

Ruth Elder e Lilli Dillenz: voos femininos sobre o oceano atlântico (1927)

JOANA M. COUTO*

Introdução

O uso de aviões para fins militares durante a I Guerra Mundial permitiu a sua melhoria, gerando com o fim do conflito uma enorme disponibilidade de aviões e, consequentemente, surgiram as primeiras companhias de aviação, que passaram a ser encaradas numa perspetiva comercial. “Desde finais dos anos 20, em ambos os lados do Atlântico, em particular por parte dos Estados Unidos da América, Inglaterra, França, Alemanha e Itália, repetem-se os voos experimentais” (Costa 2019, 113). Na base destas iniciativas encontramos o espírito de aventura, o “simples propósito de alcançar notoriedade ou mera ânsia de exibicionismo que alguma propensão para a excentricidade explicará ou, ainda, objetivos de afirmação e exaltação nacionalista ou de afirmação de poder” (Costa 2019).

A geografia dos Açores é fundamental para explicar o papel das ilhas na aviação transatlântica. Como afirma Carlos Riley,

[c]om o desenvolvimento da tecnologia aeronáutica, o arquipélago açoriano assistiu ao crescimento exponencial do seu valor geoestratégico, o qual tinha créditos bem firmados desde o tempo da expansão marítima europeia, ao ponto de se poder aplicar a alguns dos seus aeroportos, no século XX, o título que Gaspar

* Universidade dos Açores, CHAM, Portugal.
ORCID iD: <https://orcid.org/0009-0005-8918-3599>. E-mail: a57623@campus.fcsh.unl.pt.

Frutuoso atribuiu à Angra quinhentista — “escala universal dos mares do ponente”. (Riley 2019, XVI)

Para além do fator geográfico, outros concorreram para tornar o arquipélago num ponto de apoio fundamental da aviação transatlântica, como a fundação do Serviço Meteorológico dos Açores por Francisco Afonso Chaves, em 1901, e a amarração dos cabos submarinos na ilha do Faial, no final do século XIX.

Na estruturação do artigo, optamos por começar com uma síntese sobre a aviação nos Açores na fase designada por “tempos de aviação heroica”, que vai sensivelmente de 1919 até 1939, com o intuito de contextualizar as viagens aéreas que constituem objeto de estudo deste artigo. Seguir-se-á uma reconstituição dos voos de Ruth Elder e Lilli Dillenz e a explanação das suas motivações, finalizando com a explicação de como e se os voos destas mulheres marcaram os açorianos.

A recolha de informação para a redação deste artigo revelou a existência de inúmeras notícias, entrevistas e artigos de periódicos da época. No entanto, estas fontes apresentavam muitas incoerências, o que dificultou, por vezes, a perceção da realidade dos acontecimentos, assim como das próprias protagonistas deste estudo. Por exemplo, podemos encontrar o último nome da aviadora americana grafado de formas diferentes, por vezes aparece como “Edler” e outras como “Elder”. Neste artigo, optamos por nos referirmos à aviadora como Ruth Elder, uma vez que é a versão que consta do artigo sobre a mesmo no sítio em linha do museu do Smithsonian.

Os Açores “nos tempos da aviação heroica”

Para melhor contextualizar os voos de Ruth Edler e de Lilli Dillenz, escolhemos apresentar uma breve síntese da evolução da aviação nos Açores, naquela que foi considerada a primeira fase da aviação. Em termos cronológicos, corresponde ao período entre 1919 e 1939, e foi designada de “os tempos da aviação heroica” ou *The water jump*, como sugeriu David Beaty (Costa 2019).

O marco inicial deste período foi a primeira travessia aérea do Atlântico realizada em 1919, por uma tripulação da U.S. Navy liderada pelo 1º tenente Albert C. Read (Costa 2019), em cujo projeto esteve envolvido o jovem Subsecretário da Marinha Franklin Delano Roosevelt (Riley 2015).

Em 1922, Gago Coutinho e Sacadura Cabral protagonizaram a travessia do Atlântico Sul (Riley 2019). Sensivelmente quatro anos depois, em 1926,

Moreira de Campos e Neves Ferreira, da Marinha Portuguesa, a bordo do hidroavião *Infante de Sagres* empreenderam um *raid* às ilhas adjacentes (Correia 2019).

A 20 de maio de 1927, Charles Lindbergh efetuou o voo direto de Nova Iorque a Paris, a bordo do avião *Spirit of St. Louis* (fig. 1), em 33 horas e 30 minutos, consagrando-se num marco essencial da aviação no Atlântico Norte (Costa 2019).

O aviador americano graduara-se com distinção na *Army Flight School*, onde se tinha inscrito em 1924. Pouco depois mudou-se para o Missouri, onde ocupou uma vaga de piloto na *Robertson Aircraft Corporation*, a fazer a rota de correio entre St. Louis e Chicago. Charles Lindbergh teve conhecimento de um prémio de 25 000 dólares, oferecido por um homem de negócios francês, Raymond Orteig, a quem conseguisse efetuar o voo direto entre Nova Iorque e Paris. Essa recompensa económica foi motivação suficiente para o piloto americano planear aquele que foi o primeiro voo direto sobre o Atlântico Norte, que ligou as duas margens do continente europeu e americano. Este projeto foi realizado com o apoio da *Ryan Aeronautical Company*, em San Diego, Califórnia, responsável pela construção do avião *Spirit of St. Louis* (Peterson).

Após este primeiro voo direto bem-sucedido entre os Estados Unidos da América e a Europa, Carlos Empis¹ confessou a José Bruno Carreiro, que temia que essa vantagem depressa perdesse a sua relevância devido ao ritmo a que a indústria da aviação crescia, prevendo que a ligação direta regular entre as duas margens do Atlântico seria um facto consumado em breve. Não obstante, fez



1 Charles Lindbergh em frente ao *Spirit of St. Louis*. Retirada do website do MNopedia. <https://www.mnopedia.org/person/lindberghcharles-1902-1974>

1 Funcionário dos Serviços Aéreos Portugueses que fornecia serviços de transporte aéreos de junksers.

notar que valia a pena investir no sector da aviação, como meio de reforçar a ligação do país às suas colónias.²

Com uma perspetiva mais otimista, Joaquim Fialho³ afirmava que os Açores podiam elevar-se a escala de referência nas viagens aéreas entre os continentes americano e europeu⁴.

O debate sobre a relevância dos Açores no sector da aviação, desencadeado pelo voo pioneiro de Charles Lindbergh, também revelou como o arquipélago, em particular, e o país, em geral, necessitavam com urgência de criar infraestruturas de apoio a esse sector. Ainda no ano de 1927, pouco depois da fundação dos Serviços Portugueses Aéreos, o Conde Vilas Boas⁵ reconhecia que existiam determinados trabalhos preparatórios para a aviação comercial que eram fundamentais e nos quais o país devia investir, de modo a acompanhar as restantes potências internacionais. Estes trabalhos consistiam em construir pistas de aterragem, ter um fornecimento regular de combustível, instalar oficinas e hangares e obter um serviço regular de informações meteorológicas.⁶

Ruth Edler e o voo de Nova Iorque a Paris

Miss Ruth Edler é uma rapariga alegre, exuberante de alegria, capaz de desafiar a morte a rir.../ O sorriso baila-lhe nos lábios sempre. / Veste um traje masculino [...] A bordo acompanha-a uma curiosidade insistente... Toda a gente quer ver aquela mulher que veste como um homem, voa como um pássaro e tem a beleza do seu sexo.⁷

Nasceu a 8 de setembro de 1904, em Anniston, município do estado norte-americano do Alabama, no seio de uma família numerosa, na qual contava com

2 Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada (BPARPD), Arquivo Tavares Carreiro, correspondência dos Serviços Aéreos Portugueses assinada por Carlos Empis, 3 de julho de 1927, doc. 7760.

3 Funcionário dos Serviços Aéreos Portugueses que fornecia serviços de transporte aéreos de junkers.

4 BPARPD, Arquivo Tavares Carreiro, correspondência dos Serviços Aéreos Portugueses assinada por Joaquim Fialho, 16 de agosto de 1927, doc. 7765.

5 Funcionário dos Serviços Aéreos Portugueses que fornecia serviços de transporte aéreos de junkers.

6 BPARPD, Arquivo Tavares Carreiro, correspondência dos Serviços Aéreos Portugueses assinada por Vilas Boas, 29 de julho de 1927, doc. 7761.

7 *Diário dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 10652, 26 de outubro, 1927.

cinco irmãos e três irmãs⁸. Era casada com Lyle Womack, um caixeiro-viajante de Lakeland, Florida,⁹ onde residiam ambos e onde ela trabalhava como assistente de dentista.¹⁰ Curiosamente, a aviadora manteve-se muito discreta quanto ao seu estado civil durante a sua travessia do atlântico, aguçando ainda mais o interesse da imprensa acerca da sua vida privada. Em sua defesa, argumentou que, tal como o faziam as senhoras de Nova Iorque, também ela não usava o nome de casada e que tal não era, de todo, sinónimo de desamparo por parte do marido.¹¹



2 Ruth Edler – Aviation's glamour girl. Retirada do website do Smithsonian. <https://timeandnavigation.si.edu/multimedia-asset/aviations-gramour-girl-ruth-elder>.

Inspirada pelo recente feito de Charles Lindbergh, Ruth Edler desejou “ser a primeira mulher a voar sobre o Atlântico”¹² (**fig. 2**). A americana voava desde 1925, encontrando-se devidamente habilitada para o efeito. Planeou a sua própria travessia aérea do Atlântico, com paragens estratégicas nos Açores e em Lisboa,¹³ financiada por dois comerciantes de Wheeling, na Virginia, e contando com ajuda do capitão George Haldeman, seu copiloto e navegador.¹⁴

O avião *American Girl*, no qual seguiu a bordo Ruth Edler e George Haldeman, foi construído num período de três meses. O voo com partida de Nova Iorque teve início a 11 de outubro de 1927, às 17h04.¹⁵ Após cerca de 36 horas de voo,¹⁶ uma rotura na válvula provocou uma avaria no avião,¹⁷

8 *Diário de Notícias* (New Bedford), n.º 2547, 15 de setembro, 1927.

9 *Correio dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 2146, 23 de outubro, 1927.

10 *Diário de Notícias* (Funchal), n.º 15994, 23 de outubro, 1927.

11 *Correio dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 2146, 23 de outubro, 1927.

12 *Diário de Notícias* (New Bedford), n.º 2547, 15 de setembro, 1927.

13 *Diário dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 10652, 26 de outubro, 1927.

14 *Diário de Notícias* (Funchal), n.º 15994, 23 de outubro, 1927.

15 *Diário dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 10643, 15 de outubro, 1927.

16 *Açoriano Oriental* (Ponta Delgada), n.º 4797, 22 de outubro, 1927.

17 *Diário dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 10646, 20 de outubro, 1927.

despenhando-se no Atlântico. Os tripulantes foram resgatados pelo vapor holandês *Barendrecht*, que os levou para o Faial.

Não obstante o insucesso desta aventura, criou-se um autêntico frenesim na imprensa internacional. A *United Press* pediu ao *Correio dos Açores* que entrevistasse a aviadora americana e que contratasse alguém que pudesse efetuar a filmagem da chegada desta.¹⁸ O *Daily Mail* procurou informações junto do Diário dos Açores, no caso de a aviadora passar por São Miguel¹⁹ (figs. 3 e 4), assim como o *New York Times*.



3 e 4 Ruth Edler e George Haldeman a bordo do Lima.

Podemos ainda ver nas fotografias o cônsul americano e uma das suas filhas.

BPARDP, Arquivo Tavares Carreiro, 01-147-1 e 01-147-2.

Apesar da travessia aérea transatlântica não ter tido sucesso, os tripulantes do *American Girl* prosseguiram viagem, por outros meios, até Paris. Sobre a sua estadia no Faial, sabemos que foram realizadas várias diversões e festas em sua honra, principalmente pelo governador do distrito da Horta, Fernando da Costa, pelo diretor dos cabos ingleses, George Mackey, e pelo gerente da casa Bensaúde, João Pinto.

Partiram da Horta a bordo do paquete Lima, a 19 de outubro, chegando a Ponta Delgada no dia seguinte²⁰. Ali foram recebidos pelo cônsul americano de Ponta Delgada, Mr. Duty; pelo agente da *United States Lines* responsável por

18 *Correio dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 2139, 15 de outubro, 1927.

19 *Diário dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 10642, 14 de outubro, 1927.

20 *Correio dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 2142, 19 de outubro, 1927.

transmitir aos aviadores que esta companhia oferecia a passagem de regresso aos Estados Unidos da América em qualquer um dos seus navios,²¹ Eduardo Garcia; por Fernando de Alcântara; por José Bruno Carreiro e por “dois operadores cinematográficos madeirenses”,²² Manuel Luís Vieira, em nome da companhia francesa *Pathé News*, e Arnaldo Coimbra, em nome de empresas americanas representadas pelo *Correio dos Açores*.²³

“No cais, apesar da hora matutina, Miss Edler e George Haldeman eram aguardados por muitas pessoas, que os saudaram com salvas de palmas”.²⁴ Seguiram num passeio pela Ribeira Grande, Rabo de Peixe, Fajã de Cima e Fajã de Baixo, tendo visitado as propriedades de Eduardo Garcia e Jacinto Óscar Dias Rego.²⁵ No entanto, a ideia inicial era uma excursão às Furnas que acabou por ser cancelada devido ao mau tempo. Mr. Duty ofereceu-lhes o almoço no Consulado Americano (fig. 5), no qual marcaram presença o marechal Gomes da Costa, que se encontrava exilado no seguimento de algumas desavenças após o golpe de Estado de 28 de maio de 1926, e o tenente Aniceto Santos, ajudante do Delegado Especial do Governo da República na guarnição de São Miguel. No final do dia, encontravam-se novamente a bordo do *Lima*, desta feita com destino ao Funchal.²⁶



5 Ruth Edler, George Haldeman e o cônsul americano. BPARPD, Arquivo Tavares Carreiro, 01-147-8.

21 *Correio dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 2143, 20 de outubro, 1927.

22 *Diário dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 10646, 20 de outubro, 1927.

23 *Correio dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 2143, 20 de outubro, 1927.

24 *Correio dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 2144, 21 de outubro, 1927.

25 *Diário dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 10647, 21 de outubro, 1927.

26 *Correio dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 2144, 21 de outubro, 1927.

Ao chegar ao Funchal, Ruth Elder e George Haldeman foram recebidos pelo cônsul americano; pelo cônsul britânico, Carlos Power; pelo cônsul francês, Boileau; pelo operador cinematográfico, Óscar Lomelino, entre outros.²⁷ Os aviadores estiveram no *Reid's Hotel*, seguindo mais tarde para um passeio de automóvel até ao Monte,²⁸ finalizando a sua passagem pela capital de distrito madeirense em casa do cônsul americano. Já a bordo do Lima, Ruth Elder recebeu algumas pessoas no seu camarote, tendo ficado surpreendida quando Jorge Perestrelo lhe ofereceu umas fotografias da sua passagem pelo Funchal.²⁹ Evitou dar entrevistas ou responder a qualquer pergunta, condicionada pelo acordo que tinha com um redator de um jornal americano.³⁰

Segundo o *Diário de Notícias* do Funchal, o operador de câmara, Manuel Luís Vieira terá realizado o filme mais completo da passagem dos aviadores americanos pelas ilhas adjacentes.³¹

Na viagem a bordo do Lima, os aviadores americanos estudaram “a viagem aérea que contava levar a efeito no ano próximo”,³² na carta do Atlântico, que tanto quanto conseguimos apurar nunca foi realizada.

Ruth Elder e George Haldeman seguiram para Lisboa, onde foram saudados pelo cônsul americano e por outros membros da embaixada, e ainda pelo “Major Sarmento de Beires, em nome da Aeronáutica Portuguesa, [que] deu-lhe as boas-vindas e felicitou-a pela sua tentativa, que o destino quis que fosse infrutífera, mas que foi extraordinária”.³³ Seguiram para o Palácio do Congresso, onde foram saudados pelo General Carmona, antes de se instalarem no Palácio da Legação dos Estados Unidos da América, onde ficaram hospedados.³⁴

Durante a sua estadia na capital portuguesa, foi endereçado a Ruth Elder e ao seu companheiro de viagem, George Haldeman, um convite em nome do Aero Club de Espanha para visitarem Madrid,³⁵ onde chegaram a bordo de um *Junkers* pilotado pela própria Ruth Elder. Em território espanhol foram

27 *Diário de Notícias* (Funchal), n.º 15995, 25 de outubro, 1927.

28 *Correio dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 2150, 28 de outubro, 1927.

29 *Diário de Notícias* (Funchal), n.º 15995, 25 de outubro, 1927.

30 *Diário de Notícias* (Funchal), n.º 15995, 25 de outubro, 1927, e *Diário de Notícias* (New Bedford), n.º 2571, 14 de outubro, 1927.

31 *Diário de Notícias* (Funchal), n.º 15996, 26 de outubro, 1927.

32 *Correio dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 2158, 9 de novembro, 1927.

33 *Diário dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 10661, 4 de novembro, 1927.

34 *Diário dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 10661, 4 de novembro, 1927.

35 *Diário dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 10661, 4 de novembro, 1927.

“recebidos na Embaixada dos Estados Unidos, onde almoçaram, tendo seguido depois para o Real Aero Club Espanhol onde lhes foi feita uma verdadeira consagração”.³⁶

A 28 de outubro, chegaram, finalmente, a Paris, cidade de destino do voo inicial, através do aeroporto de *Le Bourget*,³⁷ a bordo de um avião pilotado por George Haldeman. Durante a sua estadia na capital francesa, visitaram o túmulo do soldado desconhecido e a Madame Nungesser,³⁸ mãe do piloto Charles Nungesser, falecido em maio desse ano numa tentativa falhada de travessia aérea Paris-Nova Iorque. Aproveitando a proximidade, Ruth Elder visitou ainda Versalhes. Foi-lhes oferecido, pela Associação “*Vielles Tiges*”, um banquete presidido pelo ministro francês do comércio, Bokanowsky, e um almoço organizado pelo capitão Weiler e a sua esposa. A chave da cidade de Paris foi-lhes oferecida pelo presidente desse município, Louis Delsol, e pelo presidente do Grupo de Aviação (ou Liga Internacional dos Aviadores).³⁹ Foram, ainda, recebidos no Senado por Gastão Menier.⁴⁰ No dia 5 de novembro, Ruth Elder e George Haldeman partiram de Paris com destino a Cherburgo onde deviam embarcar no Aquitânia para poderem regressar a Nova Iorque.⁴¹ No seu regresso, a 11 de novembro, foram recebidos pelo *Mayor* dessa cidade.⁴²

Segundo Gertrude Pfister, voar era para muitas mulheres sinónimo de contributo para a causa da emancipação feminina. “Num mundo que excluía o sexo feminino de muitas áreas — inclusivamente, a ciência e a aventura — voar constituía, além disso, uma oportunidade para experimentar perigos e vencê-los” (Pfister 1987, 16). Desconhecemos se Ruth Elder acreditava ou apoiava a causa feminina, uma vez que não encontramos nenhuma afirmação a esse respeito. A única motivação expressa pela aviadora americana prendia-se com a ambição de ser a primeira mulher a realizar o voo transatlântico direto.⁴³ A estas motivações pessoais, somaram-se motivações económicas. Naturalmente que necessitando de apoios financeiros para a execução do seu projeto aéreo, Ruth Elder procurou empresários, cujos objetivos eram a obtenção de lucros através de uma indústria de transporte aéreo prometedora.

36 *Correio dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 2158, 9 de novembro, 1927.

37 *Correio dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 2154, 4 de novembro, 1927.

38 *Correio dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 2155, 5 de novembro, 1927.

39 *Diário dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 10662, 5 de novembro, 1927.

40 *Diário de Notícias* (Funchal), n.º 16007, 9 de novembro, 1927.

41 *Diário dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 10675, 18 de novembro, 1927.

42 *Diário de Notícias* (New Bedford), n.º 2597, 14 de novembro, 1927.

43 *Açoriano Oriental* (Ponta Delgada), n.º 4797, 22 de novembro, 1927.

Lilli Dillenz e a tentativa de estabelecer uma rota comercial transatlântica

– Sou atriz. Tenho feito o teatro de tragédia. [...] Tenho voado muito. Viajo quase sempre de avião. [...] [É a forma] mais rápida e a mais cómoda. [...] Penso apenas fazer conferências de propaganda da Áustria. Trabalho movida apenas pelo desejo de ver a minha terra próspera e feliz. Faço esta viagem, apenas, pela Áustria!⁴⁴

A atriz austríaca Lilli Dillenz partiu de Amesterdão, a 5 de outubro, pelas 6 h da manhã, a bordo do hidroavião *Junker D. 1230*, com destino a Nova Iorque, via Terra Nova e com paragem no Faial. Este voo transatlântico cumpria objetivos comerciais, ou seja, o estabelecimento de uma rota comercial aérea entre a Europa e os Estados Unidos da América.⁴⁵ A tripulação que a acompanhou era composta por Rolf Starke, Fritz Loose e Loewe.

Rolf Starke — o piloto-chefe da tripulação. Nasceu em Dresden em 1894. Em 1914 era alferes da Marinha alemã, sendo, durante a guerra, 1º tenente e piloto aviador. Esteve em Lisboa há meses, como piloto do hidroavião *Junker's F.13* que vinha no Tombadilho do paquete Lutzow. [...] Fritz Loose, o outro piloto, foi oficial de Marinha durante a guerra, tendo-se distinguido ultimamente na viagem do Bremen — que esteve 32 horas no ar, regressando a Dessau, devido ao nevoeiro e à tempestade. Loewe é, não só o telegrafista, mas o navegador. Tem o brevet de observador, foi oficial da Marinha Mercante, e será ele que utilizará o sextante “Gago Coutinho”.⁴⁶

A primeira paragem acabou por não ser o Faial, como previsto, mas o Cabo da Roca, tendo rapidamente sido socorridos por “um rebocador do Lloyd, segurador do aparelho, um gasolina com o engenheiro Hoepfner, da casa “*Junkers*”, e um automóvel com os senhores Nagold e mecânico Oliveira”.⁴⁷

O facto de o Faial ter constado do plano de viagem destes aviadores europeus, demonstra como a ilha açoriana era tida como um ponto de apoio relevante para a travessia transatlântica. Segundo *Diário dos Açores*, “a viagem do

44 *Diário dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 10642, 14 de outubro, 1927.

45 *Diário dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 10895, 9 de outubro, 1927.

46 *Diário dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 10643, 15 de outubro, 1927.

47 *Diário dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 10641, 13 de outubro, 1927.

hidroavião alemão tem um capital relevo, e pode trazer como resultado a aproximação rápida de Portugal com os Estados Unidos da América”.⁴⁸

Para a realização desta viagem, o sextante de Gago Coutinho foi indispensável,⁴⁹ usado por Loewe na navegação aérea, pelo que na sua passagem por Lisboa, a tripulação aproveitou para visitar o Almirante.⁵⁰

No dia 14 de outubro, “[a]pesar de chover na ocasião da chegada do “D 1230”, por toda a cortina da cidade até Santa Cruz viam-se milhares de pessoas, tendo as que se encontravam no Canto de D. Joana para o sul saudado os exímios aviadores com prolongadas salvas de palmas”.⁵¹ Lilli Dillenz e os seus companheiros de viagem foram saudados pelo cônsul alemão, Schroeder, e algumas entidades oficiais e representantes de diversos jornais nacionais e internacionais (figs. 6 e 7). Seguiram para a estação telegráfica alemã, instalando-se, mais tarde, na residência do cônsul alemão.



6 e 7 Lilli Dillenz no Faial.

BPAPD, Arquivo Tavares Carreiro, 01-147-13 e 01-147-14.

Após vários dias no Faial, os tripulantes do *Junkers D.1230*, desistiram de prosseguir viagem. Aparentemente o hidroavião não tinha capacidade de albergar combustível suficiente para alcançar a costa da Terra Nova.⁵² Assim,

48 *Diário dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 10641, 13 de outubro, 1927.

49 *Correio dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 2144, 21 de outubro, 1927.

50 *Diário dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 10648, 22 de outubro, 1927.

51 *Correio dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 2144, 21 de outubro, 1927.

52 *Correio dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 2175, 29 de novembro, 1927.

partiram a bordo do paquete S. Miguel para Ponta Delgada, onde deveria chegar, no dia 7 de dezembro, o vapor alemão *Havenstein*, responsável por levar o hidroavião e a tripulação de regresso ao ponto de partida.⁵³

Em Ponta Delgada foram recebidos pelo cônsul da Alemanha, Leo Gil Weitzenbaur, e por um empregado da casa Bensaúde & C^a, Roberto Arruda, o qual levou a tripulação do *Junkers D. 1230*, num passeio pelas Furnas de automóvel.⁵⁴

Lilli Dillenz parece ter apenas integrado a tripulação do hidroavião como passageira, desconhecemos se saberia pilotar aviões. Esta é quase sempre referida como atriz, nunca sendo especificada qual a sua posição como membro da tripulação do *Junkers D. 1230*. Todavia, deixou bem claras as suas motivações patrióticas para integrar este projeto, não esquecendo o propósito económico do voo experimental, uma vez que procurava estabelecer uma rota comercial entre a Europa e os Estados Unidos da América.

Reação açoriana aos voos de Ruth Edler e Lilli Dillenz

A passagem destas duas mulheres pelos Açores, em finais de 1927, ficou muito vinculada na imprensa e causou, certamente, alguma agitação na sociedade local. O que talvez causou maior espanto nos açorianos foi a indumentária masculina envergada por Ruth Elder. O *Correio dos Açores* conseguiu averiguar que o motivo pelo qual a aviadora americana usava roupas masculinas se prendia com o seu excesso de confiança e otimismo, já que, “contando fazer o voo direto a Paris, enviara para a capital francesa o seu guarda-roupa — duas malas, com as mais garridas toilettes”.⁵⁵

A “invasão” feminina no mundo da aviação gerou desagrado, sobretudo masculino, considerava-se que era uma ameaça aos valores femininos tradicionais, afirmava-se, mesmo, que “[s]e pega a moda de “deixarás teu marido e tua mãe pelos heroísmos do ar” não faltarão mulheres que batam as asas”.⁵⁶ Guilherme de Moraes demonstrou abertamente o seu desagrado para com a iniciativa de Ruth Elder num artigo que publicou no *Açoriano Oriental*.⁵⁷

53 *Correio dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 2180, 5 de dezembro, 1927.

54 *Diário dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 10892, 5 de dezembro, 1927.

55 *Correio dos Açores* (Ponta Delgada), n.º 2151, 29 de outubro, 1927.

56 *Diário de Notícias* (Funchal), n.º 15994, 23 de outubro, 1927.

57 *Açoriano Oriental* (Ponta Delgada), n.º 4797, 22 de outubro, 1927.

A tentativa de Miss Ruth, o seu gesto altaneiro e audaz, vai frutificar ruidosamente. Amanhã os senhores verão como outras americans girls vão surgir por toda a parte... E se a moda pega, eu quero que me digam o que será dos homens, no dia em que todas as mulheres se puserem a voar!... Temos de ter cuidado. O caso pode tornar-se sério. O espírito de imitação e de emulação propaga-se sempre com violência no mundo feminino.⁵⁸

O escritor micalense Armando Côrtes-Rodrigues referiu que não sabia se devia considerar estas duas mulheres “maluquinhas” ou heroicas.⁵⁹

Apesar das opiniões pouco favoráveis do sexo masculino açoriano em relação às experiências aéreas de Ruth Elder e Lilli Dillenz, a sua passagem pelo arquipélago marcou o imaginário açoriano, não só pelo pioneirismo destas mulheres, mas também pela sua excentricidade.

Curiosamente, no ano seguinte à sua passagem pelos Açores, ainda eram recordadas pela população. No Carnaval de 1928, a memória de Ruth Elder trajando roupas masculinas serviu de inspiração à fantasia carnavalesca de Maria de Andrade Leão.⁶⁰



8 Maria de Andrade Leão vestida de Ruth Elder no Carnaval de 1928. Retirada de *Os Açores: revista ilustrada*, n.º 3, março 1928.

Conclusão

Em jeito de conclusão, podemos afirmar que os voos quase simultâneos de Ruth Elder e de Lilli Dillenz não foram projetados em concorrência um com o outro, foram antes fruto das condições propícias às experiências na aeronáutica e impulsionadas pela travessia transatlântica realizada por um voo direto de Charles Lindbergh.

58 *Açoriano Oriental* (Ponta Delgada), n.º 4797, 22 de outubro, 1927.

59 *Açoriano Oriental* (Ponta Delgada), n.º 4804, 10 de dezembro, 1927.

60 *Os Açores: revista ilustrada*, n.º 3, março 1928.

Enquanto Ruth Elder era, claramente, movida pela ambição de ser a primeira mulher a realizar a travessia aérea do Atlântico Norte, Lilli Dillenz aspirava a participar no engrandecimento da sua nação, ou seja, da Áustria, numa época em que os totalitarismos estavam a ganhar na Europa. Independentemente destas razões mais pessoais de ambas as aviadoras, as motivações económicas estavam implícitas em ambos os projetos de voo.

Na planificação de ambas as viagens, os Açores aparecem como pontos de paragem obrigatória e, desastrosamente, como fim destas tentativas de voo. O facto de em ambas as margens do Atlântico planearem voos experimentais com passagem quase obrigatória pelo arquipélago açoriano, é, do nosso ponto de vista, demonstrativo da importância destas ilhas como ponto de apoio, nomeadamente numa primeira fase da evolução do sector da aviação.

A receção de Ruth Elder e Lilli Dillenz no arquipélago decorreu de forma semelhante, pois foram ambas recebidas pelos cônsules das suas nações, constituindo um procedimento usual e diplomático. A diferenciação na receção deste voo ocorreu a nível da imprensa e do mediatismo. O voo de Ruth Elder foi alvo de maior foco por parte da imprensa, nomeadamente a nível internacional, passível de ser explicado pelo protagonismo que os Estados Unidos da América vinham a ganhar desde o final da Grande Guerra. Contudo, esta conclusão poderá estar comprometida pelas fontes consultadas para este estudo, uma vez que foram apenas consultados periódicos regionais, nacionais e da diáspora portuguesa nos Estados Unidos da América, não tendo sido consultados periódicos austríacos ou germânicos. Ainda que a memória da sua passagem pelas ilhas açorianas se tenha esbatido com o tempo, não temos dúvidas de que marcou quem presenciou estes acontecimentos e teve a oportunidade de conhecer estas mulheres.

Fontes

Fontes manuscritas

BIBLIOTECA PÚBLICA E ARQUIVO REGIONAL DE PONTA DELGADA [BPARPD], *Arquivo Tavares Carreiro*

Provas fotográficas de Ruth Edler e Lilli Dillenz, docs. 01-147-1 a 01.147-14.

Correspondência dos Serviços Aéreos Portugueses assinada por Carlos Empis, 3 de julho de 1927, doc. 7760.

Correspondência dos Serviços Aéreos Portugueses assinada por Vilas Boas, 29 de julho de 1927, doc. 7761.

Correspondência dos Serviços Aéreos Portugueses assinada por Joaquim Fialho, 16 de agosto de 1927, doc. 7765.

Fontes impressas

Açoriano Oriental (Ponta Delgada), n.ºs 4797-4804, 22/11/1927-10/12/1927.

Correio dos Açores (Ponta Delgada), n.ºs 2133-2181, 8/10/1927-6/12/1927.

Diário dos Açores (Ponta Delgada), n.ºs 10641-10895, 13/10/1927-9/12/1927.

Diário de Notícias (Funchal), n.ºs 15994-16007, 23/10/1927-9/11/1927.

Diário de Notícias (New Bedford), n.ºs 2547-2609, 15/9/1927-29/11/1927. <https://lib.umassd.edu/archives/paa/digital-newspaper-collections/>.

Os Açores: revista ilustrada, n.ºs 1 e 3, janeiro e março 1928. http://culturacores.azores.gov.pt/biblioteca_digital/OS-ACORES-1922-1928/OS-ACORES-1922-1928_item1/index.html?page=45.

Bibliografia

CORREIA, Mário. 2019. “O voo à Madeira e aos Açores em 1926 ou os pioneiros esquecidos”. In *100 anos de aviação nos Açores*, coord. Carlos Riley, 77-99. Angra do Heroísmo: Instituto Açoriano de Cultura.

COSTA, Ricardo Madruga. 2019. “Os Açores na rota transatlântica dos hidroaviões. Do Curtis NC-4 ao Boeing 314 da Pan American Airways (1919-1939)”. In *100 anos de aviação nos Açores*, coord. Carlos Riley, 111-139. Angra do Heroísmo: Instituto Açoriano de Cultura.

PETERSON, Melissa. 2015. “Charles A. Lindbergh (1902-1974)”. *MNOPedia*. Acedido a 11/7/2020. <https://www.mnopedia.org/person/lindbergh-charles-1902-1974>.

PFISTER, Gertrude. 1987. *As filhas do ar. O papel da mulher na história da aviação*. Lisboa: Ministério da Educação.

RILEY, Carlos. 2015. “A aviação naval e as escalas do Atlântico: o aeroporto da Horta e a Pan American Airways na década de 1930”. In *Actas do VI Colóquio o Faial e a Periferia Açoriana. Séculos XV a XX*, 59-69. Horta: Núcleo Cultural da Horta.

RILEY, Carlos. 2019. “Um século de aviação nos Açores: contributos para o seu estudo”. In *100 anos de aviação nos Açores*, coord. Carlos Riley, XIII-XVIII. Angra do Heroísmo: Instituto Açoriano de Cultura.

SMITHSONIAN. s.d. “Aviation’s glamour girl – Ruth Edler”. *Smithsonian*. Acedido a 15 de maio, 2020. <https://timeandnavigation.si.edu/multimedia-asset/aviations-glamour-girl-ruth-elder>.