



Para a História do Raide Aéreo Lisboa – Macau

FERNANDO MENDONÇA FAVA*



INTRODUÇÃO

Nos alvares do século xx, o mundo assistiu às primeiras tentativas humanas de construção de um veículo mais pesado que o ar e que, munido de um motor, se elevasse nos ares pelos seus próprios meios. A primazia oficial de tal proeza viria a caber aos norte-americanos irmãos Wright (Wilbur e Orville) quando, na manhã do dia 17 de Dezembro de 1903, conseguiram que o seu *Flier* subisse alguns metros acima do solo e aí se mantivesse por escassos doze segundos. Um fugaz lapso de tempo e, no entanto, um momento que marcou, definitivamente, o início de uma nova era: a da aviação e da ciência aeronáutica.

Desde então a evolução aeronáutica foi vertiginosa: depressa o biplano dos Wright se tornou

obsoleto e novos e mais aperfeiçoados aparelhos foram aparecendo, ao mesmo tempo que formigavam aeroclubes e escolas de voo. Neste vivo e acelerado percurso, às vésperas da Primeira Guerra Mundial os aviões e a técnica de voar estavam já suficientemente acreditados para que os países envolvidos no conflito os encarassem e utilizassem como mais um meio bélico. Daí desenvolveu-se um processo interactivo, no seio do qual o esforço de guerra, compreendendo a procura de melhores e mais eficazes armas, deu um forte contributo ao avanço tecnológico da aeronáutica militar, facto que, no continuar dos tempos, não deixaria de vir a repercutir-se no crescimento e afirmação da aviação civil.

Portugal, país de navegantes, não escapou a esta verdadeira euforia da conquista dos ares. Em Outubro de 1909, junto à Torre de Belém, os lisboetas presenciaram, pela primeira vez, evoluções aéreas de uma máquina de voar, pilotada pelo francês Armand Zipfel. Poucos dias depois, a 11 de Dezembro desse mesmo ano, um grupo de oficiais do exército fundava o Aero Club de Portugal, instituição que ainda hoje existe e ostenta o pergaminho de ser, no sector da aeronáutica,

a mais antiga de Portugal e uma das mais antigas do mundo. A aviação militar portuguesa constituiu-se oficialmente no ano de 1914, com o surgimento da Escola de Aviação Militar e Aviação Naval, corolário do trabalho desenvolvido por uma comissão constituída por membros do Aero Clube de Portugal.

Depois da Primeira Guerra Mundial, e no prosseguimento dos esforços de incremento da aviação portuguesa, a República fundou em 1919, na Amadora, o Grupo de Esquadrilhas de Aviação República (GEAR), instituição militar que veio a revelar-se um importante pólo de cultura aeronáutica em Portugal e também base de apoio para a realização de importantes viagens efectuadas por aeronautas portugueses, algumas das quais verdadeiras façanhas que o mundo contemplou com respeito e admiração. A pátria lusa, não obstante os seus limitados recursos, perseguia então o sonho de repetir, pelos ares, a epopeia feita pelas caravelas de quinhentos, sobre os mares.

É no decorrer desta aura romântica do pioneirismo aeronáutico que Portugal escreve uma página de glória – a espantosa aventura que veio a ficar historicamente conhecida por Raide Lisboa – Macau. Realizado em 1924, teve como principais e primeiros protagonistas os capitães pilotos Brito Pais¹ e Sarmento de Beires² e o sargento-ajudante mecânico Manuel Gouveia.³ Passados que são mais de 90 anos, a percepção da dimensão épica deste feito e, sobretudo, a consciência do incompreensível esquecimento em que o mesmo caiu obrigam à elaboração deste pequeno escrito. Numa abordagem breve e despretensiosa, pretende-se focar os principais momentos e sucessos dessa extraordinária epopeia, mas igualmente os ecos e reflexos que a mesma teve na sociedade e na política portuguesas de então, quer em Lisboa, quer em Macau. Neste particular, decerto haverá pertinência em trazer a lume algumas contingências menos conhecidas, mas que, no entanto, se impõem pelas suas relevantes cargas históricas.

Neste pressuposto, os objectivos que nos propomos alcançar abrangem realidades como a viagem e as suas principais peripécias, o carinho com que as gentes de Macau receberam os autores do raide e a realidade que foi a Primeira República Portuguesa e os seus condicionalismos. Panorama alargado que determina a obrigatoriedade de um sério esforço de síntese para que o essencial do muito que esta abrangência oferece possa caber nos necessários limites de espaço deste pequeno artigo.

PREPARATIVOS DA VIAGEM

A ideia de estabelecer uma ligação aérea entre Lisboa e Macau surge num contexto histórico mundial e nacional assaz propício para a execução de uma tal proeza. Vejam-se, a este propósito, algumas das palavras proferidas pelo capitão Brito Pais num discurso em Macau, após o término da longa viagem:

“... a nossa viagem tinha dois fins. Primeiro: sendo nós oficiais do Exército e patriotas, precisávamos de vir a Macau, terra portuguesa entre as terras portuguesas [...]. Aqui estamos. Segundo: sabendo-se que todas as nações se empenhavam na realização de grandes viagens aéreas, a Aviação Portuguesa não podia permanecer apática e indiferente e cumpria-lhe não deixar de participar condignamente na grande competição. Atingimo-lo também.”⁴

As afirmações produzidas deixam transparecer voluntarismo, génio, amor-pátrio, espírito de aventura e – porque não dizê-lo – algum romantismo, elementos que, decisivamente, alimentaram e possibilitaram a feitura do notável empreendimento.

Enquanto pilotos aviadores do Exército Português, Sarmento de Beires e Brito Pais haviam já tentado, em Outubro 1920, a travessia aérea Lisboa – Funchal, proeza que só não foi coroada de pleno êxito porque à chegada à Ilha da Madeira o denso nevoeiro impediu, por completo, a aterragem do *Cavaleiro Negro*, um avião Breguet 14-A42 assim baptizado por Sarmento de Beires. O aparelho voou pelos céus da Madeira e, no regresso ao Continente, esgotado o combustível, acabou por amargar e afundar-se a 400 quilómetros de Lisboa, sendo os tripulantes salvos pelo navio inglês *Gambia River*. Uma aventura que, embora não de todo conseguida, constituiu-se como que num acicate para outros sucessos: fenómeno logo visível no seio do GEAR onde, em torno do acontecimento e das figuras dos seus autores, de imediato se começaram a desenhar intenções de promover uma subscrição nacional com vistas a adquirir uma outra aeronave capaz de proporcionar aos intrépidos aventureiros os meios necessários para fazerem uma muito mais longa viagem aérea. Nesta conjuntura, a longínqua Macau surgia, já então, como possível meta a alcançar.

Era todo um afã e um entusiasmo, também largamente partilhados pela opinião pública lisboeta e macaense, e que se filiavam nas esperanças, opiniões

* Mestre em História Contemporânea de Portugal. Investigador do Centro de Estudos Interdisciplinares do Século XX, da Universidade de Coimbra, tendo como área preferencial de investigação a Primeira República Portuguesa.

M.A. in Portuguese Contemporary History; researcher at Coimbra's University Centre for 20th Century Interdisciplinary Studies. his research focus on the First Portuguese Republic.



A *Gazeta das Colónias* presta hoje as suas sinceras homenagens aos intrepidos aviadores, majores Brito Pais e Sarmiento de Beires, e ao seu hábil e dedicado mecânico, alferes Manuel Gouveia, os quais, pelo brilho e pela bravura com que emprenderam e realizaram a travessia Lisboa-Macau, foram lá longe, no Extremo Oriente, aviventar o prestígio do nome de Portugal e mostrar ao mundo que na velha Raça Portuguesa ainda perduram as virtudes que a tornaram grande.

Brito Pais e Sarmiento de Beires, in *Gazeta das Colónias*, 10 de Julho de 1924.

e anseios já manifestados pelos homens que se encontravam à cabeça desse intento de chegar a Macau, por via aérea.

No seu livro *Portugal a Macau (A Viagem do Cavaleiro Negro)*, Sarmiento de Beires considera a aventura do *Cavaleiro Negro* como um antecedente do Raide Lisboa – Macau. Querendo, porventura, cingir-se à experiência colhida com aquele feito aéreo, a afirmação não deixa de se ver confirmada com o facto de, a partir de então e junto do meio aeronáutico português, se mostrar mais determinada a intenção de comprar um avião que, pelas suas características permitisse vencer as adivinhadas dificuldades do plano de ligar, pelos ares, esses dois lugares do mundo português – Lisboa e Macau – espaços com inegáveis afinidades entre si, porém com meio globo terrestre de permeio.

Obtidos os fundos necessários por meio de uma bem-sucedida subscrição pública, foi então comprado, em França, um Breguet BR16-Bn2, de bombardeamento nocturno, equipado com um motor Renault de 300 CV.

O aparelho deu entrada, em Junho de 1921, nas oficinas da Amadora, onde, sob supervisão do então sargento-ajudante Manuel Gouveia, começaram os trabalhos de adaptação a viagens de longo curso, especialmente a instalação de depósitos suplementares de combustível. Foram trabalhos que se mostraram anormalmente demorados, quer por indefinições havidas por parte de círculos governamentais, quer por inexplicáveis demoras na recepção das indispensáveis peças, encomendadas a França.

Num outro plano, o conhecimento da intenção de ligar por avião Lisboa e Macau cedo transbordou para os jornais, apaixonando a opinião pública portuguesa, especialmente a das grandes cidades, não deixando o assunto de se tornar também uma questão de natureza política. E, quanto a este aspecto, o intumescer de visões e opiniões diferentes propiciou uma alargada discussão que, por meados do ano de 1923, tinha como arena principal o Parlamento, particularmente a Câmara de Deputados.



O «raid» Lisboa-Macau

e o que sobre ele nos disse o almirante Gago Coutinho

TERMINADA a viagem dos heroicos aviadores Brito Pais e Sarmiento de Beires, mal apagadas ainda as ultimas manifestações do entusiasmo, em que o Pais inteiro vibrou, procurámos colher sobre o valor do brilhante raid as impressões de alguém que pudesse dar-nos uma opinião segura, imparcialmente formada nos moldes da técnica, liberta de quaisquer tendencias que pudessem desvirtua-la.

Foi junto do illustre aviador, sr. Almirante Gago Coutinho, que no 2.º Congresso Colonial foi o relator da tésse sobre “A aviação nas Colónias”, que realisámos a nossa tentativa.

Gago Coutinho, naquela sua cativante simplicidade, tinha já sintetizado toda a admiração que sente pelos heroicos aviadores Pais e Beires, quando disse:

«*Satram daqui três dias depois de mim. Chegaram três dias depois de mim — e, no mesmo tempo, andaram o dobro do que eu andei...*»

Faltava-nos agora conhecer a sua opinião sobre o valor politico e importancia comercial do raid aéreo, e á nossa sollicitação o illustre Almirante disse:



Alferes Manuel Gouveia

O habil mecanico, cuja dedicacão muito contribuiu para o bom exito do raid

«*Politicamente o raid tem valor, por elevar os Portugueses no conceito dos povos do Oriente, forçando a China a dar-nos importancia e a considerar-nos capazes de fazer o mesmo que fazem os outros europeus.*

Comercialmente não se me afigura que seja grande a importancia do raid, visto no estado actual dos transportes, ser muito mais economico o transporte para a China, tanto de passageiros como de mercadorias, por meio de vapores do que por avião.

Não ha tamponco correspondencia postal entre Lisboa e Macau, que possa pagar o transporte aéreo. Isto mesmo se applica ás carreiras aéreas entre Lisboa e o Rio».

Recordando-lhe nós as suas considerações sobre o raid, aquando da vinda a Lisboa, de Santos Dumont, responde-nos modestamente Gago Coutinho:

«*Afigurou-se-me que a viagem se deveria dividir em duas grandes etapas: Lisboa-India e India-Macau, com possivel reparação ou substituição do avião Patria em Goa. Os factos vieram confirmar, por acidente natural, a minha opinião».*

HISTORIOGRAFIA

HISTORIOGRAPHY

O *Pátria*.

Para aqueles que defendiam a aeronáutica militar portuguesa e a queriam dignificar, a grande questão era a posição oficial do Estado Português perante o empreendimento. O Governo, chefiado pelo Eng.º António Maria da Silva,⁵ respondia, através do Ministro da Guerra, que, dada a difícil situação económica e financeira que o país então vivia e tendo ainda em conta as grandes incertezas havidas em torno da exequibilidade da iniciativa, era preciso agir com muita prudência. Nestas condições, autorizava o raide, porém sem dispêndio para a fazenda nacional. Em todo o caso, dizia, o Ministério não deixava de manifestar a sua simpatia pelo projecto, desejando acompanhá-lo em todos os seus passos.

Com o tempo a “desfiar o seu interminável rosário de horas”,⁶ as despesas foram sendo custeadas por meio de fundos provenientes de donativos particulares e de subscrições através de jornais. A este propósito, e a título de exemplo, veja-se, alguns dizeres da página 5 da *Gazeta de Coimbra* de 26 de Abril de 1924, onde o apelo é veemente e dirigido a todo o país:

“AUXILIAI OS HERÓICOS AVIADORES

Como parcela que é da Pátria Portuguesa, Coimbra, a formosa cidade de tão brilhantes e tão gloriosas tradições de brio e de civismo, não pode nem deve ficar indiferente perante o audaz cometimento dos nossos heróicos aviadores Brito

Pais e Sarmento Beires que, patrioticamente, perseveraram em erguer bem alto o nome glorioso de Portugal.

CONIMBRICENSES:

Preciso é, uma vez mais, que afirmeis o vosso sentimento pátrio, que coadjuveis com consciência, pois que é um dever, o arrojado feito dos nossos “azes”. Exige-o a honra e o bom nome de Portugal. Estão à vossa disposição as nossas colunas para nelas subscreverdes.

Pouco, muito, tudo o que derdes, tudo é precioso, tudo é necessário, para que não fique sem êxito tão heróica façanha.

CUMPRI O VOSSO DEVER!”⁷

Palavras que, embora localizadas, eram ilustrativas do ambiente que então se vivia em Portugal e que, naturalmente, era acompanhado, com o maior interesse, pela distante Macau.

Entediado, entretanto, com as demoras e com a ausência de auxílio material ou pecuniário por parte do Governo Português, Brito Pais declarara, publicamente, responsabilizar-se pelas despesas do empreendimento até ao limite de 100 000 escudos, quantia assaz elevada à época. Depois de várias reuniões com uma, por si nomeada, Comissão Técnica do Projecto, o ministro da Guerra deu, por fim, autorização para a partida.

A VIAGEM

Aprontado o *Pátria* (assim foi chamado o aeroplano), na sua fuselagem lia-se, desenhado em letras garrafais, o seguinte e significativo verso dos *Lusíadas*: “Esta é a ditosa Pátria, minha amada”.

Depois de alguns testes e ensaios, o voo inaugural teve lugar a 2 de Abril de 1924, com o aparelho a descolar da Amadora – cerca das 16 horas, perante numerosa assistência e presença de personalidades – e a aterrar em Vila Nova de Milfontes 50 minutos depois, naquilo que foi considerado a anteprimeira etapa da grande viagem.

Nos dias que se seguiram, o mau tempo, surgido inesperadamente, fez com que a aeronave e os seus tripulantes ficassem retidos em Milfontes. Somente no dia 7 desse mês de Abril, pelas seis horas da manhã, o *Pátria* se elevou nos ares, rumo a Oriente. Desde então, foram-se vencendo as etapas, com menores ou maiores dificuldades, aí avultando algumas avarias mecânicas, tempo adverso e os ventos fortes dos desertos; de notar que grande parte da rota seguida pelo *Pátria* foi sobre os céus dos desertos. Mas a extraordinária aventura foi também marcada por bons momentos, sobretudo eficientes apoios nos aeródromos estrangeiros, carinhosas recepções nos locais de aterragem e o envio de preciosos auxílios monetários, sempre provenientes das contribuições generosas de portugueses anónimos.

Em Tunes, 11 dias depois da partida de Milfontes, aguardava-os Manuel Gouveia, que havia seguido de

barco até ali. A partir de então, a equipa ficava completa. De Tunes até à Índia, com paragens em Tripoli, Benghazi, Cairo, Rayak (Líbano), Bagdad, Bushire, no Irão (aqui, as autoridades locais colocaram obstáculos à partida do avião, situação somente ultrapassada por meio de suborno), Bandar-Abbas (cidade iraniana à entrada do golfo de Ormuz), Chahbahar (extremo sueste do Irão) e Carachi, já na Índia, onde chegam a 4 de Maio de 1924, ou seja, mais de um mês após a partida de Lisboa. No dia sete, partiram com destino a Agra, cidade do famoso Taj Mahal, no estado de Uttar Pradesh. Desta vez, porém, a fortuna não lhes sorria: ao passarem sobre Bhudana, empurrados pelo terrível vento – sempre esse implacável inimigo –, viram-se forçados a aterrar no deserto em condições tão difíceis que o *Pátria* se partiu, ficando irremediavelmente inutilizado. Inicialmente acolhidos por habitantes de um oásis, os viajantes, saídos ilesos de tão aparatoso desastre, foram conduzidos à via-férrea e, por esse meio, seguiram para Jodhpur, cidade indiana no estado do Rajastão, onde ficaram alojados na *Gest House*, sumptuoso *bungalow* pertença do marajá local.

Foi aí que receberam, poucos dias depois, um telegrama, anunciando que o Governo Português havia, entretanto, autorizado aquisição de um novo avião para que a odisséia pudesse ser prosseguida. Perante a circunstância de se estar muito longe da

Outra foto do *Pátria* (note-se o pormenor dos tanques suplementares de combustível sob as asas).

HISTORIOGRAFIA

HISTORIOGRAPHY

O *Pátria II*, no cemitério de Sâm-Tchan.

pátria e a necessidade de prosseguir para oriente o mais rapidamente possível, a decisão então tomada foi a de comprar, localmente, um avião à Royal Air Force. Após uma enervante demora, posto que as negociações envolveram o Governo da Índia, foi proposto o fornecimento de um De Havilland D.H. 9 A, proposta que mereceu a aceitação dos aviadores e que em Portugal foi também bem recebida. Montado e preparado o novo aparelho, trabalho que se prolongou por alguns dias, o *Pátria II* (este o nome já esperado) fez o seu primeiro voo de ensaio no dia 29 de Maio. Nos dias seguintes, rumo a oriente, sucederam-se as etapas: Lahore – Amballa – Allahabad – Calcutá – Akyab – Rangum (Birmânia, actual Myanmar) – Bangucoque – Oubon – Hanói – Macau. Face ao espaço acanhado da carlinga deste *Pátria II*, Gouveia viu-se obrigado a prosseguir por terra, viajando de comboio ou de barco e acompanhando, sempre que possível, as escalas.

Entretanto, começaram-se a fazer sentir os efeitos da monção de Verão, com densas nuvens e chuvas fortes a dificultarem perigosamente o voo e a navegação. Aquela paragem forçada, de mais de vinte dias, na Índia, trouxera riscos acrescidos a esta derradeira fase da jornada. Condiçoados, pois, pelas chuvas e ventos da monção, os valorosos aeronautas viram-se obrigados a criteriosas escolhas de rotas e de campos de aterragem, voos mais curtos e paragens mais demoradas. A última etapa (Hanói – Macau), no dia 20 de Junho, iniciou-se pelas 10 horas da manhã, com um céu límpido e o avião

a fixar-se, nesta fase, numa velocidade cruzeiro de 170 quilómetros por hora. Pouco a pouco, porém, o céu começou a toldar-se; a aeronave, fustigada por furiosa tempestade, aproxima-se de Macau – Ilha da Lapa, Ilha Verde, Portas do Cerco –, a água caindo em cortinas grossas tornavam impossível a aterragem. Os pilotos rumam a norte, tentando subir o rio Cantão; depois, divisando alguma claridade para os lados de Hong Kong para aí se dirigem, porém o *Pátria II*, ave ferida pela fúria dos elementos, já exausta, não responde, a hélice imobiliza-se. Aos comandos, Sarmento de Beires efectua uma aterragem de emergência sobre o que julga ser um terreno aberto no meio dos arrozais. Num espaço curto, aos solavancos devido à irregularidade do solo, o aparelho acaba por embater numa saliência de terra, partindo a hélice e o tem de aterragem. Tinham, afinal, aterrado num cemitério chinês, em Sâm-Tchan próximo de Kowloon, Hong Kong. Eram 14:48 horas; a longa viagem estava cumprida e cumprido estava também o sonho de muitos portugueses de Lisboa e de Macau, de verem reafirmadas as glórias pátrias. Odisseia aventurosa, sentimental, intelectual e de fraternidade com a província e o povo de Macau, conseguida em 117 horas e 41 minutos (tempo total de voo), sobre desertos, mares, planícies e montanhas, num total coberto de 17 570 quilómetros.⁸

Após aterrarem, tiveram de andar a pé cerca de dois quilómetros até ao pequeno burgo que era então a cidade de Sâm-Tchan; aí tomaram um comboio para Hong Kong, onde foram calorosamente recebidos por

residentes portugueses, à frente dos quais o cônsul de Portugal, Cerveira de Albuquerque.

Entretanto a Cidade do Nome de Deus na China enviou a lancha-canhoneira *Macau* a Hong Kong ao encontro dos heróis. Sob o comando do primeiro-tenente Santos Pedro, o pequeno navio, de fundo chato, venceu as cinquenta milhas de mar revolto durante toda essa noite tempestuosa, fundeando nas águas mais calmas da colónia inglesa pela manhã do dia 21 de Junho. Na tarde desse dia chegou um outro navio português, a canhoneira *Pátria*, e foi neste que, ao raiar do dia 25, os intérpretes do feito heróico que ilustrava toda a nação portuguesa foram transportados até Macau. De notar o pormenor curioso de o dia anterior, 24 de Junho, ser o dia da cidade de Macau e, por essa razão, terem começado as festas da cidade.

*Para aqueles que defendiam
a aeronáutica militar
portuguesa e a queriam
dignificar, a grande questão
era a posição oficial
do Estado Português perante
o empreendimento.*

Recebidos pelo governador, Dr. Rodrigo Rodrigues, pela alta oficialidade e por personalidades macaenses, os ilustres visitantes foram cumulados de elogios, ofertas e gentilezas. Pelas ruas de Macau, os festejos em honra dos bravos aviadores tomaram um cariz popular – marchas *aux flambeaux*, panchões, estalinhos chineses. Todo o território se engalanou, garridamente, para receber os ases da aviação portuguesa, sendo isso um testemunho inequívoco do quanto as gentes de Macau se orgulhavam de pertencer a uma comunidade sob jurisdição portuguesa. Para custear as despesas com estes festejos, foi aberta uma subscrição na Secretaria-Geral do Governo de Macau.⁹ Também o poeta Camilo Pessanha, natural de Coimbra, mas residente em Macau desde 1894, se associou a estas festividades, escrevendo então um pequeno opúsculo com o elucidativo título *Homenagem aos Aviadores que Completaram o 1º Raid Aéreo Lisboa – Macau*. Mesmo depois da partida dos

aviadores as homenagens continuaram, como é exemplo o facto de a 4 de Julho o Grupo de Teatro e Amadores de Música de Macau ter apresentado, no Teatro D. Pedro V, uma Récita em honra dos Heróis do Raide Lisboa – Macau.

Foi ainda sob auspícios do governador de Macau que se providenciou o regresso dos aeronautas portugueses à Metrópole, por mar, via Estados Unidos. Os distintos viajantes foram sendo, entusiasticamente, saudados por colónias de portugueses residentes em diferentes locais do mundo, designadamente em Xangai, na Califórnia e na costa leste dos Estados Unidos. Depois, a partida para a Europa, a calorosa recepção em Londres, na Câmara Portuguesa de Comércio, com a presença do embaixador de Portugal, general Norton de Matos. Por fim, a largada de Southampton, no paquete inglês *Arlanza*, para Lisboa.

À chegada à capital portuguesa ninguém esperava os autores de um dos mais notáveis feitos da aviação lusa. Era o dia 8 de Setembro de 1924 e o tempo mostrava-se chuvoso. Anunciando a chegada breve dos protagonistas do raide, a embaixada em Londres havia enviado um telegrama, o qual, alegadamente, se extraviara. Obtendo a confirmação da existência de tal telegrama, o Governo anunciou a intenção de abrir um inquérito para apurar responsabilidades. Em todo o caso, logo na tarde do dia da chegada do *Arlanza*, a notícia correu célere pela na cidade e dois oficiais do Ministério da Guerra, em representação do respectivo ministro, foram apresentar cumprimentos aos recém-chegados. No Aero Clube de Portugal, de imediato foi criada uma comissão *ad hoc* para organizar aos heróis uma recepção condigna com a sua estatura e com a grandeza do acto por eles praticado.

Depois das cerimónias de promoção ao posto imediato e imposição da Ordem da Torre e Espada, os ilustres homenageados foram também alvo de muitas outras atenções (recepções, honras militares, cortejos cívicos, entrega de medalhas honoríficas, jantares, conferências, concertos, espectáculos) em Lisboa, no Porto e em Vila Nova de Milfontes, sendo de destacar, pela genuinidade e pela singeleza os festejos que ocorreram nesta última localidade, terra natal de Brito Pais e onde, verdadeiramente, o raide Lisboa – Macau teve o seu início.

O orgulho de ser português, tantas vezes espeznhado por estrangeiros e submergido nos tempos turvados que a Pátria vivia, vinha agora ao

HISTORIOGRAPHY



Homenagem aos aviadores do avião *Pátria*, Brito Pais, Sarmento de Beires e Manuel Gouveia, 1924. Fotografia de Joshua Benoitel (Arquivo Municipal de Lisboa).



Recepção em Vila Nova de Milfontes, in António Martins Quarema, *Apontamento Histórico sobre Vila Nova de Milfontes*. 2.ª ed. Vila Nova de Milfontes: [s.n.]. 1988.

portugueses que então partiam ares fora, iniciando a viagem aérea rumo a Macau. O voto de saudação foi aprovado por unanimidade, porém não deixou Maia de dirigir censuras ao poder executivo por, nas suas palavras, não enviar um representante à cerimónia de partida do *Pátria*.

As trocas de acusações foram-se, entretanto sucedendo, com António Maia, Lelo Portela (também deputado e oficial da aviação) e outros deputados a acusarem o Governo de desamparar a aviação portuguesa e o Raide Lisboa – Macau. Rejeitando as acusações, o ministro da Guerra então em exercício¹² respondia mais do mesmo, ou seja, que não dispunha de verbas para prestar um apoio mais efectivo, porém anunciava, no Parlamento, a decisão governamental de promover ao posto imediato os três militares que estavam protagonizando o raide, constituindo tal distinção um sinal iniludível, dizia, do apreço dispensado ao cometimento e aos seus autores.

Mas estas palavras não satisfaziam a oposição e a polémica foi subindo de tom, vindo à baila, amiúde, a pretensa hostilização feita à aviação militar. Pouco a pouco foi-se instalando um ambiente de litígio aberto, e aparentemente insanável, entre o ministro

da Guerra e muitos oficiais da aviação militar, os quais compareciam agora às sessões parlamentares, sentando-se na galeria reservada ao público. Crescia e endurecia a incompreensão e falta de bom senso das partes em litígio.

Os jornais davam conta disso mesmo, lendo-se no *Diário de Lisboa* o seguinte:

“... não se entende muito bem, principalmente em face da disciplina e dos regulamentos, este desconcerto de opiniões, este mau estar, que já saiu dos limites fechados dos parques e dos hangares, e que coloca o ministro numa situação imprevista, na qual o bom senso e o sentimento dos deveres do seu cargo têm de agir de modo a salvar, a cobrir a honra do mando supremo e o prestígio das leis. [...] Impõe-se neste caso um entendimento. Entendimento que não vem de palavras nem de quaisquer acordos, mas da compenetração de cada um dos seus deveres...”¹³

Mas a verdade é que surgiam, cada vez mais, inquietantes sinais de indisciplina e de falta de discernimento, designadamente com as partes em demanda a extravasarem a suas peijas para os jornais, em declarações que somente serviam para lançar mais achas

HISTORIOGRAFIA

HISTORIOGRAPHY

numa fogueira já suficientemente acesa. As acusações ao ministro já não se restringiam à sua actuação quanto ao Raide Lisboa – Macau, mas a toda uma alegada falta de proficiência em dirigir o Exército, em particular o ramo da Aeronáutica. Reagindo, o governante aceitava o facto de que, tendo sido tomadas algumas medidas tendentes a uma necessária redução dos custos públicos, essas medidas não eram populares e, compreensivelmente, não eram bem aceites pelas pessoas e instituições atingidas. Muitas outras censuras que lhe eram dirigidas, considerava-as falsas ou injustas. Quanto às condições sob as quais estava decorrendo a viagem do *Pátria*, estas haviam sido fixadas em período de vigência de governo anterior e ele, ministro, não as havia alterado pelo simples facto de tal não lhe ser pedido.

Nesta troca oca, mas perigosa, de palavras, o “braço-de-ferro” que opunha o ministro da Guerra à Aviação Militar agudizou-se sobremaneira com a publicação de um Decreto Governamental, datado de 30 de Maio de 1924. Nos termos desse diploma, era exonerado das suas funções de director da Aeronáutica Portuguesa o major aviador Cifka Duarte e preceituava-se que, doravante, o cargo só poderia ser preenchido por um coronel de qualquer arma do exército, excepto da aviação. Postos perante um facto que consideravam profundamente insultuoso, os oficiais da aviação militar ficaram praticamente em pé de guerra. Declarações incendiárias do deputado António Maia, feitas no Parlamento e no *Diário de Lisboa*, indiciavam que a rebelião estava em marcha. Nos passos seguintes, os rebeldes recusaram-se a acatar as ordens do então recém-nomeado director da Aeronáutica, coronel Moraes Sarmiento, difundindo por rádio, a mensagem seguinte:

“A Aviação Militar Portuguesa encontra-se revoltada nos seus quartéis por motivo do decreto que exonera o seu director. A sua atitude é da mais absoluta disciplina, ordeira e pacífica, somente obedece às ordens do major Cifka Duarte, único chefe que neste momento reconhecem, não aceitando o decreto que o destituiu por ser inconstitucional e propositado para a Aviação Militar Portuguesa.”¹⁴

Depois, os insurrectos fizeram, sobre a cidade de Lisboa, alguns voos de reconhecimento e de lançamento de propaganda. Feitas, entretanto, algumas tentativas de resolução pacífica do conflito, todas elas resultaram infrutíferas, em face do que o Campo de Aviação da Amadora foi cercado por tropas – aproximadamente

dois mil homens – à ordem do comando da 1.ª Divisão do Exército. Dentro do aquartelamento, mandados embora sargentos e soldados, um pequeno grupo de cerca de vinte oficiais dispunha-se a resistir a eventuais ataques das forças sitiadas, afirmando que só se renderiam se o Ministro da Guerra se demitisse.

A notícia da situação que se vivia em Lisboa chegou aos ouvidos dos bravos portugueses do Raide Lisboa – Macau quando estes se encontravam nos arredores da cidade de Hanoi, preparando-se para cumprir a última etapa da viagem. Em um dos jornais locais, de língua francesa, lia-se o seguinte:

“*Un télégramme de Paris annonce que les aviateurs portugais bloqués et assiégés près de Lisbonne, ont communiqué au Gouvernement qu'ils voulaient que leur desideratum fut transmis au Parlement et qu'ils résisteraient jusqu'à la mort.*”¹⁵

Na opinião de Sarmiento de Beires, plasmada no seu livro, a notícia constituía mais um motivo a acrescentar à necessidade de se terminar com êxito a viagem. Nas suas palavras: “Intuitivamente, percebíamos que era necessário chegar, para salvar da violência e do opróbrio, a Aviação Portuguesa”.¹⁶

Entretanto, na Câmara de Deputados, a maioria parlamentar afecta ao Governo rejeitou uma moção de desconfiança apresentada pelo deputado António Maia e sustentou a posição do ministro da Guerra, aceitando como boas as suas explicações de que as medidas então tomadas mostravam-se absolutamente necessárias para, por um lado, fazer uma contenção de despesas e, por outro lado, disciplinar a Aviação Militar. A discussão então gerada entre o ministro da Guerra e o deputado António Maia chegou ao insulto e quase a vias de facto, com os contendores a desafiarem-se para desforços físicos fora do Parlamento. Nas outras bancadas, o ministro era acusado de falta de tacto e de habilidade na condução do assunto.

Enquanto isto, na Amadora, os oficiais aviadores continuavam cercados, sendo que os sitiados tinham ordens expressas para não dispararem, mesmo que fossem atacados. A intenção era, pois, fazer render os sitiados, isolando-os de qualquer contacto com o exterior, ao mesmo tempo que prosseguiram esforços e mediações para que depusessem armas e se apresentassem aos seus superiores hierárquicos. No Parlamento foi, entretanto, aprovada uma moção no sentido de ser o Governo a única entidade a resolver o conflito, com o cuidado extremo de não fazer correr sangue.

Por fim, no dia 7 de Junho de 1924, encontrou-se uma solução para o conflito. Pelas 17:20 horas, o general Bernardo de Faria, acompanhado de outros quarenta oficiais, todos desarmados, entrou no Campo de Aviação. Na meia hora que se seguiu, conferenciou com os aviadores em geral e depois com os respectivos comandantes, pedindo-lhes que se entregassem. Após breve conversa entre si, todos os oficiais declaram render-se às ordens do general Faria. Terminava assim o cerco de cinco dias imposto ao Campo de Aviação da Amadora. No seguimento, os oficiais revoltosos foram conduzidos sob prisão para a Torre de S. Julião da Barra.

O conflito, porém, permanecia, dado que o Governo da República não saía incólume desta crise dos aviadores. Criticado no Parlamento e nos jornais, a sua imagem desgastava-se aos olhos da opinião pública. Na verdade, malgrado as explicações apresentadas, ficara muito vincada a ideia de que o executivo não só não apoiara, como lhe competia, o Raide Lisboa – Macau como afrontara, despropositadamente, a Aviação Militar. No Parlamento, sucederam-se, entretanto, a apresentação de diversas moções de censura, todas elas rejeitadas em função do apoio parlamentar de que a governação dispunha. Apesar desse apoio, o Ministério sentia-se numa situação de alguma fragilidade e, por isso mesmo, apresentou, a 26 de Junho de 1924, uma moção de confiança, a qual foi rejeitada. Caía o Governo de Álvaro de Castro em Portugal, precisamente ao mesmo tempo em que, do outro lado do mundo, em Macau, eram os aviadores Brito Pais, Sarmiento de Beires e Manuel Gouveia entusiasticamente aplaudidos.

A queda do Governo viria a trazer soluções brandas a todos os conflitos entretanto gerados: os aviadores presos em S. Julião foram restituídos à liberdade e aos seus direitos de cidadãos e de militares e os heróicos aviadores do raide, depois da gafe do desconhecimento da sua chegada a Lisboa, foram, em jeito de emenda de mão, profusamente homenageados.

CONCLUSÃO

Nas páginas anteriores, fez-se a evocação do Raide Aéreo Lisboa – Macau de uma forma, tanto quanto possível, dilatada. O acontecimento – também aqui narrado e apreciado –, sendo na sua expressão mais simples do conhecimento geral, está, todavia, intrinsecamente ligado a outros factos menos

conhecidos, porém de indubitável interesse histórico e que, justamente por essa razão, devem ser trazidos a conhecimento. Avultam entre estes factos a recepção apoteótica feita aos aviadores em Macau, em contraste nítido com alguma indiferença e falta de apoio do Estado Português ao empreendimento.

Quanto ao primeiro aspecto, haverá que assinalar o quanto as gentes de Macau sempre vibraram com os êxitos da nação portuguesa e o quanto a essa nação sempre se sentiram ligados. Os festejos em honra dos aviadores foram também a expressão de um regozijo, genuinamente sentido.

Em relação ao segundo aspecto, realce-se que os governos que adoptaram tal atitude puderam fazê-lo porque dispunham de suficiente apoio parlamentar. Seria, em todo caso, uma posição que não deixava de reflectir preocupação pela real situação económica e social do país e que, por conseguinte, encontrava eco junto de alguns sectores da sociedade, sobretudo os que estavam mais atentos às prioridades a ter com a utilização dos dinheiros públicos. A dar sentido às políticas governamentais esteve o facto de essas mesmas políticas não mudarem, nem mesmo quando outros governos de diferente cor partidária assumiram o poder. Isto no período de tempo que compreendeu a fase dos preparativos da viagem e a fase do decurso e término da mesma.

Ainda que, junto de muitos círculos, tenham sido dadas como boas e justas as razões apontadas quanto a uma impossibilidade de apoiar mais efectivamente o empreendimento, o facto é que a opinião pública, empolgada com os tempos heróicos da aviação mundial e com os sucessos da aviação portuguesa, não perdoou o facto. Esqueceram-se, pois, esses governos que, na sua acção, navegavam contra a corrente de opinião formada e que sendo esta amplamente apoiada e divulgada pela maioria dos jornais portugueses, o caminho que estavam a traçar poderia revelar-se arriscado. A par de tal esquecimento surgiu ainda uma inabilidade para dialogar convenientemente, quer com a hierarquia da aviação militar quer com os parlamentares representantes dos interesses desse corpo das forças armadas. Da parte dos que se opunham às posições governamentais, estavam, por um lado, motivações de carácter partidário e, por outro lado, exigências de natureza corporativa, correspondendo estas ao desejo forte e incontido dos aviadores em verem afirmada a sua arma, a aviação militar.

HISTORIOGRAFIA

Tudo isso acabou por gerar tensões insanáveis que desembocaram numa rebelião militar, mas que levaram também ao desprestígio total do governo em exercício ao momento, governo esse que acabou por cair. Não sendo tal facto inédito na instabilidade político-institucional da Primeira República Portuguesa, é preciso realçar que, no caso em apreço, tal crise ministerial teve como causa próxima e decisiva o Raide Lisboa – Macau. O próprio êxito alcançado acabou por se mostrar como algo que se voltava contra o poder governativo (nas suas várias versões) uma vez que este tinha afirmado que a plena realização de uma tal façanha se mostrava muito duvidosa.

Falando ainda da recepção que os aviadores tiveram da parte das gentes e autoridades de Macau, refira-se, em primeiro lugar, que tal acolhimento insere-se plenamente na coerência de que o Território, ao longo da sua história, sempre deu mostras em saudar e homenagear, sem preconceitos, os êxitos colectivos ou pessoais dimanados da Metrópole. Mas há também que

salientar a plena compreensão que em Macau houve quanto à dimensão patriótica da proeza e quanto à coragem, saber, perícia, e idealismo dos aviadores. Incompreendidos em Lisboa, os heróis desta façanha obtiveram em Macau, da parte de todos os extractos sociais – governantes, políticos, militares, gente do povo – o carinho e o amparo que antes lhes haviam sido regateados. Depois, percebeu-se na exuberância dos festejos e na autenticidade dos mesmos um orgulho na população de Macau pelo feito cometido, sentindo-o como pertença sua.

De posse desta verdade, é justo concluir que os promotores do êxito desta espantosa odisseia, foram, para além dos imediatos intérpretes da mesma, o povo de Lisboa e o povo de Macau, com a diferença de que na Cidade do Nome de Deus, o Governo e as Instituições não regatearam os apoios e as homenagens devidas aos heróis.

E esta é uma realidade que a História deverá registar. **RC**

NOTAS

- 1 António Jacinto da Silva Brito Pais: nasceu em Colos, Odemira, a 15 de Julho de 1884. Ingressou na Escola de Guerra em 1907, onde fez o curso de Infantaria. Entre 1914 e 1915 esteve envolvido em operações militares no sul de Angola. Alma romântica e temerária, obteve, em 1917, o *brevet* de piloto na Escola de Aviação Militar de Avord. Integrado no Corpo Expedicionário Português (CEP), combateu em França, sendo condecorado com a Cruz de Guerra, a Torre e Espada e a Legião de Honra Francesa. Com o fim da Grande Guerra, foi colocado no comando da Esquadilha de Bombardeamento e Observação do GEAR, na Amadora. Depois das extraordinárias aventuras da ligação aérea à Madeira (1920) e do Raide Lisboa – Macau (1924), comandou o Grupo de Aviação da Amadora, vindo a falecer, a 22 de Fevereiro de 1934, num choque trágico de dois aviões em pleno voo, nos céus de Sintra, perto de Lisboa. Tinha então 50 anos e a patente de tenente-coronel. Os seus restos mortais encontram-se em jazigo, no cemitério de Colos.
- 2 José Manuel Sarmento de Beires: nasceu em Lisboa, a 4 de Setembro de 1892. Foi aluno do Colégio Militar, terminando o curso de Engenharia Militar da Escola de Guerra em 1916. Em 1917 ingressou na então recém-criada Escola de Aeronáutica Militar de Vila Nova da Rainha para frequentar o primeiro curso de pilotagem militar efectuada em Portugal. Promovido a tenente, em Maio de 1917, embarcou para França para aí frequentar as Escolas de Aviação de Chartres, Chateauroux e Avord, obtendo assim a qualificação de piloto de caça. Finda a Primeira Guerra Mundial regressou a Portugal, sendo colocado no Grupo de Esquadilhas Aviação República. A 13 de Maio de 1920, efectuou o primeiro voo nocturno da aviação portuguesa. Depois da histórica ligação Lisboa – Macau, Sarmento de Beires, acompanhado do navegador Jorge de Castilho e do mecânico Manuel Gouveia,

tentaria ainda a realização de uma viagem de circum-navegação aérea à volta do mundo. Já no Brasil, a acção foi interrompida, por ordens da Ditadura Militar então reinante em Portugal. Da decorrência dessa interrupção, ficaria, no entanto, o feito da primeira travessia aérea nocturna do Atlântico Sul a contar para o palmarés do pioneirismo aeronáutico português.

Poeta e escritor, Sarmento de Beires integrou o movimento cultural e político ligado à *Seara Nova* (1921-1931). Em 1930, foi iniciado na Loja Paz da Maçonaria, com o nome simbólico de Bartolomeu Dias. Cidadão civicamente empenhado, em absoluto e corajoso confronto com o fascizante Estado Novo, conheceu a clandestinidade e as prisões de Salazar. Condenado, em 1933, a sete anos de desterro e perda de todos os direitos cívicos e políticos, erra, então, por países e lugares como Espanha, Marrocos, França, Hanói, China, Macau, acabando por fixar no Brasil, onde desenvolveu intensa actividade de jornalista, escritor, tradutor e cronista de guerra em várias estações de rádio durante a Segunda Guerra Mundial.

Apesar de amnistiado e reintegrado nas Forças Armadas Portuguesas em 1951, e, posteriormente, promovido por distinção ao posto de coronel, manteve-se sempre firme e actuante nas suas convicções e atitudes políticas. Republicano, maçom e membro da Sociedade Teosófica de Portugal e da Sociedade Teosófica do Brasil, morreu na cidade do Porto, em Junho de 1974, já depois da “Revolução dos Cravos” ter florido em Portugal. Entre as suas condecorações contam-se a Ordem Militar da Torre e Espada, Ordem Militar de Cristo, Ordem Militar de Santiago da Espada, Comenda da Ordem do Império, Legião de Honra Francesa e Ordem do Rei do Camboja. Da sua actividade literária, além de significativa epistolografia, colaborações em livros de outros autores e outros pequenos escritos e traduções, ficaram os seguintes testemunhos: *Sinfonia do Vento*, poesia

(Lisboa: Seara Nova, 1924), *A Viagem do Pátria*, viagens (Lisboa: Seara Nova, 1925), *A Cidade do Sol*, ensaio (Lisboa: Livraria Clássica, 1926), *Asas que Naufragam*, viagens (Lisboa: Livraria Clássica, 1927), *Trajectórias*, romance (Lisboa: Livraria A. M. Teixeira, 1930).

- 3 Manuel António Gouveia: Nasceu em 4 de Fevereiro de 1890, na cidade do Porto. Com 22 anos de idade, assentou praça numa Companhia de Sapadores de Caminhos de Ferro, domiciliada na Cova da Moura, em Lisboa. Integrado no CEP, embarcou para França, em 1917. Aí frequentou a Escola de Mecânicos de Saint-Cyr e trabalhou nas oficinas de Gnome-Rhone e na fábrica de aviões Hispano-Suisse. Durante a Guerra, foi mecânico na esquadilha francesa SPA-124 “Jeanne d’Arc”, da qual faziam parte alguns pilotos portugueses. Ainda em França, foi convidado para integrar uma equipa com a missão de adquirir, nesse país, o material para as oficinas do Grupo de Esquadilhas Aviação República, nova unidade de aviação militar então criada em Portugal. Regressado à pátria em finais de 1919, foi colocado no GEAR, Amadora, como chefe de mecânicos da Esquadilha SPAD. Em reconhecimento do seu enorme contributo para o sucesso da ligação aérea Lisboa – Macau, foi promovido a alferes, facto inédito, posto que até então fora sempre vedado aos mecânicos ascenderem à categoria de oficiais. Em 1926, juntou às suas consagradas competências de exímio mecânico, a habilitação de piloto, obtendo o respectivo *brevet*. Munido dessas capacidades, na viagem do *Argos* ao Brasil em 1927, desempenhou, simultaneamente, as funções de mecânico e de segundo piloto. Nesta travessia, cometeu a proeza de reparar um dos motores, em pleno voo nocturno sobre o Atlântico. Em 1935 foi distinguido com a mais alta condecoração militar portuguesa: a Torre e Espada. De 1937 a 1946, foi director da

Escola de Mecânicos da Base Aérea n.º 1, sita na Granja do Marquês, perto da vila portuguesa de Sintra. Finda a sua carreira militar – depois de uma passagem pelo cargo de director de mecânicos na Companhia de Transportes Aéreos (precursora da TAP) – entrou para a *Aerolíneas Argentinas*, onde permaneceu até 1959. Faleceu em 1966.

- 4 José Manuel Sarmento de Beires, *De Portugal a Macau (A Viagem do Pátria)*.
- 5 António Maria da Silva (1872-1950), engenheiro de minas e político da Primeira República. Foi membro da Alta Venda da Carbonária Portuguesa e grão-mestre adjunto do Grande Oriente Lusitano. Ministro e Presidente de Ministério por várias vezes.
- 6 José Manuel Sarmento de Beires, *De Portugal a Macau*, p. 27.
- 7 *Gazeta de Coimbra* de 26 de Abril de 1924, p. 5.
- 8 Ver José Manuel Sarmento de Beires, *De Portugal a Macau*, p. 262.
- 9 Ver Fundo de Administração Civil – Processo n.º 9295. Macau, 1924.
- 10 Travessia aérea do Atlântico Sul em 1922.
- 11 Os termos utilizados não serão os mais correctos visto que ambos os corpos de aviação eram de natureza militar. Todavia era assim que, à data, a distinção era feita.
- 12 Major Américo Olavo Correia de Azevedo (1881-1927) Américo Olavo, herói da Primeira Guerra Mundial – Cruz de Guerra e Torre e Espada – autor de um pequeno livro com o título *Na Grande Guerra*, editado em 1919. Morreu no decorrer da Revolução Republicana de 7 de Fevereiro de 1927.
- 13 *Diário de Lisboa* de 23 de Maio de 1924, p. 1.
- 14 Ver *A Capital* de 3 de Junho de 1924, p. 1.
- 15 Cf. José Manuel Sarmento de Beires, *De Portugal a Macau*, p. 217.
- 16 *Ibidem*.

BIBLIOGRAFIA

Fontes

Arquivo do Centro Científico e Cultural de Macau - Processo 9295: Subscrição aberta na Secretaria-Geral do Governo de Macau, a fim de custear as despesas a fazer com as festas por ocasião de chegada dos aviadores Brito Pais, Sarmento Beires e Manuel Gouveia, 1924 Junho 10 a 14.

Jornal *A Capital* (1923-1924).

Jornal *Diário de Lisboa* (1923-1924).

Diário das Sessões da Câmara de Deputados (1923-1924).

Diário das Sessões do Senado (1923-1924).

Beires, José Manuel Sarmento de. *De Portugal a Macau (A Viagem do Pátria)*. 2.ª ed.. Porto: [s.n.], 1953.

Estudos

Calisto, Vasco. *A Aviação na Amadora: Um Quarto de Século de Epopeias Aeronáuticas: Conferência em 9 de Novembro de 1973*. Oeiras, Câmara Municipal, 1973.

—. *Os Primeiros Aviadores Portugueses em Macau: 1924-1934*. Conferência proferida em 22 de Abril de 1998 na Casa de Macau em Lisboa. Lisboa: Universitária, 1999.

Ellacott, S. E. *A Conquista do Ar*. Tradução do Comandante Sarmento de Beires. 2ª. ed. Porto: [s.n.], 1959.

Santos, Carlos Pinto e Neves, Orlando. *De Longe à China: Macau na Historiografia e na Literatura Portuguesas*, vol. 3. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1988.

Marques, A. H. de Oliveira *et. al.* (coord.). *Parlamentares e Ministros da 1.ª República*. Lisboa / Porto: Assembleia da República / Edições Afrontamento, 2000.

Peixoto, Manuel Lemos. *Homens e Aviões na História da Amadora*. Amadora: Câmara Municipal, 1980