

# 从里斯本到澳门之旅—— 一次胜利航程

马里奥·科雷亚\*

---

\* 马里奥·科雷亚里斯本大学文学院历史学本科毕业, 曾是飞行员和航空博物馆管理人。他撰写了多篇关于葡萄牙航空史的著作, 刊登在各类专业杂志上。2016年他出版了“葡萄牙飞行员”一书, 并正在准备萨卡杜拉·卡布拉尔的传记。

# A VIAGEM DE LISBOA A MACAU NO EIXO DO TRIUNFO DA AVIAÇÃO

MÁRIO CORREIA\*

---

\* Mário Correia é licenciado em História pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Foi aviador e Conservador do Museu do Ar. É autor de vários trabalhos sobre História da Aviação Portuguesa, publicados em revistas da especialidade. Em 2016, publicou o livro *Aviadores Portugueses* e tem em preparação uma biografia de Sacadura Cabral.

我们在布雷西亚的人群前所未有的多，甚至连大型汽车比赛都没这么多人；来自威尼斯、利古里亚、皮埃蒙特、托斯卡纳、罗马，甚至那不勒斯的外国人，还有来自法国、英国和美国的大人物，挤满了我们的广场、酒店和私人住宅的角角落落；价格飞速上涨；交通工具都不够，无法将人们运送到飞行场。

弗兰兹·卡夫卡 “布雷西亚的飞机及其他文本”

“航空是伊卡洛斯的复仇”

阿尔贝托·德奥利维拉，“信鸽”，科因布拉，1913年

## 航空创始人

对于人类来说，飞行，一直以来都是一个梦想和挑战。人们以古老的方式复制了鸟类的翅膀，尝试着模仿鸟类飞翔；晚些时候，他们又做出了气球<sup>1</sup>和飞艇。人类从未放弃这个想法：建成一种飞行器，以可控的方式可以越飞越高，越飞越远，越飞越快。

1903年12月17日，在美国北卡罗莱纳州的小鹰城，奥威尔·莱特驾着“飞行者一号”<sup>2</sup>飞向天空，这是他和自己的兄弟威尔伯一起制造的、一架由木材和帆布制成的脆弱飞行器。莱特兄弟二人都是自行车制造商。对于史学而言，这一刻标志着人类历史上第一次重于空气的航空器由发动机驱动，受控地在空中飞行。尽管飞机几乎触到了地面，但这次历史性的飞行持续了十二秒，飞过了三十六米的距离，航速48公里/小时。自此航空诞生了。三年之后，即1906年10月，在巴黎郊区的巴格特勒，巴西人桑托斯·杜蒙驾驶着他的“14-bis”<sup>3</sup>飞行。这是第一次一架飞行器没有弹射器，仅使用发动机的力量起飞。这架飞机以30公里/小时的速度飞行了六十米。这是两次航空创始人的里程碑事件，上面凝聚了长久以来所有曾经想实现飞行梦想的人们的努力。至此，那些飞行梦想终于得到了回应。

<sup>1</sup> 葡萄牙通过巴托洛米奥·洛伦哥·德古斯茂神父与浮空器的开端联系在一起。1709年8月8日，这位神父在王宫的印度大厅向国王若昂五世、朝臣和教廷大使展示了一个小型热气球。这个热气球是他的飞行器计划可见的一面，即可以用于军事目的或是可以帮助有需要的人们的一个飞行器。古斯茂神父对于航空工具使用的反思是已知的、首批对于飞行使用情况进行战略评估的文件之一。

<sup>2</sup> “飞行者一号”是一架由木头和棉布制成的双翼飞机，翼展12米，长6米，配备4缸发动机，功率12马力。其重量为二百七十四公斤，飞行员躺着驾驶。起飞时需使用弹射器。

<sup>3</sup> “14-bis”是一架用竹子、棉布和丝绸制成的双翼飞机，翼展12米，长10米，重一百七十公斤。它装备了八缸发动机，功率50马力。飞行员站在一个柳条篮里驾驶。它是第一架使用发动机动力自主起飞的飞机。在辛特拉的航空博物馆，展示了按1:1比例制成的该机复制品。

*Temos em Bréscia uma multidão maior do que nunca, nem sequer quando das grandes corridas de automóveis; os estrangeiros de Veneza, Ligúria, Piemonte, Toscana, Roma, mesmo até de Nápoles, os grandes senhores de França, Inglaterra e América, apinham-se nas nossas praças, nos nossos hotéis, em todos os cantos das casas particulares; os preços sobem todos admiravelmente; os meios de transporte não são suficientes para conduzir as pessoas até ao circuito aéreo.*

Franz Kafka, *Os aeroplanos em Bréscia e outros textos*

*A aviação é a desforra de Ícaro.*

Alberto d' Oliveira, *Pombos-correios*, Coimbra, 1913

## FUNDADORES DA AVIAÇÃO

Voar foi sempre para a Humanidade uma ambição e um desafio. Tentando imitar o voo dos pássaros, reproduzindo de modo arcaico as suas asas, e mais tarde com balões<sup>1</sup> e dirigíveis, o pensamento humano nunca desistiu de construir um aparelho que de um modo controlado pudesse voar cada vez mais alto, mais longe e mais depressa. Em 17 de dezembro de 1903, em Kitty Hawk, na Carolina do Norte, Orville Wright, foi catapultado para o ar a bordo de um frágil aeroplano de madeira e tela, o «Flyer 1»<sup>2</sup>, construído por si e pelo irmão Wilbur, ambos fabricantes de bicicletas. Para a historiografia, o momento marca o primeiro voo controlado de um aparelho mais pesado do que o ar, propulsionado por um motor. O histórico pulo percorreu uma distância de trinta e seis metros, quase a tocar o solo, durante doze segundos, a uma velocidade de 48 km/h. Nascia a Aviação. Três anos depois, em Outubro de 1906, em Bagatelle, nos arredores de Paris, o brasileiro Santos Dumont voou com o seu aeroplano 14-bis<sup>3</sup>. Pela primeira vez uma máquina voadora descolou usando a força do motor sem recurso a catapulta. Pulou sessenta metros a uma velocidade de 30 km/h. Estes dois marcos fundadores da aviação resumem os esforços de todos os que tentaram, ao longo dos tempos, materializar o sonho de voar de que tantas mitologias fizeram eco.

<sup>1</sup> Portugal ficou ligado aos primórdios da aerostação com o Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, que, no dia 8 de Agosto de 1709, fez uma demonstração de um pequeno balão de ar quente ao rei D. João V, à corte e ao Núncio Apostólico, na Sala das Índias, no Terreiro do Paço. O balão era a face visível do seu projecto, uma máquina voadora capaz de ser usada para fins militares ou para ajudar as populações necessitadas. A reflexão do Padre Gusmão sobre o uso de um meio aéreo é um dos primeiros documentos conhecidos com uma avaliação estratégica da utilização do voo.

<sup>2</sup> O avião «Flyer I» era um aparelho biplano construído em madeira e pano de algodão, com doze metros de envergadura e seis de comprimento, equipado com um motor de quatro cilindros com 12 hp de potência. Pesava duzentos e setenta e quatro quilos, e o piloto operava deitado. Para descolar utilizava como sistema uma catapulta com elásticos.

<sup>3</sup> O avião 14-bis era um biplano construído em bambu, pano de algodão e seda, com doze metros de envergadura e dez de comprimento, com um peso de cento e sessenta quilos. Foi equipado com um motor de oito cilindros com 50 hp de potência. O piloto operava em pé, num cesto de verga. Foi o primeiro avião a descolar de um modo autónomo recorrendo à potência do motor. No Museu do Ar, em Sintra, está exposta uma réplica do aparelho, à escala 1:1.

## 1909年——航空之年

1909年7月，路易·布莱里奥驾着他的小型单引擎飞机“布莱里奥11号”，用了三十五分钟多的时间，以55公里/小时的速度，离海面20米的飞行高度飞越了英吉利海峡，海峡连接着法国加莱附近的桑加特和英国的多佛尔。这次飞行是到那时为止距离最长的飞行，是为了回应英国“每日邮报”<sup>4</sup>提出的悬赏挑战。当时这份英国报纸给出两万五千法郎（合今天的大约九万欧元）的奖金，奖赏那些第一次能够将英法两国以航空的方式连接在一起的人。该报在头版以醒目的方式写着“从此以后，英国不再是一个孤岛”。这是航空的胜利。

还有两个重要事件标志着1909年这个航空之年。一是当年8月在法国兰斯举行了大型航空博览会，所有主要的飞机制造商都出席了盛会，包括当时正在欧洲推广、销售自己飞机的莱特兄弟。在博览会上，举行了速度、高度和距离等类别的飞行大赛，每个类别的优胜者都获得了丰厚的奖金。最高大奖10万法郎的获得者是距离飞行大赛冠军亨利·法尔曼，他驾着自造的飞机以60公里/小时的时速飞行了180公里，这个成绩比第二名多飞了30公里。在兰斯航博会后的第二个月，巴黎大皇宫世界上第一个“航空运动大厅”揭幕。航空首次实现了自主展览，这里不再是年度汽车展的保留区域。这个事实有解释：在初始阶段，航空业使用了很多汽车工业转让的技术。在巴黎大皇宫的展览中，亮点是几个月前布莱里奥飞越英吉利海峡驾驶的飞机。

对于我们来说，1909年是葡萄牙航空俱乐部成立之年，它在葡萄牙扮演了航空业创立者的角色<sup>5</sup>。当年10月份举行的葡萄牙第一次飞行秀属于这个俱乐部。当时法国人阿曼德·基普菲尔驾驶着一架小飞机“弗伊松-安托瓦内特”号从里斯本的旧贝伦赛马场起飞，从热情的人群上空飞过。同一年，葡萄牙人奥斯卡·布兰克<sup>6</sup>获得了飞行执照，并且如法国飞行杂志“*L'Aérophile*”所记载的那样，1909年10月和11月他在巴黎附近的伊西雷穆力诺飞行场进行了两次飞行。

<sup>4</sup> 一些日报，特别是英国的“每日邮报”，在航空史上扮演了重要角色。这些报纸向飞行者们发出长途飞行的挑战并提供高额奖金作为回报。1919年第一次飞越北大西洋里斯本段正是为了回应“每日邮报”提出的挑战，该报为成功完成任务者提供了一万英镑的奖金。美国海军中尉阿尔伯特·瑞德是优胜者。

<sup>5</sup> 从1909年开始，葡萄牙航空俱乐部组织了许多航空宣传活动，如成立葡萄牙军事飞行学院，它是正式成立于1914年的军用航空局的前身。此后，陆军和海军的军官们被派遣到美国、法国和英国等地的飞行学院学习，他们被培养成为军事飞行员。1916年，在拉伊涅新镇创立了军事航空学院，这个学院培训出了葡萄牙最早的一批飞行员。在这些最早的飞行团体当中，萨尔门托·德贝雷斯引人注目。他是1924年实现飞往澳门，1927年实现飞往巴西的飞行员。

<sup>6</sup> 奥斯卡·布兰克，绘画收藏家，生活在里斯本和巴黎之间。他是第一个获得飞行员执照的葡萄牙人。1878年3月3日生于里斯本，1944年2月16日去世。

## 1909 – O ANO DA AVIAÇÃO

Em Julho de 1909, Louis Blériot, a bordo do seu pequeno monomotor Blériot XI, voou sobre o Canal da Mancha, ligando Sangatte, perto de Calais, em França, a Douvres, na Inglaterra, em pouco mais de trinta e cinco minutos, a uma velocidade de 55 km/h e a vinte metros de altura sobre o mar. O percurso, o mais longo de um avião até à época, foi a resposta ao desafio lançado pelo jornal inglês *Daily Mail*<sup>4</sup>, que premiava com vinte e cinco mil francos (hoje, aproximadamente, noventa mil euros) quem pela primeira vez ligasse pelo ar a França à Inglaterra. «A Inglaterra já não é uma ilha», noticiava o jornal, em grande destaque, na primeira página. Era o triunfo da Aviação.

Dois outros acontecimentos aeronáuticos importantes marcaram o ano de 1909. Em Agosto, em França, teve lugar a «Grande Semaine d'Aviation de Champagne», em Reims, um festival aéreo onde estiveram presentes os principais construtores de aviões, incluindo os irmãos Wright, que estavam na Europa para divulgar e vender os seus aparelhos. No festival, fizeram-se competições nas categorias de velocidade, altitude e distância, com atribuição de prémios elevados para cada um dos vencedores. O grande prémio do encontro, no valor de cem mil francos, foi ganho, na categoria de maior distância, por Henri Farman, a bordo de um aeroplano de sua construção, que percorreu 180 km, mais trinta do que o segundo classificado, a uma velocidade média de 60 km/h. No mês seguinte ao festival de Reims, foi inaugurado o primeiro Salão da Locomoção Aérea no Grand Palais, em Paris. Pela primeira vez a aviação apresentava uma exposição autónoma, deixando de ser uma zona reservada nos salões automóveis anuais. O facto tinha explicação: a aviação, no seu início, usou muita transferência tecnológica da indústria automóvel. Na exposição do Grand Palais o destaque foi para o avião pilotado meses antes por Blériot, na travessia da Mancha.

Entre nós, o ano de 1909 ficou marcado pela criação do Aero Club de Portugal, que desempenhou um papel fundador da aviação no nosso país<sup>5</sup>. A ele se deve a demonstração, em Outubro, do primeiro voo em Portugal, quando o francês Armand Zipfel, pilotando um pequeno avião, «Voisin-Antoinette», descolou do antigo hipódromo de Belém, em Lisboa, e sobrevoou uma multidão entusiasmada. No mesmo ano, em Paris, o português Óscar Blank<sup>6</sup>

<sup>4</sup> Alguns jornais diários, nomeadamente o inglês *Daily Mail*, desempenharam um papel importante na História da Aviação desafiando os aviadores para grandes voos, oferecendo em troca elevados prémios. A escala em Lisboa da primeira travessia aérea do Atlântico Norte, em 1919, foi a resposta ao desafio do *Daily Mail*, que oferecia um prémio de dez mil libras pelo êxito da missão. O tenente Albert Read da Marinha dos Estados Unidos da América foi o vencedor.

<sup>5</sup> O Aero Club de Portugal, a partir de 1909, organizou muitas ações de divulgação aeronáutica e está na génese da criação do Instituto de Aviação Militar Português, o embrião do Serviço de Aeronáutica Militar, criado formalmente em 1914. Após esta data, oficiais do exército e de marinha foram enviados para escolas de aviação nos Estados Unidos da América, França e Inglaterra, onde se qualificaram como pilotos militares. Em 1916, foi criada a Escola de Aeronáutica Militar em Vila Nova da Rainha, que formou os primeiros pilotos em Portugal. Deste grupo inicial de aviadores, destacou-se Sarmiento de Beires, piloto do voo a Macau em 1924 e ao Brasil em 1927.

<sup>6</sup> Óscar Blank, colecionador de pintura, que vivia entre Lisboa e Paris, foi o primeiro português a obter a licença de piloto de avião. Nasceu em Lisboa em 3 de Março de 1878 e morreu em 16 de Fevereiro de 1944.

## 1924年——伟大的航空旅行之年

第一次世界大战推动了军事航空的大规模使用。冲突初期，对于战斗中飞行工具能起到的作用，一些战略视野更为古典的军事首领持保留和不信任的态度——他们对于飞行工具的有效性表示怀疑。这种印象很早就消失了，飞机接管了战争<sup>7</sup>。战争中生产了几千架飞机，这为把航空先驱们的业余体育活动转换成一种大型的、技术先进的航空工业做出了贡献。

航空也有助于强化“疯狂的二十年代”。在那些年当中，技术和科学将救赎的希望融入了和平的欣喜。在冲突后的几年中，飞机和发动机的制造取得了发展，飞行设备的运输能力、速度和自主性都得以提高。随着1918年一战结束，飞行员和机械师的复员促进了商业航空活动的飞速发展：首先是主要大城市之间的邮件运输，然后是这些城市间的乘客运输。1919年2月，一架双引擎的法尔芒·歌莉娅飞机实现了第一次民用客运飞行。它是一架一战中的非军事化轰炸机。这次飞行连接了英法两国，载客11人，耗时两个小时三十分。从此，商业飞行再未停止。到1924年，已经有多家航空公司在欧洲和美国的主要城市间进行定期的载客和载货运营。

另一个上个世纪二十年代航空增长的因素是实现了洲际空中旅行。各个飞机制造大国规划了长途航班，以便在他们的殖民地宣扬自己的声望和权力；同时，他们研究了未来航线的线路。然而，无论如何，那个时代一些最重要的飞行只是为了应对一时狂热的社会提出的挑战。这些挑战是通过报纸或提供高额奖金的赞助商发布的。

1924年，即萨尔门托·德贝雷斯，布里托·帕艾斯和曼努埃尔·果维亚飞往澳门的那年，还发生了其他一些重要的航空事件。

---

<sup>7</sup> 非常遗憾在战争中使用飞机，1918年桑托斯·杜蒙写道：“【……】四年了【……】我的心遭受着来自欧洲的、可怕的死亡消息的折磨，这些可怕的死亡正是航空器造成的。我们，上个世纪末航空运动的创始者，曾经梦想让航空这个我们悉心照料的‘孩子’能够走向和平光荣的未来之路【……】我们曾设想，也许航空器未来可以为陆军参谋部服务，但从未料到它们居然会在战斗中发挥毁灭性的作用。摘自“我看到了什么，我们将看见什么”，第一页，网址<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/bi000197.pdf>”

obteve a licença de piloto e fez dois voos no aeródromo de Issy-Les-Moulinaux, como dá conta a revista de aviação francesa *LAérophile*, de Outubro e Novembro de 1909.

## 1924, ANO DE GRANDES VIAGENS AÉREAS

A Primeira Guerra Mundial potenciou a utilização militar da aviação em larga escala. No início do conflito, alguns chefes militares, com uma visão mais clássica da estratégia, viam com reserva e desconfiança o emprego de um meio aéreo em combate, levantando dúvidas sobre a sua eficácia. Muito cedo esta impressão se desvaneceu e o avião impôs-se<sup>7</sup>. A guerra, com a produção de milhares de aviões, contribuiu para transformar a atividade amadora e desportiva dos pioneiros da aviação numa indústria aeronáutica de grande escala e de tecnologia avançada.

A aviação também ajudou a potenciar os «loucos anos vinte» em que à euforia da paz se juntou a esperança de redenção com a técnica e a ciência. Nos anos que se seguiram ao conflito desenvolveu-se a construção de aviões e de motores, aumentando a capacidade de transporte, a velocidade e a autonomia dos aparelhos. A Aviação preparava-se para mais uma etapa da mundialização em que a expansão portuguesa do séc. XV fora pioneira. Com o fim da guerra, em 1918, a desmobilização de pilotos e mecânicos contribuiu para o rápido desenvolvimento da actividade aérea comercial, primeiro com o transporte de correio entre as grandes cidades e, posteriormente, também de passageiros. Em Fevereiro de 1919, realizou-se o primeiro voo civil de transporte de passageiros, um avião bimotor Farman Goliath, um bombardeiro desmilitarizado da Primeira Guerra Mundial, que ligou a França à Inglaterra, com onze pessoas a bordo, em duas horas e trinta minutos. A aviação comercial nunca mais pararia e, em 1924, já muitas companhias aéreas operavam regularmente com passageiros e carga entre as principais cidades na Europa e nos EUA.

Outro dos factores para o crescimento aeronáutico nos anos vinte do século passado foi a realização das viagens aéreas intercontinentais. As grandes potências construtoras de aviões projectaram voos a longa distância para a afirmação do prestígio e do poder junto das suas colónias, estudando ao mesmo tempo os percursos para futuras ligações aéreas. Contudo, alguns dos voos mais importantes neste período foram apenas a resposta aos desafios de uma sociedade momentaneamente entusiasmada, veiculados através dos jornais ou de patrocinadores que ofereciam prémios elevados.

Em 1924, no ano em que Sarmiento de Beires, Brito Paes e Manuel Gouveia voaram para Macau, outros acontecimentos aeronáuticos significativos tiveram lugar. Em Março, os

<sup>7</sup> Lamentando a utilização do avião num teatro de guerra, Santos Dumont escreveu em 1918: «...o meu coração, [...] há já quatro anos, sofre com as notícias da mortandade terrível causada, na Europa, pela aeronáutica. Nós, os fundadores da locomoção aérea no fim do século passado, tínhamos sonhado um futuro caminho de glória pacífica para esta filha dos nossos desvelos. [...] Prevíamos que os aeronautas poderiam, talvez, no futuro, servir de esclarecedores para os Estados Maiores dos exércitos, nunca, porém, nos veio à ideia que eles pudessem desempenhar funções destruidoras nos combates». In *O que Eu Vi. O que Nós Veremos*, pág. 1, acedido em <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/bi000197.pdf>



那年三月，英国空军飞行员斯图尔特·迈克拉伦和威廉·普伦德利斯，加上机械师安德鲁斯，从英国起飞，开始进行一次环球飞行。他们使用的是一架两栖单引擎“维克斯·维京”飞机。但是他们失败了，五个月后，浓雾使他们不得不在白令海紧急迫降。在一百三十天飞行了两万一千公里后，他们被一艘俄罗斯舰艇活着救起。

在法国，佩莱蒂埃-杜西和吕西安·贝森驾着一架单引擎布雷盖19飞机于四月从巴黎起飞，飞往东京，其任务是研究创建一条飞往东方的航线。八十四天后，他们到达了日本首都。在飞行了一万八千公里和一次没有造成严重后果的迫降后，他们五月到达了上海。这次事故毁坏了飞机，为了继续飞行，他们在中国买了一架旧的布雷盖14飞机。

1924年9月，两架美国空军的“道格拉斯环球巡航者”飞机完成了第一次环球飞行，它们在一百七十五天的时间里飞过了四万四千公里。

葡萄牙也为这些航空大冒险做出了贡献，不过，那更多的是出于飞行先驱者们的个人主动性，而不是为了实现国家的政治承诺。萨尔门托·德贝雷斯和布里托·帕艾斯就是这样的例子。他们1920年尝试过飞往马德拉岛<sup>8</sup>；他们的名字，还有机械师曼努埃尔·果维亚，由于1924年抵达澳门的飞行，而被铭记在航空历史的画卷中。在那趟飞往东方的航行中，他们和本文上面提到的法国和英国飞行先驱们曾交错相会。

1924年6月初，葡萄牙共和国空军中队集团的三十四名飞行员奋起反抗任命一个非飞行员军官到航空司令部——这个中队集团驻扎于阿马多拉，是贝拉斯、帕伊斯和果维亚所属的部队。飞行员们还要求将航空部队视为第五个武装力量，这将赋予他们更多的决策自主权。具有现代化效果的飞机航空技术要求新思想。反抗者们在圣儒利安·达巴拉要塞被拘捕。由于民众的压力以及“消息日报”和“世纪报”发起的有利于他们强烈的运动，这些飞行员被释放了，没有受到任何惩处。这次事件的结束很好地反映了航空在人群中的普及以及各类报纸的注意力所在。

<sup>8</sup> 1920年10月18日，布里托·帕艾斯和萨尔门托·德贝雷斯，驾驶单引擎布雷盖14飞机，上午从阿马多拉起飞，飞向马德拉。他们成功地飞到了该岛上空，但由于浓雾无法降落。回程时，因为缺少燃料，他们在海上迫降于英国“冈比亚河”号舰艇旁。冈比亚号在离里斯本四百公里，北纬35° 11'，西经13° 4'的位置将他们从海上救起。德贝雷斯称呼这次航行为“美丽的冒险”。1927年，萨尔门托·德贝雷斯，与乔治·德卡斯蒂略和曼努埃尔·果维亚一起，实现了第一次夜间穿越南大西洋上空。这是一次在几内亚布阿克岛到巴西费尔南多·诺罗涅岛之间进行的，近18小时的直飞。

pilotos da Força Aérea Inglesa, Stuart-MacLaren e William Plenderleith, com o mecânico Andrews, descolaram de Inglaterra para uma viagem de volta ao mundo, a bordo de um monomotor anfíbio Vickers Vulture. Falharam o seu objectivo, um forte nevoeiro obrigando-os a uma amargem de emergência no Mar de Bering, cinco meses depois. Foram recolhidos com vida por um navio russo, depois de terem percorrido vinte e um mil quilómetros em cento e trinta dias.

Em França, Pelletier-Doisy e Lucien Besin descolaram, em Abril, de Paris para Tóquio, num monomotor Breguet XIX, com a missão de estudar a criação de uma linha aérea para Oriente. Chegaram à capital japonesa oitenta e quatro dias depois, com dezoito mil quilómetros percorridos e uma aterragem forçada, sem consequências, em Maio, em Xangai. O acidente destruiu o avião. Para continuar a viagem compraram, na China, um velho Breguet XIV.

Em Setembro de 1924, dois aviões Douglas World Cruiser, da Força Aérea norte americana, completaram a primeira volta ao mundo, quarenta e quatro mil quilómetros voados em cento e setenta e cinco dias.

Portugal também contribuiu para esta grande aventura das viagens aéreas, mais pela iniciativa individual dos pioneiros do que pelo empenhamento político nacional. É o caso de Sarmento de Beires e Brito Paes, que, em 1920, já tinham tentado um voo à ilha da Madeira<sup>8</sup> e que, em 1924, com o mecânico Manuel Gouveia, juntaram o seu nome à galeria dos voos históricos com a viagem a Macau. No voo ao Oriente, os portugueses cruzaram-se com os pioneiros franceses e ingleses que referimos anteriormente. É o diário desta aventura a Macau, escrita por Sarmento de Beires, que em boa hora se coloca agora à disposição dos leitores, com esta nova edição.

No início de Junho de 1924, os trinta e quatro pilotos do Grupo de Esquadrilhas de Aviação República, sedeados na Amadora, unidade a que pertenciam Beires, Paes e Gouveia, rebelaram-se contra a nomeação de um oficial não piloto para o Comando da Aeronáutica. Exigiam também que a Aeronáutica fosse considerada a quinta arma do Exército, o que lhes traria uma maior autonomia decisória. A aviação, com o seu efeito de modernidade, obrigava a novos pensamentos. Os revoltosos foram presos no forte de São Julião da Barra. Por pressão popular e pela intensa campanha a favor deles no *Diário de Notícias* e no *Século*, foram libertados sem mais punições. O final do incidente espelha bem a popularidade que a aviação tinha entre nós e a atenção com que os jornais a seguiam.

Quase a findar o glorioso ano de 1924, uma tragédia marcou a aviação nacional: Sacadura Cabral e o mecânico Pinto Correia desapareceram no Mar do Norte, a bordo de um

<sup>8</sup> No dia 18 de Outubro de 1920, Brito Paes e Sarmento de Beires, a bordo de um monomotor Breguet XIV, descolaram a meio da manhã da Amadora, rumo à Madeira. Conseguiram sobrevoar a ilha, mas um denso nevoeiro não permitiu a aterragem. Já no regresso e com falta de combustível, amaram de emergência junto ao navio inglês *Gambia River*, que os recolheu do mar na posição 35° 11' Norte 13° 4' Oeste, a quatrocentos quilómetros de Lisboa. Beires chamou ao voo «a Bela Aventura». Em 1927, Sarmento de Beires, com Jorge de Castilho e Manuel Gouveia, fazem a primeira travessia nocturna do Atlântico sul, um voo directo de quase dezoito horas, entre a ilha de Bubaque, na Guiné, e a ilha brasileira de Fernando Noronha, apoiados apenas na navegação astronómica.

几乎是在1924这个辉煌的年度结束之时，发生了一起飞行悲剧：11月15日，萨卡杜拉·卡布拉尔和机械师平托·科雷亚在一架福克T3水上飞机上在北海上空失踪了<sup>9</sup>。他们乘坐海军航空部队采购的设备之一从荷兰飞往葡萄牙，这架飞机正是为了支持萨卡杜拉<sup>9</sup>制定的环球飞行计划而购买的<sup>10</sup>。

## 飞往澳门的想法

在1920年尝试了飞马德拉岛之后，布里托·帕艾斯和萨尔门托·德贝雷斯计划着第二年进行环球飞行或是飞往巴西<sup>11</sup>。经初步研究后，他们得出结论，认为当时可用飞机的工作范围<sup>12</sup>不能让他们进行那样的冒险。因此，他们的目标转为首先飞抵印度，然后再飞到澳门。另一方面，1922年加戈·科蒂尼奥和萨卡杜拉·卡布拉尔抵达巴西的飞行也对他们改变计划产生了影响。德贝雷斯和帕艾斯明白，葡萄牙应当为航空进步做出贡献。他们相信，以他们富有远见的开拓性精神，洲际航空旅行将推动技术进步，并将成为未来商业航空的雏形。这些想法推动了他们，而且后来的事也证明了他们是对的。成为先驱就是超越你所在的时代。然而，在那个时代，在葡萄牙飞行员之间开始形成了一种对立：他们当中的一些人捍卫长途飞行，而另一些则对于长途飞行没有表现出热情。那些长途飞行的反对者们贬低长途任务的价值，认为那不过是飞行员为了个人出名而做出的行为。让我们回到“卢西塔尼亚人之歌”的最后一句。

---

<sup>9</sup> 费尔南多·佩索阿在“雅典娜”杂志上发表了一首纪念萨卡杜拉·卡布拉尔的诗歌：

萨卡杜拉·卡布拉尔  
在异乡北方冰冷的海中，  
波澜不起，静止不动，  
不忠的幸运的奴仆，  
幸运带来又带走。  
明亮的火焰熄灭了，  
夜色笼罩。  
陌生的海啊，陌生的地方，  
可曾收留了他？  
你在花茎的顶端开花、枯萎，  
在那永恒的大海与天空，  
你是勇敢的珍宝。

<sup>10</sup> 萨卡杜拉·卡布拉尔在1922年与加戈·科蒂尼奥飞往巴西之后，计划第二年进行环球飞行之旅。这次环球飞行的飞行距离将会是三万六千公里，由三架飞机完成。飞行路线分为三大部分，期间停留数次，三部分航程为里斯本—日本，日本—新大陆，新大陆—里斯本。这次飞行任务使用的飞机已购买，然而，当时由国会议员安东尼奥·玛亚挑起的，围绕该计划而产生的政治压力引发了紧张局势，计划被推迟。

<sup>11</sup> 关于这一内容请阅读注释8。

<sup>12</sup> 相较水上飞机或两栖飞机，萨尔门托·德贝雷斯和布里托·帕艾斯宁可使用陆地飞机。他们认为陆地飞机速度更快，设备更可靠。为完成1921年飞往巴西的航空旅程，市场上没有任何飞机能够自主从非洲海岸直飞巴西。

hidroavião Fokker T3, no dia 15 de Novembro<sup>9</sup>. Voavam da Holanda para Portugal a bordo um dos aparelhos adquiridos pela Aviação Naval para o projecto de volta ao mundo planeado por Sacadura<sup>10</sup>.

## A IDEIA DO VOO A MACAU

Depois da tentativa do voo à ilha da Madeira em 1920<sup>11</sup>, Brito Paes e Sarmiento de Beires projectaram para o ano seguinte a volta ao mundo ou um voo ao Brasil. Feitos os estudos preliminares, concluíram que o raio de acção dos aviões<sup>12</sup> disponíveis na época não permitia tal aventura e o objectivo passou a ser a Índia, primeiro, e depois Macau. Por outro lado, o voo ao Brasil de Gago Coutinho e Sacadura Cabral, em 1922, influenciou também a alteração dos planos. Beires e Paes entendiam que Portugal devia contribuir para o esforço do progresso da aviação. Acreditavam, com o seu visionário pioneirismo, que as viagens aéreas transcontinentais puxariam pela tecnologia e seriam um embrião para futuras ligações aéreas comerciais. Era isso que os movia e o futuro deu-lhes razão. Ser pioneiro é estar à frente do seu tempo. No entanto, nesta época, entre os aviadores portugueses começou a tomar forma a oposição entre os defensores das grandes viagens e os que não mostravam entusiasmo por elas. Os opositores desvalorizavam as missões, considerando-as acções de promoção pessoal. Regressamos sempre à última palavra de *Os Lusíadas*. Por fragilidades várias, a que a situação económica do período da I República não foi alheia, Portugal não foi capaz de desenhar qualquer estratégia sólida com a aviação, pese embora o esforço dos pioneiros. Para voar até Macau, foi necessário adquirir um avião. Com ajuda de uma subscrição nacional muito participada (onde a actriz Amélia Rey Colaço recolheu fundos na baixa de Lisboa), de um elevado prémio em dinheiro

<sup>9</sup> Fernando Pessoa, na revista *Athena*, publicou um poema à memória de Sacadura:

*Sacadura Cabral*

No frio mar do alheio Norte,  
Morto, quedou,  
Servo da Sorte infiel que a sorte  
Deu e tirou.  
Brilha alto a chama que se apaga.  
A noite o encheu.  
De estranho mar que estranha plaga,  
Nosso, o acolheu?  
Floriu, murchou na extrema haste;  
Jóia do ousar,  
Que teve por eterno engaste  
O céu e o mar.

<sup>10</sup> Sacadura Cabral, após a viagem aérea ao Brasil com Gago Coutinho, em 1922, projetou para o ano seguinte uma viagem de circum-navegação aérea. O voo, de 36.000 quilómetros, seria feito em formação, com três aviões. O percurso dividia-se em três grandes blocos com várias escalas: Lisboa-Japão, Japão-Terra Nova, Terra Nova-Lisboa. Os aviões para a missão foram comprados, mas a tensão política criada à volta do projecto, muito criticado pelo deputado António Maya, provocou tensão e o seu adiamento.

<sup>11</sup> Sobre este assunto veja-se nota n.º 8.

<sup>12</sup> Sarmiento de Beires e Brito Paes preferiam a utilização de aviões terrestres aos hidroaviões ou anfíbios. Argumentavam que a velocidade era mais elevada e os aparelhos mais fiáveis do que os hidro. Para o voo ao Brasil, em 1921, não havia no mercado nenhum avião com autonomia para voar direto da costa africana para o Brasil.

我们并不陌生,在第一共和国时代,葡萄牙经济状况有着许多弱点。尽管飞行先驱们做出了努力,但葡萄牙无力制定任何可靠的航空战略。要飞往澳门,有必有购买一架飞机。是全国人民踊跃参加的募捐活动(如女演员阿梅利亚·雷伊·古拉苏在里斯本下城区募集资金),查尔斯·布雷克<sup>13</sup>为飞往马德拉岛提供的高额现金以和各家报纸的大力支持,帮助他们终于募集够了所需资金。1921年夏天,他们在法国购得了一家布雷盖16飞机,这是前几年战争中使用的一架老式轰炸机。为了适应飞往东方的飞行任务,在葡萄牙共和国空军飞行中队位于阿马多拉的修理车间人们改装了飞机。在改装中,拆除了军事设备以便加装备用燃料箱,这样飞机自主飞行距离就达到了两千五百公里。这架飞机没有装备任何无线通讯设备,因为当时可用的各种型号的设备昂贵且沉重。飞行中使用的航导航方法完全依靠地图、指南针和控制时间用的计时器所提供的支持。

1921年8月,飞机已准备好进行试验飞行。布里托·帕艾斯进行了几次试飞,结果令人鼓舞。但11月份袭击里斯本地区的大风刮倒了机库。由于工厂延迟交付一些零件,修复工作从1922年6月才开始。1923年,飞行任务又一次准备完毕,可以开始了。但是由于战争部的政治原因,出发日期又被多次推迟。最后,1924年4月7日飞行员们终于起飞,飞向东方。这就是萨尔门托·的贝雷斯撰写的书中叙述的那次冒险之旅。现在是一个很好的时机,我们再版了这部书以飨读者。

## “祖国号”的飞行员们:简短生平<sup>14</sup>

若泽·曼努埃尔·萨尔门托·德贝雷斯1892年9月4日生于里斯本。曾在军事学校学习。工程兵军官,于1917年在位于拉伊涅新镇的军事航空学校完成了飞行课程。在第一次世界大战期间被调往法国,期间攻读了沙特尔、沙托鲁和阿沃尔等军事飞行学院。1920年3月13日在葡萄牙使用单引擎布雷盖14飞机进行了第一次夜间飞行。在其飞行日志上有如下记录:“在里斯本上空进行巡逻飞行,机械师J·科斯塔,20点21分着陆,飞行持续时间51分钟,飞行高度200米。”<sup>15</sup>

<sup>13</sup> 查尔斯·布雷克,英国人。他创立了英国-葡萄牙汽车机械公司,它是晚些时候出现的葡萄牙汽车公司的起源,是伊索塔和罗奈恩底垂车型在葡萄牙的代表。查尔斯·布雷克是葡萄牙航空业的先驱者,他在1934年独自飞向印度。

<sup>14</sup> 这三位飞行员更为完整的生平可见于:伊莎贝尔·莫鲁让,“萨尔门托·德贝雷斯——书目论文”,萨尔门托·德贝雷斯,《太阳之城》。乔治·巴斯托斯·达席尔瓦及伊莎贝尔·莫鲁让编辑注释。波尔图:阿弗龙塔曼多出版社,2013年(萨尔门托·德贝雷斯);恩里克斯·马特乌斯,“祖国号”首航后75年”。里斯本:格拉蒂瓦出版社,1999年(布里托·帕艾斯);阿玛特乌·费雷拉,《曼努埃尔·果维亚中校和他的时代》,空军历史档案馆,1995(曼努埃尔·果维亚)。

<sup>15</sup> 在“萨尔门托·德贝雷斯中尉的飞行记录”中,萨尔门托·德贝雷斯遗产,陆军档案馆。

oferecido por Charles Bleck<sup>13</sup> pela tentativa de voo à Madeira e com forte apoio dos jornais, juntou-se a quantia necessária. No verão de 1921, foi adquirido, em França, um avião Bréguet XVI, um antigo bombardeiro usado na guerra, anos antes. Para a missão ao Oriente, o aparelho foi transformado nas oficinas do Grupo de Esquadrilhas de Aviação República, na Amadora. Retiraram-se os equipamentos militares para a colocação de depósitos suplementares de combustível, permitindo aumentar a autonomia para os dois mil e quinhentos quilómetros. O avião não foi equipado com qualquer sistema de comunicação por rádio, pois os vários modelos disponíveis na época eram pesados e dispendiosos. Os métodos de navegação usados na viagem foram unicamente apoiados na orientação pelos mapas, bússolas e cronómetros para o controle do tempo.

Em Agosto de 1921, o avião ficou pronto para os voos de experiência. No lado direito da fuselagem foi pintado o verso dos *Lusíadas*, «Esta é a ditosa Pátria minha amada». Brito Paes fez os primeiros voos de ensaio com resultados animadores. Mas em Novembro, o vendaval que atingiu a região de Lisboa derrubou o hangar do avião. A reparação só teve início em Junho de 1922, devido ao atraso da chegada de peças da fábrica. Em 1923, a missão estava mais uma vez pronta a iniciar-se, mas a data da partida foi sendo adiada por várias entropias políticas no Ministério da Guerra. Finalmente, no dia 7 de abril de 1924, os aviadores rumaram a Oriente.

## OS AVIADORES DO PÁTRIA: BIOGRAFIAS BREVES<sup>14</sup>

**José Manuel Sarmento de Beires** nasceu em Lisboa a 4 de Setembro de 1892. Estudou no Colégio Militar. Oficial da Arma de Engenharia, terminou em 1917 o curso de piloto na Escola de Aeronáutica Militar, em Vila Nova da Rainha. Em França, onde esteve destacado durante a 1ª Grande Guerra, frequentou as escolas de Aviação Militar de Chartres, Chateauroux e Avord. Em 13 de Maio de 1920 realizou o primeiro voo nocturno em Portugal, a bordo de um monomotor Breguet XIV. Na sua caderneta de voo consta o seguinte registo: «Voo de patrulha de vigilância sobre Lisboa, com mecânico J. Costa, aterragem às 20h e 21m, duração 50 minutos, altitude 200 metros<sup>15</sup>.»

Em 1920, com Brito Paes, Sarmento de Beires tenta o primeiro voo à ilha da Madeira. Em 1924, realizou a viagem aérea a Macau, com Brito Paes e Manuel Gouveia. Em 1927, com Jorge Castilho e Manuel Gouveia, protagonizou a primeira travessia nocturna do Atlântico Sul.

Colaborou com a revista *Seara Nova* e pertenceu ao «Grupo da Biblioteca», juntamente com Jaime Cortesão, Aquilino Ribeiro, António Sérgio e Abel Manta. Foi com Sarmento de

<sup>13</sup> Charles Bleck, inglês, fundou a *Anglo-Portuguese Motor & Machinery Company* que, mais tarde, deu origem à *Sociedade Portuguesa de Automóveis*, representante em Portugal dos modelos *Isotta* e *Lorraine-Dietrich*. Charles Bleck era pai do pioneiro da aviação portuguesa Carlos Bleck, que, em 1934, fez um voo solitário à Índia.

<sup>14</sup> Biografias mais desenvolvidas destes três pilotos podem encontrar-se em: MORUJÃO, 2011 (para Sarmento de Beires); MATEUS, 1999 (para Brito Paes); FERREIRA, 1995 (para Manuel Gouveia).

<sup>15</sup> In «Caderneta de registo de voo do tenente Sarmento de Beires», espólio de Sarmento de Beires, Arquivo Histórico do Exército.

1920年，萨尔门托·德贝雷斯和布里托·帕艾斯一起第一次尝试飞往马德拉岛。1924年，与布里托·帕艾斯及曼努埃尔·果维亚一起，实现了前往澳门的飞行之旅。1927年与乔治·卡斯蒂略和曼努埃尔·果维亚一起，首次夜间飞越南大西洋。

与“新希拉尔”杂志合作，和雅伊梅·科尔特桑，阿基里诺·里贝罗，安东尼奥·塞尔吉尔和阿贝尔·曼塔一起属于“图书馆集团”。也是“新希拉尔”杂志集团的若泽·罗德里格斯·米格斯和萨尔门托·德贝雷斯一起，成功进行了自己的首飞。这次首飞在“多棱镜”中<sup>16</sup>被这样叙述：“1920年1月一个阳光灿烂的午后，是在中队带我第一次飞行[...]我们飞越了特茹河、首都及其郊区。我戴着护目镜<sup>17</sup>，皮飞行帽，被安全带绑在德贝雷斯后面，帆布衬里机舱中狭窄的位子上，他回头对我微笑着，比划了一个友好的手势。他的热情让我心潮澎湃。那年我18岁。”

因政治上反对1926年政变产生的制度，被逮捕。后被流放巴西。1972年以上校军衔重新加入空军。

在萨尔门托·德贝雷斯获得的荣誉中，包括被授予“剑与塔军事团”勋章（1924年和1928年），为“基督军事团”的指挥官，为“圣地亚哥宝剑军事团”的指挥官等。

1974年6月8日在波尔图城的博阿维斯塔健康之家逝世。

**安东尼奥·雅辛托·德席尔瓦·布里托·帕伊斯**1884年7月15日生于千泉新镇的科洛斯。作为一名炮兵军官，他是1917年第一次世界大战葡萄牙远征军的一员。在法国阿沃尔军事飞行学院他完成了飞行员课程。回到葡萄牙后，被安置于阿马多拉的共和国空军中队，1923年他任该部队指挥。1920年，与萨尔门托·德贝雷斯一起，曾尝试飞往马德拉岛。1924年，再次与德贝雷斯合作，加上曼努埃尔·果维亚，飞行到达澳门。

被授予“剑与塔军事团”勋章，“战争十字”勋章和“法国荣誉军团”勋章。1934年2月22日，他驾驶的飞机在奥格朗附近地区失事。他死于该事故，年仅49岁。

**曼努埃尔·戈维亚**1890年2月4日生于波尔图。1917年作为葡萄牙远征军成员前往法国并在法国飞机发动机制造商“Gnome-Rhone”和“Hispano-Suisse”的工厂中实习。1924年，和萨尔门托·德贝雷斯和布里托·帕伊斯一起参与了前往澳门的飞行。1926年，在辛特拉的军事航空学院完成了课程。第二年，与德贝雷斯及乔治·卡斯蒂略一起飞行，成为这次夜间飞越南大西洋航程的机械师。1935年，参与了飞向殖民地的空中巡航。被授予“剑与塔军事团”勋章，“战争十字”勋章。1966年12月10日逝于里斯本。

<sup>16</sup> 米格斯，若泽·罗德里格斯，“多棱镜”。里斯本：色彩工作室出版社，1972年，32页。

<sup>17</sup> 飞行员的护目镜。

Beires que José Rodrigues Miguéis, também do grupo da *Seara Nova*, realizou o seu baptismo de voo, que narra nas páginas de *O espelho poliédrico*<sup>16</sup>: «Foi ele que me levou, num Domingo de sol, em Janeiro de 1920, a voar pela primeira vez: e em esquadrilha. (...) Sobrevoámos o Tejo, a capital e os arredores. De *goggles*<sup>17</sup>, barrete de couro, e amarrado pelo cinturão ao estreito assento descoberto da carlinga forrada de lona, atrás de Beires, que se voltava a sorrir-me a fazer-me um gesto amigável, eu delirava de entusiasmo. Tinha dezoito anos!»

Por oposição política ao regime nascido do golpe de Estado de 1926, foi preso e, mais tarde, exilou-se no Brasil. Foi reintegrado na Força Aérea, no posto de Coronel, em 1972.

Sarmento de Beires foi condecorado com a Ordem Militar da Torre e Espada (1924 e 1928), foi Comendador da Ordem Militar de Cristo (1925), Comendador da Ordem Militar de Santiago da Espada (1928), entre outras distinções.

Morreu a 8 de Junho de 1974, na Casa de Saúde da Boavista, no Porto.

**António Jacinto da Silva Brito Paes** nasceu em Colos, Vila Nova de Milfontes, em 15 de Julho de 1884. Oficial da Arma de Artilharia, fez parte, em 1917, do Corpo Expedicionário Português combatente na I Guerra Mundial. Em França, tirou o curso de piloto na Escola de Aviação Militar de Avord. Regressado a Portugal, foi colocado no Grupo de Esquadrilhas de Aviação República na Amadora, que comandou em 1923. Em 1920, tentou um voo à ilha da Madeira, juntamente com Sarmento de Beires. Em 1924, de novo com Beires e com Manuel Gouveia, voou até Macau.

Foi condecorado com a Ordem Militar da Torre e Espada, Cruz de Guerra e Legião de Honra francesa. No dia 22 de fevereiro de 1934, morreu vítima de colisão aérea perto do Algueirão, aos comandos do avião que pilotava. Tinha 49 anos.

**Manuel Gouveia** nasceu no Porto, a 4 de Fevereiro de 1890. Partiu para França em 1917, integrado nos Serviços de Aviação do Corpo Expedicionário Português. Estagiou nas fábricas francesas de motores de avião *Gnome-Rhone* e *Hispano-Suisse*. Em 1924, participou no voo a Macau com Sarmento de Beires e Brito Paes. Em 1926, tirou o curso de piloto na Escola Militar de Aviação em Sintra. No ano seguinte, foi o mecânico da travessia aérea nocturna do Atlântico Sul, com Beires e Jorge de Castilho. Em 1935, participou no Cruzeiro Aéreo às Colónias. Foi condecorado com a Ordem Militar da Torre e Espada e com a Cruz de Guerra. Morreu em Lisboa no dia 10 de Dezembro de 1966.

<sup>16</sup> MIGUÉIS, 1972: 32.

<sup>17</sup> Óculos de aviador.



## 参考书目

- AA. VV., “葡萄牙人的航空旅行”。里斯本: 葡萄牙纪念地理大发现国家委员会编辑/航空博物馆, 1997年。
- “雅典娜艺术杂志”, 第三期, 里斯本, 1924年12月。
- 贝雷斯, J. 萨尔门托·德, “沉船之翼”。里斯本: 古典出版社, 1927年。
- 贝雷斯, J. 萨尔门托·德, “从葡萄牙到澳门”。里斯本: 新塞阿拉出版社, 1925年。
- 卡里斯托, 瓦斯科, “阿马多拉的飞行”。奥埃拉斯: 奥埃拉斯市政厅, 1975年。
- 卡尔多佐, 埃德加·佩雷拉, “葡萄牙空军史”, 第三卷。里斯本: 科鲁姆科洛尔出版社, 1981年。
- 尚贝, 雷内, “航空史”。巴黎: 弗拉玛里翁出版社, 1972年。
- 杜蒙, 桑托斯, “我看到了什么, 我们将看到什么”, 网址<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/bi000197.pdf>。
- 费雷拉, 阿玛特乌, “曼努埃尔·果维亚中校和他的时代”, 空军历史档案馆, 1995年。
- “L' AÉROPHIL” 杂志, 19期和21期。巴黎: 1909年10月, 11月。
- 马特乌斯, 洛伦索·恩里克·恩里克斯, “葡萄牙在飞行冒险中”。里斯本: “公众报”出版社, 2009年。
- 马特乌斯, 洛伦索·恩里克·恩里克斯, ““祖国号”首航后75年”。里斯本: 格拉蒂瓦出版社, 1999年。
- 米格斯, 若泽·罗德里格斯, “多棱镜”, 里斯本, 色彩工作室出版社, 1972年, 32页。
- 莫鲁让, 伊莎贝尔, “萨尔门托·德贝雷斯——书目论文”, 萨尔门托·德贝雷斯, 太阳之城。德贝雷斯, 太阳之城。乔治·巴斯托斯·达席尔瓦及伊莎贝尔·莫鲁让编辑注释。波尔图: 阿弗龙塔曼多出版社, 2013年。
- 内维斯, 古斯塔夫·特德斯奇·科雷阿, “巴托洛米奥·洛伦哥·德古斯茂神父的热空气试验”。里斯本: 商业印刷出版社, 1911年。
- 奥利维拉, 阿尔贝托·德, “信鸽”。科因布拉: 法兰西·阿玛杜出版社, 1913年。
- 佩索阿, 费尔南多 (1924年): “萨卡杜拉·卡布拉尔”, “雅典娜艺术杂志”, 第三期, 里斯本, 1924年12月。
- 佩蒂特, 爱德蒙, “新世界航空史”。巴黎: 阿尔宾·米歇尔出版社, 1991年。
- 平托, 马里奥·科斯塔, “葡萄牙航空简史”。里斯本: 威尔布出版社, 1961年。
- “飞行史诗”, 第二卷及第三卷。芝加哥: 时间-生活书籍出版社, 1981年。

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AA. VV. (1997) – *As viagens aeronáuticas dos portugueses*. Lisboa: Ed. Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses/Museu do Ar.
- Athena. Revista de arte*, n.º 3, Lisboa, Dez. de 1924.
- BEIRES, Sarmento de (1927) – *Asas que naufragam*. Lisboa: Ed. Clássica Editora.
- BEIRES, Sarmento de (1925) – *De Portugal a Macau (A viagem do Pátria)*. Lisboa: Ed. Seara Nova.
- CALLIXTO, Vasco (1974) – *A aviação na Amadora*. Oeiras. Ed. Câmara Municipal de Oeiras.
- CARDOSO, Edgar Pereira (1981) – *História da Força Aérea Portuguesa*. 3 vols. Lisboa: Ed. Cromocolor.
- CHAMBE, René (1972) – *Histoire de l'aviation*. Paris: Ed. Flammarion.
- CORRÊA, Pinheiro (1966) – *Sacadura Cabral, homem e aviador*. Rio de Janeiro: Ed. O Cruzeiro.
- DUMONT, Santos, *O que eu vi, o que nós vimos*, disponível em <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/bi000197.pdf>
- FERREIRA, Amadeu (1995) – *O tenente coronel Manuel Gouveia e a sua época*, Arquivo Histórico da Força Aérea.
- KAFKA, Franz (1988) – *Os aeroplanos em Brésia e outros textos*. Lisboa: Ed. Livros do Brasil.
- L'ÂÉROPHIL*, n.ºs 19 e 21. Paris: Outubro, Novembro de 1909.
- MATEUS, Lourenço Henrique Henriques (2009) – *Portugal na aventura de voar*. Lisboa: Ed. Jornal Público.
- MATEUS, Lourenço Henrique Henriques (1999) – *Na esteira do Pátria 75 anos depois*. Lisboa: Única.
- MIGUÉIS, José Rodrigues (1972) – *O espelho poliédrico*. Lisboa: Ed. Estúdios Cor.
- MORUJÃO, Isabel (2011) – «Sarmento de Beires – Ensaio de uma biobibliografia». In BEIRES, J. Sarmento de – *A cidade do sol*. Edição e notas de Jorge Bastos da Silva e Isabel Morujão. Porto: Edições Afrontamento.
- NEVES, Gustavo Tedeschi Corrêa (1911) – *As experiências aerostáticas de Bartolomeu Lourenço de Gusmão*. Lisboa: Ed. Tipografia do Comércio.
- OLIVEIRA, Alberto de (1913) – *Pombos-correios*. Coimbra: Ed. França Amado.
- PESSOA, Fernando (1924) – «Sacadura Cabral». *Athena. Revista de arte*, n.º 3, Lisboa, Dez.
- PETIT, Edmond (1991) – *Nouvelle histoire mondiale de l'aviation*. Paris: Ed. Albin Michel.
- PINTO, Mário Costa (1961) – *História breve da aviação portuguesa*. Lisboa: Ed. Verbo.
- THE EPIC OF FLIGHT* (1981), vols. II e III, Chicago: Ed. Time-Life Books.