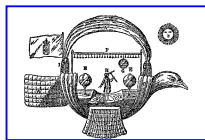


# A Aviação Portuguesa

## VIAGENS AÉREAS DOS PORTUGUESES

### A Primeira Travessia Aérea Nocturna do Atlântico Sul



#### “ O Projecto ”

Em 1924 Sacadura Cabral desapareceu no mar do Norte a bordo de um hidroavião “Fokker T-3”, quando efectuava um voo da Holanda para Portugal o aparelho destinava-se a ser utilizado no grande sonho de Cabral, a volta ao Mundo.

Em 1926 o major Sarmento de Beires, retomou a ideia e conseguiu juntar esforços e vontades para um novo projecto de volta ao Mundo.

Foi então adquirido para o efeito um hidroavião “Dornier Wal”, um bimotor baptizado com o nome de “Argos”. Sarmento de Beires projectou a viagem via Brasil, Ilha de Páscoa, Samoa, Nova Caledónia, Timor, Ceilão, Índia e Egipto.

No dia 3 de Março de 1927, o “Argos”, descolou de Alverca tripulado pelo major Sarmento de Beires, capitão Duvalle Portugal, tenente Manuel Gouveia e capitão Jorge Castilho, este último responsável pela navegação.



Baptizado do Argos

No dia 11 de Março chegaram à Ilha de Sogá nos Bijagós, após terem escalado Casablanca, Vila Cisneros (actual Sara Ocidental) e Bolama.

Os dias passados na Guiné foram repartidos entre pequenas reparações e os preparativos finais da Grande Aventura. Ficou decidido que o capitão Portugal, não efectuará o voo transatlântico para permitir uma descolagem com mais combustível.

Pela primeira vez na história da aviação o Atlântico Sul iria ser cruzado de noite, com êxito, cinco anos após o voo de Sacadura Cabral e Coutinho: O “Argos” confirmou a eficácia da navegação astronómica, em que os aviadores da aviação naval confiaram em 1922. O Atlântico Sul, depois do voo do “Argos” tornou-se mítico para as Asas Portuguesas.



O Argos amarrado no Tejo, junto a Alverca

#### “A Travessia”



No dia 16 de Março, o “Argos” deixou Bijagós e a descolagem rumou a Sudoeste com o céu limpo e o Sol a esconder-se no horizonte. Uma hora depois: “A noite fechou por completo, e as águas glaucas do Atlântico onde afloravam ainda alvuras de espuma, perdiam um pouco da sua tonalidade azul-da-prússia, atingindo as tenebrosidades inquietas do quase negro.” (1)

As primeiras horas de voo decorreram sem sobressaltos,

Jorge Castilho alojado no espaço minúsculo do compartimento da proa efectuava as primeiras observações dos astros com um sextante semelhante ao de Gago Coutinho.



O capitão Castilho, tal como Coutinho introduziu também adaptações ao sextante; uma lâmpada para iluminar a bolha de nível e uma pega especial para permitir a utilização com a mão esquerda, deixando a direita livre para escrever: “Sentado na minha posição normal de costas para a marcha, tinha na minha frente, na antepara que me separava dos pilotos, uma pequena estante de contraplacado para arrumação dos meus livros. Na parede da esquerda, uma tábua em que estavam fixadas várias tabelas. À direita, no chão, a caixa do sextante e a dos cronómetros. Ao meu lado uma tábua que posta em cima dos joelhos me servia de mesa de trabalho. A um canto, um saco com bóias de fumo. Em vários outros alojamentos diferentes, pequenos objectos como lápis, borracha, transferidores, compasso, régua, cigarros, fósforos, relógio com a hora oficial de bordo – hora de Greenwich – e alguns retratos a alegrar o ambiente.” (12)

Com um ligeiro vento de frente e a voar a pouco mais de 60 metros sobre o oceano o “Argos” teve o primeiro sobressalto pelas 23 horas após o tenente Gouveia ter inspeccionado os motores e ter escrito para o major Beires a mensagem: “uma das bombas Martin do motor de trás, deixou de funcionar. Parei-a para evitar a perda de gasolina.” (3) Ficaram a funcionar apenas três bombas e ficou também a dúvida sobre quanta gasolina se teria derramado com a avaria e o que isso poderia significar para o êxito ou fracasso da viagem.

À meia-noite Castilho enviou a Beires o primeiro balanço de voo, 850 quilómetros percorridos à média de 142 quilómetros por hora. Consumidos 1136 litros de gasolina. Beires considerou as informações desconsoladoras mas ainda na margem de segurança. As duas horas da manhã os primeiros sinais de fadiga: “Começamos a sentir cansaço. Castilho muda frequentemente de posição, já não sabendo como arrumar o corpo, examinando constantemente o céu, em busca de astros de observação mais fáceis. Sinto os braços doloridos, e uma vaga sonolência começa a invadir-me.” (4)



Às 3 horas, uma massa de nimbo ameaça com ligeiros chuviscos. Para combaterem a fadiga e o sono a tripulação mastigou algumas nozes de cola. Em meia hora o tenente Gouveia conseguiu resolver duas situações complicadas, uma fuga de gasolina resultante da fractura de uma braçadeira e uma avaria na canalização da água do arrefecimento de um dos motores: “Assim, por duas vezes o “Argos” esteve em riscos de amarrar em pleno Atlântico, no meio das trevas. Sem a presença de Gouveia, talvez pairasse sobre o seu destino o mesmo mistério desolador que pairará eternamente sobre tantos aviadores desaparecidos no mar .” (5)



Às 4 horas da manhã, a chuva começou a aumentar e uma hora depois o “Argos” foi envolvido por violenta tempestade. A bordo viveram-se momentos difíceis: “A chuva encharca-nos, e correntes aéreas desencontradas lutam no interior da avalanche aquática.” (6) O “Argos” sobreviveu.

Às 6 horas o dia começou a nascer, e minutos depois sobrevoou os penedos. “Impressiona-me a ideia de que só dois aviões e ambos portugueses, o “Lusitânia” e o “Argos”, por aqui voaram. Vem-me ao espírito a lembrança de que em todo o avião português deveria haver um exemplar do “Lusíadas”. Gago Coutinho, alma de poeta, não o esqueceu ao organizar a biblioteca do “Lusitânia.” (7)

Pouco depois das 8 horas, passaram o Equador e avistaram o primeiro sinal de vida na imensidão do oceano, um navio navegando para Nordeste.

Às 10 horas Castilho fornece a Beires mais um balanço de voo, 150 quilómetros de velocidade média, apenas 500 litros de gasolina e a uma distância de 200 quilómetros da Ilha de Fernando Noronha e a 600 do Natal. Não era possível chegar à costa brasileira, seriam 5 horas de voo e o combustível só permitia pouco mais de 2 horas. Sarmiento de Beires, decidiu rumar a Fernando Noronha. No meio da solidão do Oceano, mudaram de rumo. Mais do que nunca a precisão da navegação teve que ser eficaz para descobrir a pequena ilha brasileira situada a 400 quilómetros do continente brasileiro: “A corrida para Fernando Noronha começou enervante, olhar prescrutando o horizonte, corações batendo numa cadência inquieta. O mar de novo ermo, de novo imenso, de novo ameaçador, tem largas ondulações que quasi roçam a coque do avião, tão baixo voamos.” (8)

Às 11 horas restam 360 litros de gasolina, pouco mais de uma hora de voo, pelos cálculos faltavam 150 quilómetros: “A ilha tem dez quilómetros na sua máxima extensão, a visibilidade horrível, e podemos vará-la facilmente.” (9)

Ao meio dia Beires sobe para os 800 metros e vê ao longe um contorno muito ténue, pareceu-lhe a ilha e rumou para lá. Minutos depois confirmou e às 12 horas e 20 minutos o hidro amarou suavemente na baía de Santo António. Nos depósitos, já só restava combustível para poucos minutos de voo.

“Não tínhamos atingido a Costa do Brasil, mas tínhamos realizado a mais longa etapa controlável até hoje realizada em hidroavião, percorrendo, de facto 2595 quilómetros desde a Guiné a Fernando de Noronha. Castilho acabava de confirmar ao Mundo, com uma noite inteira de navegação astronómica – feito inédito nos anais da navegação aérea – o valor do sextante que Gago Coutinho inventou. O Serviço que prestou à Pátria, pertence ao número daqueles que só a História tem alma para valorizar devidamente.” (10)

O “Argos” tinha voado sem escala 18 horas e 12 minutos. Até à altura o mais longo voo nocturno efectuado na história da aviação. O Atlântico Sul ficou a pertencer definitivamente à memória da aviação portuguesa.



## “O Epílogo”

No dia 18 de Março, os portugueses deixaram Fernando de Noronha, rumo ao Natal num voo tranquilo que durou pouco mais de 2 horas. À chegada foram recebidos por uma multidão eufórica.

De Portugal chegou apenas um telegrama de Gago Coutinho. Do Governo português, o silêncio: “A nossa sensibilidade sofre e a nossa inteligência pressente.” (11)

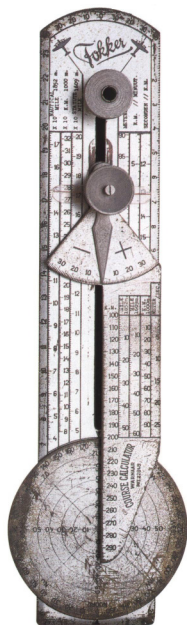
A instabilidade política que se vivia em Portugal, relegou para um lugar injustamente secundário a magnífica viagem do “Argos”.

No Brasil os aviadores portugueses, receberam convites para escalarem o Recife e a Baía, escalas não previstas que atrasariam a viagem para o Rio e o prosseguimento para o Chile e Pacífico.

Sarmiento de Beires não querendo tomar a responsabilidade, declinou na Arma de Aeronáutica, que em telegrama de 20 de Abril recomendou as escalas nas duas cidades brasileiras para não ferir susceptibilidades, nas Colónias Portuguesas.

Os aviadores que tinham partido de Alverca para darem a volta ao Mundo viram-se envolvidos numa missão diplomática. Enquanto o telegrama de felicitações do Governo de Portugal tardava em chegar, foram recebendo felicitações dos Governos Francês, Espanhol, Italiano e Brasileiro.

No Recife danificou-se um dos hélices. O atraso provocado pela dificuldade de substituição, fez passar a data aconselhável por motivos meteorológicos para voar no Pacífico.



Só quando chegaram ao Rio de Janeiro receberam um telegrama do Governo Português a sugerir que o “Argos” regressasse imediatamente via Cabo Verde e Madeira. A sugestão do Governo era pouco aconselhável devido às más condições meteorológicas. Sarmento de Beires aconselhado por Gago Coutinho optou por regressar via América do Norte, Terra Nova e Açores, regresso este que se iniciou no dia 1 de Junho.

No dia 5, já no regresso, descolaram às 9 horas da manhã de Belém do Pará rumo às Guianas. Às 12 horas e 25 minutos dobraram o cabo Norte. Pouco depois uma janela de inspecção da asa esquerda abriu-se e a deslocação do ar provocou um rasgão de grandes dimensões na tela.

Sarmento de Beires amarou de emergência. Castilho determinou o ponto, 2.º 41’ de latitude norte, 50.º 29’ de longitude oeste, a 40 quilómetros da costa.

O tenente Gouveia ainda conseguiu reparar a tela, mas o estado do mar não permitiu a descolagem. Um rombo no flutuador direito ditou a sentença: “O Argos estava morto. Ingrata, bem ingrata missão a de conduzir um avião de raide! Porque ninguém avalia, ninguém compreenderá nunca, a tortura cruciante, a punhalada dolorosa desses instantes em que estupidamente, brutalmente, o destino põe um ponto final nos nossos sonhos, fazendo-nos estalar nas mãos, os músculos metálicos da aeronave que conduzimos.” (12)

Às 18 horas a tripulação foi recolhida por uma canoa de pescadores. No dia 27 de Junho, Sarmento de Beires, Jorge Castilho e Manuel Gouveia chegaram a Lisboa a bordo do navio “Hildbrand”: “Embora, de facto, não esperássemos festejos, não deixou de nos impressionar a atmosfera glacial e quase irónica que nos envolveu ao chegar.” (13) Estava-se em 1927, Portugal vivia o fim dos tempos turbulentos da 1.ª República e comemorava o 1.º ano da Revolução de 28 de Maio de 1926. Talvez por este motivo tenha sido quase ignorado um dos mais importantes voos da história da aviação.

Pouco tempo depois chegou o reconhecimento, a tripulação foi condecorada com a Torre e Espada que hoje ocupa um merecido lugar de destaque no Museu do Ar. Como escreveu Sarmento de Beires só a História tem alma para a valorizar devidamente.

#### **BIBLIOGRAFIA**

- Beires, Sarmento. “*Asas que Naufragam*”  
Ed. Clássica Editora, Lisboa 1927.

- “*Viagens Aeronáuticas dos Portugueses*”  
Ed. Comissão dos Descobrimentos, Lisboa 1997

- (1) – Beires, Sarmento – “Asas que Naufragam”, Pág. 240.
- (2) – Jorge Castilho – “A Navegação do Argos”, In “As Viagens Aéreas dos Portugueses”, Ed. Aero clube de Portugal.
- (3) – Beires, Sarmento – “Asas que naufragam”, Pág. 245.
- (4) – Idem, Pág. 246.
- (5) – Idem, Pág. 248.
- (6) – Idem, Pág. 249.
- (7) – Jorge Castilho – “A Navegação do Argos”.
- (8) – Beires, Sarmento – “Asas que Naufragam”, Pág. 254.
- (9) – Idem, Pág. 249.
- (10) – Idem, Pág. 255.
- (11) – Idem, Pág. 261.
- (12) – Idem, Pág. 341.
- (13) – Idem. Pág. 353.