antes de aumentar a desordem actual, arrumar esta simples Aviação que temos, pô-la a funcionar regularmente, isto é, a voar bem, para que ela seja o núcleo que depois aumentará, à medida das disponibilidades.

Para se conseguir êste fim, basta dissolver a Aviação actual, mandando apresentar nas respectivas bases, Amadora, Sintra, Alverca e Tancos, todos os aviadores existentes, e mandando regressar, às suas armas de origem, todo o pessoal que não seja aviador.

Isto feito, os comandantes das bases apresentarão o projecto de organização da nova Aviação.

Entretanto, a Aviação, reduzida aos aviadores, treinar-se-á e formará imediatamente uma verdadeira Aviação, o que não existe presentemente.

Amigo leitor:

Acabada a leitura, confessa que por vezes julgaste encontrar vaidade, onde há apenas o orgulho de aviador, que êsse, sim, sentimo-lo bastante.

O dia em que pomos as âsas no peito não tem descrição possível, nem seria compreendida pelos outros.

Mas basta-te subires num avião para poderes talvez avaliar parte daquilo que te desejaria dizer, sem te querer magoar os brios.

Há dias em que subimos e sente-se que o ar está menos sustentador que normalmente. Em Portugal o ar é, talvez, menos «denso»; o que é verdade é que nos falta aqui aquele carinho que vemos nos outros países e que tanto «sustenta» moralmente os seus aviadores.

Esperemos que os filhos e os netos dos primeiros homens que voaram, encontrem já um ar «preparado», onde, à semelhança do que se passa nas estradas alcatroadas, possam correr sem «solavancos».

Sobe, desliga-te por momentos dêste chão que tantos pisam, e... ter-me-ás compreendido.

Junho de 1935.

RIBEIRO DA FONSECA



BIBLIOTECA PÚBLICA DE COIMBRA



RÓ
MU
LO



CENTRO CIÊNCIAS DA
UNIVERSIDADE DE COIMBRA

1329691129

Composto
Oficina de João Pinto
Rua do Salitre, 190

Impresso
Oficinas Gráficas
Rua do Século, 150

