

De Lisboa a Macau

Consagrado na 1ª Guerra Mundial, o avião tornou-se após o conflito, imprescindível. Os antigos aviões militares transformaram-se em transportadores de correio e passageiros.

Dez anos após Blériot (1) ter atravessado a Mancha, outro avião Francês efectuou o primeiro transporte público de passageiros, (2) estava-se em Fevereiro de 1919. Depois da Guerra as grandes potências efectuaram viagens aéreas a grandes distâncias com o objectivo de aumentarem o seu prestígio nas suas colónias, viagens estas que se tornaram decisivas para o desenvolvimento da aviação. Portugal deu também o seu contributo. Depois da travessia do Atlântico Sul em 1922 por Gago Coutinho e Sacadura Cabral, três aviadores portugueses deixaram Vila Nova de Mil Fontes no dia 7 de Abril de 1924 rumo a Macau, 17 dias antes dos Franceses Doisy e Besin partirem para a viagem a Tóquio (3).

Em 1920, Sarmiento de Beires e Brito Pais, tentaram sem êxito a viagem Lisboa-Madeira-Lisboa a bordo do “Cavaleiro Negro”. (4) Naufragaram no mar, a 400 Km de Lisboa, já no regresso, sem terem conseguido aterrar na Madeira devido ao nevoeiro. Salvos pelo navio Inglês “Gâmbia River”, prepararam de novo outro projecto, a travessia do Atlântico Sul. O atraso na preparação do avião e o início do voo de Gago Coutinho e Sacadura Cabral, alteram os seus planos. Viajar até Macau foi novo objectivo.

O avião escolhido foi o “Breguet XVI” Bn2 (5) com motor de 300 cavalos de potência, equipado com depósitos suplementares para aumentar a autonomia,

Em Agosto de 1921 o avião saiu das oficinas do “Grupo de Esquadrilhas de Aviação República” na Amadora com a frase, “Esta é a Ditosa Pátria Minha Amada”, pintada na fuselagem.

Em Setembro, efectuaram-se vários voos de experiência que se mostraram animadores. Em Novembro, o mau tempo derrubou parte do hangar onde o avião se encontrava provocando no aparelho graves danos. A falta de verbas para reparar imediatamente a avaria, levou a que o avião só ficasse pronto em Janeiro de 1924.

A VIAGEM



Brito Pais e Sarmiento de Beires Juntos ao “PÁTRIA”

Às primeiras horas da manhã do dia 7 de Abril de 1924 o “Pátria” pilotado por Sarmiento de Beires e Brito Pais, descolou de Mil Fontes ainda sem o mecânico Manuel Gouveia que só embarcou em Tunis.

O tempo chuvoso, obrigou a voar a baixa altitude. Sobre a Baía de Algeiras, o “Pátria” foi surpreendido por forte temporal: “O motor falha por falta de gasolina, que, devido à inércia não corre na tubagem.” (6) Aterraram de emergência em Málaga.

Dois dias depois, chegam a Oran, ao aeródromo de “La Sénia”, uma base francesa onde são recebidos calorosamente pelos aviadores militares. Oran, era um centro aeronáutico de grande importância e terminal de três carreiras aéreas (Fez, Marselha e Alicante). Nesta cidade, Brito Pais encontrou o seu antigo instrutor em França, o Comandante Lorca.

No dia 12 de Abril, o “Pátria” escoltado por dois aviões franceses, rumou a Tunis, onde aterrou 6 horas depois, no aeroporto de Kassar-Said. À espera estavam o cônsul de Portugal, e o mecânico Manuel Gouveia.



No dia 14 de Abril já com o terceiro tripulante a bordo rumam a Tripoli voando a 700 metros sobre o deserto: “ Por fim, a Nordeste, o casario de Tripoli alveja na Luz do Sol. E ao aproximarmo-nos, a cidade é uma surpresa, em anfiteatro sobre o mar, o porto - dois braços de granito abraçando um pouco de água - alguns navios,

e o aeródromo arenoso, seis quilómetros a Leste, numa clareira envolta em palmares.” (7)

Recebidos no aeródromo da Força Aérea Italiana, repousaram dois dias e descolaram de novo no dia 16 de Abril.

O vento forte, obriga o “Pátria” a aterrar de emergência no aeródromo de Homs.

No dia 18, o tempo melhora e rumam a Bengazi. A 2.400 metros de altitude foram surpreendidos por uma tempestade de areia que dificultou a navegação: “Era perigoso descer. O calor, a areia, a rarefação atmosférica, poderiam forçar-nos a aterrar. Perco por momentos a noção da horizontalidade do aparelho, de tal maneira me entontece a névoa rubra e a luz ardente do sol doentio... Ao atingir o fundo do golfo, vivemos instantes horrorosos. Falta-nos o ar. Bebemos água a cada minuto. O sangue lateja-nos violentamente nas fontes. A transpiração não chega a humedecer a pele.” (8) O martírio terminou quando as rodas do “Pátria” tocaram o aeródromo de Bengazi ao fim de 900 Km de voo. Mais uma vez foram recebidos efusivamente. A gasolina e o óleo para os plenos foram oferecidos num gesto de simpatia, que caiu bem a quem tinha um magro orçamento. No dia 20 de Abril os aviadores portugueses rumaram ao Cairo. Não tinham ninguém à espera, o telegrama enviado de Benghazi chegou depois. No dia anterior à chegada do “Pátria”, tinha descolado do Cairo, o inglês Mac Laren (9) que estava a tentar a volta ao mundo.

Com a chegada ao Cairo o “Pátria” completou 8.000 Km, tornando-se no primeiro avião português a cruzar o Norte da África. A breve estadia no Egipto foi repartida entre a visita às pirâmides, a audiência com o Rei Fuad I e as revisões ao aparelho. No dia 23 de Abril, o “Pátria” rebentou um pneu ao descolar do Egipto, o trem ficou danificado e como não havia outro para o substituir foi decidido utilizar um trem de um avião inglês, um DH9 muito parecido com o “Breguet XVI”. Resolvida a emergência rumaram a Rayak. O Suez, a Palestina vão ficando para trás com o “Pátria” a voar serenamente a 600 metros de altitude. Lago Tiberíades, Beirute e as montanhas são sobrevoadas sem dificuldade. A descida para a cidade de Rayak faz-se numa descendente fortíssima. No aeródromo, base das Esquadrilhas Francesas da Síria, os aviadores portugueses são recebidos com entusiasmo e admiração pelos colegas franceses.



No dia 26 de Abril o “Pátria” está de novo no ar, cruzando a atmosfera fresca a 2.700 metros de altitude rumo a Bagdad, onde tocaram a terra escaldante duas horas depois. Logo de seguida chegou também Pelletier Doisy a caminho de Tóquio.

No dia 25 de Abril deixaram Bagdad rumo a Bushire. A viagem de 900 Km foi feita através de um calor tórrido e sufocante. A partida da Pérsia foi atrasada pelo facto das autoridades exigirem um visto no passaporte para a partida. A situação acabou por ser resolvida com algumas “Rúpias” de um modo menos ortodoxo.



No dia 2 de Maio, aterraram sem dificuldades em Bender-Abbas após um voo de 670 Km. Pernoitaram em casa do cônsul Inglês e no dia seguinte rumaram à Índia, pela frente 750 Km para serem percorridos sobre o deserto com tribos de beduínos hostis. Pouco tempo após a descolagem, foram envolvidos por uma tempestade de areia: “Céu e terra desaparecem ao nosso olhar. E uma névoa estranha, de areia e vapor de água, azorragada pelo “Knout” (10) furiosa de um vento colérico, tremendo, onde o “Pátria” entra como um comboio num túnel.” (11)

O motor enfraquece abalado pela tormenta e vai perdendo rotações. Os montes de Ormarah são sobrevoados a poucos metros. O motor continua a falhar e prepara-se uma aterragem de emergência. Durante a descida, fazem-se tentativas para recuperar a potência, uma delas tem êxito: “o motor entoia a sua canção sonora e cadenciada, e ao ouvi-lo, renasce a esperança nos nossos corações.” (12) Já perto do destino o tempo melhorou e o “Pátria” aterrou tranquilamente no escaldante aeródromo de Drigh Road em Carachi, após um inferno de mais de 6 horas de voo. A tripulação foi recebida por uma delegação de goeses e pelo comandante do centro de aviação inglesa que ofereceu todo o apoio necessário.



No dia 7 de Maio às primeiras horas da manhã o “Pátria” estava de novo no ar, e foi mais uma vez surpreendido pelo mau tempo: “A visibilidade piora a cada momento.

Procuramos subir, apesar disso, na esperança de uma atmosfera mais fresca... o “Pátria” começa a afundar-se lentamente, a perder altura, não conseguindo sustentar-se na atmosfera rarefeita e ardente... Sofremos horrorosamente. Gouveia desapertado, mal pode respirar. Brito Pais transpira copiosamente, e eu necessito de toda a energia dos meus nervos para continuar lutando... às dez horas e trinta e cinco, estamos a trezentos metros do solo. A descida acelera-se num furacão de areia, em que o “Pátria” se debate lastimosamente... Exausto, explico como posso a Brito Pais, o estado em que me encontro, e resolvemos aterrar. Junto a uma aldeia nativa, um quadrilátero de areia bem delineada, parece-me propício. Reduzo o motor e preparo a aterragem na tensão última de toda a energia que me resta.” (13)

Já perto do chão uma rajada forte de vento envolveu o avião que se partiu no contacto com o solo. Os aviadores escaparam ilesos mas sem a possibilidade de continuarem. O grande companheiro de aventura ficou transformado num monte de destroços. Os habitantes de uma aldeia próxima acolheram os portugueses e ajudaram a transportar os restos do avião até à estação de comboio mais próxima, Pipar Road. A viagem até Jodhpur (cidade onde o “Pátria” deveria ter aterrado), levou 2 horas, num comboio pacato e quente como um forno. O Marajá da cidade, por cortesia e tradição, alojou os aviadores portugueses no seu palácio. A tranquilidade da habitação contrastava com a inquietação dos aviadores.

Como prosseguir a viagem?

O “PÁTRIA II”



Com o avião destruído foram feitos todos os esforços para a missão continuar. Os telegramas cruzaram-se entre Lisboa e Jodhpur. Cifka Duarte (14) prometeu outro avião e assegurou o empenho nacional na continuação da missão.

Esperar por outro aparelho significava perder muito tempo. Foi proposta uma alternativa, comprar na Índia outro avião. A ideia foi apoiada por Lisboa, e a viagem pôde continuar.

O avião escolhido foi um De Havilland 9 A, comprado por 4.700 libras. Os restos do “Pátria” foram encaixotados e enviados para Lisboa.

No dia 30 de Maio de 1924 o “Pátria II” descolou às primeiras horas da manhã, rumo a Ambala. Durante as duas horas do voo, foi acompanhado por um avião da aviação militar inglesa, pilotado pelo Tenente Oliver, oficial que deu aos portugueses instrução no novo avião.

No dia 1 de Junho o “Pátria II” chegou a Calcutá após uma viagem calma de 850 Km, sobre a região fértil de Ganges e as montanhas de Parasnath. À chegada, uma temperatura de 42° à sombra e uma delegação de Oficiais Ingleses. À noite, durante um banquete o Tenente inglês Laws, fez rasgados elogios aos portugueses, por terem continuado tal viagem num avião que desconheciam.



No dia 4 de Junho partiram para Akyab. À chegada, Panderleith, o piloto que acompanhou Mac Laren, felicitou os portugueses e contou alguns problemas que tiveram até ali: “Quatro motores, um trem de aterragem, um hélice, um avião... Para percorrer no dobro do tempo pouco mais da distância que o “Pátria” percorrerá” (15).



No dia 6 de Junho o “Pátria II”, chegou a Rangoon, embora Mac Laren tivesse profetizado que os portugueses não conseguiram passar a cordilheira do Arakam Yoma. O inglês, optou pelo sobrevoo da costa para evitar as montanhas. Os portugueses cruzaram a cordilheira e aterraram em Rangoon, num campo de corrida de cavalos: “Consigo aterrar à terceira tentativa, depois de passar mais baixo que o alto minarete de Grande Pagode e de escapar à teia de aranha dos fios telefónicos... A viagem fatigou-nos extraordinariamente, devida à longa permanência a quatro mil metros” (16).

No dia 9 de Junho o “Pátria II” aterrou em Bangkok, e no dia 11 em Oubon. A viagem aproximava-se do fim. No dia 12 rumaram muito cedo a Hanói uma etapa de quase 900 Km o

“Pátria II” cruzou a grande altitude o mar da China, e durante o sobrevoo o motor começou a falhar: “E como à medida que avançamos, a vibração aumenta, troco com Brito Pais a seguinte correspondência, que reproduzo textualmente:

“ – Brito Pais; o motor trabalha mal. Não sei se chegará a Hanói.

- O motor é consigo. Se lhe parece conveniente, aterre, o campo de vinha, está na sua frente”.
(17)

A decisão foi continuar: “O tempo piorou, a visibilidade reduziu-se, obrigando-nos a voar junto aos arrozais, onde aterrar poderia significar uma capotagem, com todas as consequências. A orientação, no labirinto dos braços do rio, exige a Brito Pais um trabalho insano”. (18)

Ao meio-dia aterraram em Sontai, próximo de Hanói, após uma fase final de voo a 20 metros do solo para não perderem a visibilidade.

MACAU



No dia 20 de Junho o “Pátria II” descolou de Sontai rumo a Macau. À sua frente mais de 1.000 Km para serem percorridos. A Baía de Tonkin com cúmulos acastanhados ficou para trás: “O motor funcionava admiravelmente, o tempo conservava a transparência de um dia de Novembro, no nosso pensamento só uma ideia vivia, só uma aspiração

vibrava: Chegar a Macau” (19).

Aguaceiros cada vez mais intensos, obrigaram o “Pátria II” a subir para 2.800 metros para escapar à tempestade. Em vão, o tempo não melhorou. O voltímetro e o gerador deixaram de funcionar. Aproveitando uma abertura na nebulosidade desceram até perto do chão : “Sobe o açoite furioso dos aguaceiros densos, rompemos para o Istmo de Macau, e passamos sobre a Ilha Verde e as Portas do Cerco” (20).

Sem conseguirem aterrar, Brito Pais informou Sarmento de Beires, que devia continuar rumo a Norte, para Cantão. Mas o vento não permitiu, e em alternativa rumaram a Leste, para Hong-Kong: “São cinco minutos de voo inacreditável, indescritível, irreal. O aparelho parece levado como uma folha de árvore, na violência do furacão” (21).

O motor foi perdendo potência, até que parou esgotado. O “Pátria II” sobrevoou a linha férrea para Cantão e preparou-se para uma aterragem forçada. Um pequeno campo perto de um cemitério chinês acolheu o avião que se imobilizou ao fim de 100 metros. Bateu numa sebe, partiu hélice e o trem de aterragem. A viagem terminou ali. Macau tinha sido sobrevoada mas o mau tempo não tinha permitido a aterragem. A população tinha escutado o ruído do “Pátria II” envolto na bruma chuvosa.

Debaixo de chuva, Sarmento de Beires e Brito Pais, caminharam para a pequena cidade chinesa próxima do local da aterragem de emergência onde ninguém falava uma palavra de inglês. Sempre debaixo de chuva, continuaram a caminhada até à fronteira com Hong-Kong, onde foram recebidos pela colónia portuguesa e pelo cônsul.

No dia 21 de Junho a canhoneira “Macau” da Marinha Portuguesa, chegou a Hong-Kong. O navio tinha andado o dia anterior em buscas para encontrar o “Pátria II” que se pensava ter-se despenhado no mar devido ao mau tempo.

No dia 23, um grupo de mecânicos desmontou o “Pátria II” e no dia 25, Sarmento de Beires e Brito Pais, chegaram a Macau, a bordo da Canhoneira. Foram recebidos entusiasticamente, um prémio para a coragem e tenacidade que demonstraram, numa das mais importantes viagens aéreas dos anos 20.

Para trás ficaram 16.380 Km percorridos em 115H45M. Sarmento de Beires, Brito Pais e Manuel Gouveia, três pioneiros que inscreveram o seu nome e o de Portugal na História da Aviação.



Foram utilizados dois aviões. Até Jodhpur na Índia, um “Breguet” 16 Bn2 equipado com motor de 300 CV. Da Índia até Macau, um “De Havilland D.H.” 9 A com um Motor de 450 CV. A viagem iniciou-se no dia 7 de Abril de 1924 e terminou a 20 de Junho do mesmo ano.

“BERGUET” XVI Bn2

Tipo ----- Biplano monomotor
Envergadura ----- 14,36 metros
Comprimento ----- 9 metros
Altura ----- 3,3 metros
Motor ----- Renault de 300CV
Velocidade máxima --- 190 Km/h
Tecto máximo ----- 6100 metros

“DE HAVILLAND D.H.” 9A

Tipo ----- Biplano monomotor
Envergadura ----- 14 metros
Comprimento ----- 9,22 metros
Motor ----- Liberty de 400CV
Velocidade máxima --- 198 Km/h

Foi um avião muito usado pela RAF a partir de 1918, onde se manteve ao serviço até 1930.

NOTAS

- (1) – No dia 25 de Junho de 1909 um avião “Bleriot” XI pilotado pelo seu construtor, com o mesmo nome, atravessou pela primeira vez o canal da Mancha, ligando a França à Inglaterra.
- (2) – Em 8 de Fevereiro de 1919 um avião francês, “Goliath-Farman”, pilotado por Boussoutrot, liga Paris a Londres no primeiro voo comercial, da História da aviação.
- (3) – Em Abril de 1924 o Tenente Pelletier-Doisy e o mecânico Bésin efectuam com êxito uma viagem a Tóquio a bordo de um “Breguet” XIX.
- (4) – No dia 18 de Outubro de 1920, Sarmento de Beires e Brito Pais descolaram de Lisboa rumo à Madeira, a bordo de um “Breguet” 14 A2, “Cavaleiro Negro”. A Ilha envolta em denso nevoeiro não permitiu a aterragem. O “Cavaleiro Negro” tenta em vão chegar ao Norte de África. Sem gasolina amara de emergência 8H22m depois de ter descolado de Lisboa. Os aviadores foram salvos pelo navio inglês “Gambia River”.
- (5) – Ver apêndice.
- (6) – “De Portugal a Macau” – Sarmento de Beires, Ed. Seara Nova, Lx 1925 pág. 35
- (7) – Idem pág. 54
- (8) – Idem pág. 59
- (9) – O Inglês Mac Laren, tentou sem êxito uma viagem de volta ao Mundo com partida de Londres.
- (10) – Chicote Russo (NA).
- (11) – “De Portugal Macau” pág. 98
- (12) – Idem pág. 101
- (13) – Idem pág. 104, 105, 106 e 107
- (14) – Cifka Duarte – Coronel Piloto Aviador, nasceu em Lisboa a 10 de Maio de 1882, e faleceu em 7 de Junho de 1964. Figura destacada da Aviação Nacional, ocupava à data da viagem a Macau o cargo de Inspector da Arma da Aeronáutica.
- (15) – “De Portugal a Macau” pág. 146
- (16) – Idem pág. 152
- (17) – Idem pág. 163, 164

(18) – Idem pág. 164

(19) – Idem pág. 175

(20) – Idem pág. 177

(21) – Idem pág. 178

BIBLIOGRAFIA

BEIRES, Sarmiento de – De Portugal a Macau, Ed. Seara Nova, Lisboa 1925

CHAMBRE, René – Histoire de L'Aviation, Ed. Flammarion, Paris 1972

HISTORY OF AVIATION – John Taylor e Kenneth Munson, Edi. Crown, Londres 1972

CARDOSO, Edgar Pereira da Costa – História da Força Aérea Portuguesa, Ed. Cromocolor, Lisboa 1981

AS VIAGENS AERONAUTICAS DOS PORTUGUESES, Ed. Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa 1997.

BIOGRAFIAS



SARMENTO DE BEIRES – Nasceu no dia 4 de Setembro de 1892, na freguesia da Lapa, em Lisboa. Em 1903 ingressa no Colégio Militar. Em 1916 termina o Curso de Engenharia Militar na Escola de Guerra e em 20 de Maio é promovido a Alferes. No mesmo ano frequenta com aproveitamento o primeiro curso de pilotagem efectuado em Portugal na Escola de Aeronáutica Militar, em Vila Nova da Rainha. Em 17 de Abril de 1917, recebe o “brevet” civil n.º 2 do Aéro-Club de Portugal. Em Julho de 1917 é promovido a tenente e segue para França integrado nos Serviços de Aviação do Corpo Expedicionário Português. Em França frequenta a Escola de Aviação Militar de Chartres. Mais tarde na Escola de Chateauroux e Avord, especializa-se em aviões de caça “Spad”. Em 1919 regressa a Portugal e é colocado no Grupo de Esquadrilhas de Aviação “República”. É o primeiro piloto a efectuar uma missão de voo nocturno em Portugal, no dia 22 de Janeiro de 1920. Ainda em 1920, com Brito Pais a bordo do “Cavaleiro Negro”, tenta a viagem à Madeira. Em 1924 efectua com Brito Pais e Manuel Gouveia a viagem a Macau. Em 1927 com Jorge Castilho e Manuel Gouveia, atravessa pela primeira vez em voo nocturno o Atlântico Sul a bordo de um Hidroavião Dornier-Wal, “Argos”. Em 7 de Abril de 1924 é promovido por distinção a Major. Afastado por motivos políticos é reintegrado no posto de Coronel em 1972. Condecorado com a mais alta condecoração nacional, a Torre de Espada, Sarmiento de Beires possuía ainda a Ordem de Cristo, Santiago e Espada e a Legião de Honra Francesa. Faleceu no Porto no dia 8 de Junho de 1974.



BRITO PAIS – Nasceu em Colos, Vila Nova de Milfontes, em 15 de Junho de 1884. Em 1907, ingressou na Escola do Exército onde terminou o Curso de Infantaria em 1910. Em Novembro do mesmo ano foi promovido a Alferes. Em Novembro de 1917, tirou o “brevet” na Escola de Aviação de Avord, em França. Em 1917 combateu em França integrado nos Serviços de Aviação do C.E.P.. Notabilizou-se em combate, foi condecorado com a Torre e Espada, Cruz de Guerra e a Legião de Honra Francesa. Em 1920 com Sarmiento de Beires Participa a bordo do “Cavaleiro Negro” na tentativa de viagem à Madeira. Em 1923, foi promovido a Major e comandou a Esquadrilha de Bombardeamento e Observação do Grupo de Esquadrilhas de Aviação “República”. Em 1924, com Sarmiento de Beires e Manuel Gouveia participa na viagem a Macau. Em 1932, foi nomeado Adjunto do Inspector da Arma de Aeronáutica. No dia 22 de Fevereiro de 1934 morre, vítima de uma colisão aérea perto do Algueirão, aos comandos do avião que pilotava.



MANUEL GOUVEIA – Nasceu no Porto, no dia 4 de Fevereiro de 1890. Em 1912 assentou praça nos Sapadores do caminho de ferro. E 1917 parte para França integrado no Corpo Expedicionário Português. Durante a sua estadia em França ingressa nos Serviços de aviação do C.E.P. e frequenta a Escola de Mecânica de Saint Cyr e mais tarde a Fábrica Gnome-Rhone e a Hispano-Suisse em Biacomb. Após os cursos trabalha como mecânico na Esquadrilha Francesa 124, equipada com aviões “Spad”. Em 1919 participa nas viagens Paris-Amesterdão e Paris Lisboa. Em 1920 prepara o “Breguet 14 A2 “Cavaleiro Negro” para a viagem à Madeira. Em 1924

faz parte da tripulação da missão a Macau, com Sarmento de Beires e Brito Pais. Em 1926 tira o curso de piloto na Escola Militar de Aviação em Sintra. Um ano mais tarde, participa como mecânico e 2.º piloto na travessia aérea nocturna do Atlântico Sul. Em 1935 já como Tenente, participa no Cruzeiro Aéreo às Colónias. Com duas Cruzes de Guerra, a Torre e Espada e uma carreira prestigiada, passou à reserva em 4 de Fevereiro de 1946. Faleceu no dia 10 de Dezembro de 1966.

*Coordenação de edição da responsabilidade do tomarense **Jacinto de Jesus Tavares.***