

# Asas para Oriente. A primeira viagem aérea de Portugal a Macau (1924): texto, contexto e pretexto

## Wings to the East. The first flight from Portugal to Macau (1924): text, context and pretext

Isabel Morujão

Universidade do Porto/CITCEM  
imorujao@letras.up.pt  
ORCID: 0000-0003-0888-726X

### RESUMO

Tomando como base a narrativa de Sarmento de Beires sobre a viagem aérea que, em 1924, ligou pela primeira vez Portugal a Macau, num raide pioneiro da aviação mundial, procura-se avaliar o significado deste feito no contexto da aviação internacional e da relação de Portugal com a colónia portuguesa residente em Macau, bem como o impacto que tal empreendimento teve no povo português e na vida política em Lisboa.

### PALAVRAS-CHAVE

Macau, Aviação portuguesa, Sarmento de Beires, Pioneiros da aviação, Literatura de viagens.

### ABSTRACT

Based on Sarmento de Beires' narrative about the journey by air, which, in 1924, first linked Portugal to Macau in a pioneering raid of world aviation, we seek to assess the significance of this daring achievement in the context of international aviation and Portugal's relationship with the Portuguese colony residing in Macau, as well as the impact that such an undertaking had on the Portuguese people and political life in Lisbon.

### KEYWORDS

Macao, Portuguese aviation, Sarmento de Beires, Aviation pioneers, travel literature.

Aproximando-se o centenário da viagem aérea de Lisboa a Macau, realizada entre 2 de abril e 23 de junho de 1924 por Sarmento de Beires, Brito Pais e o mecânico Manuel Gouveia, entendemos justo e imperioso devolver à História de Portugal e à História da Aviação o que elas parecem ter desgarrado de si próprias. À exceção das camadas mais velhas da população portuguesa e da população de Macau, que ainda o recordam, o feito indiscutivelmente imenso então realizado por esses aviadores tem estado esquecido, não sendo alheio a esse facto o pormenor de Sarmento de Beires, o piloto-aviador que conduziu o avião “Pátria” por céus estranhos e inóspitos desde Vila Nova de Milfontes até Macau, se ter tornado um forte opositor ao regime saído do golpe militar de 28 de maio de 1926, que pôs termo à Primeira República. Talvez também o facto de o Governo português de então (através do seu Ministro da Guerra, o coronel Freiria) ter criado sucessivos obstáculos à partida para Macau, só dando aprovação para esta viagem na condição de ela não custar um centavo que fosse ao erário do Estado, envergonhasse, de algum modo, o Governo de Portugal, que nunca confiou nas capacidades dos aviadores e no sucesso e pertinência deste raide. É que o êxito obtido com esta viagem aérea, realizada apenas com dinheiro do povo português, das comunidades portuguesas e da fortuna pessoal do aviador Brito Paes, manchava por demais a imagem do governo português que, contrastando extraordinariamente com os governos de outros países, tudo tentou para que a viagem não se realizasse e, mesmo quando autorizou tardiamente a sua realização, nada fez para a apoiar.

A narrativa que Sarmento de Beires publicou sobre essa viagem aérea — *De Portugal a Macau (A viagem do “Pátria”)*, editada pela Seara Nova logo em 1925 e reeditada por duas vezes — encontrava-se esgotada desde a última edição de 1968, razão pela qual se entendeu fundamental reeditá-la neste século XXI, antecipando e permitindo, em 2024, as celebrações do centenário deste voo pioneiro da aviação mundial.

## Macau como destino

Portugal e o Oriente partilham uma multissecular tradição de relações e intercâmbios vários que remonta aos inícios do século XVI. A Península de Macau, pela sua localização geográfica, desempenhou sempre um papel fundamental nesse contacto de mundos que o Sol ilumina de forma desfasada, tão grande é a distância que os separa. O pequeno território macaense, constituindo-se como espaço

de transição e contactos entre a China e a Europa, proporcionou uma importante plataforma para o intercâmbio das culturas ocidentais e orientais.

Já no século XVI Macau era estrategicamente crucial para os portugueses, para aceder ao comércio com a China e o Japão. Aliás, o termo “China” aparece logo em 1501, numa carta que D. Manuel escreveu aos Reis Católicos, uns anos antes da primeira chegada dos portugueses a Malaca, em 1509. Só em 1553-54 os portugueses chegaram em número considerável a Macau, tendo obtido, em 1557, a licença das autoridades chinesas para aí se estabelecerem. O impacto desta presença portuguesa em Macau era já de tal forma marcante nos finais desse século XVI, que, quando a derrota dos portugueses na batalha de Alcácer-Quibir conduziu à perda da independência nacional e ao regime de monarquia dual sob o reinado de Filipe II de Espanha (Filipe I de Portugal), a cidade de Macau manteve sempre hasteada a bandeira portuguesa e não a castelhana<sup>1</sup>. No entanto, só em 1887 a China reconheceria oficialmente a soberania e a ocupação perpétua portuguesa de Macau, através do Tratado de Amizade e Comércio Sino-Português. E foi sob administração portuguesa que o território macaense se manteve até ao final do século XX.

Não admira, pois, que, no século XX, no âmbito dos raids aéreos que então se levavam a cabo, no plano internacional, pelos países mais desenvolvidos, Macau tivesse sido o destino escolhido pelos aviadores Brito Paes e Sarmento de Beires, quando planearam empreender um voo de longo curso, para ombrear com os grandes feitos aéreos desses países.

Quando, em 2019, se celebraram os vinte anos da Transferência da Soberania de Macau para a China, que ocorrera em dezembro de 1999, a investigação que então se desenvolveu para assinalar a efeméride centrou-se, fundamentalmente, nos séculos mais recuados, desde o ano de 1557 (com o estabelecimento oficial da ocupação de Macau por portugueses) até ao século XVIII, no tempo do Marquês de Pombal. Os séculos XIX e XX foram menos estudados, mas, no entanto, foi no primeiro quartel do século XX, em 1924, que se realizou a primeira viagem que permitiu unir por trilhos aéreos estes dois pontos tão afastados na terra e por mar, tentando uma proximidade, até então inviável, entre Portugal e a comunidade portuguesa residente em Macau.

Nos anos que precederam a realização desta viagem, o primeiro impulso que moveu os aviadores Sarmento de Beires e Brito Paes, ao planearem a sua viagem

---

<sup>1</sup> Como recompensa por esta lealdade a Portugal demonstrada pela população de Macau, durante o tempo de monarquia dual, o rei D. João IV designou Macau, em 1654, como “*Cidade do Santo Nome de Deus de Macau, Não Há Outra Mais Leal*”.

aérea de longo curso, foi o de realizarem um voo que tivesse o alcance e a expressão que as grandes descobertas marítimas tinham tido no final do século XV: em 1498, a descoberta do caminho marítimo para a Índia e, em 1500, a descoberta do Brasil.

A ligação aérea ao Brasil ocorrera, entretanto, em 1922, com Gago Coutinho e Sacadura Cabral, no âmbito do estreitamento das relações com o Brasil, por ocasião do Primeiro Centenário da sua Independência. Nesse clima festivo, investiu-se institucionalmente na exaltação de Camões, que deu lugar, em 1924 (o ano em que se preparava e realizava a ligação aérea de Portugal a Macau), à celebração do quarto centenário do nascimento do poeta, que, em 1907, Teófilo Braga afirmara ter ocorrido em 1524. Assim, a 10 de junho de 1924, as cerimónias do quarto centenário do nascimento do autor de *Os Lusíadas* deram lugar a um momento particularmente significativo, com a trasladação, para o Mosteiro dos Jerónimos, do que se supõe serem os restos mortais de Camões e Vasco da Gama<sup>2</sup>. A associação da grandeza de Portugal, representada pela arquitetura propagandística e glorificadora do tempo de D. Manuel I, ao autor da descoberta do caminho marítimo para a Índia e, simultaneamente, ao poeta que cantou essa façanha, alimentou durante todo esse ano uma linguagem épica que contrastava com o estado de uma República degenerescente e de um povo cada vez mais insatisfeito e desanimado. A viagem de Beires e Paes expressou igualmente essa dimensão nacionalista, não só na escolha do nome para o avião ("Pátria"), como na exibição de um verso de *Os Lusíadas* ("Esta é a ditosa pátria minha amada") na tela da fuselagem.

Neste contexto, não é por isso, de estranhar, que tenha sido para o Oriente que se dirigiram os projetos dos aviadores. Com a travessia aérea Lisboa-Macau, pretendiam cumprir três objetivos: primeiro, competir, no aceso plano internacional das viagens aéreas de longo curso (em que França, Itália, Estados Unidos e Grã-Bretanha se destacavam), com um feito prestigiante, marcante, decisivo e pioneiro, à semelhança do que havia acontecido com as viagens marítimas do tempo das Grandes Descobertas, com os navegadores Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral. Por isso, procuraram a rota dos antigos navegadores, tendo pensado inicialmente na Índia como destino que, posteriormente, alargaram até Macau. Pretendia-se assim, também, preparar a viagem de volta ao mundo em avião, um sonho desde

---

<sup>2</sup> Para uma perspetiva histórica das celebrações do 10 de junho em Portugal, ver João, 2011, pp. 19-34.

muito cedo acalentado por Sacadura Cabral, que fora instrutor de Sarmento de Beires na Escola de Aeronáutica de Vila Nova da Rainha<sup>3</sup>.

O segundo desígnio da viagem era a vontade de afirmar Portugal junto da China (de grande influência então no plano internacional) como país cheio de energia, vitalidade e espírito de iniciativa.

Por fim, esta viagem aérea visava igualmente estreitar laços entre a metrópole e a comunidade portuguesa de Macau<sup>4</sup>, para onde, ao longo dos quatro séculos de administração portuguesa, houve várias correntes migratórias. Esses fluxos migratórios que se fixaram em Macau tiveram origem, fundamentalmente, em Lisboa, embora também outros pontos do país tivessem contribuído para engrossar o número das famílias portuguesas no Oriente. No século XX, esse movimento migratório encontrava-se já bastante diminuído. Em 1920, quatro anos antes da viagem aérea Lisboa-Macau, residiam em Macau 909 portugueses, o que constituía uma expressão da ordem dos 21,8% do total da população não chinesa de Macau<sup>5</sup>. Por pequena que fosse, essa comunidade portuguesa rejubilou com esta viagem, que significava para ela o reconhecimento de uma atenção carinhosa por parte da Metrópole e o sinal de uma proximidade mais efetiva e palpável, que, contudo, não se viria a concretizar, pois só em 1996<sup>6</sup> a TAP viria a criar o primeiro voo da China para Portugal, projeto de que se retirou logo em 1998, alegando falta de lucro. Finalmente, em 2017, a *Beijing Capital Airlines* abriu uma rota Pequim-Lisboa. Sublinhe-se, pois, que é apenas sete anos antes de se cumprirem cem anos dessa primeira ligação aérea Lisboa-Macau realizada pelos aviadores pioneiros Sarmento de Beires e Brito Paes que se processam voos comerciais diretos entre a China e Portugal.

No entanto, as vantagens desta ligação tinham sido desde logo pressentidas por Sarmento de Beires, que as transcreve no relato dessa viagem aérea editado

---

<sup>3</sup> Ao longo da sua viagem, Brito Paes e Sarmento de Beires percorreram um total de 16.760 Km, o equivalente a metade da volta ao mundo.

<sup>4</sup> "Precisávamos de vir a Macau, terra portuguesa entre as terras portuguesas, onde Camões se inspirou para escrever *Os Lusíadas*", afirmou Brito Paes, num discurso pronunciado em Macau, em julho de 1924. Cf. Beires, 2018, p. 143.

<sup>5</sup> Sobre esta matéria, ver Dias, 2018, pp. 103-113.

<sup>6</sup> Em 1987, realizou-se uma viagem na esteira do *Pátria*, no âmbito do voo aventureiro e particular de Jorge Cruz Galego e mais dois companheiros, a bordo do avião *Sagres*. Demoraram 106 horas. O *Pátria* voou 110 horas no total, à velocidade média de 152 Km/hora, numa distância total de 16.760 Km (em percurso útil), em 24 etapas (14 no *Pátria I* e 10 no *Pátria II*). Comparativamente, as dificuldades não se atenuaram, apesar de decorridos sessenta e três anos entre estas viagens.

logo em 1925 pela Seara Nova. Ao perceber o acolhimento emocionado e efusivo da comunidade portuguesa na China, Beires comenta no seu livro:

E, inconscientemente, ao sentir o orgulho, o patriotismo e a saudade que se reflete em todos aqueles olhos rasos de água – oficiais, sargentos, marinheiros –, vislumbramos as benéficas consequências que resultariam do empreendimento de uma viagem aérea anual às nossas Províncias Ultramarinas, que ali levasse, nas asas de um avião, as cores da bandeira, ungidias pelo sol da Pátria distante. (Beires, 2018, p. 391)

Mais adiante, voltaria a confirmar essa intuição:

A nossa visita à capital da República Chinesa do Sul, apesar de breve, permitia-nos avaliar mais uma vez a importância da nossa viagem para os núcleos de portugueses residentes no estrangeiro. (Beires, 2018, p. 397)

## Voar na instabilidade dos governos da Primeira República

Diferentemente do que sucedera com a viagem de Gago Coutinho e Sacadura Cabral dois anos antes, a viagem aérea a Macau não contava com qualquer avião sobresselente, nem os aviadores levavam consigo rede de TSF, para poderem comunicar qualquer imprevisto. Foi uma viagem sem rede, no sentido próprio e figurado desta expressão. E também sem dinheiro ou apoio do Estado.

De facto, o governo liderado por Álvaro de Castro (entre 18 de dezembro de 1923 e 6 de julho 1924) criou resistências e sucessivos impedimentos a esta viagem, com atuações contraditórias e inexplicáveis dos Ministros da Guerra — Coronel Fernando Freiria (de 16 de dezembro de 1921 a 6 de fevereiro de 1922 e, mais tarde, de 7 de dezembro de 1922 a 21 de julho de 1923) e, interinamente, António Maria da Silva. Entre março e julho de 1924, durante todo o tempo de viagem do “Pátria”, foi ministro Américo Olavo. O primeiro capítulo da obra de Sarmiento de Beires sintetiza toda essa sucessão de confusões, contrainformação, desencontros, solicitações de audiência com atraso na tramitação, etc., num registo incisivo e pontualmente irónico:

História longa e fastidiosa, mas necessária para destruir certas afirmações menos verdadeiras sobre as nossas *démarches* junto do Governo. Quando o Sr. Américo Olavo, então ministro da Guerra, declarava, em pleno Parlamento, que

nada solicitáramos do Estado, durante as horas em que, à custa de mil esforços, íamos avançando no caminho de Macau, por certo desconhecia estes factos. (Beires, 2018, p. 159)

Ao longo de doze capítulos, uma conclusão e um apêndice, Sarmiento de Beires plasma, no seu livro *De Portugal a Macau*, em registo narrativo de primeira pessoa, a experiência desta viagem, com todos os incidentes, percalços, perigos, ameaças e conquistas, que deixam o leitor preso ao fio do seu registo diarístico. À distância de um século desta viagem, o leitor de hoje espanta-se com as condições em que se fizeram estes voos pioneiros. Os aviões eram frágeis (tela, madeira e alumínio), de carlinga descoberta, deixando os aviadores diretamente expostos aos rigores do tempo (sol, chuva, neve); os campos de aviação eram escassos e, quando existiam, eram terrenos precários e sem condições, o que transformava a própria aterragem num risco imenso. Este voo a Macau, num ano profusamente marcado por diversos voos internacionais, foi particularmente perigoso e temerário, porque realizado num avião muito frágil (um Breguet X 14-BN 2), que Pelletier-Doisy, um dos aviadores que, nesse mesmo ano, cruzando-se com Brito Paes e Sarmiento de Beires em Bagdad, numa das escalas durante o seu voo Paris- Tóquio, impressionado com a fragilidade do “Pátria”, o designa posteriormente, numa entrevista ao jornal *Le Petit Parisien*, como *coucou*:

Examinei, estupefacto, o aparelho que tripulavam Brito Paes, Beires e o seu mecânico. Era um velho Breguet de bombardeamento de noite, com motor Renault de 300 CV. Quase um “coucou”. E eram três ali dentro. Sob as asas da sua casca de noz tinham instalado dois enormes depósitos cilíndricos, com capacidade para 1600 litros, e que pareciam flutuadores ligados às rodas. Não escondi aos meus camaradas portugueses a admiração que me causava a sua façanha. Ter conduzido um BN2 de Lisboa a Bagdad era qualquer coisa. Querer conduzi-lo até Macau parecia-me temeridade louca. Não conheço muitos pilotos que tivessem ousado semelhante tentativa com meios tão pouco apropriados. No entanto, Paes e os seus companheiros realizaram o seu projeto. Realizá-lo não era proeza fácil.<sup>7</sup> (Beires, 2018, pp. 248-249)

---

<sup>7</sup> Tradução feita por Sarmiento de Beires, na nota à sua segunda edição da obra, correspondente às pp. 248-249 da nossa edição.

A mesma convicção tinham os aviadores de Portugal e vários parlamentares. Aliás, a 26 de maio de 1924, ainda os aviadores voavam a caminho de Macau e ainda a Aviação Militar não se havia rebelado contra o Ministro da Guerra, no Parlamento atiravam-se culpas sobre o desamparo governamental deste raide, pediam-se esclarecimentos e cresciam as tensões. O deputado Lelo Portela interpelou diretamente o ministro Américo Olavo, que respondeu em sua defesa que a decisão de não apoiar a viagem não ocorrera durante o seu mandato:

Mas é interessante saber-se por que motivo os anteriores Ministros não julgaram digna de auxílio financeiro do Estado a viagem aérea a Macau.

Para compreender isto basta ler a ata da sessão da Comissão Técnica de Aeronáutica, convocada para o gabinete do então Ministro da Guerra, Sr. coronel Freiria, no dia 9 de julho de 1923. A Comissão, tendo apenas contra o voto do Sr. capitão Brito Paes, votou que “a viagem era impossível de realizar com os recursos da nossa aviação”.

O Sr. capitão Ribeiro da Fonseca disse mais: “é um erro que o Estado distraia para essa viagem qualquer verba orçamental, e é um crime que a Aeronáutica distraia para essa viagem qualquer parte da sua dotação”.

O ministro alongou-se em várias desculpabilizações da sua atuação e da dos seus antecessores, culpabilizando os parlamentares por omissões de pedidos de financiamento, se o julgavam necessário. Lelo Portela insurge-se.

Nunca podia S. Exa. consentir que dois oficiais aviadores que partem para uma empresa daquela natureza fossem considerados como dois particulares que vão numa empresa particular; por isso devia dar-lhes todo o apoio para desempenharem cabalmente a sua missão. Vem, porém, S. Exa. dizer-me que eu, como aviador, devia vir aqui pedir o crédito necessário. Mas que confusão faz S. Exa. entre as minhas funções de Deputado e as de aviador? Não consinto que S. Exa. confunda essas minhas funções. E por agora nada mais<sup>8</sup>.

Por isso, logo após a concretização do raide, a proposta apresentada pelo coronel Roberto Baptista ao Parlamento, em 24 de junho de 1924, trazia, subliminarmente, uma crítica ao Governo português, ao enaltecer o apoio concedido pelo povo:

---

<sup>8</sup> <https://debates.parlamento.pt/catalogo/r1/cd/01/06/03/089/1924-05-26/18>, p. 13 [accedida em novembro de 2021].

— Sr. Presidente: como V. Exa. sabe, e nós todos sabemos também, os distintos aviadores Brito Pais e Sarmento Beires, auxiliados pelo sargento-ajudante Gouveia, concluíram o raide Lisboa-Macau.

Este glorioso feito levanta, se possível é, ainda mais alto o nome da Pátria; deu honra e glória à aviação militar e ao exército português.

Todos nós sabemos as condições em que esse raide foi realizado; desnecessário é, neste momento, acentuá-las. Apenas, Sr. Presidente, uma circunstância desejo salientar. Se esse raide pôde ser levado a efeito, para honra e glória da aviação militar, foi porque o povo português auxiliou patrioticamente esse empreendimento, dedicando-lhe todo o carinho, toda a atenção.

Por isso, Sr. Presidente, eu vou ter a honra de enviar para a Mesa uma proposta de saudação aos oficiais aviadores, Brito Pais e Sarmento Beires e ao mecânico Gouveia, para que V. Ex.<sup>a</sup> se digne submetê-la à apreciação do Senado. Mas nessa proposta eu envio também a minha homenagem sincera e calorosa ao povo português que, com o seu auxílio, concorreu para que esse glorioso empreendimento pudesse ser realizado.

A minha saudação é concebida nos seguintes termos:

“O Senado saúda os oficiais aviadores Brito Pais e Sarmento Beires e o mecânico Gouveia pela conclusão do difícil e arrojado raid Lisboa-Macau, rendendo, também, a sua sincera homenagem ao povo português que, com o seu patriótico auxílio e desvelada assistência, permitiu que esse brilhante e heroico empreendimento pudesse ser realizado para honra e glória da aviação militar, do exército e do País” — R. da Cunha Baptista. Tenho dito<sup>9</sup>.

A ênfase colocada no povo português é intencional, para fazer contrastar a confiança no raide por parte do povo com a descrença do Governo, o apoio financeiro do país, com a mera autorização de viagem dada pelo Governo, “sem dispêndio para a Fazenda Nacional, apenas utilizando os recursos disponíveis da Aviação”. Após a viagem, Brito Pais e Sarmento de Beires referem-se ao avião em que viajaram como “um avião de esmolas”. De facto, o contributo do povo, conseguido mediante largas listas de subscrição pública para custear as despesas do voo, é tanto mais significativo quanto Portugal vivia, à época, uma crise económica sem precedentes, quer nas contas do Estado, quer no aumento do custo de vida. Recorde-se que a

---

<sup>9</sup> <https://debates.parlamento.pt/catalogo/r1/cs/01/06/02/073/1924-06-24?sft=true#p6> [Acedido em novembro de 2021].

22 de fevereiro desse ano de 1924 se tinha realizado em Lisboa, por iniciativa das Juntas de Freguesia, uma grande manifestação contra a carestia de vida.

Já na sessão do dia anterior os parlamentares tinham tomado uma posição clara e entusiasmada de aplauso e admiração pelo êxito do voo de Portugal a Macau, onde sobressaía já uma crítica inequívoca às condições de desamparo a que o governo português tinha abandonado os aviadores, não lhes dando qualquer apoio. Estas tomadas de posição merecem ser cruzadas com as referências que Sarmento de Beires faz ao Ministro da Guerra, no seu primeiro capítulo. Transcreve-se, por isso, a intervenção de Jaime de Sousa, a 23 de junho de 1924:

— Sr. Presidente: é do conhecimento de V. Exa. e da Câmara, e conhece o país inteiro, o facto extraordinário da chegada a Macau dos ilustres aviadores Brito Paes e Sarmento de Beires, que em condições tão difíceis, sob o ponto de vista material, chegaram a terras nossas no Oriente, demonstrando a sua audácia e habilidade. Há quarenta e oito horas que Portugal inteiro vibra de entusiasmo por esse rasgo de audácia. O nosso coração de portugueses regista mais uma vez as energias duma raça.

Não é menos certo que os gloriosos aviadores Brito Paes e Sarmento de Beires demonstraram ao mundo, atônito, como, com rasgos de audácia e golpes de energia, se consegue bater todos os records, dispondo de elementos inferiores e com material, por assim dizer, improvisado. Cheios de energia e fé, porque a energia e a fé são os elementos primordiais que acompanham o génio nos grandes empreendimentos, os aviadores acabam de dar ao país um formidável e sugestivo exemplo.

Oxalá, Sr. Presidente, que esse exemplo frutifique, e que nós, inspirados nesse feito brilhante, consigamos arrear caminho e mudar de processos, consigamos esquecer todos estes dissídios que ultimamente têm avassalado a sociedade portuguesa com a feição de combates pessoais inglórios, de derrotismo permanente contra homens e situações, numa fúria louca de tudo desfazer e destruir. É preciso que, inspirados nesse exemplo grandioso, os portugueses se convençam de que é uma obra construtiva que começa e que é preciso acabar de pronto com essa atmosfera de derrotismo e desânimo que avassala a sociedade portuguesa.

Sr. Presidente: atravessamos uma fase da vida nacional em que sinais evidentes se manifestam de que a nação desperta numa ânsia enorme de progresso e civilização, e ao Parlamento da República impende a obrigação

estrita de aproveitar o ensejo que se proporciona para colaborar nessa obra de reconstrução nacional, de caminho para melhores dias. Estes devem agora começar com o gesto nobre e heroico dos gloriosos aviadores<sup>10</sup>.

Viviam-se, de facto, tempos muito conturbados social e politicamente. Os ministérios raramente se aguentavam mais do que alguns meses, o mesmo acontecendo aos governos, que se sucediam vertiginosamente uns aos outros, durando apenas dias ou escassos meses. No plano da aviação militar, existia um confronto aberto entre a Aeronáutica e o Ministério da Guerra, pois, enquanto Sarmento de Beires e Brito Paes avançavam para Macau, o Decreto-Lei de 30 de maio de 1924 determinava a destituição do Major Cifka Duarte como Diretor da Aeronáutica e afirmava que esta poderia ser dirigida por um coronel de qualquer Arma do Exército, à exceção da Aviação. A reação não se fez esperar e os aviadores recusaram-se a receber ordens do coronel Morais Sarmento, que substituíra Cifka nas suas funções, encerrando-se no campo da Amadora, de 3 para 4 de junho, e exigindo a demissão do Ministro da Guerra. Só a 7 de junho os aviadores se renderam, após o que foram presos no Forte de S. Julião da Barra. Os populares apoiavam-nos e cercaram o Forte, com protestos que reclamavam a sua libertação.

Em Hanói, a 12 de junho, Sarmento de Beires lê uma notícia num jornal francês que, embora lacónica e pouco esclarecedora, lhe permitiu perceber que a situação da Aeronáutica portuguesa era grave, encontrando aí mais um estímulo para prosseguir rapidamente até Macau:

[...] a notícia, que nos era impossível compreender em toda a sua latitude, foi mais um impulso no caminho de Macau. Intuitivamente, percebíamos que era necessário chegar, para salvar da violência e do opróbrio a Aviação Portuguesa. (Beires, 2018, p. 362)

E, na verdade, a chegada dos aviadores a Macau teve um fortíssimo impacto positivo em Portugal, permitindo mitigar as consequências da Revolta dos Aviadores no campo da Amadora, que constituía um momento de grande tensão política. É a essa tensão que se refere o deputado Cunha Leal, na sessão de 23 de junho de 1924:

---

<sup>10</sup> <https://debates.parlamento.pt/catalogo/r1/cd/01/06/03/108/1924-06-23/4>, p. 4 [accedida em novembro de 2021].

Neste momento de desânimo para a vida nacional, alguma cousa agitou a sociedade portuguesa. [...] Sentiu-se de repente que no meio do desânimo, no meio das tristezas, no meio da dissolução dos caracteres, mais alto do que tudo isso, se levantam dois portugueses que demonstram que ainda a raça tinha as velhas energias, sentia as velhas responsabilidades da tradição portuguesa.

Vivemos uma hora de desânimo: olhamo-nos uns aos outros e sentimos com verdadeira vergonha de nós próprios.

E quando olhamos o passado, quando olhamos a herança que os nossos maiores nos pegaram para nós próprios, o Sr. Ministro da Justiça procura matar, em obediência a um *élan* que não é próprio, que não está na consciência portuguesa, as velhas tradições religiosas.

E, quando olhamos o Sr. Ministro das Finanças, verificamos que S. Exa. destrói o crédito português com uma sem-cerimónia assombrosa.

E enquanto todos os portugueses se regozijam por uma circunstância que nos eleva no conceito da Nação, verificamos que falta aqui o Sr. Ministro da Guerra para honrar um facto que traz tanta glória para os portugueses, para se associar - ele que é um soldado valente e brioso - ao facto glorioso que outros soldados briosos e valentes praticaram.

[...] Os portugueses nestes últimos dias têm tido fé nos seus próprios destinos, não mercê do Sr. Ministro da Guerra, mas mercê da ação de dois bravos soldados, pertencentes a uma aviação agora dissolvida, que, segundo a velha tradição portuguesa, resolveram intrepidamente, sem meios, desamparados das instâncias oficiais, lançar-se pelos ares fora, num velho avião, com o *élan*, com o interesse que é próprio de quem vive com fé, a fé que nos faz acreditar nos destinos de Portugal.

Ao mesmo tempo que esses dois bravos soldados, com as mãos fortes, agarradas ao volante, vão por aí fora, levando no coração o nome da Pátria, o Sr. Ministro da Guerra desinteressa-se desse facto. (...) O Sr. Ministro da Guerra, que é uma figura galharda do soldado português, aliado aos próprios destinos da sua terra, não acredita neles; o Sr. Ministro da Guerra, em lugar de ser o chefe glorioso do exército português, descrê dos seus destinos, abandona esses dois homens ao seu próprio esforço.

E sabe V. Exa. quem os amparou? Foi o coração magnânimo do povo português que deu aqueles doze contos. Esses miseráveis doze contos, que foram recusados pelo chefe do exército português, pagou-os generosamente esse mesmo povo.

Sarmento de Beires e Brito Paes são nesta hora os dois melhores representantes da aviação portuguesa.

O povo português pagou tudo que foi preciso para a vitória dos dois gloriosos portugueses; pagou-o com pequenas espórtulas que são aqueles que mais são de agradecer; pagou tostão a tostão, porque o povo português acredita nos seus destinos, ao passo que o Sr. Ministro da Guerra, que é chefe do exército português, descrê deles<sup>11</sup>.

[...] Sr. Presidente: se quisesse podia — mas não vale a pena, porque todos já o conhecem — provar à evidência o ódio que o Sr. Ministro da Guerra tem à aviação, ódio talvez filho da má vontade do Sr. Presidente do Ministério que desde uma célebre data — o 23 de Maio — nunca mais pôde ver a aviação, porque ela não foi daquelas tropas que queriam ir com S. Exa. para uma revolta constitucional, no dizer de S. Exa., mas que não era mais do que contra o Sr. Presidente da República, por ter demitido o seu Ministério.

Desde esse dia, nunca mais o Sr. Álvaro de Castro e o Sr. Américo Olavo puderam ver a aviação portuguesa! É que ela tem marcado dentro de todo o exército este lugar: é que não vai para parte alguma, nem para a esquerda, nem para a direita; é do exército, só defende a Pátria e a República. E nada mais. (...) Agora, um Ministro da Guerra que, depois de saber que os aviadores chegaram a Macau, saiu de Lisboa para não ouvir os “morras” e os “abaixos”, esse não tem prestígio<sup>12</sup>.

Efetivamente, o êxito da viagem contribuiu para sanar este conflito entre o Governo e a Aviação, embora tenha colocado o Ministro da Guerra numa posição desconfortável, por não ter apoiado o raide, nem ter confiado nos aviadores. Américo Olavo cairia em julho, como consequência de todos estes incidentes na Amadora e na sequência das queixas da Aeronáutica relativamente à falta de apoios do Ministério da Guerra, que consideravam um *partis pris* do ministro contra esta Arma. Recolher aqui alguns momentos do aceso debate parlamentar em torno do raide e da aviação portuguesa permite, sem dúvida, uma leitura mais integrada do contexto da obra de Sarmento de Beires.

---

<sup>11</sup> (<https://debates.parlamento.pt/catalogo/r1/cd/01/06/03/108/1924-06-23/6>, p. 6 [accedida em novembro de 2021])

<sup>12</sup> <https://debates.parlamento.pt/catalogo/r1/cd/01/06/03/108/1924-06-23/4>.

## Na esteira dos nautas

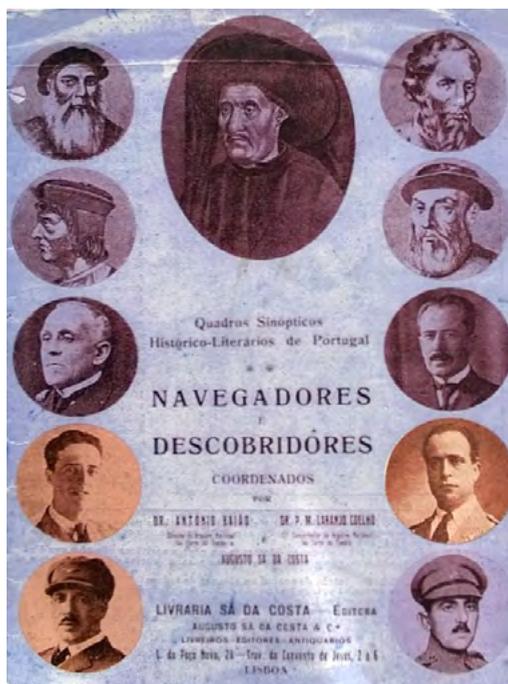
Pelos discursos acima transcritos, fica-se a conhecer a perspetiva pela qual a grande travessia aérea até Macau foi olhada pelos portugueses de então: um feito heroico, capaz de exaltar o espírito da raça (origens históricas e traços psicológicos dos portugueses) então considerado abatido, proeza equivalente à grandeza das descobertas marítimas dos séculos XV e XVI. A linguagem é de exaltação, o discurso é de empolgação, os tempos eram de ânimo e de esperança, num Portugal desalentado e enfraquecido pelas discórdias, medos, traições e revoltas, pela insegurança e pela instabilidade insustentável dos governos da Primeira República.

Nos jornais, o tom de entusiasmo e euforia cresceu nos tamanhos de letra de imprensa e traduzia-se em grandes manchetes de todos os jornais (dos da capital aos das cidades do interior, dos jornais de informação aos jornais desportivos, da imprensa diária à semanal, etc.).



Imagem 1 – Jornal *Diário de Notícias*, 21 de junho de 1924

Além das fotografias dos aviadores, que se publicavam diariamente, quer nas primeiras páginas, quer nas páginas interiores dos jornais, proliferavam os rostos de Paes, Beires e Gouveia em caixas de fósforos e de sabonetes, em postais ilustrados, gravuras e cartazes, em que o imaginário das Grandes Descobertas constituía uma mensagem tão importante como a da informação sobre as circunstâncias em que decorrera o voo propriamente dito.



**Imagem 2** – Genealogia dos aviadores, centrada na figura do Infante D. Henrique

De cima para baixo e da esquerda para a direita:

1. Vasco da Gama e Pedro 6lvares Cabral
2. Bartolomeu Dias e Fern6o de Magalh6es
3. Gago Coutinho e Sacadura Cabral
4. Sarmiento de Beires e Brito Pais
5. Manuel Gouveia e Jorge Castilho

A coroa de louros central, o arco do triunfo (de onde saem os dois avi6es que ligaram Portugal ao Brasil e a Macau), a cruz de Cristo que a Avia76o portuguesa retoma das caravelas portuguesas e que se repete como moldura das fotografias, desta vez debruada por uma corda que lembra o estilo manuelino nascido das Descobertas, todos os elementos concentram nesta gravura um imagin6rio de grandeza e de for7a, evocando fa7anhas de outrora.



**Imagem 3** – Cartaz tendo ao centro a figura de Santos Dumond (considerado, geralmente, o Pai da aviação); à esquerda, o Brasil, com as fotografias de Gago Coutinho e de Sacadura Cabral; à direita, Macau, encimado pelas fotografias de Brito Paes e de Sarmento de Beires. (Coleção particular)

Sarmento de Beires tinha como intenção preparar a volta ao mundo em avião, na esteira do que fizera Fernão de Magalhães. Com esta viagem, Beires e Paes perfizeram nove mil milhas, “quase a metade da volta ao mundo”, como afirmou Gago Coutinho, para quem “eles foram demonstrar, nessas paragens históricas, que os portugueses de agora não desmentem as tradições da sua Raça, e que os descendentes dos Capitães e Marinheiros das naus se tinham tornado aviadores, mantendo a Portugal os mesmos velhos foros de paladino do Progresso e da Civilização” (2018 [1925], p. 145).

### ***De Portugal a Macau: o livro***

Sarmento de Beires poderia ter feito apenas um relatório de voo, à semelhança de Gago Coutinho e Sacadura Cabral, cingindo-se exclusivamente aos pormenores técnicos da viagem: horas de voo, velocidade em cada etapa, dispêndio de gasolina, comportamento do motor, etc. Mas escreveu um livro de viagem, fundador, em Portugal, das narrativas de viagens aéreas do século XX, acrescentando-lhe no final um “Apêndice e recapitulação técnica da viagem”, com mapa e um quadro descritivo muito extenso, em que constam minuciosamente todos os detalhes técnicos de cada dia de voo: altitude máxima, velocidade média, hora de partida e de aterragem, estado atmosférico, emprego do tempo, número de passageiros, percurso, duração do voo, quilómetros percorridos. Talvez a consciência do contexto e das condições em que voava (fragilidade do aparelho, tempestades e monções desconhecidas, mapas cuja informação era sempre insuficiente, montanhas altíssimas que havia que transpor, etc.) e o sentir-se devedor do apoio de todos os portugueses que sustentaram a viagem do “Pátria” tenham movido Sarmento de Beires a escrever a narrativa desta viagem aérea, que publica logo em 1925 pela Editora Seara Nova, e que a revista homónima publicitou ao longo dos primeiros meses de 1925, divulgando em primeira mão o último capítulo, “A última etapa”, no seu número 42<sup>13</sup>, de 15 de fevereiro, antecipando o prazer da leitura da obra aos seus leitores. O n.º 43, de 15 de março, publicitava a obra como “A sair brevemente”<sup>14</sup>, apresentando-a os números 45-46, de maio de 1925, como “Novidade literária”, com o sumário do livro, o número de páginas e o preço da edição de luxo: 25 escudos.

---

<sup>13</sup> Seara Nova, n.º 42, 15 de fevereiro, pp. 104-107.

<sup>14</sup> Na secção “À venda na Seara Nova”.

Graças à edição bilingue Português-Mandarim que se levou a cabo em 2018, ler esta obra de Sarmiento de Beires é agora de novo possível, permitindo que os portugueses acedam a este mundo aventureiro e audaz do pioneirismo aeronáutico. A tradução para Mandarim simplificado<sup>15</sup> teve o objetivo de a tornar acessível também à comunidade macaense de hoje, que certamente desconhece detalhes sobre esta viagem que faz parte da sua História.

A narrativa de Beires apresenta um estilo bastante ritmado, com uma excelente gestão de diálogos e momentos de grande visualidade, quase *flashes* cinematográficos (a obra, aliás, daria um excelente filme, se transposta para o *écran*), que prendem o leitor até à última página. Na sua primeira edição, apresentava nove fotografias, na terceira e última, quinze. Esta reedição do século XXI mantém as quinze fotografias a preto e branco, acrescentando-lhe, no final, mais oito fotografias a cores, relacionadas com a viagem e com a narrativa. A preceder cada capítulo, criaram-se de raiz treze ilustrações a três cores (branco, vermelho e verde-oiro), da autoria de Margarida Ferreira, pensando justamente neste horizonte oriental a que a obra pretende chegar. A quietude serena do traço desta ilustradora estabelece um excelente contraponto aos momentos de angústia e tensão da história narrada, em que a vida e a morte, o êxito ou a derrota se jogaram tantas vezes em frações de segundo.

Tratando-se de uma narrativa de viagens, o narrador-aviador tem a consciência da limitação das suas palavras face às incomensuráveis dificuldades por que passaram, a bordo do avião de alumínio e tela que os levou “além da Taprobana”. De facto, ao narrar o acolhimento aos aviadores por parte do cônsul de Portugal em Hong-Kong, Cerveira de Albuquerque, Sarmiento de Beires sublinha que “[é] sob o teto amigo da sua casa que dormimos o nosso primeiro sono depois do drama, que a narrativa mal descreve, desse dia 20 de junho de 1924, em que o *Pátria II*, em meio à fúria da tempestade, voou sobre a cidade de Macau” (Beires, 2018, p. 385).

## Em Macau, terra de Portugal

A atenção dos aviadores, ao chegarem a Macau, estava centrada prioritariamente na população portuguesa aí residente e naquilo que reconheciam como solo português, território nacional. Só quando a lancha “Pátria” os apanhou em Hong Kong, perto de onde tinham aterrado de urgência devido à tempestade que se fizera sentir e os impedira de aterrar exatamente em Macau, Beires sente a

---

<sup>15</sup> Realizada pela Professora Yu Yong.

emoção do primeiro sinal de aconchego pátrio: “Aquela tolda é a primeira parcela de território português que pisamos, depois da largada de Vila Nova de Milfontes” (Beires, 2018, p. 391).

Não é demais sublinhar que era apenas a população portuguesa residente em Macau que importava aos aviadores, cujas primeiras reações aos chineses com que se cruzaram não foram, de facto, as mais positivas, após a aterragem acidentada do avião em que viajavam, e no desespero do cansaço, da chuva torrencial, da fome e do desconhecimento das ligações locais a Macau:

À primeira vista, os chineses parecem todos gémeos. (...) Só ao chegar me lembro que não temos dinheiro chinês. Num gesto superior, entrego-lhes a prata que nos sobrou de Hanói. Mas os demónios protestam, numa algazarra, e é necessário que [...] consigamos que o chefe da gare lhes pague, para o berreiro cessar. (Beires, 2018, p. 385)

Não era a busca do exotismo ou da cultura oriental que movia esta viagem e esta ligação de espaços e pessoas. Era Macau como espaço português e os macaenses como luso-descendentes que estava na mira dos aviadores e do país. Aliás, no Parlamento, em Lisboa, o senador eleito por Macau, o advogado Francisco Xavier Anacleto da Silva<sup>16</sup>, afirmou, na sessão de 24 de junho, em que a agenda foi dominada pelo êxito da viagem:

— Sr. Presidente: a Macau, àquele lindo pedaço de terra portuguesa engravado num recanto da China, foram os ilustres aviadores Brito Paes e Sarmento Beires e o mecânico Gouveia levar num voo arrojado as saudações da Pátria. E aquela cidade, tão profunda e tão fundamentalmente portuguesa, mais uma vez soube certamente demonstrar o seu nunca desmentido patriotismo, recebendo-os com carinhoso, com delirante entusiasmo.

Como parlamentar por Macau, não posso deixar de me associar às homenagens que a Câmara presta àqueles valentes heróis que tão alto souberam erguer o nome da Pátria, escrevendo na epopeia maravilhosa que é a sua história mais uma página bela, fulgente e épica.

O valor da raça, afirmado por Bartolomeu Dias, que dobrou o Cabo da Boa Esperança, por Pedro Álvares Cabral, que descobriu o Brasil, por Vasco

---

<sup>16</sup> Foi várias vezes Presidente do Leal Senado e Senador por Macau durante a Primeira República.

da Gama, que descobriu o caminho marítimo para a Índia, perdura felizmente ainda hoje.

Quando o mundo imaginava que Portugal, o velho Portugal das descobertas e conquistas, já cansado, nada mais tinha a dar, surgem Gago Coutinho e Sacadura Cabral, aparecem Brito Paes e Sarmento de Beires, a afirmar perante esse mundo maravilhado as qualidades de uma raça que, depois de dominar os mares, domina hoje os espaços.

E permita-me V. Ex.<sup>a</sup>, Sr. Presidente, que eu, crente e orgulhoso da minha fé, diga que os aviões que desferiram o seu voo da terra da Santa Maria para aportarem à cidade do nome de Deus não há outra mais leal, tinham por guia a cruz de Cristo, essa cruz que levou as nossas caravelas à descoberta de novos mundos, a mesma cruz que conduzirá Portugal no caminho da felicidade, trazendo para a Pátria dias de glória, como aquele que com o maior entusiasmo festejamos hoje<sup>17</sup>.

Tratava-se de uma perspetiva nacionalista e europeísta sobre Macau, representada como terra portuguesa, captando na ilha o que nela se assemelha com Portugal e não a sua diferença. Era assim que Macau era olhada na época. Aliás, um artigo de Camilo Pessanha sobre a Gruta de Camões em Macau revela justamente um olhar que procura depurar da paisagem o seu elemento local, para a reconstituir na sua semelhança com Portugal:

Assim é Macau a única terra do ultramar português em que as estações são as mesmas da metrópole e sincrónicas com estas. É a única em que a Missa do Galo é celebrada numa noite frígida de inverno; em que a exultação da aleluia nas almas religiosas coincide com o alvoreço da primavera [...]; em que a comemoração dos mortos queridos tem lugar no outono. Mais ainda: em Macau é fácil à imaginação exaltada pela nostalgia, em alguma nesga de pinhal, menos frequentada pela população chinesa, abstrair da visão dos prédios chineses, dos pagodes chineses, das sepulturas chinesas, [...] das águas amarelas do rio e da rada, onde deslizam as lentas embarcações chinesas de forma extravagante, com as suas velas de esteira fantasmáticas, e criar-se, em certas épocas do ano e a certas horas do dia, a ilusão de terra portuguesa. Quem estas linhas escreve teve, por várias vezes [...], deambulando pelo passeio da Solidão, a ilusão, bem

---

<sup>17</sup> <https://debates.parlamento.pt/catalogo/r1/cs/01/06/02/073/1924-06-24?sft=true#p6>, p. 7. [acedida em novembro de 2021].

vívida, apesar de pouco mais duradoira que um relâmpago, de caminhar ao longo de uma certa colina da Beira-Alta, muito familiar à sua adolescência. [...] Ainda é Macau a única terra, de todo o Ultramar português, em que se pode ter até certo ponto a ilusão de se estar em Portugal. (Pessanha, 1992, pp. 303 e 304)

Ao chegarem à China, a receção aos aviadores pelos portugueses aí residentes é amistosa e hospitaleira: “A Colónia Portuguesa recebe-nos no Clube de Recreio, onde o cônsul de Portugal, Cerveira de Albuquerque, nos dá comovidamente as boas-vindas” (Beires, 2018, p. 383). Nos dias que se seguem, o clima será sempre de festa, celebração, comoção, em que Beires regista, na comunidade portuguesa em Macau, “o orgulho, o patriotismo e a saudade” (2018, p. 389). O mesmo sentimento verifica em Hong Kong e em Cantão, onde o cônsul Félix Horta o apresenta aos cinquenta portugueses da cidade e onde Beires constata que “os europeus, instalados na Shameen, ilhazita que duas pontes ligam à cidade, transformaram-na em recanto da Europa perdido naquelas paragens” (2018, p. 397). É quase sempre a europeização do Oriente que o olhar português percebe e anota, como sinal da unidade e identidade criadas na distância.

No entanto, a perspetiva de Beires sobre Macau, Cantão e Hong Kong vai-se alterando à medida que o tempo passa, dando lugar à anotação do local e das gentes, em fascínio já liberto das circunstâncias de tenso nervosismo com que aterrara, em derradeiro desespero de causa (por contingências meteorológicas e também mecânicas - o gerador deixara de funcionar) no cemitério chinês de Shum-Chum. E o reconhecimento da beleza daquelas geografias longínquas assoma à superfície do texto: “A paisagem fascina”. “A baía de Hong Kong deve ser uma das mais belas do mundo” (Beires, 2018, p. 399). Já em Cantão, as “afabilidades e gentileza” de Félix Horta “permitem-nos apreciar de perto o exotismo da China. Ali nos oferecem também adoráveis recordações: xailes de bordados vistosos, *bibelots* de jade, colares e esculturas de marfim em que se revela a minuciosa paciência chinesa, ao serviço de uma arte superior” (2018, p. 399). Em Hong Kong, Beires elenca toda uma série de pratos típicos chineses, que provara por ocasião de um banquete oferecido por uma alta personalidade chinesa, que se associava às celebrações da comunidade portuguesa: “sopa de ninhos de andorinha e de alga preta, leitão lacado, ovos podres, cobra, marisco em salada, holotúrias, e não sei que mais” (2018, p. 401).

Nesse último capítulo de conclusão da obra, afloram no texto topónimos chineses, nomes de barcos que remetem para a realidade da paisagem dos rios (“*sampans*”, “*lorchas*” e “*tancares*”), bem como de objetos que traduzem a forma de vida

dos chineses, como os “panchões” (estalinhos), que o narrador regista a propósito das formas de celebração festiva na China.

Mas o objetivo desta narrativa de Sarmento de Beires era apenas o de contar os contornos, detalhes e incidentes da viagem aérea, razão pela qual, terminada esta e tendo os aviadores ficado na China de 20 de junho até, pelo menos, 16 de julho (data provável em que terão embarcado até Victoria, no Canadá), o narrador pouco nos informa sobre o território e os costumes. Aliás, o seu alojamento decorreu quase sempre em casa dos vários embaixadores portugueses. O que terão sido as conversas e as partilhas pessoais desses dias resta à nossa imaginação tentar suspeitar.

É, por isso, fora do enquadramento narrativo desta viagem aérea de Portugal a Macau que se consegue aceder, embora só muito pontualmente e cruzando fontes dispersas, aos pormenores da estadia dos aviadores em território chinês, particularmente em Macau. A figura de Camilo Pessanha nunca é referida na obra *De Portugal a Macau* e, no entanto, não só o poeta escreveu um texto de saudação à chegada do “Pátria” a Macau (“é a sua visita a mais honrosa que Macau recebe desde há séculos” (Pessanha, 1992, p. 307), por ocasião da receção oferecida aos aviadores em 4 de julho de 1924, como Sarmento de Beires escreveu um artigo de memórias dessa viagem a Macau, que publicou no *Diário Popular* em 1970, onde recorda a perplexidade que sentiu na conversa com Pessanha:

Com as suas palavras, Camilo Pessanha abalava profundamente a minha impressão acerca da China, sem conseguir destruí-la. (...) Brito Paes e César de Almeida escutavam-no como eu, embora talvez menos vulneráveis ao facto de ver minimizar aspetos da vida chinesa, patentes na sua poesia, na sua cerâmica, nos seus bordados, na sua pintura e nas suas filosofia e religiões. Afigurava-se-me, de resto, que, ao atribuir ao chinês cinismo, avareza, crueldade, Camilo Pessanha se situava demasiadamente na província de Kwantung, não considerando diferenças étnicas naturais em tão vasto e populoso país. Foi, contudo, Camilo Pessanha quem me fez entrever o acervo de contrastes que a China daquela época constituía.

Mais tarde, em 1929, quando passei cerca de dez meses em Hanói e tive a oportunidade de contactar com vários chineses, o ambiente era já diferente, como entre os próprios anamitas, onde a transformação se operava com rapidez que surpreendia. O próprio Camilo Pessanha tinha a intuição do fenómeno psicológico em curso.

[...] Ao sairmos, quando a cidade a formigar de gente se apoderou novamente de nós, acentuou-se mais a sensação de que Camilo Pessanha se encontrava vivendo em Macau quase como habitante anónimo, apenas admirado e venerado por aquela dezena de criaturas para quem pensamento e espírito constituem os verdadeiros fulcros da Vida. (Beires, 1970, p. 5)

A sensibilidade ao que o envolvia impeliu, todavia, Sarmiento de Beires a deixar, de onde em onde, na sua obra, os sinais inquietantes do contexto de guerrilha política que ocorria na China, naquele ano de 1924. Logo após a aterragem no cemitério de Shum-Chum, “um soldado chinês aproximou-se correndo. Trazia a arma na mão, vinha descalço, vestia uma roupa clara que lembrava um pijama, e poisava-lhe no alto da cabeça um largo chapéu que mais parecia um cesto” (Beires, 2018, p. 381). Uns dias depois da acidentada aterragem, surgem dificuldades:

O terreno em que aterrámos, incrustado numa zona conquistada havia alguns dias às tropas de Ch’ien Chiung-ming pelo exército de Sun Yat-sen<sup>18</sup>, encontrava-se ainda sob o regime de escaramuças, e o general comandante comunicara aos mecânicos que, não sabendo a quem pertencia o avião, e havendo aviadores europeus ao serviço de Ch’ien Chiung-ming, não autorizava a remoção do *Pátria II*. (Beires, 2018, p. 391)

Também em Cantão Sarmiento de Beires percebe esse contexto de tensão e mudança:

Veem-se passar, de quando em quando, automóveis com soldados nos estribos, pistolas aperradas, atitude bélica: – um importante personagem que se desloca. Por vezes um burburinho, uma algazarra, alguns tiros... É assim que a China de Sun Yat-sen vai acordando para um futuro renascimento. (Beires, 2018, p. 399)

---

<sup>18</sup> Sun Yat-sen é considerado o pai da Nação Moderna chinesa. Foi o primeiro revolucionário a defender o derrube do sistema imperial Qing e a fundação de uma república democrática. Em 1924, o revolucionário nacionalista Ch’ien Chiung-ming recusa-se a cumprir as diretivas de Sun Yat-sen e expulsa-o temporariamente de Guangzhou, que ocupava desde 1920.

## No regresso a Portugal: o abraço às comunidades portuguesas da América do Norte

Após estas celebrações na China entre as comunidades portuguesas aí residentes, os aviadores regressaram de barco a Portugal, mas passando pela América do Norte, onde faziam escala:

Por ordem de S. Ex.<sup>a</sup> o governador de Macau, Dr. Rodrigo Rodrigues, cujo procedimento para connosco foi de uma cortesia verdadeiramente cativante, a equipe do *Pátria* ia regressar à Metrópole via América do Norte, a fim de, visitando os núcleos portugueses de Shanghai, Tóquio e Estados Unidos, ter ocasião de satisfazer-lhes a aspiração enternecedora de nos abraçar, revigorando neles o sentimento pátrio que, naquelas paragens, atinge proporções verdadeiramente tocantes. (Beires, 2018, p. 401)

E esta é mais uma confirmação da perspetiva exclusivamente nacionalista que rodeou esta viagem, em sintonia com o tom que o regime da Primeira República colocava relativamente às colónias portuguesas, onde se pretendia uma presença mais reforçada. Não sabemos exatamente qual a origem da ordem, se de Macau, se de Lisboa, desse governo que nunca apoiara a viagem, mas que deveria querer colher dividendos, após o êxito da travessia. Nesse regresso, o “delírio frenético” de Shanghai retém a atenção de Beires. E “São Francisco, Oakland, São José e Sacramento são labaredas de alegria a receber-nos”. (Beires, 2018, p. 402). “Em parte alguma, como na Califórnia, a receção atingiu culminâncias tamanhas de entusiasmo e de generosidade” (Beires, 2018, p. 403). São, de facto, as comunidades portuguesas, essas presenças de Portugal no mundo, que organizam as festividades, é a elas que os aviadores se dirigem e é nelas que se concentra toda a sua atenção. Nesta atitude centralizadamente portuguesa, expressa por e entre compatriotas afastados pela distância geográfica, Sarmento de Beires reteve, em Sacramento, um momento que, do seu ponto de vista, fez valer a pena todo o desvio que fizeram, relativamente à rota de regresso que teriam previsto:

Num cotovelo da estrada, a marcha suspende-se. Um homem, segurando uma pequenita bandeira portuguesa, pergunta pelos aviadores. Sem uma palavra, abre a portinhola da *limousine*, e são dois braços que nos apertam, longamente, comovidamente, num silêncio enorme latejante de toda a sua saudade da Pátria longínqua, que, naquele momento, para ele representamos. É um ins-

tante breve, de alguns segundos. O cortejo prossegue, e a figura inesquecível daquele homem obscuro desaparece na poeira da estrada e fica gravada em nós. (Beires, 2018, p. 403)

[...] Por toda a parte, o mesmo entusiasmo, o mesmo carinho e essa sensibilidade lusitana que na Metrópole amolenta, mas que além-mar centuplica energias, combinando-se com a formidável adaptabilidade da raça, para lhe dar elementos de triunfo na luta pela vida, elevada ao expoente máximo em terras da América. (Beires, 2018, p. 405)

Reler, hoje, estas páginas do livro *De Portugal a Macau*, à distância de um século, revela Macau em aspetos que de há muito perdeu, com o alargamento, crescimento e desenvolvimento da cidade, mas que permitem uma revisitação da cidade como memória.

A história desta viagem aérea, que Sarmento de Beires narra em primeira pessoa, como narrador autodiegético, permite recuperar momentos de uma viagem pioneira realizada nos tempos em que os voos de longo curso constituíam um feito singular, arriscadíssimo e muito ousado. O voo de Sarmento de Beires e Brito Paes inscreveu simultaneamente Portugal e Macau na rota do pioneirismo da aviação, num arrojo único que, apesar de todas as possibilidades que abria à ligação e estreitamento destes espaços, só em 1996, quase no final do século XX, viria finalmente a tomar corpo na ligação China - Lisboa criada então pela TAP e assumida decisivamente em 2016 pela rota aberta pela *Beijing Capital Airlines*.

## Referências bibliográficas

- Beires, J. M. S. (2018[1925]). *De Portugal a Macau (A viagem do Pátria)*. 从葡萄牙到澳门 (“祖国号”之旅). Edição bilingue Português-Mandarim por I. Morujão e R. P. Brito (Eds.). Porto 波尔图: Co-edição CITCEM/Afrontamento 联合出版 CITCEM/ 阿弗龙塔曼托出版有限公司.
- Beires, J. M. S. (1970). Com Camilo Pessanha em Macau. *Jornal Diário Popular*, 20 de janeiro, 1 e 5.
- Dias, A. G. (2018). Portugal e Macau, viagens e migrações. 葡萄牙和澳门, 旅行和移民. In I. Morujão e R. P. Brito (Eds.). *De Portugal a Macau (A viagem do Pátria)*. 从葡萄牙到澳门 (“祖国号”之旅) (pp. 103-113). Edição bilingue Português-Mandarim. Porto 波尔图: CITCEM/Afrontamento CITCEM/阿弗龙塔曼托出版有限公司.
- João, M. I. (2011). Dia de Camões e de Portugal: breve história de uma celebração nacional (1880-1977). *Revista de Historia Jerónimo Zurita* [Em linha], 86, Zaragoza, Institución Fernando El Católico, 19-34. <https://ifc.dpz.es/recursos/publicaciones/31/87/04joao.pdf>

Pessanha, C. (1992). Macau e a gruta de Camões. In D. Pires (Org.), *Camilo Pessanha prosador e tradutor* (pp. 301-305). Macau: Instituto Português do Oriente-Instituto Cultural de Macau.

Pessanha, C. (1992 [4 julho 1924]). Homenagem aos aviadores que completaram o 1.º raid aéreo Lisboa – Macau. In D. Pires (Org.), *Camilo Pessanha prosador e tradutor* (p. 307). Macau: Instituto Português do Oriente-Instituto Cultural de Macau.

<https://debates.parlamento.pt/catalogo/r1/cd/01/06/03/108/1924-06-23/4>

<https://debates.parlamento.pt/catalogo/r1/cs/01/06/02/073/1924-06-24?sft=true#p6>

[https://debates.parlamento.pt/catalogo/r1/cd/01/06/03/089/1924-05-26/18,](https://debates.parlamento.pt/catalogo/r1/cd/01/06/03/089/1924-05-26/18)