

ASAS QUE NAUFRAGAM: NARRATIVA DE VIAGENS AÉREAS EM PORTUGAL NA OBRA DE SARMENTO DE BEIRES

ISABEL MORUJÃO

Faculdade de Letras da Universidade do Porto/CITCEM
imorujao@letras.up.pt.
isabelmorujao@mail.telepac.pt.

«O resto é só terra e céu».

Fernando Pessoa

Novas modalidades para a literatura de viagens

Um dos traços que melhor definem a natureza dos textos de viagens é o seu hibridismo, que lhes determina o lugar de fronteira em que normalmente se situam. Nesse particular, *Asas que naufragam*, de Sarmiento de Beires, evidencia essa essência em várias dimensões, a começar desde logo pela materialidade do próprio livro editado, que contém desdobráveis com representações ortodrómicas, boletins de voo, fotografias várias, relatórios, etc., a par do texto narrativo propriamente dito, definido pelo narrador umas vezes como «impressões»², outras como «diário» ou «jornal desordenado»³, «livro de confissões»⁴ e até «laudadas»⁵. Mas é como narrativa de viagem que o autor indiscutivelmente

¹ Escrito e editado para homenagear Arnaldo Saraiva no ano da sua jubilação, este texto é também dedicado, naturalmente, a Carlos Manuel, Nuno Maria e Rodrigo Maria Sarmiento de Beires.

² BEIRES, 1927: 125. Citaremos sempre por esta 1.ª edição.

³ BEIRES, 1927: 24 e 101 e, ainda, 102.

⁴ BEIRES, 1927: 270: «Este livro é um livro de confissões» e BEIRES: 95: «Há 2 meses que releguei para o fundo da gaveta estas laudas, onde palpita tanta angústia, tanta ansiedade, tanta esperança».

⁵ A heterogeneidade textual desta narrativa resultará mais explícita, se se atentar que ela inclui também, já quase no final, uma espécie de *Cartilha das Boas Comissões de Recepção*, que propõe uma série de aspectos a ter em conta pelas populações

classifica a sua obra, ao encerrar estrategicamente o texto com essa designação: «Assim termina a narrativa da viagem do *Argos* que, ao fim de dezasseis mil cento e sessenta e cinco quilómetros de voo, se perdeu no mar, por 2º 41' de latitude N. e 50º 29' de longitude O (Greenwich)»⁶.

Tratando-se de um texto de viagem que relata a primeira travessia nocturna do Atlântico Sul realizada a bordo do avião da Aeronáutica militar portuguesa *Argos*, comandado por Sarmento de Beires, o texto exhibe singularidades várias: ele provém, por um lado, do único autor português que consagra obras literárias às viagens aéreas no tempo dos primeiros raids, iniciadas com *De Portugal a Macau*, editado em 1925 pela Seara Nova; não se trata da obra de um mero viajante, mas de um viajante em missão, alguém que, pela narrativa da sua viagem, procura fazer História⁷; e, finalmente, estamos perante um texto que cria rupturas várias face aos arquétipos mais comuns desta já de si frágil tipologia textual. Há, por isso, que contextualizar rapidamente os contornos, objectivos e razões da viagem, para se perceber depois a natureza, a intencionalidade e o contexto da sua narrativa e rápida edição.

Em 1922, Gago Coutinho e Sacadura Cabral, pela aeronáutica naval, tinham realizado a primeira travessia diurna do Atlântico Sul, e Beires e Brito Pais, em 1924, pela aeronáutica militar, secundaram esse grande feito com o raid Lisboa-Macau, que suscitou, em Portugal e nas comunidades portuguesas espalhadas pelo mundo, uma onda de entusiasmo e exaltação nacional. O ambiente na aeronáutica portuguesa ia-se entretanto minando no seu corporativismo, com tensões entre a aeronáutica militar e a naval.

Em 1926, ano em que Sarmento de Beires apresenta ao Governo o seu minucioso projecto para a nova travessia Atlântico Sul, desta vez de noite, sem avião suplente e sem a ajuda de outros navios ou de radiotelegrafia, para assim comprovar a viabilidade definitiva da navegação exclusivamente astronómica através do sextante de Gago Coutinho, adaptado a esta nova situação nocturna por Jorge de Castilho, as opiniões dos aviadores de terra e mar fazem passar a ideia de que tal missão seria impraticável. Sobretudo porque o plano

locais, quando um avião de grande raid chega a qualquer localidade: «Meus amigos portugueses e brasileiros! Não me queiram mal por estes dizeres! (...) Nós reconhecemos comovidamente a grandeza de alma, o *élan* sentimental, o arrebatamento viril, patriótico, amigo, dessas manifestações sinceras. Recordamo-las, com saudade, ao desembarcar em Lisboa. Mas julgamos com o direito de pedir-vos, sem qualquer intenção que vos melindre, (...) generosidade para quem aspira, ao desembarcar, a estes dois ideais tão simples: um banho e uma pequena refeição» (BEIRES, 1927: 287). Estes comentários, seguidos de um decálogo que joga, intencional e jocosamente, entre os preceitos da misericórdia cristã de Mateus 25, 35-46 e a sabedoria popular dos provérbios (5.º – «Cumpriremos com eles os mandamentos cristãos que ordenam dar de comer a quem tem fome e de beber a quem tem sede»; 10.º – «Concorreremos, dentro das medidas do possível, para que se deem cedo»), visam fundamentalmente o bem-estar físico e emocional dos pilotos, mas haviam já sido precedidos de algumas razões de ordem fundamentalmente técnica: «Ora quem voa sabe quanto enerva e fadiga intercalar numa viagem aérea evoluções inúteis. E das consequências resultantes das escalas suplementares fala bem alto o acidente sofrido pelo *Argos* no Recife» (BEIRES, 1927: 282-288).

⁶ BEIRES, 1927: 354.

geral era mais arrojado, ao propor retomar a ideia de Sacadura Cabral (entretanto falecido) de realizar a primeira viagem aérea de circum-navegação. Todo este clima se reflecte nas delongas de resposta aos pedidos que Sarmiento de Beires envia aos vários ministérios, aos quais apresentara, em 19 de Fevereiro de 1926, o projecto de realizar a viagem aérea de circum-navegação, adaptando às circunstâncias da aeronáutica o itinerário de Fernão de Magalhães.

Uma narrativa não efabulativa: clarificações

Nesse âmbito, esta narrativa de viagens distingue-se da grande parte das narrativas de viajantes do séc. XX, que normalmente tomam como referência ou matriz as narrativas de viagem do século XIX, em relação às quais se posicionam. Em S. de Beires, talvez pela natureza heróica da viagem, a narrativa distancia-se desta matriz e parece inscrever-se na gesta portuguesa de Quinhentos, recuperando até algumas estratégias de captação da realidade local próprias das grandes narrativas portuguesas de viagem dos séculos XV e XVI. Distingue-se particularmente a forma como descreve o desconhecido através de elementos conhecidos, afirmando-se a *comparatio* como forma de dar a ver o diferente ao leitor, sem que este lá tenha estado. Note-se como é o Minho uma das regiões portuguesas escolhidas para dar a medida do desconhecido através do conhecido: «Da foz do Jacuhype, cortamos sobre terra, por entre grandes nuvens que nos sacodem, e a cidade desenrola-se em baixo, acidentada, escorrendo em desordem nos declives, fazendo recordar para os nossos olhos que a vêem de tão alto, diminuída, infantil, brinquedozito minúsculo disposto com intenção na orla da baía, uma cascata minhota, em dia de S. João»⁸.

Em Bolama, onde aterram, regista-se: «Há por aqui um pássaro que, pelo canto, parece um cuco. Não é bonito, não é saboroso, não sabe cantar, não sabe voar, não tem utilidade alguma. Larga continuamente o seu *pizzicato* sonoro, e nisso se resume a sua actividade. O indígena alcunha humoristicamente com um nome cheio de ironia: Governo Português»⁹.

De resto, até na titulação dos capítulos a narrativa relembra as antigas narrativas: «De como nasceu e se desenvolveu a ideia da volta ao mundo...»¹⁰; «Onde se fala do Rio de

⁷ A este propósito merece especial atenção a forma como o autor inscreve o seu nome na narrativa. Se em *De Portugal a Macau* o nome que aparecia na capa era Sarmiento de Beires, desta vez é Major Sarmiento de Beires. Assim, a identidade do narrador divide-se entre a sua individualidade própria e a consciência da missão de que fora incumbido pela Aeronáutica Militar Portuguesa e de que quer prestar contas numa narrativa oficial. Este objectivo será relembrado e observado mais em detalhe neste trabalho no ponto intitulado *Uma narrativa não efabulativa: clarificações*.

⁸ BEIRES, 1927: 282. E ainda: «Ao avistar Santa Cruz, é ainda o Minho que acode ao pensamento do narrador: «um riozito, a povoação alcandorada no topo de um cerro, lembrando as aldeias do Minho, o mar abrigado pelo renque de recifes, dum verde límpido, transparente, tranquilíssimo ...» (BEIRES, 1927: 290).

⁹ BEIRES, 1927: 216-217.

¹⁰ BEIRES, 1927: 17.

Janeiro, se referem alguns factos que interessam à narrativa e se narra a viagem Rio de Janeiro-Belém do Pará»¹¹.

É, pois, nos passos dos grandes navegadores portugueses que o navegador aéreo procura refazer a sua identidade própria e também a nacional:

«Às 9h49, uma grande cruz branca alveja sobre a areia: Santa Cruz!

Terra sagrada! Terra bendita! Ali tinham abordado as caravelas de Pedro Álvares Cabral, 427 anos antes!

O volante estremece-me nas mãos; Castilho e Gouveia fixam comovidamente a paisagem que relampagueia e foge (...) O pensamento fica enleado na trama evocadora das recordações históricas, na rememoração íntima das epopeias de antanho!»¹².

Aliás, logo no início da narrativa, quando se narra, sobretudo, o projecto da viagem (só mais adiante o livro será narrativa de viagem mesmo, pelo que a obra excede um pouco o padrão mais comum da estrutura «partida, aventura, regresso»¹³), Sarmento de Beires afirma: «A volta ao mundo em avião, – o sonho monumental de Sacadura, – (...) teria como finalidade, além da prova em si, a visita às possessões ultramarinas da Guiné, Timor e Goa, – as duas últimas virgens ainda de asas portuguesas –, e levaria às paragens orientais, onde tão grande prestígio teve o nome de Portugal, a certeza de que a velha nação das descobertas mantém imarcessível o fogo sagrado que, nos séculos XV e XVI, dela fizeram a maior nação de todo o mundo»¹⁴. E, de facto, o grande motivo desta viagem é a realização de feitos heróicos aeronáuticos¹⁵, o seu contributo para a projecção do país no estrangeiro¹⁶ e a reabilitação da sua imagem no exterior e, finalmente, a afirmação de uma amizade de grande alcance político entre Portugal e o Brasil¹⁷: «tais foram as considerações que nos levaram a apresentar às entidades competentes o esboço da viagem»¹⁸.

Nas páginas do *Diário de Lisboa*, as tensões suscitadas pelo projecto proposto aparecem claras, tão incisivas quanto os comentários que Beires traça sobre o dia-a-dia em que aguardava o despacho para a viagem: «Estabelecido o itinerário definitivo. Boatos vários,

¹¹ BEIRES, 1927: 295.

¹² BEIRES, 1927: 290.

¹³ BLANTON, 2002: 8.

¹⁴ BEIRES, 1927: 22-23.

¹⁵ «Além disso, implicando a viagem a travessia dos dois grandes oceanos Atlântico e Pacífico, o hidroavião que conseguisse circum-navegar o globo, segundo o nosso itinerário, teria batido o recorde de distância em hidroavião, e granjearia para a República Portuguesa a primazia da volta ao mundo em que o equador seria atravessado» (BEIRES, 1927: 23).

¹⁶ «As grandes viagens aéreas são, incontestavelmente, o maior factor de propaganda nacional, no presente século.

O exemplo de todos os países, orientando nesse sentido grande parte da sua actividade aeronáutica e dedicando-lhe uma considerável verba orçamental, confirma de modo incontroverso a afirmação inicial» (BEIRES, 1927: 17-18).

¹⁷ «Os aviões que vão ao Brasil, podem, como o *Argos*, não levar do Governo uma palavra sequer para portugueses ou para brasileiros! Sob os céus da Terra de Santa Cruz, simbolizarão a pátria de além-mar, atestarão sempre energicamente a ânsia civilizadora do povo português, e a vitalidade dessa raça única que, aos dois países, confere um lugar primordial dentro da raça latina!» (BEIRES, 1927: 22).

¹⁸ BEIRES, 1927: 23.

indecências, idiotices»¹⁹. A transcrição, na obra, do artigo do jornal citado ilustra bem ambas as reacções, pois lado a lado se perfilam, para os mesmos acontecimentos, o registo diarístico e as notícias do jornal.

Entretanto, o golpe de Estado de 28 de Maio afecta a concessão das verbas para a construção do hidroavião e o projecto chega mesmo a ser vetado pelo novo Ministro da Guerra, a 5 de Julho. A acção da imprensa (desta vez positiva) e de alguns nomes incontornáveis, entre os quais o de Gago Coutinho, levam a uma inflexão nesta decisão e a autorização definitiva surge, após longas *démarches*, às 21h de 17 de Julho de 1926.

Ora, é justamente neste momento que a diarística inicial de Sarmento de Beires envereda para um registo minucioso e discursivamente sincrético de toda a actividade que envolve a construção do hidroavião em Marina di Pisa. Contrariamente ao *topos* de humildade que costuma caracterizar a abertura da globalidade dos textos de viagem, assiste-se nesta obra a um detalhe escrupuloso e minucioso, que procura passar para o leitor todo o esforço, competência, exactidão, rigor e profissionalismo que envolveram a preparação da viagem²⁰. As cartas, relatórios, notas oficiosas e a exposição dos ante-projectos e dos projectos apresentados ao Governo assumem lugar de destaque na primeira parte da narrativa. Consciente de que a sua viagem suscitava contra-informações e certa má-vontade junto de alguns sectores da opinião pública e da aeronáutica, Beires procura detalhar o mais possível a informação. E ao comparar essa sua atitude com a do aviador Coli, citando-o, parece querer deixar para sempre na História a mensagem de que o parcial insucesso do *Argos* não resultou da falta de preparação da viagem, mas de outros elementos transcendententes à competência da equipa. Assim, confessa: «Castilho e eu realizámos conferências na Direcção da Arma de Aeronáutica, tendentes a demonstrar a ponderação e o cuidado com que fora preparada a viagem. Foi, em resumo, o gesto de Coli, companheiro de Nungesser²¹, na tragédia do *Oiseau Blanc*: «– Vous pouvez témoigner, si nous disparaissions, que nous avions bien préparé notre raid». Mal sabíamos a importância que essa demonstração havia de ter mais tarde»²².

É este um dos raros momentos de diálogo entre a narrativa da preparação deste raid e a que a História da Aviação registara, a propósito de Coli. O objectivo é, tão só, escudar-se contra eventuais futuras interpretações malévolas, que, naqueles tempos conturbados, já tinham dado sinal na imprensa, antes da definitiva autorização governamental da viagem. Escrita *a posteriori*, como todas as narrativas de viagem, ainda que recuperando

¹⁹ BEIRES, 1927: 88-89.

²⁰ «Assim vivemos essas horas de magnífico idealismo. Absortos na faina de acumular em torno do projecto, elemento a elemento, o maior número de garantias atinentes ao seu êxito» (BEIRES, 1927: 140).

²¹ François Coli foi piloto da aviação francesa. Em 1927, perde a vida justamente na tentativa de atravessar o Atlântico, a bordo do *Oiseau Blanc*, juntamente com o célebre aviador Charles Nungesser.

²² BEIRES, 1927: 187.

escritos realmente registados no *carpet* de notas do avião, durante a travessia aérea, esta narrativa comporta desde o início a amargura da não consecução do projecto inicial, por motivos totalmente alheios à perícia técnica da equipa ou ao rigor do projecto. A dúvida quanto à eficácia do sextante de Gago Coutinho, que o navegador Jorge de Castilho iria usar (depois de ter proposto uns melhoramentos que consistiam fundamentalmente na iluminação da escala da bolha de nível e na mudança da pega do lado direito para o esquerdo) constituía um dos mexericos mais comuns: «Já por várias vezes tenho notado que poucos aviadores têm confiança no sextante de Gago Coutinho. Não admira! Quantos há que o tivessem experimentado?

Castilho crê no sextante como um cristão na Bíblia. Apesar da minha ignorância, sou também um crente»²³.

Esta declaração de fé constitui um motivo central de reflexão a propósito da especificidade desta narrativa de viagem. De facto, segundo Álvaro Manuel Machado e Daniel-Henri Pageaux, se a narrativa de viagens dá normalmente lugar a uma efabulação que exige uma afinada descodificação, para se perceber «segundo que fantasia criadora se vão desenvolver as confidências do viajante»²⁴, é absolutamente fundamental perceber que sentido ganha, nesta obra de Sarmiento de Beires, o oposto dessa atitude. Contrariamente à globalidade das narrativas de viagem do século XX, Beires não efabula, não mente, não inventa. Pelo contrário, dir-se-ia que a escrita se alimenta justamente de uma consciência ávida de verdade, que procura opor-se à efabulação feita, essa sim, por quem não viajou nem esteve nos locais, para poder avaliar as decisões, as circunstâncias, os contextos que explicaram o fracasso parcial do projecto. Por isso se torna particularmente importante o relato que faz sobre o não cumprimento dos objectivos propostos, que assina como Major Sarmiento de Beires, e não como Sarmiento de Beires.

Resumidamente, depois da avaliação feita à gasolina existente no depósito, a equipa do *Argos* decide amarar em Fernando Noronha, onde é reabastecida da gasolina que lhes permite atingirem Natal. Assim se processa tudo e se reinicia o voo até Natal, numa «viagem sem história, sem emoções, de duas horas e meia. (...) Depois... o delírio de uma multidão de cinco mil pessoas (...)».

«Entre os telegramas, surgiam solicitações das colónias portuguesas de toda a costa do Brasil, entre Natal e Rio de Janeiro, pedindo a nossa visita. As mais insistentes, que já a Fernando Noronha tinham chegado, assinava-as Adriano Pinto Coelho, do Recife, pedindo (...) a condução a bordo de (...) Melo, repórter do Diário de Pernambuco e correspondente do Século.

A nossa situação impedia-nos de responder negativamente, como desejaríamos.

Com efeito, o avião ficara pronto a largar para o Rio de Janeiro (...)

²³ BEIRES, 1927: 51.

²⁴ MACHADO & PAGEAUX, 2001: 34.

Declinámos por isso na Direcção da Arma de Aeronáutica a solução do problema, esperando que, conhecida a necessidade de compensar a demora havida na Guiné, não fossem autorizadas amaragens intermediárias.

De resto, suspeitando da influência das condições locais, e começando a suspeitar também da deformação das hélices, ansiávamos por chegar ao Rio, a fim de solicitar autorização para continuar até ao Chili, e ali, em condições atmosféricas mais favoráveis, com hélices novas e o aparelho beneficiado e pintado de novo, tentar arrancar para a travessia do Pacífico.

Às 3 horas da manhã do dia 20, chegou às nossas mãos – com que tristeza a recebemos! – a autorização para escalar em Recife e Baía.

Se bem que não fosse uma ordem formal, a uma ordem equivalia. Porque se não satisféssemos o desejo patriótico, mas inoportuno, das colónias portuguesas de Recife e Baía, depois de autorizados, a nossa atitude colocar-nos-ia em situação extremamente ingrata para com os brasileiros e os portugueses das duas cidades.

Autorizado também pela Direcção da Arma de Aeronáutica – em circunstâncias que nos impossibilitavam de resolver o contrário – devia seguir para Recife, a bordo do *Argos*, o jornalista (...) Melo.

(...) E o *Argos* partiu...

(...) A viagem, sob um céu clemente, sempre com costa à vista, foi, no entanto, um pesadelo de duas horas e cinquenta minutos.

Desde o início, Mário Melo, inquieto, esquecido das ordens que recebera, subordinando-as apenas às exigências da reportagem, com uma inconsciência de criança de peito, outorgou-se liberdades de imperador a bordo de um transatlântico.

Por várias vezes, furioso, informado por Gouveia, que não conseguia domar o desassossego do jornalista, pensei em amarar, expulsá-lo de bordo.

Toda a minha atenção se concentrava no compartimento de ré, onde o repórter, ali mandado instalar com a recomendação expressa de se conservar tranquilo, abria a escotilha, deixava fugir os óculos, fechava a escotilha para abrir as vigias, saía do seu lugar para o compartimento dos tanques, a florava a cabeça com seu panamá em riscos de ir partir a hélice posterior...

Enfim, pelas 11 horas, Olinda, com as duas torres da sua igreja colonial, e as casas dispostas desordenadamente até à praia orlada de coqueiros, anunciava-nos Recife, logo adiante, Veneza sul-americana, como lhe chamam, cortada pelos braços do Beberibe, gestos de pontes ligando bairros.

O *Argos* amarou no porto exíguo, correu para a bóia, ao longo do cais apinhado, e atracou sem qualquer auxílio estranho.

Gouveia e Mário Coutinho, ao cobrir os motores, informavam-me que a hélice da ré estava inutilizada.

O acidente era gravíssimo pelas consequências que implicava: uma demora de dez a

quinze dias em Recife, e a definitiva impossibilidade de tentar a continuação da viagem, imposta pela época tardia.

Das orações, do entusiasmo, da multidão que nos envolviam, isolava-nos a tristeza infinita daquela desistência a que, estupidamente, as circunstâncias nos forçavam.

Se não chorámos nessa noite, se os nossos sorrisos não deixaram transparecer a amargura interior, foi porque os nossos corações já estavam endurecidos pelo dilúvio sufocante de contrariedades e de dolorosas surpresas!»²⁵.

Páginas adiante, o narrador, lamentando o clima de frieza de Portugal²⁶, que nem sequer telegrafara a cumprimentar o *Argos* pelo resultado obtido, contrastando com os cumprimentos recebidos de vários governos europeus e do Brasil, preocupa-se em voltar a esclarecer as razões da não prossecução da viagem, bem como em passar a ideia da importância política do voo:

«Nas nossas almas, porém, a dor ia alguns dias depois transformar-se em revolta. É que um telegrama de Portugal nos anunciava que o país permanecia frio, em virtude do fracasso da viagem de circum-navegação.

É que, em entrevistas concedidas aos jornais portugueses, que os jornais brasileiros reproduziam, se dizia que a viagem do *Argos* ao Brasil não tinha a menor importância política.

É que, nesses momentos, bem raros foram aqueles que se atreveram a defender-nos publicamente.

E se a viagem não continuou, – saibam-no quantos nos lerem – foi exclusivamente porque, quebrada a hélice no Recife, a demora nos inibia de arrostar com o Pacífico em época já desfavorável.

Sem esse contratempo estúpido (...), teríamos solicitado autorização para prosseguir.

(...) Hoje, analisados friamente os factos, de pouco temos que nos arrepender. Na maioria dos casos, as nossas suposições condiziam com a realidade»²⁷.

Confirma-se assim o sentido da narração, que procura contar minuciosamente a verdade, prestar esclarecimentos, para recolocar os factos na correcta perspectiva pela qual deveriam ser observados²⁸.

A biblioteca mental, mediadora de emoções: intertextos literários e artísticos

As históricas palavras de Coli, acima citadas a propósito da necessidade de se demonstrar sempre que as viagens projectadas foram bem organizadas, constituem uma incursão

²⁵ BEIRES, 1927: 263-265.

²⁶ «Enquanto os governos francês, espanhol, italiano e brasileiro nos felicitavam, o governo português mantinha uma tão glacial indiferença, que, por momentos, supusemos ter cometido algum crime» (BEIRES, 1927: 269).

²⁷ BEIRES, 1927: 269-270.

clara e sempre expectável no território das referências próprias de um narrador viajante (neste caso, de um viajante aéreo), embora o mesmo não se possa dizer relativamente à generalidade da biblioteca mental deste narrador, que emerge normalmente num contexto diferente do comum às narrativas de viagem. De facto, ela não surge na obra para dialogar com obras afins sobre os mesmos locais, percursos ou situações²⁹, mas brota por associação de ideias com a experiência que o piloto vai vivendo. Nesse sentido, a experiência de vida acciona a literatura que o narrador traz na sua memória e esta, por sua vez, também se enxerta no real vivido, iluminando-se mutuamente:

«26 de Maio

Carta da fábrica Dornier, equivalente a uma martelada em pleno crâneo. Adeus modalidades de Carlos Goetz! Adeus facilidades! São onze mil libras, se quisermos...

Parece-me ouvir o cocheiro do Mandarin³⁰:

– São dez tostões, meu Amo!

E o Teodoro, com setecentos e vinte na algibiera»³¹.

Nas visitas turísticas que faz em Florença, enquanto aguarda o arrastamento na construção do hidro-avião, o aviador regista as emoções perante a contemplação de Madonna dell'Arple. Mas a arte que contempla é percebida em função do seu mundo interior, sempre obcecado pelas dificuldades da viagem e pela preocupação do êxito, através da mediação de versos de Antero de Quental, a que só alude, sem indicar autor, de tão familiares na sua convivência: «A Virgem, numa atitude serena, exalava *num sonho todo feito de incerteza, de nocturna e indizível ansiedade*»³². Incerteza do sonho da Virgem, mas também do seu, naturalmente...

Em outra passagem, ultrapassada a delicada fase de construção do hidro-avião, de acordo com os planos iniciais concebidos por ele próprio, Sarmiento de Beires desabafa:

²⁸ Esta reiterada intenção de também reconstituir, através desta narrativa, a factualidade dos acontecimentos, numa atitude de quem procura desmentir boatos e defender-se contra difamações de que foi vítima teve expressão mais concreta no pedido de Sarmiento de Beires ao Ministro da Guerra, que o narrador regista, em nota de rodapé, nas páginas finais do livro: «As atoardas infames que certa imprensa fez circular, quando chegou a Portugal a notícia do aparecimento dos restos do *Argos*, revelam tal ignomínia, tal ignorância, tal vileza, que nem sequer nos impressionaram. (...) Mas a Aeronáutica Militar foi ultrajada. E como se afirmou que houvera negligência na preparação da viagem, e como nenhuma sanção foi aplicada (que saibamos) aos referidos jornais, requeri a S. Ex.^a o Ministro da Guerra para ser julgado por um Conselho de Disciplina, que corre os seus trâmites, a fim de se esclarecer publicamente esta questão e de se averiguar do fundamento de várias acusações que me foram feitas» (BEIRES, 1927: 346).

²⁹ A única vez em que isso acontece, para além da citada referência a Coli, é quando o hidroavião se aproxima do Rio de Janeiro: «Mais perto, o morro da Saúde que deslumbrou Marinetti, – tela cubista de tons fortes, desconexos...» (BEIRES, 1927: 299).

³⁰ BEIRES, 1927: 25.

³¹ Podem citar-se ainda outros exemplos. Em Londres, aonde se deslocou no âmbito dos preparativos da viagem, Beires regista: «O dia 29 era Domingo. E recordei-me do John Bull, de Ramalho, ao observar o aspecto tristonho e tranquilo da cidade» (BEIRES, 1927: 96).

³² BEIRES, 1927: 114.

«Momentos de amargura, noites de insónia, dias de azáfama, cartas e mais cartas, – foi a golpes de força de vontade que se montou a engrenagem complexa, que é a preparação de qualquer grande viagem aérea.

(...) E, sinceramente, podemos afirmar que essa fase de preparação, de luta, de trabalho intelectual, permanecerá na nossa vida como uma das suas páginas mais intensas, em que mais vibrantemente compreendemos o verso admirável de Samain: «Je sentis/ tout en froissonnant, la splendeur d’être un Homme!»³³.

Mesmo depois de consciencializar a impossibilidade de concretizar o projecto inicial, o narrador alegra-se com o desafio de conseguir libertar o aparelho do exíguo porto do Recife, onde as águas do rio acumularam limos e ostras na *coque* do aparelho: «Durante vinte minutos navegámos sob uma cortina de chuva que nos encharca até aos ossos. Mas era tal a nossa alegria por ter conseguido finalmente arrancar o aparelho da sua prisão, que a gente suportava o suplício com prazer. E até me lembrei do Malhadinhas de Aquilino:

– Às vezes torricado do sol, outras molhado pingando, como desta feita, que até já levo uma Alagoa no umbigo!?»³⁴.

Durante a travessia nocturna, regista: «Próximas do horizonte, α e β do Centauro faiscavam com palpitações intensas. Sirius, a mesma de sempre, é uma *lágrima enorme, etérea e cristalina*», transportando assim para a sua percepção o verso de Junqueiro, no poema à lágrima³⁵.

Outras vezes, é um intertexto musical que orienta a sua percepção do mundo, físico ou emocional³⁶. Na viagem nocturna, quase a atingirem Fernando Noronha, regista:

«E enfim, para oriente, *pianíssimo, scherzando*, a claridade do dealbar começou a subir, – eram 6h e 45 minutos no relógio de bordo, – como se perseguisse o avião que fugia dela. Outra vez, porém, os compassos luminosos da *Manhã* de Grieg que parecia começarem ecoando, foram cortados pelo vendaval.

Foi um salto brusco da 1.^a à 2.^a suite do *Peer Gynt*. Correram no espaço os *tremolos* descritivos da música tempestuosa, o faiscar sonoro das notas agudas, o zunido do vento, cantando nas escalas...»³⁷. Existe, claramente, uma pauta musical demasiado conhecida do narrador-viajante que se interpõe na sua leitura da realidade e nos leva a nós, leitores, também, a ouvirmos Grieg, como forma de entrarmos neste universo aéreo.

³³ BEIRES, 1927: 140-141.

³⁴ BEIRES, 1927: 280.

³⁵ BEIRES, 1927: 243. Verso que apresenta uma pequena inversão da ordem das palavras: o verso de Junqueiro é «lágrima etérea, enorme e cristalina».

³⁶ Ainda em Pisa, devido ao «bovino andamento de construção do aparelho» (BEIRES – 1927: 110), descreve o mar: «O mar está hoje furioso. Chuvisca. A ventania geme. Marina dorme, ruas desertas, como aldeia que a população tivesse abandonado. E no rolar das vagas, não sei porquê, julgo ouvir ainda o *allegro* inicial da 5.^a sinfonia» (BEIRES, 1927: 121).

³⁷ BEIRES, 1927: 249-250.

Uma viagem para o mundo, uma narrativa para grupos

Estas e outras características levam a que *Asas que naufragam* tenha um enquadramento específico na literatura de viagens, com consequências que a fazem oscilar entre o relato e partilha da viagem e o comprometimento com a opinião pública. Por isso os destinatários aparecem frequentes vezes referidos no texto, oscilando entre o próprio narrador, a equipa, os seus amigos e o povo português, consoante os momentos vividos e as implicações deles decorrentes:

«E pelas 14 horas e 35 minutos, rentes à escarpa de S. Vicente, dizemos adeus a Portugal!

Não, amigos! Nem mesmo aqueles que nos fazem justiça e se revoltam contra a mesquinhez dos que pretenderam deprimir-nos poderão avaliar o que há de mistério, de ansiedade, de perturbação espiritual, nesse minuto formidável!

Nem vós, queridos amigos, acreditareis por certo na estranha complexidade de sentimentos que afloram, quando, face à linha quebrada do itinerário concebido, com a incerteza a bailar no horizonte enigmático, quatro criaturas se lançam nesse mar de perigos e surpresas, completamente abstraídos de todo o instinto de conservação, de todo o egoísmo que em cada ser humano vibra»³⁸.

Em momentos mais melindrosos da viagem, os destinatários mudam de estatuto. Não se escreve já para amigos, mas para os que lerem, independentemente de laços pessoais, pois o que interessa é a reposição da verdade, cuja distorção e manipulação tanto amargura este narrador viajante.

«E se a viagem não continuou, – saibam-no quantos nos lerem, – foi exclusivamente porque, quebrada a hélice no Recife, a demora nos inibia de arrostar com o Pacífico em época já desfavorável.

(...) Nessas horas dolorosas em que a susceptibilidade requintava forçosamente, em tudo adivinhávamos o sorrisinho irónico dos críticos de escada abaixo, que, sabem-no todos, têm sobre grandes viagens noções mais vagas do que as que qualquer papua deve ter sobre esquimós»³⁹.

E se a narrativa atinge páginas de um intimismo extraordinário, na relação que o viajante estabelece com os vários objectos que naturalmente se implicam na viagem (os locais de meta e os meios aeronáuticos que permitem a deslocação até eles), esse intimismo também se adensa pela força de um isolamento quase desamparo a que Portugal, minado pela complexidade de situações ideológicas nem sempre claras ou esclarecidas, votou estes heróis do ar. Assim, a primeira reacção de chegada ao destino possível é de euforia.

«Castilho acabava de afirmar ao mundo, com uma noite inteira de navegação astronómica – feito inédito nos anais da navegação aérea – o valor do sextante que Gago

³⁸ BEIRES, 1927: 197-198.

³⁹ BEIRES, 1927: 269-270.

Coutinho inventou. O serviço que prestou à pátria pertence ao número daqueles que só a História tem alma para valorizar devidamente»⁴⁰.

Mas, constatada a frieza de Portugal face a estes feitos, o narrador preocupa-se em frisar a sua importância em itálico no texto, dizendo:

«Nenhum hidroavião conseguiu ainda – com excepção do *Argos* – orientado exclusivamente pela navegação astronómica, através da noite, fora das linhas da navegação marítima, sem radiotelegrafia, demandando uma ilha cuja extensão máxima não ultrapassa dez quilómetros, largar de plagas africanas e encontrar o porto de destino, ao fim de 2.600 quilómetros de voo.

O *Argos*, conduzido por Jorge de Castilho, conseguiu-o.

E ainda hoje temos a convicção de que para obter tão rigorosos resultados, só os métodos portugueses do Grande Almirante poderão ser utilizados. Quem sabe se algum desses aviões que o Atlântico do norte sepultou não careceram exactamente dum sistema científico de orientação que os guiasse?»⁴¹. E por isso, porque «o governo português mantinha uma tão glacial indiferença» face a esta viagem, o narrador procura laços de identidade com aqueles únicos destinatários que com ele viveram a travessia e que podiam verdadeiramente entender os momentos nevrálgicos sobre que reflecte e que narra:

«Este livro é um livro de confissões. Escrevo-o mais para nós, que viajámos no *Argos*, do que para os outros; escrevo-o para fixar instantes que nunca mais viveremos, e que marcaram na vida como ferro em brasa. Não há que enevoar a verdade; há que erguê-la, na sua nudez clássica, sobre um alto pedestal que a ponha bem em evidência»⁴².

Da finitude das listas à vertigem do infinito

Mas o sentido desta narrativa apura-se sobretudo pelo contraste com outras duas narrativas de viagens aéreas: a do relato da mesma travessia, feita durante o dia por Gago Coutinho e Sacadura Cabral em 1922 e o trabalho redigido sobre a travessia nocturna por Jorge de Castilho, intitulado *A Navegação do Argos*. Ambos são apenas relatórios, registando secamente horas de partida e chegada, estado do tempo, rotações do motor, altura de voo, velocidades, observações astronómicas, tudo rigorosamente cronometrado ao segundo. Todas as referências às paisagens são convocadas por Sacadura Cabral do ponto de vista da sua utilidade para a navegação: «Gostei da baía do Gando que além de abrigada do NE, tem a vantagem de ter terra baixa pelo lado do norte, o que permite passar-lhe por cima, e assim decidi ir para lá logo que terminassem as reparações do hidro»⁴³. Mas apenas

⁴⁰ BEIRES, 1927: 255.

⁴¹ BEIRES, 1927: 268-269.

⁴² BEIRES, 1927: 270.

⁴³ CABRAL & COUTINHO, 1972: 59.

isso. Apenas «listas práticas», como lhes chamaria Umberto Eco, e que, contrariamente ao catálogo dos navios em Homero, nada têm de estético⁴⁴.

Quanto ao relato intitulado *Navegação do Argos*, organizado por Jorge de Castilho, pode dizer-se que dá substancialmente corpo à enumeração do material a bordo, descreve a bússola e a utilidade das plantas marinhas que transportaram, juntamente com outras curiosidades. A anteceder esta lista – que é em suma disso que se trata –, um esclarecimento: «a publicação do trabalho que vou apresentar considero-a como uma obrigação, compensando em parte a despesa da viagem com os ensinamentos colhidos na experiência de umas dezenas de horas de navegação, tanto mais que de todas as viagens aéreas de longo curso até hoje efectuadas poucas têm sido aquelas em que se tem recorrido a processos astronómicos, como nós fizemos».

Face a estes textos, *Asas que naufragam* é um relato de viagem que deixa transparecer a alma de um idealista desiludido com o seu país, mas onde perpassa uma emoção que em muito ultrapassa a do homem civicamente comprometido: «De novo crescendo, num majestoso largo de abertura, a sonoridade do dia rompeu, enquanto, como cabeça lívida, decepada, cor de cera, a lua se afogava em fumos de magia, perdida entre um cortejo de névoas fluidas...

Então, no cenário inédito, no cenário magnífico que olhos humanos enxergavam pela primeira vez, um personagem surgiu, patriarcal, solene, envolto na sua dalmática branca, eremita eterno do oceano, penitente perdido na vastidão do mar: – o rochedo de S. Paulo»⁴⁵.

A recente fortuna dos estudos sobre literatura de viagens tem assinalado a menor quantidade de relatos de viagens aéreas⁴⁶, explicando o facto pela alta velocidade a que estas decorrem e, simultaneamente, pelas condições de invisibilidade da terra a que a altitude condena o viajante por ar. Por isso, são justamente relatos como este, em que viajante e aviador se fundem na mesma pessoa, porque a altura do voo não ia além dos 1000 metros de altitude⁴⁷, que permitem colher testemunhos mais expressivos, que tanto possibilitam surpreender momentos de êxtase e espanto perante paisagens e céus surpreendentes, como registos de angústia, apreensão, tensão, resultantes dos perigos das condições atmosféricas e do pioneirismo da experiência de navegação aérea, sempre marcada pelo inesperado, pelo

⁴⁴ Na sua recente obra, *A vertigem das listas*, Umberto Eco (ECO, 2009: 113 e 116) opõe as «listas práticas» às «listas poéticas»: «As listas práticas representam, a seu modo, uma forma, porque conferem unidade a um conjunto de objectos que, por muito diferentes entre si que possam ser, obedecem a uma pressão contextual, ou seja, são ontologicamente aparentados ou são-no (...) por constituírem o objectivo de um determinado projecto. (...) Uma lista prática nunca é incongruente, desde que se identifique o critério de construção que a regula».

⁴⁵ BEIRES, 1927: 250-251.

⁴⁶ GANNIER, 2001: 106.

⁴⁷ Só uma vez atingiram os 1100 m (na Baía), tendo viajado também a 100, 150, 200 metros de altitude. A maior parte da viagem foi feita, contudo, pelos 800 metros de altitude.

imprevisível, pelo desafio a cada quilómetro de voo: «A borrasca surgia, – massa negra, catadupa de escuridão, – através da qual o *Argos* avança, abalado pelos turbilhões nervosos da atmosfera irrequieta. (...) O pesadelo dura dez longos minutos. (...) A tensão nervosa atinge paroxismos de epilepsia. Os músculos contraem-se voluntariosamente. A vontade torna-se hirta, inabalável, em luta contra o esgotamento. E mais do que a fadiga física, a fadiga psicológica se manifesta, após a abaladora imersão naquela eternidade de monotonia»⁴⁸.

A par das preocupações técnicas e da atenção a todos os detalhes sem os quais aquelas viagens conduziriam à morte certa dos tripulantes e à perda dos aviões, há, em Sarmento de Beires, uma apreensão da realidade circundante, que intercala com as apreciações mecânicas e as angústias perante os condicionalismos atmosféricos. Mesmo as descrições internas do aparelho são de claro recorte literário, como quando narra a partida de Sogá, junto a Bolama, para Fernando Noronha, de noite:

«E após uma tentativa sem resultado, o *Argos* descolou, enfim, pelas 18 horas e 08 minutos, quando o praia-mar atingira o seu auge, e a corrente hesitava antes de iniciar a vazante.

Na bruma da tarde quente, o sol esvaía-se, fosco, lívido, como afogado na translucidez da atmosfera.

Proa a sudoeste, depois de termos voado sobre o canal de Sogá, navegamos sobre a ilha de Orango, que braços de mar riscavam de tortuosos reflexos baços.

O crepúsculo morria bruscamente, quando, no céu mais límpido de oriente, a lua quási cheia começava a subir, esfera de luz fria, a transformar-se nas águas, em desfolhada luminosa de jasmins do Cabo.

Gouveia, depois de assegurar-se que tudo, na cabina dos motores, estava em ordem, viera sentar-se a meu lado, queixando-se por gestos de uma violenta enxaqueca.

(...) Castilho, no compartimento de proa, depois de ter fixado o rumo a seguir, preparava-se para a exaustiva tarefa de nos conduzir, fazendo uma arrumação sumária no seu cubículo.

A noite fechara por completo, e as águas glaucas do Atlântico, onde afluíam ainda alvuras de espuma, perdiam um pouco da sua tonalidade azul da Prússia, atingindo as tenebrosidades inquietas do quási-negro.

Tínhamos acendido as luzes de bordo. Dir-se-ia que navegávamos num navio fantasma, jorrando claridades fulvas pelo bico da proa, ronronando atroadoramente, como se tentasse despertar a vida no infinito...

Na minha frente, a lâmpada iluminava o tablier – mostruário de relojoaria, onde, simetricamente, se incrustavam os conta-rotações, os manómetros, os termómetros, o altímetro, o relógio e o indicador de velocidade.

⁴⁸ BEIRES, 1927: 249.

(...) Ressoava a cantilena metálica dos motores, que a cúpula do céu como que repercutia, enchendo a noite dessa sinfonia estranha, monocórdica, monotónica, que nos envolvia a alma num veludínio manto de tranquilidade.

E pensando em multidões de coisas, abandonados ao turbilhão das ideias que ocorrem em horas de isolamento e contacto com o perigo, a tripulação do *Argos* mais uma vez se integrava na massa metálica do aparelho, ansiedades febris singrando nas almas, inquietações mudas interrogando a vida»⁴⁹.

Muitos são os registos dos sinais de terra, esse *topos* literário que L. S. Picchio⁵⁰ considera intrínseco às narrativas de viagens e que em *Asas que naufragam* adquirem, no âmbito desta viagem de descoberta e de comprovação científica, toda a força de fronteira que separa o possível do impossível. Assim, ao decidirem amarar em Fernando Noronha, por escassez de gasolina, Beires regista:

«Castilho vem sentar-se a meu lado, as suas mãos de sábio, comovidamente, fazem girar o limbo móvel da bússola. É, para ele, o momento mais emocionante da travessia. O avião, orçando, aproa 46° a sul do seu rumo anterior. No livro de recados, esse livro que em frases secas é o repositório de pedaços vertiginosos da nossa vida, o navegador do *Argos* escreve textualmente: «– Estou com cagaço que esta merda esteja errada!» As palavras plebeias traduziam, com uma franqueza real, com uma desassombrada modéstia, o injustificado temor de se ter enganado»⁵¹.

(...) Seis olhos ansiosos cravam-se no horizonte, sequisios de terra. A ilha tem dez quilómetros na sua máxima extensão. A visibilidade é horrível e podemos vará-la facilmente. Meio dia. Subimos a 800 metros. Julgo descortinar terra pela proa. É um vago contorno que se adensa, que a luz do sol, quási em face de nós, ofusca cruelmente, e que o nosso olhar fatigado é impotente para fixar.

Meio dia e um minuto. A incandescência da luz, a bruma, a reverberação do mar engolem o perfil pardo que se perde. Ter-me-ia enganado? Gouveia e Castilho não viram coisa alguma...

A corrida desesperada continua...

Meio dia e cinco. O contorno surge de novo. É de facto Fernando Noronha.

O Pico, com longes de vela de navio, ergue-se entre dois mamelões mais baixos.

Estamos a nor-noroeste da ilha. (...) O *Argos* avança em direcção ao porto ansiado. A ilha define-se, baila nos nossos olhos a alegria de chegar, e os últimos litros de gasolina engolfam-se nos carburadores»⁵².

Na viagem até ao Rio de Janeiro, os sinais de terra sucedem-se, numa cadência entre

⁴⁹ BEIRES, 1927: 240-241.

⁵⁰ PICCHIO, 1999: 21-22.

⁵¹ BEIRES, 1927: 253.

⁵² BEIRES, 1927: 254-255.

a descoberta e o deslumbramento, que torna o registo cada vez mais literário. A percepção da terra e das gentes vistas de cima, por inovadora, torna as descrições mais apetecidas:

«Às 15 horas e 40 minutos, a ilha de Ancora emerge das águas, pequeno morro escavado, guarda avançada do Cabo Frio, que deixámos para trás catorze minutos depois, cortando a pique sobre o mar (...).

Arribámos um pouco – o novo rumo é de 15° – e as asas fremem ao iniciar, então o voo de encantamento.

(...) A ilha Maricas é um pontinho negro poisado sobre as águas.

Pouco depois, Castilho, que me apontava a Ilha Rasa, como baliza de marcha, indicame inesperadamente que inflicta para estibordo.

Jorrando no espaço, surgindo das entranhas da terra numa estranha maquinação de fantasmagoria, o anfiteatro olímpico da Baía do Guanabara revela-se-nos bruscamente, atira para a luz da tarde magnífica as colunas monumentais da Serra dos Órgãos (...).

Disseminadas na concha glauca da Baía, as ilhas imobilizam-se como diamantes negros. A cidade é um imenso reflexo de sol, luz cristalizada, ouro, marfim, púrpura, damasco. Da ponta do Calabouço, mancha de terras novas que a multidão enegrece jorram aos milhares os novelos de fumo esbranquiçado: foguetes, e foguetes, e foguetes...

Parece-nos sentir cá em cima, à altitude de mil metros, o vozear da gente que começámos a descortinar, debruando a orla da cidade, larga fita negra de renda imóvel, que se transformasse continuamente»⁵³.

Ao leitor, torna-se impressiva a percepção imagética da realidade, vista dos ares:

«Mais longe, entre os arquipélagos liliputianos que polvilham a serenidade azul, a ilhazinha edénica de Paquetá esfuma-se, a exalar na atmosfera tranquila a evocação das suas lendas.

O Pão de Açúcar parece aloirar ao sol, no grande forno que é a redoma do céu, tendo a seu lado a Urca em atitudes de velha anã acorada.

Há na paisagem gritos que ferem, dissonâncias que perturbam, acordes que ressoam: (...) a cicatriz rectilínea da Avenida Rio Branco, em cuja extremidade se incrusta um minúsculo bloco novaiorquino; a Lage, lembrando, não sei porquê, um gato adormecido, enovelado sobre um tapete azul, junto à porta de entrada; o Corcovado, Fregoli de pedra, a transfigurar-se a cada instante.

(...) Mas se fechamos os olhos, para os abrir enquanto a noite tenha estendido na corola do céu, a seda escura do seu manto esburacado de estrelas, punge-nos o temor de ter endoidecido.

Em baixo, sumiu-se o casario. Poisou ali um infinito bando de pirilampos de oiro, que o sepultou, e alastra ainda em manchas titubeantes por sobre o negrume das águas que se não vêem, mas que se sentem. (...)

⁵³ BEIRES, 1927: 291-293.

Aos nossos pés, da altura silenciosa que se debruça extática, o denso matagal transformou-se em manto de lontra que envolvesse os ombros dum Gigante de Pedra encantado!»⁵⁴.

Uma particular relação sujeito-objecto: a fusão viajante/veículo

A já citada identidade entre aviador e viajante suscita, na narrativa de viagem do *Argos*, uma atenção que se centra frequentemente no veículo que possibilita a viagem, pois o seu objectivo é exaltar a aviação portuguesa nos tempos dos primeiros raids mundiais. O mundo físico, natural, que com ele se atinge é, naturalmente, descrito e apreendido numa perspectiva curiosa, que o narrador-sujeito não se coíbe de expressar. Mas é a detença no avião que faz do meio de transporte o novo herói, ao dar lugar a uma fusão carnal entre aviador e avião comandado. O avião aparece personificado várias vezes, ao longo da narrativa, acentuando-se no final, após a constatação dos efeitos de uma vaga de vento que fez inclinar o avião para bombordo:

«Ao olhar para trás, a triste realidade surgiu em toda a sua desolação. O *Argos* estava morto.

Como o Pátria, morrera-me nas mãos.

Ingrata, bem ingrata missão, a de conduzir um avião de raid! 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 próprias mãos os músculos metálicos da aeronave que conduzámos...»⁵⁵.

No início da viagem, foi já sob essa perspectiva de fusão que o narrador se perspectivou: «Tudo quanto em nós existe de individualista se desvanece, se difunde, e integramo-nos na massa metálica do aparelho», abdicando das nossas personalidades, para que flutuem no espaço iluminado, isoladas e frementes de esperança, as cores verde e rubra da bandeira»⁵⁶. A mesma expressão recorre na etapa Sogá – Fernando Noronha: «a tripulação do *Argos* mais uma vez se integrava na massa metálica do aparelho»⁵⁷. E do motor se diz umas vezes que canta⁵⁸, outras que resfolega da longa jornada⁵⁹, outras ainda que ronrona⁶⁰ ou ronca⁶¹.

⁵⁴ BEIRES, 1927: 300-301.

⁵⁵ BEIRES, 1927: 340-341.

⁵⁶ BEIRES, 1927: 198-199.

⁵⁷ BEIRES, 1927: 241.

⁵⁸ BEIRES, 1927: 213: «Os motores cantam».

⁵⁹ BEIRES, 1927: 255.

⁶⁰ «Motores ronronando ao *rallenti*» (BEIRES, 1927: 256).

⁶¹ BEIRES, 1927: 259.

Aliás, já no prefácio, essa associação se anuncia significativa: «(...) destroçadas as nossas asas, ferida de morte a nave em que sonháramos conquistar mais glórias para Portugal...»⁶². E mais significativa aparece depois de lida a obra, confirmando a carga densamente simbólica do seu título: o naufrágio do *Argos*, no regresso a Portugal, constituiu a expressão de um triplo naufrágio: o do avião, mas também, com ele, o dos sonhos e ideais do viajante e, simbolicamente, o naufrágio da pátria, que agonizava numa indiferença fria a tudo quanto a pudesse fazer ressurgir.

Uma narrativa de descoberta ontológica

Sendo uma narrativa de viagem aérea, as *Asas (...)* são um texto inscrito na gesta portuguesa, que procura reescrever a viagem de circum-navegação de Fernão de Magalhães do séc. XVI, mas inserindo-a num outro paradigma. Portugal já não se encontrava no apogeu conquistador e imperial de Quinhentos, mas vivia num clima estético-ideológico de decadência, onde o patriotismo assumia contornos de grande alcance, já desde o Ultimato inglês. Para Beires, a forma de ultrapassar essa decadência residia na aposta na novidade tecnológica e no contributo da aeronáutica portuguesa, que tinha, segundo ele, um papel a desempenhar no mundo: «Portugal, cuja decadência se apregoa por toda a parte, podia, apesar disso, ao sair da maior tormenta revolucionária dos últimos 30 anos, enviar ao Brasil, numa afirmação da sua potencialidade, um avião em que a bandeira das quinas reafirmava ao mundo a capacidade de acção do país»⁶³. E ainda: «Uma das maiores necessidades do país é a da destruição, além fronteiras, da fama granjeada, nos últimos tempos, por tantos erros de governação. É a de afirmarmos, com factos, a existência de energias aptas a construir, de iniciativas capazes de realizar as aspirações sãs servidas por vontades decididas. A tripulação de um avião de longo curso constitui uma das maiores embaixadas de propaganda que pode enviar-se ao estrangeiro. Veja-se o que faz a Espanha, a França, a Itália, a América do Norte, e até a Rússia!»⁶⁴. Com a viagem do *Argos*, Portugal realizou um dos maiores feitos da aviação mundial, conforme o atesta a carta de 23 de Fevereiro de 1928, pela qual a Liga Internacional dos Aviadores enviou a Sarmento de Beires o diploma que considerou o voo atlântico de 1927 um dos feitos aeronáuticos mais importantes do ano, contrastando dolorosamente, para o aviador, com o clima de total silêncio e desinteresse do país que o protagonizou.

E assim, acima de tudo, esta narrativa de viagens de descoberta e navegação embrecha-se também na orientação das narrativas de descoberta ontológica que eclodem no século XX. Pois entre registos paisagísticos, indicações precisas de aviador, captação dos

⁶² BEIRES, 1927: 13.

⁶³ BEIRES, 1927: 270.

⁶⁴ BEIRES, 1927: 21.

primeiros sinais do fascismo que avançava em Itália⁶⁵, apreensões, idealismos, sonhos e amarguras, há um eu que se refaz e reencontra, algures entre a memória literária que o habita e a experiência que viveu: «Na febre de atingir a capital do Brasil, onde há tantos e tantos dias sabíamos ser aguardados ansiosamente, esquecíamos de observar a paisagem e vivíamos vida interior, lamentando o sonho desfeito do primitivo projecto, reflectindo na nova orientação a dar à viagem»⁶⁶.

Antes deste estado de «vida interior», a viagem até Fernando Noronha suscitara emoções existenciais inesquecíveis, que o piloto registara páginas antes:

«Porque, apesar de voarmos baixo, tínhamos a sensação de sermos os únicos seres vivos da Terra. Dir-se-ia que a Humanidade inteira desaparecera e que nunca mais, nunca mais, ouviríamos a sua voz rugindo...

Éramos, certamente, naquela hora, as criaturas mais isoladas do mundo. Sem radiotelegrafia, longe das linhas de navegação, num raio de 600 quilómetros em torno de nós não devia haver viva alma. A solidão imensa envolvia-nos, como não envolvera nem envolveu ainda alguém. Porque os próprios navios das carreiras transpácificas, como as antigas caravelas das descobertas, constituem núcleos de seres humanos. Nós éramos três, desgarrados de toda a humanidade, tendo aos pés a imensidade deserta e sobre as nossas cabeças um céu cujo movimento aparente era tão lento, tão lento, que se diria imóvel, cristalizado... Naqueles instantes, o pensamento voa, reflecte sobre todo este conjunto de circunstâncias, vibra profundamente, atingindo requintes de sensibilidade e de devaneio em que a inteligência delira»⁶⁷. Aí se joga a solidão existencial mais profunda, a «que marca na vida como ferro em brasa»⁶⁸, que é talvez a grande descoberta que acompanha esta viagem:

«Os grandes feitos de outros aviadores tomam ao nosso olhar proporções olímpicas. E no entanto nenhum – Alcock, Read, Franco de Pinedo, Gago Coutinho – esteve nunca na situação estranha em que estamos. Nem mesmo Amundsen nos seus voos polares. E hoje, que cinco meses passaram, e que o charco de arenques foi *lindberghado* algumas vezes – como diz o grande Almirante – verificamos com mais emoção ainda que continuamos a ter o exclusivo desse inconcebível isolamento»⁶⁹.

Assim, embora apresentando-se como uma viagem aparentemente única e particular ao viajante Sarmiento de Beires e equipa, a sua narrativa faz-nos experienciar também a nós, seus leitores, essa dimensão de singularidade existencial, pela força que decorre da literatura como repositório construtivo de memórias e identidades.

⁶⁵ «Chefe do fásio em Marina di Pisa, tem por Mussolini uma adoração fervorosa de apóstolo. Vive para o seu hotel, para a Itália fascista e para as suas caçadas» (BEIRES, 1927: 116).

⁶⁶ BEIRES, 1927: 289.

⁶⁷ BEIRES, 1927: 242-243.

⁶⁸ BEIRES, 1927: 270.

⁶⁹ BEIRES, 1927: 243.

Bibliografia

- AA. VV. (1997) – *Viagens aeronáuticas dos Portugueses*. Lisboa: Museu do Ar.
- BEIRES, Major Sarmento de (1927) – *Asas que naufragam. De como o avião Argos, ao fim de dezasseis mil quilómetros de voo, se perdeu ao largo das costas da Clevelândia e do mais que durante a viagem se passou*. Lisboa: Livraria Clássica Editora.
- BLANTON, Casey (2002) – *Travel: Writing. The self and the world*. New York and London: Routledge.
- CASTILHO, Jorge de (1927) – *A navegação do «Argos»*. Lisboa: Direcção da Aeronáutica Militar.
- CABRAL, Sacadura; COUTINHO, Gago (1972) – *Relatório da viagem aérea Lisboa – Rio de Janeiro*. Com uma introdução de M. M. Sarmento Rodrigues. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha.
- ECO, Umberto (2009) – *A vertigem das listas*. Lisboa: Difel.
- GANNIER, Odile (2001) – *La littérature de voyage*. Paris: Ellipses.
- MACHADO, Álvaro Manuel; PAGEAUX, Daniel-Henri (2001) – *Da literatura Comparada à Teoria da Literatura*. Lisboa: Presença.
- MATEUS, Lourenço Henriques (2009) – *Portugal na aventura de voar*. Lisboa: Público Comunicação Social S.A.
- PICCHIO, Luciana Stegagno (1999) – *Mar aberto. Viagens dos Portugueses*. Lisboa: Caminho.