

DE PORTUGAL A MACAU  
(A VIAGEM DO *PÁTRIA*)

从葡萄牙到澳门  
（“祖国号”之旅）



DEDICATÓRIA

献词

致布里托·帕伊斯

已经不在了的忠实伙伴，  
这是我们已被删除的旅行记忆最终的版本。

1953年8月  
S. 德贝雷斯

A BRITO PAES,

*leal e querido companheiro ausente,  
a edição definitiva destes apagados  
restos da nossa viagem.*

Agosto, 1953  
S. de B.



DEDICATÓRIA  
DA PRIMEIRA EDIÇÃO

第一版  
献词

这是一些不太准确的回忆，是“祖国号”之旅那些难忘的时光给我带来的回忆——这本书只不过是个人印象的记录，我们穿过非洲和亚洲那遥远的天空，从中可以瞥见曾经历过的、许多极富戏剧性的瞬间。

这一页页的文字组成了一份完全情绪化的记录，八十天的惊疑、惶恐而艰苦卓绝的斗争形成了这份不完美的结晶，它属于葡萄牙人民，属于祖国，我把这本书献给他们——献给葡萄牙的人民！

献给葡萄牙人民，正是从他们当中我们获得了极大的力量，从而战胜了一切；献给葡萄牙人民，在前往澳门的飞行中，他们强大的能量和热情为澳门之旅作出了巨大的贡献，让葡萄牙的名字光芒闪耀。

*Recordações imprecisas que a memória reteve através das horas inolvidáveis da viagem do Pátria – este livro não é mais do que o despreocupado apontamento das minhas impressões pessoais, vislumbradas por entre os instantes de dramaticidade intensa que vivemos, singrando os céus longínquos da África e da Ásia.*

*Essas páginas, que constituem um documentário quase exclusivamente emocional, na cristalização imperfeita de oitenta dias de incerteza, de inquietação, de luta árdua e esgotante, ao Povo de Portugal pertencem, a Ele as dedico.*

#### AO POVO DE PORTUGAL!

*Ao Povo de quem recebemos a força magnética que nos fez triunfar: ao Povo que, na afirmação formidável da sua energia e do seu entusiasmo, concorreu para que, na viagem aérea a Macau, o nome de Portugal se aureolasse de um prestígio maior.*

……我们的飞行有两个目的。

第一: 作为军官和爱国者, 我们需要去澳门, 那是葡萄领土中的一块土地, 正是这片土地激发了卡蒙斯的灵感, 写出了不朽的“卢西塔尼亚人之歌”。

我们来到了这里。

第二: 众所周知, 所有的国家都在致力于开展大型航空旅行, 葡萄牙航空也不可能对此麻木不仁, 无动于衷, 它也要保证不间断地参加大型比赛。

这个目的也达到了。

葡萄牙航空的基督十字架标志与北美之星标志在中南半岛的上空交相辉映。在印度, 我们在英国测绘用的两栖飞机上方飞过, 并从那里飞向巴格达, 向法国的三色徽章致以问候。

布里托·帕艾斯  
(选自1924年6月在澳门发表的一篇演讲)

*... A nossa viagem tinha dois fins.*

*Primeiro: sendo nós oficiais do Exército e patriotas, precisávamos de vir a Macau, terra portuguesa entre as terras portuguesas, onde Camões se inspirou para escrever Os Lusíadas.*

*Aqui estamos.*

*Segundo: sabendo-se que todas as nações se empenhavam na realização de grandes viagens aéreas, a Aviação Portuguesa não podia permanecer apática e indiferente e cumpria-lhe não deixar de participar condignamente na grande competição.*

*Atingimo-lo também.*

*A Cruz de Cristo cruzou na Indochina com as estrelas norte-americanas. Na Índia, voou sobre o avião anfíbio que a Grã-Bretanha mandou a descrever a circunferência da Terra, e lá para as bandas de Bagdad, saudou a cocarde tricolor da França.*

BRITO PAES

(Palavras de um discurso pronunciado em Macau, em Julho de 1924)

对于葡萄牙飞行员来说, 澳门之旅是什么?

如佩尔蒂埃·窦昔<sup>1</sup>那样, 开着任何一架飞机, 在三个助手的帮助下——也许这三个助手并不专业, 五天里飞行近九千英里, 这相当于葡萄牙到罗安达或者到里约的往返距离, 是环球飞行距离的一半。

他们要面对无法预料的风险, 从海洋、沙漠和荒凉的土地上空飞过, 同时还要躲开那些不适合着陆的地方。

在飞往马德拉群岛的空中长途飞行中, 飞行员们已经证明: 他们无比坚韧, 蔑视死亡, 终于战胜了强风、迷雾、沙尘、季风和赤道地区的炎热。

葡萄牙国旗上的盾牌在地中海的上空, 在埃及、阿拉伯、印度、孟加拉、暹罗、中国等地的上空出现, 最后终于到达了葡萄牙在海外最遥远的殖民地。在这些历史性的停留中, 作为大航海时代船长和水手们的后裔, 如今的葡萄牙人用另一种方式来保持着他们大航海时代的辉煌, 他们成为飞行员, 继续维持着对葡萄牙海外殖民地的管理。

\*\*\*

前往澳门的航空之旅取得了巨大的实际效果, 它的成功对于唤起我们的骄傲与钦佩是至关重要的; 所有的一切, 特别是葡萄牙航空, 他们独特的基督十字架标志被如此荣耀, 我得说: 我们所有人都应该感谢这些英勇的军官们!

里斯本, 1924年10月

卡古·科迪尼奥

“长途飞行”里斯本——澳门(圣保罗执行委员会报告), 第17页, 18页

---

<sup>1</sup> 乔治·佩尔蒂埃·窦昔(1892年-1953年)是一位法国航空飞行员。他是飞行先驱, 他被称为“Pivolo”, 据彭德尔(Pendellé)称, 这个绰号来自一句他总是劝说飞行员们的、被讹用的话: *Puis vole haut* (意为“然后飞高”)。在1924年成功完成巴黎-东京空中突袭之后, 他变得非常有名。(编者注)

*O que foi a viagem a Macau dos aviadores portugueses?*

*Com um aeroplano qualquer – um coucou como lhe chamou Pelletier-Doisy<sup>1</sup> –, e com o auxílio popular a três homens, que, esses, não eram três homens quaisquer, foram, num total de cinco dias, voadas nove mil milhas, ou seja a ida e volta a Luanda ou ao Rio de Janeiro, quase a metade da volta ao mundo.*

*Eles afrontaram riscos de que não é fácil fazer ideia, voaram sobre o mar, sobre desertos, sobre terras inóspitas, enfim sobre regiões onde seria impraticável a aterrissagem.*

*Com a mesma tenacidade e desprezo pela Morte de que já tinham dado provas no «raide» à Madeira, venceram ventos, nevoeiros e areias, monções e calores tropicais.*

*Ostentando as Quinas Portuguesas, por sobre o Mediterrâneo, o Egipto, a Arábia, a Índia, Bengala, Sião, a China, e atingindo por fim a Colónia Portuguesa mais longínqua, eles foram demonstrar, nessas paragens históricas, que os portugueses de agora não desmentem as tradições da sua Raça, e que os descendentes dos Capitães e Marinheiros das naus se tinham tornado aviadores, mantendo a Portugal os mesmos velhos foros de paladino do Progresso e da Civilização.*

\*\*\*

*Pelos tão elevados resultados práticos da viagem aérea a Macau, cujo sucesso tão fundamente despertou o nosso orgulho e a nossa admiração, todos – e em especial a Aviação Portuguesa, cujo distintivo, a Cruz de Cristo, eles tanto honraram – todos, digo, devemos gratidão a tão valorosos e heróicos oficiais.*

*Lisboa, Outubro de 1924.*

GAGO COUTINHO

*In «Raid» Lisboa-Macau. (Relatório da Comissão Executiva de S. Paulo), pp. 17 e 18.*

---

<sup>1</sup> Georges Pelletier-Doisy (1892-1953) foi um piloto francês, pioneiro da aviação, a quem chamavam *Pivolo*, alcunha que, de acordo com Pendellé, era uma corruptela da frase com que sempre aconselhava os aviadores: *Puis vole haut* (depois voa alto). Tornou-se famoso ao realizar com sucesso, no ano de 1924, o raide aéreo Paris-Tóquio. (Nota do editor).



O avião *Pátia*  
“祖国号”飞机

I

ANTECEDENTES

一. 背景

1920年十月一个寒冷的午后，我们很信任的一架飞机——“黑色骑士号”坠入了大西洋底。那天，我们在海面上空飞行了150公里后，遇到了飞行员可怕的敌人——浓雾，它使得我们无法在马德拉群岛降落。当时，我们已经在马德拉群岛的上空盘旋了几分钟。终于，这架飞机在离里斯本400公里处坠毁。

救了我 and 布里托·帕伊斯的冈比亚河号<sup>1</sup>。

当时的海军航空兵指挥官阿丰索·塞尔奎拉在瓜迪亚娜号驱逐舰<sup>2</sup>上说的话。他们乘瓜迪亚娜号在特茹河口救起了丧失了希望的我们——奖金是由查尔斯·布莱克<sup>3</sup>提供的，将由雅尔丁·达·科斯塔和皮内罗·科雷亚上尉以及乐维·本萨白特少尉决定订购，以购买可以远距离飞行的飞机。

这一切发生在当年的12月。

我和布里托·帕伊斯就飞机种类问题进行了咨询。在认真研究了各种机型的特点之后，我们得出结论，认为布雷盖夜间轰炸机是迄今为止最符合条件的飞机，因为它不仅使用了安全可靠的雷诺300CV发动机，还因为它的有效载重量也符合条件。

我们和军官们谈了我们的想法，购买飞机的步骤立刻就启动了。

1921年6月，在经过一些小波折后，飞机终于进入了阿马多拉飞机库，然后立即开始安装、调配并准备投入使用。

在葡萄牙共和国空军中队的机械师和装配师的帮助下，经我们指导，曼努埃尔·戈维亚和弗朗西斯科·德索萨开始了他们的工作。为减轻飞机重量，他们卸载了飞机上我们不需要的军事装备，同时为增加飞机的飞行距离，又加装了几个贮油箱。

组装工作终于在八月底完成了。布里托·帕伊斯为飞机选了名字，并在机身处刻上了“卢济塔尼亚人之歌”里的一句：

*这就是我的挚爱，被祝福的“祖国”*

---

<sup>1</sup> 找到布里托·帕伊斯和萨尔门托·德贝雷斯飞机的英国舰船名称，当时正泊在北纬35度西经13度离里斯本500公里处。（编者注）

<sup>2</sup> 敏捷、操作能力极强的战舰（驱逐舰），其功能曾为护送较大的船只，使它们免受外部攻击。（编者注）

<sup>3</sup> 查尔斯·亨利·布莱克（1877年——1934年）是一位英国运动家，他与当时的著名工商企业关系密切。他是葡萄牙壳牌石油的创始人，是葡萄牙汽车协会的股东，他还与托尔拉德斯商业公司有关。他练习马术、击剑、自行车、赛车、帆船和飞行。他是向葡萄牙政府提出第一个公路维修项目的人。布莱克还是里斯本海军俱乐部（1911）的一名准将，他整合了葡萄牙奥林匹克委员，并于1922年出资让葡萄牙参加了奥运会。查尔斯·布莱克是查尔斯·伊杜阿尔多·布拉克的父亲，查尔斯·伊杜阿尔多·布拉克是葡萄牙航空的先驱，也是葡萄牙第一位民航飞行员。（编者注）。

O *Cavaleiro Negro* – o avião que, em mil novecentos e vinte, a nossa confiança arrastara, por uma tarde friorenta de Outubro, para o fundo do Atlântico – naufragara a quatrocentos quilómetros de Lisboa, depois de ter percorrido mil e quinhentos quilómetros sobre o mar, impedido pelo nevoeiro – esse terrível inimigo dos aviadores – de aterrar na ilha da Madeira, em cujo céu pairou alguns minutos.

O *Gambia River*<sup>1</sup> salvava-me e a Brito Paes.

As palavras pronunciadas pelo comandante Afonso Cerqueira, então director da Aero-náutica Naval, a bordo do *destroyer*<sup>2</sup> «Guadiana», que na foz do Tejo nos recolhia depois do acidente em que tinham soçobrado as nossas esperanças – e o prémio oferecido por Charles Bleck<sup>3</sup> – iam determinar a subscrição levada a efeito pelos capitães Jardim da Costa e Pinheiro Correia e alferes Levy Bensabat, com o produto da qual deveria adquirir-se novo aparelho destinado a longa viagem.

Passava-se isto em Dezembro do mesmo ano.

Consultados, Brito Paes e eu, sobre o tipo de avião que preferíamos, concluímos, depois de estudadas as características de vários tipos, que o aeroplano Breguet de bombardeamento nocturno era, à data, aquele que melhores condições oferecia, não só pela segurança comprovada do seu motor Renault 300 CV, como pela carga útil que podia transportar.

Comunicada a nossa decisão aos oficiais comissionados, as diligências para a compra do avião foram imediatamente iniciadas.

E em Junho de mil novecentos e vinte e um, depois de alguns contratempos, o aparelho entrava nos hangares da Amadora, começando imediatamente a proceder-se à sua montagem e adaptação.

Manuel Gouveia e Francisco de Sousa, sob a nossa direcção, efectuavam com auxílio de mecânicos e montadores do Grupo de Esquadrilhas de Aviação República os trabalhos necessários para aliviar o avião de toda a carga militar inútil e instalar alguns reservatórios suplementares que lhe aumentassem o raio de acção.

Em fins de Agosto, terminada a montagem, Brito Paes escolhia-lhe o nome, mandando inscrever na tela da fuselagem o verso dos *Lusíadas*:

*ESTA É A DITOSA PÁTRIA MINHA AMADA.*

<sup>1</sup> Nome do navio inglês que localizou o avião de Brito Paes e Sarmento de Beires, que havia amarrado a 35° Norte e 13° Oeste, a uma distância de quase 500Km de Lisboa. (Nota do editor).

<sup>2</sup> Navio de guerra (contratorpedeiro) ágil e de grande capacidade de manobra, cuja função era a de escoltar navios maiores, defendendo-os de ataques externos. (Nota do editor).

<sup>3</sup> Charles Henry Bleck (1877-1934) foi um desportista inglês muito relacionado com empresas e sociedades comerciais e industriais de grande prestígio no seu tempo. Foi fundador da Shell portuguesa, director e sócio da Sociedade Portuguesa de Automóveis e esteve ligado à sociedade comercial Torlades. Praticou hipismo, esgrima, ciclismo, automobilismo, vela e aviação. Foi da sua autoria o primeiro projecto de reparação de estradas proposto ao governo português. Bleck foi comodoro no Club Naval de Lisboa (1911), integrou o Comité Olímpico português e, em 1922, custeou do seu bolso a participação de Portugal nos Jogos Olímpicos. Charles Bleck foi pai de Charles Eduardo Bleck, pioneiro da aviação portuguesa e primeiro aviador civil português. (Nota do editor).

9月22日清晨，“祖国号”进行了它的第一次试飞——在里斯本郊区上空飞行了约30分钟，然后又回到了飞机库。如果11月的台风没有残忍地毁坏它，它本应等待一个好时机，再次翱翔于天空。

在12月8日召开的技术委员会会议中，当时的军用航空主管，攻读过参谋课程的骑兵中校——安东尼奥·玛利亚·德弗雷塔·苏亚雷斯先生在阐明了这架飞机的用途并得到了一些委员会成员的支持；之后会议通过了安东尼奥·玛亚上校的方案：“祖国号”飞机的维修费用将由国家承担。

由于向制造厂商申请的修复材料迟迟没有拿到，修复工作一直到1922年6月才开始进行。

里斯本至里约热内卢之旅被甘谷·果提尼奥和萨卡杜热·卡布拉两人光荣地完成了，这就把我们最初的跨越大西洋计划搁置到了一边。

当“祖国号”将要重生之际，我们产生了一个想法：飞往印度，这将是一次具有历史意义的飞行。晚些时候，这个飞行计划的目的地延伸到了澳门。我们的心愿是：让这次旅行成为一次准备，为那些环球飞行的人所做的准备。因为在中国，葡萄牙共和国的颜色不仅要在古老的葡萄牙城市得以彰显，还要让香港、广东和上海等具有国际影响的地区相信葡萄牙人的果敢、睿智和富于开创的精神<sup>4</sup>。

按照我们选择的路线，经过改装的“祖国号”可以很容易地完成从葡萄牙千泉新城到澳门之间的航程——如果可以这样表述航班性质的话。航线将被分成十六段，“祖国号”每次飞行2500多公里。

1923年初，负责募集基金用来购买飞机的委员会决定，将飞机捐赠给国家。在4月4日举行的技术委员会会议中，航空局局长主持讨论了我们准备将“祖国号”用作长途飞行的申请，该提案被与会人员表决通过。同时还批准了在同等情况下，如有其他申请人提出申请，我们的申请拥有优先权。

几天后，我们提交了报告，航空局局长把它正式提交给了当时的战争部部长<sup>5</sup>。

---

<sup>4</sup> 1910年第一共和国成立后，葡萄牙国旗改变了颜色和图案，从君主制的蓝白色国旗变成了现在的葡萄牙国旗。葡萄牙希望在国外确认自己的新形象。展示新国旗项目委员会由作家和政治家阿贝尔·博泰略，画家哥伦巴诺·博尔达洛·皮涅罗，海军军官安东尼奥·拉迪斯劳·帕雷拉，陆军军官若泽·阿丰索·德帕拉以及记者及政治家若昂·沙加斯组成。最终选择的图案是由哥伦巴诺·博尔达洛·皮涅罗，若昂·沙加斯和阿贝尔·博泰略设计的。

<sup>5</sup> 那时是费里亚上校先生

E na manhã de vinte e dois de Setembro, o *Pátria* efectuava o seu primeiro voo – trinta minutos sobre os arredores de Lisboa –, dando de novo entrada no hangar onde deveria aguardar a boa época para partir, se o tufão de Novembro seguinte o não tivesse ferido barbaramente.

Era então director da Aeronáutica Militar o tenente coronel de cavalaria com o curso de Estado Maior, Sr. António Maria de Freitas Soares, e, na reunião da Comissão Técnica que teve lugar no dia oito de Dezembro, depois de exposto o fim a que o avião se destinava e de defendida por alguns membros, foi aprovada a proposta do Sr. capitão António Maya, para que as reparações do *Pátria* fossem custeadas pelo Estado.

Só em Junho de mil novecentos e vinte e dois essas reparações se iniciaram, em virtude da inexplicável demora havida na remessa do material solicitado à firma construtora.

A viagem Lisboa-Rio de Janeiro, que gloriosamente estava sendo efectuada nessa ocasião por Gago Coutinho e Sacadura Cabral, levava-nos a pôr de parte o primitivo projecto de tentar a travessia do Atlântico Sul.

Enquanto o *Pátria* ia renascendo, surgia em nós a ideia de ir à Índia, dada a finalidade histórica de tal viagem, que mais tarde se alongava, em projecto, até Macau, na aspiração de a transformar simultaneamente numa preparação para aqueles que empreendessem a volta ao mundo e ainda porque, na China, as cores da República, veneradas não só na secular cidade portuguesa, mas também em Hong Kong, Cantão e Xangai, teriam desta forma oportunidade para se afirmarem, mais uma vez, nessa zona de influência internacional, como as de um país cheio de energia, vitalidade e espírito de iniciativa<sup>4</sup>.

A distância que separa Vila Nova de Milfontes de Macau, segundo o itinerário por nós escolhido, poderia facilmente – se é que em voos desta natureza pode empregar-se tal expressão – ser transposta em dezasseis etapas pelo *Pátria*, que, com as modificações introduzidas, ficara dotado de uma autonomia de mais de 2500 quilómetros.

Em princípios de 1923, porém, a comissão que angariava fundos para a compra do aparelho resolvia oferecê-lo ao Estado, e na reunião da Comissão Técnica de 4 de Abril o Sr. Director da Aeronáutica punha em discussão o requerimento em que pedíamos para utilizar o *Pátria* numa viagem de longo curso, requerimento cujo deferimento foi aprovado pelos membros presentes, que concordaram em conceder-nos a prioridade, em igualdade de circunstâncias com possíveis pretendentes futuros.

Poucos dias depois, o nosso relatório era apresentado, e o Sr. director da Aeronáutica havia por bem enviá-lo a Sua Ex.<sup>a</sup> o ministro da Guerra<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> A bandeira portuguesa tinha mudado o seu grafismo e cores, depois da implantação da República, em 1910. A bandeira monárquica azul e branca sucedeu a actual bandeira portuguesa. Portugal queria afirmar a sua nova imagem no estrangeiro. A comissão para a apresentação de um projeto para a nova bandeira foi constituída pelo escritor e político Abel Botelho, pelo pintor Columbano Bordalo Pinheiro, pelo oficial da Armada António Ladislau Parreira, pelo oficial do Exército José Afonso de Pala e pelo jornalista e político João Chagas. O desenho final escolhido foi da autoria de Columbano Bordalo Pinheiro, João Chagas e Abel Botelho. (Nota do editor).

<sup>5</sup> À data, o Sr. Coronel Freiria.

然而意外发生了……

局长详尽描述了报告，部长审核了之后，答复我们：我们的航程将被作为海军航空兵的环球飞行。

就我们计划的实施，战争部和航空局进行了几轮激烈的讨论。

几周后，战争部答复：该计划将在第一次内阁会议上讨论。

八次内阁会议过去了。

内阁首长曾向议员安东尼奥·玛雅承诺，一旦报告提交，战争部部长就会签发飞行许可，但他后来却食言了，说不再参与此事。

时间如流水般逝去……

直到有一天，战争部长<sup>6</sup>改变了决定，他在报告后面批复：

“在不耗费国家财产的前提下，同意仅可使用航空局已有的资源。”

但是在批复下来的几天后，部长又要求内阁会议本着对飞行负责的精神，召集技术委员会一起召开会议，并澄清以下几点：

- a) 飞行的可行性；
- b) 完成飞行的保障；
- c) 若“祖国号”损坏，其它可继续完成飞行的飞机；
- d) 若遇到故障需修复，飞行途中可利用的航空资源；
- e) 飞行的负责单位。

技术委员会在1923年7月9日召开会议，部长阁下也出席了会议，同时出席会议的还有：

- 参谋部中校费塔斯·索亚雷斯先生；
- 骑兵队少校、飞行员席福卡·杜阿尔特先生<sup>7</sup>；
- 炮兵少校佩雷拉·果提纽先生；
- 骑兵上尉、飞行员里贝罗·达丰塞卡先生；
- 步兵上尉、飞行员布里托·帕艾斯先生；

---

<sup>6</sup> 还是费里亚上校

<sup>7</sup> 斯弗卡·杜阿尔特是葡萄牙的骑兵军官和航空先驱。他是里斯本-澳门空中突袭的伟大发烧友和推动者，他以非凡的活力和坚韧为此辩护并提供协助。在里斯本——澳门空中穿越进行时，他担任军事航空局局长。（编者注）

E as surpresas começaram...

Sua Ex.<sup>a</sup> o ministro, depois de compulsado o nosso trabalho, *favoravelmente informado* pelo Ex.<sup>mo</sup> director da Aeronáutica, respondia que a viagem seria considerada quando o fosse a de circum-navegação aérea da Aviação Marítima.

Dava-se uma troca de notas entre o Ministério da Guerra e a Direcção da Aeronáutica, que pugnava pela realização da nossa tentativa.

E o Ministério da Guerra respondia, ao fim de algumas semanas, que o projecto seria discutido no primeiro Conselho de Ministros a reunir.

Oito conselhos passaram.

Sua Ex.<sup>a</sup> o Presidente do Ministério, que prometera ao deputado António Maya obter do Ex.<sup>mo</sup> ministro da Guerra a autorização necessária para que a viagem fosse empreendida logo que o relatório estivesse elaborado, declarava impolítico mexer no assunto.

E o tempo ia desafiando o seu interminável rosário de horas...

Um dia, porém, Sua Ex.<sup>a</sup> o ministro da Guerra<sup>6</sup> mudou de resolução, lançando no relatório o seguinte despacho:

«Autorizado, sem dispêndio para a Fazenda Nacional, apenas utilizando os recursos disponíveis da Aviação».

Mas... alguns dias mais tarde, depois de concedida a autorização, Sua Ex.<sup>a</sup>, que – julgo – o Conselho de Ministros responsabilizara pela viagem, convocava uma reunião da Comissão Técnica para se esclarecer sobre os seguintes pontos:

- a) Possibilidades práticas de realização da viagem;
- b) Garantias de conclusão da viagem;
- c) Aviões utilizáveis no caso de se avariar o avião *Pátria*;
- d) Recursos aeronáuticos, no percurso, em caso de avaria susceptível de reparação;
- e) Qual a entidade que se responsabilizava pela viagem.

Esta Comissão reuniu no dia nove de Julho de 1923, no gabinete e na presença de Sua Ex.<sup>a</sup> o ministro, tendo assistido os seguintes oficiais:

- tenente-coronel de Estado-Maior, Sr. Freitas Soares;
- major de cavalaria, aviador, Sr. Cifka Duarte<sup>7</sup>;
- major de artilharia, Sr. Pereira Coutinho;
- capitão de cavalaria, aviador, Sr. Ribeiro da Fonseca;
- capitão de infantaria, aviador, Sr. Brito Paes;

<sup>6</sup> Ainda o Sr. Coronel Freiria.

<sup>7</sup> Cifka Duarte foi oficial de cavalaria e pioneiro da aviação em Portugal. Foi um grande entusiasta e promotor do raide Lisboa-Macau, que defendeu e auxiliou com extraordinário dinamismo e tenacidade. Na altura da travessia aérea, ocupava o cargo de director da Aeronáutica Militar. (Nota do editor).

- 工兵上尉、航空兵马里奥·弗朗萨先生；
- 骑兵中尉、飞行员卡斯特罗·卡布里塔先生。

我在战争部门外焦急等待着布里托·帕艾斯，他出来后告诉了我这场特别会议的经过。

会议是从最后一点开始讨论的。

布里托·帕伊斯宣布自己负责最多可达十万埃斯库多<sup>8</sup>的飞行费用，因为根据部长阁下的问题，可以推断可以使用军事航空局费用的授权已过期，而政府也婉拒了我们报告要求的十五万埃斯库多。

关于“祖国号”可能发生的、不可修复的损毁问题，布里托·帕艾斯认为：如果可以，就在飞行途中的任何一个国家再申请一架飞机来继续完成飞行，但波斯和缅甸除外。他同时还提出了使用任意一架国家空军小分队的布雷盖XIV-A2型飞机的可行性。

接着，他们开始讨论关于飞行资源的问题。布里托·帕艾斯说，在阿尔及利亚、叙利亚、突尼斯、越南东京以及暹罗，飞行器所用的材料与“祖国号”相似：而在的黎波里、伊拉克和印度，也有英国空军的装备中心；因此可以说飞行资源是丰富的。

大家就可能发生的损坏以及资源补给进行了讨论，但却不能达成一致。

部长阁下最后谈到了第一点：飞行的可行性。

在最后分析、投票后，只有布里托·帕艾斯一人认为计划是可行的。技术委员会的所有成员中，唯一继续保持其原有态度的是里贝罗·达丰塞卡上尉。

在这种情况下，战争部部长<sup>9</sup>满意了，他废除了原先签发的授权许可；这样，只有内阁会议可以签发新的授权许可，然而一直到七月底此事依然杳无音讯。

然而，必须要出发了。如果不发生那些事情，之前援助我们买飞机的出资人所出的资助，是足够支持我们的飞行的。

因此，尽管面临诸多反对，我们仍然决定申请尝试进行第一段航程。

战争部部长<sup>10</sup>咨询了技术委员会的意见；委员会成员在8月3日召开会议，否决了试飞第一段航程。投票中，只有少校席福卡·杜阿尔特先生和中尉塞尔吉奥·达席尔瓦投了赞同票。

---

<sup>8</sup> 折合现在的五百欧元。（编者注）

<sup>9</sup> 永远是费里亚上校先生

<sup>10</sup> 临时为安东尼奥·玛利亚·达席尔瓦先生。

- capitão de engenharia, aerosteiro, Sr. Mário França;
- e tenente de cavalaria, aviador, Sr. Castro Cabrita.

Brito Paes, que eu esperava ansiosamente à porta do Ministério, contava-me, ao sair, o que fora essa extraordinária reunião.

Começara por discutir-se o último ponto.

Brito Paes declarara responsabilizar-se pelas despesas da viagem até à contingência de Esc. 100 000\$00<sup>8</sup>, visto que, da pergunta de Sua Ex.<sup>a</sup> o ministro, se depreendia ter caducado a autorização para que elas fossem custeadas pelas verbas da Aeronáutica Militar, e que o Governo recusava, implicitamente, os Esc. 150 000\$00 solicitados no nosso relatório.

Sobre aviões a utilizar em caso de acidente irreparável do *Pátria*, Brito Paes, depois de demonstrar que, se tivesse meios, poderia adquirir um avião em qualquer dos pontos do percurso, à exceção da Pérsia e da Birmânia, expôs a possibilidade de utilizar qualquer dos aviões Breguet XIV-A2 do Grupo de Esquadrilhas de Aviação República.

Passou-se à questão dos recursos aeronáuticos. Brito Paes informou que, na Argélia, na Síria, na Tunísia, no Tonquim e no Sião, o material empregado era do tipo semelhante ao do *Pátria*; e que, na Tripolitânea, no Iraque e na Índia, havia grandes centros de aviação ingleses; que, consequentemente, os recursos eram abundantes.

Contraditaram-se tais facilidades com este argumento espantoso: a possibilidade de *sabotage*. E a discussão resultou, evidentemente, estéril.

Sua Ex.<sup>a</sup> o ministro abordou finalmente o primeiro ponto: possibilidades práticas de realização da viagem.

E, em última análise, ao proceder-se à votação, só Brito Paes admitiu a viabilidade do projecto. De todos os membros da Comissão Técnica, um único se conservava coerente com a sua atitude anterior: o capitão Ribeiro da Fonseca.

Nestas condições, Sua Ex.<sup>a</sup> o ministro da Guerra<sup>9</sup> dava-se por satisfeito e suspendia a autorização concedida, fazendo depender nova autorização de uma reunião do Conselho de Ministros que, até fins de Julho, se não efectuou.

Era, porém, necessário partir. Se outras causas não existissem, a nossa situação moral perante os subscritores que tinham concorrido para a compra do avião bastaria para nos forçar a esgotar todos os recursos susceptíveis de nos permitir levar avante a realização da viagem.

Foi por isso que, mau grado tantas contrariedades, decidimos então pedir autorização para tentar a primeira etapa.

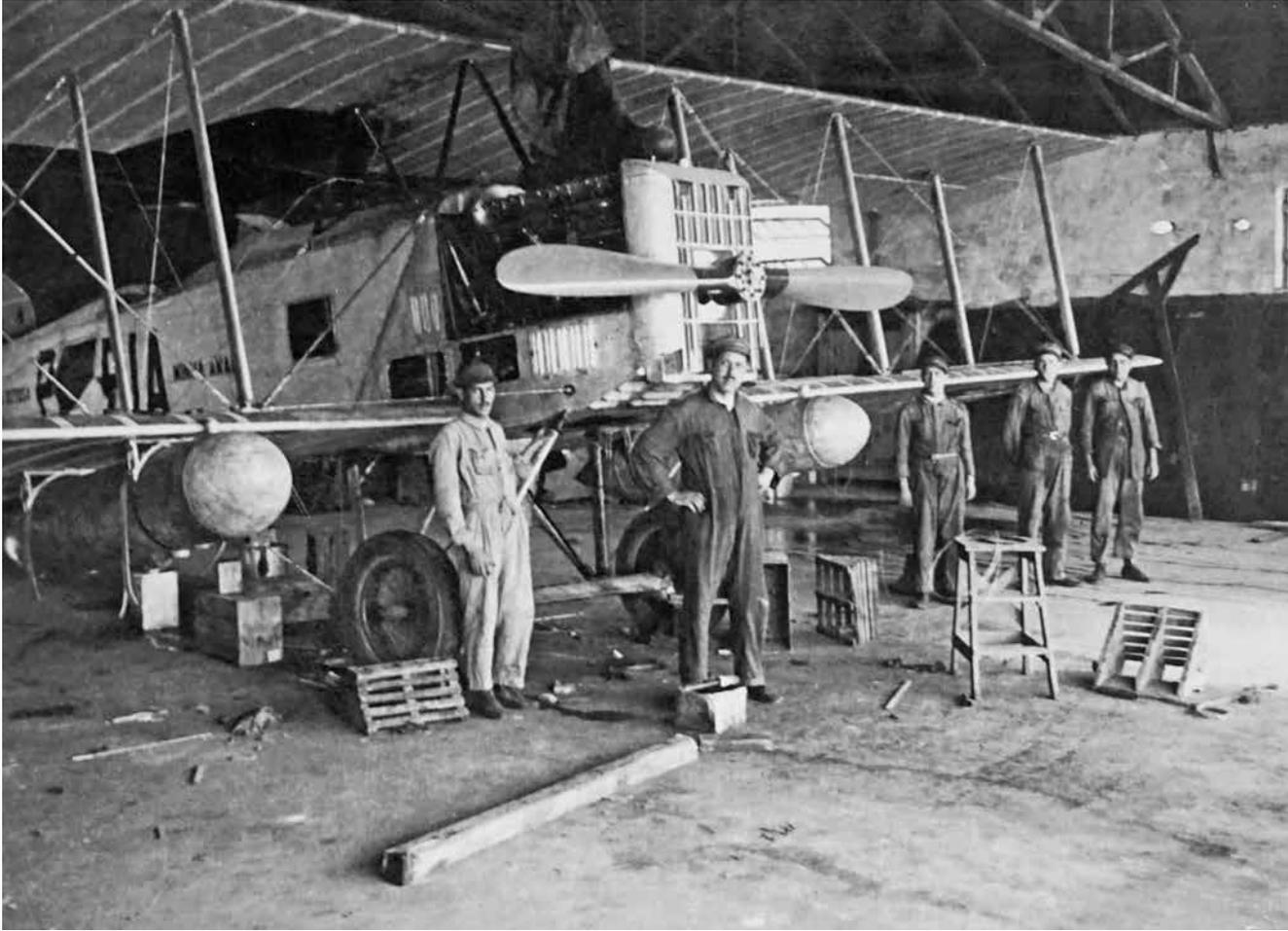
Sua Ex.<sup>a</sup> o ministro da Guerra<sup>10</sup> consultou a Comissão Técnica; e os seus membros, reunidos no dia três de Agosto, entenderam que a primeira etapa também não devia ser tentada. Votaram favoravelmente, apenas, os Srs. major Cifka Duarte e tenente Sérgio da Silva.

<sup>8</sup> O equivalente, na moeda actual, a quinhentos euros. (Nota do editor).

<sup>9</sup> Sempre o Sr. Coronel Freiria.

<sup>10</sup> Interinamente, o Sr. António Maria da Silva.





Preparando o *Pátria* na Amadora: Manuel Gouveia (ao centro e em primeiro plano) e restantes mecânicos

在阿马多拉准备“祖国号”飞机：曼努埃尔·戈维亚（前面中间）和其他机械师

考虑到委员会上呈的报告，部长阁下也许联系到以前所发生的一切，这次并没有听从委员会的意见，而是批准了我们的请求。

因此，“祖国号”全体人员的第一站将是飞往突尼斯的首都突尼斯市。

这是一个冗长而令人厌倦的故事，但是有必要澄清一些关于我们与政府间的流言<sup>11</sup>。当时的战争部长阿梅利哥·奥拉夫先生当着议会声称，我们不曾向国家做出任何要求的时候，我们正为到达澳门的飞行得以进行而竭尽全力。

终于，飞机要起飞了。

经过了一个多月，在6月28日早上，戈维亚进行了试飞。但发生了严重的事故，我们几乎丧命，而飞机也再次严重损坏。因为降落幅度过大以及飞机机身负载重量分配的不合理，飞机着陆时急速下降在了人烟稀少的地方，机头损毁严重。新一轮维修马上开始了，工人们马不停蹄地赶工，而我们也在为了我们的飞行许可而不停交涉，戈维亚和索萨几乎从没休息过。

终于，我们战胜了所有的艰难险阻，安东尼奥·玛雅也给我们搞到了外交护照。

10月26日，“祖国号”在试飞行了一个小时零五分钟后，降落在千泉新城。

现在，大家都反对我们的想法。充满期待的三周过后，“祖国号”在11月20日回到了阿马多拉。我们本想在夏天圣·马尔提纽节出发的想法泡汤了。

布里托·帕艾斯的妹妹玛丽雅·多赛乌是一个心性急躁、爱做梦的人，她认为我们的飞行是一场吸引人的冒险。她总是给予我们信任。她在阿兰特茹省组织了一群妇女，大家一起联名给国家上书，以期帮助我们获得许可。这群妇女的热情可称为“葡萄牙精神”。

马里奥·卡斯特罗<sup>12</sup>，维南休·德莫莱斯<sup>13</sup>和其他一些朋友在收集捐赠，这些施舍中蕴含着必胜的萌芽。

---

<sup>11</sup> 原文为法语。(编者注)

<sup>12</sup> 无法确认谁是马里奥·德卡斯特罗。(编者注)

<sup>13</sup> 可以确认的是，根据若阿金·A·卡马拉·曼努埃尔发表在“阿连特茹专辑：埃武拉大区”（佩德罗·穆拉利亚主编，里斯本：贝雷扎出版社，1931年，312页）上的文章“埃武拉的新闻业”（由于作者按照时间顺序组织自己的目录，该报应该是从1923年开始运作），他可能是埃武拉学术杂志“卡尔穆”的主编之一。(编者注)

Atendendo, porém, ao carácter consultivo da Comissão, Sua Ex.<sup>a</sup>, talvez por *sentir* as causas de tudo o que ocorrera, passou por cima do parecer da Comissão e deferiu o nosso requerimento.

Foi assim que a tripulação do *Pátria* foi autorizada a partir... para Túnis.

História longa e fastidiosa, mas necessária para destruir certas afirmações menos verdadeiras sobre as nossas *démarches*<sup>11</sup> junto do Governo. Quando o Sr. Américo Olavo, então ministro da Guerra, declarava, em pleno Parlamento, que nada solicitáramos do Estado, durante as horas em que, à custa de mil esforços, íamos avançando no caminho de Macau, por certo desconhecia estes factos.

Entretanto, o avião aprontava-se.

Havia pouco mais de um mês, na manhã de vinte e oito de Junho, ao descolar, com Gouveia, para experimentá-lo, um acidente que poderia ter-nos custado a vida avariara-o de novo seriamente. Devido à demasiada «incidência» e a uma incorrecta distribuição da carga, o *Pátria*, no momento de largar o solo, «cabrou» bruscamente e caiu desamparado sobre o trem de aterragem, que ficou danificado. As novas reparações iniciavam-se a toda a pressa, acto contínuo, e, enquanto nos debatíamos na luta fatigante para conseguir a autorização, Gouveia e Sousa trabalhavam sem descanso.

Vencidos finalmente todos os obstáculos, António Maya conseguia-nos passaportes diplomáticos.

E no dia vinte e seis de Outubro, o *Pátria* aterrava em Vila Nova de Milfontes, depois de uma hora e cinco minutos de voo, para realizar os ensaios de carga.

Agora, porém, era o tempo que se opunha aos nossos desígnios. Depois de cerca de três semanas de expectativa, o *Pátria* regressava à Amadora em vinte de Novembro, e a nossa esperança de aproveitar o Verão de S. Martinho para partir esvaía-se desconsoladoramente.

Maria do Céu, a irmã mais nova de Brito Paes – alma inquieta e sonhadora para quem a viagem representava encanto e aventura, e que, por confiar em nós, no sucesso confiara desde a primeira hora –, abria então uma subscrição no Alentejo, agregando a si um grupo de senhoras – e lançava assim a primeira pedra na subscrição nacional, que depois traduziria o fervor da Alma Portuguesa.

Mário de Castro<sup>12</sup>, Venâncio de Morais<sup>13</sup> e mais alguns amigos iam colhendo dádivas – as esmolas em que latejava embrionariamente a certeza do triunfo.

<sup>11</sup> Diligências. (Nota do editor).

<sup>12</sup> Não se conseguiu identificar quem era Mário de Castro. (Nota do editor).

<sup>13</sup> Tanto quanto foi possível averiguar, poderá tratar-se de um dos directores da Revista Académica «O Carmo», em Évora, conforme se pode ler no artigo de Joaquim A. Câmara Manuel, «Jornalismo Eborense», in *Álbum Alentejano: Distrito de Évora*. Dir. de Pedro Muralha. Lisboa: Imprensa Beleza, 1931, p. 312. Tendo o autor organizado o seu elenco por ordem cronológica, a actividade deste jornal ter-se-á situado pelo ano de 1923 em diante. (Nota do editor).

1月28日, 趁着合适的季节, “祖国号”再次起航飞往千泉新城。在随后的29、30、31日, 都进行了同样路程的飞行, 并获得了成功<sup>14</sup>。航空局局长<sup>15</sup>出席并观看了我们的飞行。

我们的飞行的之旅, 其可行性在设备方面现在可以说疑虑尽消, 成功与否主要取决于飞行员及运气。

我们在做着最后的准备, 并且还要战胜那些剩下的官僚主义上的困难。

3月31号, 曼努埃尔·戈维亚动身前往突尼斯市。

在这里, 我要特别说一下: 这位陪同我们飞行的机械师是我们成功飞行的一个重要因素; 在众多的质疑声中, 他一直坚定地相信、支持我们, 并一心一意帮助我们的工作。

出发时, 尽管他不能确定我们是否能够到达目的地, 也不能预知可能发生的危险, 但仍然热心地、全力以赴地帮助我们。

梦想开始变成现实……

---

<sup>14</sup> 据制造厂商透露, 布雷盖夜间轰炸机已在法国进行过实验, 其每平方米表面承重37公斤, 总表面积73.5平米, 共能承重2719.5公斤。

从理论上讲(布雷特轰炸机生产商透露), 实际上每平方米承重可达40公斤, 不会对机翼产生任何损坏。

我们的飞机总承重理论上可达到2800公斤, 这个数字超过了实验数值。

因此, 机械师曼努埃尔·戈维亚建议我们飞机的每平方米承重在39.2公斤。

在千泉新城, 我们的试飞了三次, 分别是:

第一次, 带了860公斤的负荷物。

第二次, 带了1100公斤的负荷物。

第三次, 带了1450公斤的负荷物, 加上飞机本身1350公斤的重量, 在国家空军中队机库中测量其总重量为2800公斤。

最后一次试飞中, 飞机滑行了600米然后起飞, 飞行了一小时十五分钟, 并且达到最高飞行高度一公里。

<sup>15</sup> 现在是少校斯弗卡·杜阿特先生。

No dia vinte e oito de Janeiro, aproveitando a quadra favorável, o *Pátria* largava uma vez mais para Vila Nova de Milfontes, onde nos dias vinte e nove, trinta e trinta e um se realizavam com pleno êxito as experiências<sup>14</sup>, na presença do Ex.<sup>mo</sup> director da Aeronáutica<sup>15</sup>, que se dignara assistir.

As possibilidades da viagem ficavam assim demonstradas, quanto ao aparelho. O sucesso dependia agora de nós e da sorte.

Ultimavam-se os preparativos e venciam-se as derradeiras dificuldades burocráticas.

No dia trinta e um de Março, Manuel Gouveia partia para Túnis.

Seria injustiça imperdoável, não fazer aqui referência especial ao mecânico que nos acompanhou e que foi um dos principais factores do bom êxito; e injustiça tanto maior, quanto é certo que, no meio da indiferença e da desconfiança quase gerais, o seu gesto constituiu um exemplo raro de fé, de idealismo e de dedicação.

Ao partir – no início ignorado, obscuro, da realização da viagem –, ele levava na alma a aspiração fremente de nos ver chegar e um abandono inteiro, absoluto, de toda a sua vida ao empreendimento em que, desinteressadamente, íamos comungar os três.

Era o sonho que começava a transformar-se em realidade...

---

<sup>14</sup> O avião Breguet de bombardeamento nocturno, segundo comunicação da casa construtora, fora já ensaiado em França, com uma carga de 37 Kg por metro quadrado de superfície sustentadora, ou seja, pois que a sua superfície era de 73,5 m<sup>2</sup>, uma carga total de 2719,5 Kg.

Teoricamente, porém (diziam as informações da casa Breguet), essa carga poderia ir até 40 Kg por metro quadrado, sem perigo de ruptura das asas.

O peso total de 2800 Kg com que pretendíamos levantar voo, se bem que ultrapassando aquele com que a casa construtora já conseguira fazer voar o avião, ficava aquém do limite imposto.

Considerando mesmo a hipótese de conduzir a bordo o mecânico Manuel Gouveia, a carga unitária seria de 39,2 Kg. Em Vila Nova de Milfontes, as experiências a que procedemos constaram de três voos, a saber:

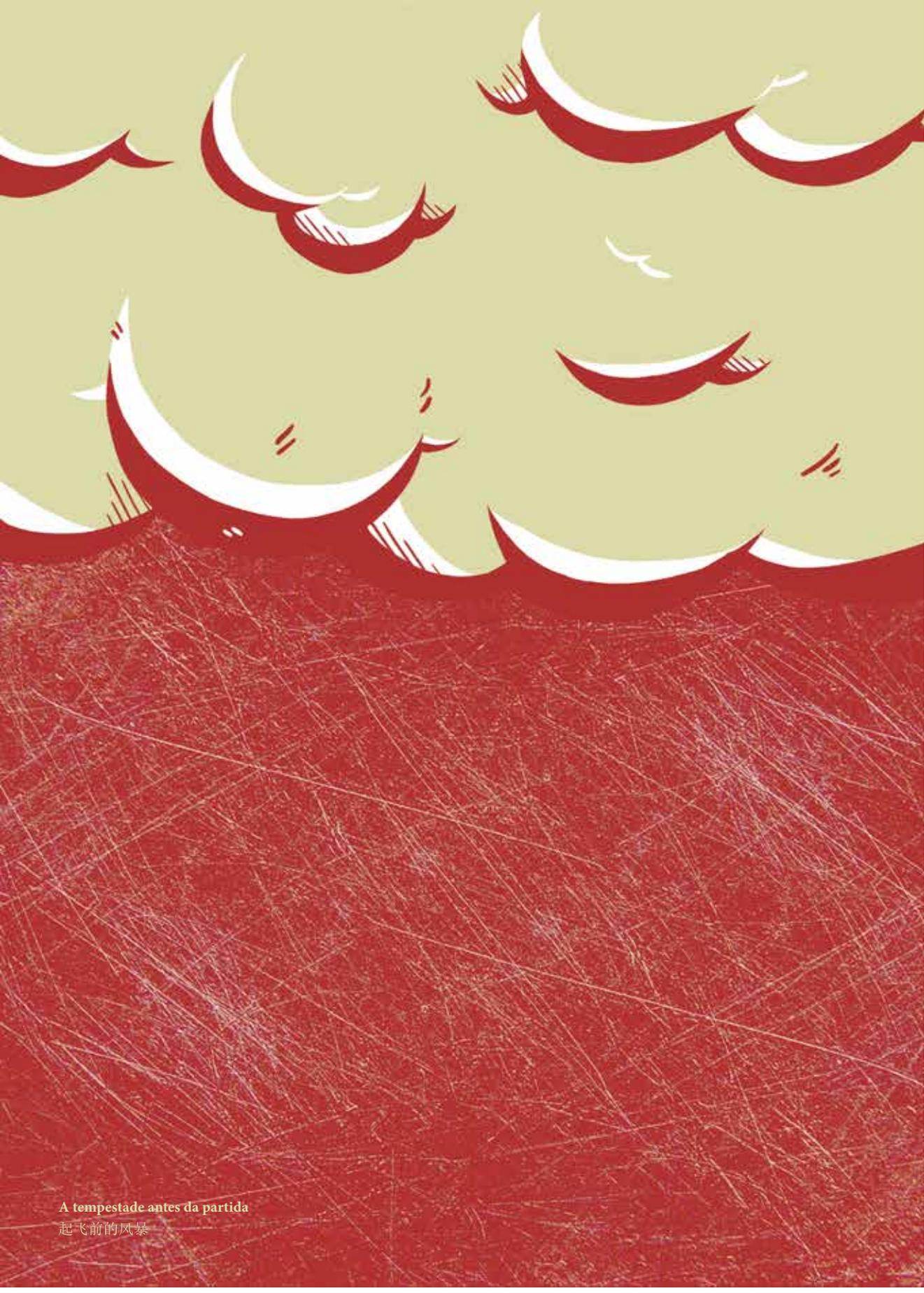
1.º Com 860 Kg de carga útil.

2.º Com 1100 Kg de carga útil.

3.º Com 1450 Kg de carga útil, que adicionada ao peso do avião vazio (1350 Kg), verificado nos hangares do Grupo de Esquadrilhas de Aviação República, perfazia o total de 2800 Kg.

O avião, na última experiência, rolou 600 metros para descolar e comportou-se normalmente durante 1h. e 15m. de voo, em que atingiu, sem dificuldade, a altitude máxima de 1000 metros.

<sup>15</sup> Agora o major Cifka Duarte.



A tempestade antes da partida

起飞前的风暴

II

VILA NOVA DE MILFONTES

二、千泉新镇

在与阿兰特茹交界处，一处湿润的小海滩上坐落着二十几座贫苦人家的房子，它们错落地分布在米拉河口——这条河安静地亲吻着一座破败的十七世纪城堡那腐坏的地基。千泉新镇，这个被很多考古学家认就是当年著名的汉尼拔港的地方，如今只是一个平静的乡村小角落。这里几乎没被文明触及，但或许徘徊着对萨格雷角未知的回忆。

铁路距此五十公里。公路则近些，在十五公里以外……

这里只有蜿蜒的小路，嵌在峭壁上的洞穴，河流，在蓝天的映衬下，那破碎的山脉显现出了轮廓；还有充满大西洋气息的海。

我们选择千泉新镇作为出发点的原因之一，是因为这件事需要保持低调，也是因为我们的资金极其有限。

在里斯本，人们都对此的表现出不信任、质疑、几近嘲讽的态度。这使得我们在那里无法把起飞的数据隐藏在公众视线之外。

另一方面，那条跑道是唯一一条能够确保飞机在满载的情况下安全起飞的跑道。

而“祖国号”的机舱中装了1500升汽油，这使得它需要宽阔的场地来为此项壮举比较轻松地进行助跑。

异常隐秘地，我们为4月2日离开阿马多拉做好了所有准备。

在起飞的前夜以及在那之前的一夜里，我们去战争部和外交部进行了觐见，然而却没能向各位相关长官递上我们的辞别。第一位没有接见我们；第二位不在内塞西达迪什宫。战争部部长阁下的办公室主任也通知我们：共和国总统阁下已经表示，不能应我们向国家元首辞行的要求接见我们<sup>16</sup>。

只有第一陆军司令罗贝尔托·巴蒂斯塔将军和安东尼奥·玛利亚·达席尔瓦工程师接见了我们。他们热情地拥抱了我们并祝我们旅行愉快。

在蓝天、旭日与和风中，4月2日的早晨来临了。

在此之前我们并没有定下起飞的具体时间，但是确定了日期。神奇的是，媒体竟然向公众宣布我们将在下午四点起飞。这是对我们的一种背叛，使得我们不得不按照这个时间来行动。

---

<sup>16</sup> 尊敬的共和国总统，曼努埃尔·特谢拉·戈麦斯先生在1924年9月14日授予我们剑塔荣誉勋章的的前一刻声称，当时他在4月1日夜里才收到我们的请求。

Praiazinha humilde dos confins do Alentejo – duas dúzias de casas pobres, atiradas sem ordem para junto da embocadura do Mira, que beija silenciosamente os alicerces cariados de um arruinado castelo do século XVII –, Vila Nova de Milfontes, que alguns arqueólogos pretendem ter sido outrora o famoso *Portus Hannibalis*, é hoje um remansoso cantinho provinciano, onde a civilização quase não chegou, mas onde esvoaçam talvez lembranças ignotas do promontório de Sagres.

O caminho-de-ferro fica a cinquenta quilómetros. A estrada mais próxima, a mais de quinze...

Ali há só caminhos sinuosos, grutas cavadas na falésia abrupta, o rio, a serra traçando no azul do céu a linha quebrada das suas arestas, e o mar, enchendo o espaço do seu respirar atlântico...

A necessidade de dar à partida um carácter íntimo e modesto que se coadunasse com o nosso magríssimo pecúlio foi um dos motivos que nos levaram a escolher a charneca de Vila Nova de Milfontes para partir.

A atmosfera de descrença, de dúvida, quase de ironia, que em Lisboa se respirava impelia-nos a ocultar de todos a data da largada.

Por outro lado, aquela pista era a única, em Portugal, que permitiria, em segurança, a descolagem do avião completamente carregado.

E, com mil e quinhentos litros de gasolina no ventre, o *Pátria* necessitava de terreno largo, para correr e tomar alento para tamanha empresa.

Muito em segredo, pois, tudo se preparou para sairmos da Amadora no dia 2 de Abril.

Nas véspera e ante-véspera, peregrinámos pelos Ministérios da Guerra e dos Estrangeiros, sem conseguir, porém, apresentar as nossas despedidas aos respectivos titulares. O primeiro não quis receber-nos; o segundo não se encontrava no Palácio das Necessidades. O chefe do gabinete do Ex.<sup>mo</sup> ministro de Guerra informava-nos também que a Presidência da República havia comunicado ser impossível a concessão da audiência por nós solicitada, para apresentarmos as nossas despedidas a sua Ex.<sup>a</sup> o Chefe de Estado<sup>16</sup>.

Receberam-nos apenas os Srs. general Roberto Baptista, comandante da Primeira Divisão do Exército, e o engenheiro António Maria da Silva, que, abraçando-nos efusivamente, nos desejavam feliz viagem.

Cheio de sol, vento fraco, céu azul ansiando asas, o dia dois de Abril amanheceu.

Numa fantasia, porque não marcáramos hora para largar, mas que era inconfidência ao mesmo tempo, visto que fixáramos aquela data para seguir, os jornais anunciavam a

<sup>16</sup> Sua Ex.<sup>a</sup> o Sr. Presidente da República, Dr. Manuel Teixeira Gomes, declarou-me, porém, pouco antes de condecorar-nos com a comenda da Torre e Espada, no dia 14 de Setembro de 1924, que a nossa solicitação apenas chegara ao seu conhecimento, já noite, no dia 1 de Abril.

三点,我乘坐出租车前往阿马多拉。

与之前矛盾的是,在最后时刻,公众的好奇心战胜了他们的质疑和冷漠。

路上有汽车、火车、满员的电车以及步行的人们,这一切几乎形成了一条庞大的随行队伍。人们到东北方不规则的跑道处纳凉,那里有个小公园,里面高大的桉树在风中沙沙作响。

加戈·科蒂尼奥和萨卡杜拉·卡布拉尔<sup>17</sup>,阿丰索·塞尔奎拉和安东尼奥·玛亚<sup>18</sup>,安东尼奥·玛利亚·达席尔瓦和罗贝尔托·巴普蒂斯塔将军的代表,海军和陆军飞行员们,在那个时刻,他们想给我们带来告别时道义上的支持。

四点整,“祖国号”的发动机开始运转。

拥抱,握手,甘谷·果提尼奥满怀真挚的感情,高喊着:

“一路顺风!一路顺风!”然后,我们开始了第一阶段的飞行。

人间万物的意外!飞行事务中无限的意外!我们的希望,我们经年累月、每时每刻都如同宗教般虔诚的梦想,可能在一开始就被摧毁,可能在飞行期间、在降落时就变得一无所有:引擎故障<sup>19</sup>,一阵疾风,驾驶失误……

飞机升向澄澈的天空,跃过里斯本,飞向萨度河口。下午恶劣的天气粗暴地晃动着我们的飞机。

跨越130公里后,我们来到了阿马多拉和千泉新镇交界处的塞图巴尔。50分钟后,我们在草原上降落。落日的余晖铺在大海上,像是柔软的丝绸和锦缎。

过了一会,由葡萄牙共和国空军航空中队塞尔吉奥·达席尔瓦中尉驾驶的布雷盖13号飞机也降落了,然后我们一起返回阿马多拉。我们在那里停留了7小时10分钟。这时,黑夜已经笼罩了里斯本,模糊了它的轮廓,只剩点点灯光在这片灰影上闪烁。

<sup>17</sup> 卡洛斯·维埃加斯·加戈·科蒂尼奥(1869年——1959年)是一位地理学家、葡萄牙海军军官、航海家和历史学家。1922年他与飞行员萨卡杜拉·卡布拉尔(1891年——1924年)一起驾驶一架水上飞机“卢斯塔尼亚号”首次飞越了南大西洋,从而成为一位航空先驱。萨卡杜拉·卡布拉尔是一位航空先驱,也是位于女王新镇的军事航空学校的教练,在这个学校,萨尔门托·德贝雷斯是他的门徒。(编者注)

<sup>18</sup> 阿丰索·塞尔奎拉(1872年——1957年)是葡萄牙海军少将,他参加了第一次世界大战的安哥拉南部战役。安东尼奥·索萨·玛亚(1888年——1969年),葡萄牙航空先驱,在第一次世界大战期间他服务于西部前线。安东尼奥·玛利亚·达席尔瓦(1872年——1950年),陆军学校的采矿工程师,第一共和国政治家,曾任葡萄牙烧炭党领导。在1920年至1926年期间曾多次担任部长,但1924年他不是部长。罗贝尔托·达库尼亚·巴普蒂斯塔(1874年——1932年)是炮兵军官,1915年任辅助司令部参谋长,1917年他同样担任此职,成立了葡萄牙远征军。1919年他再次担任该职务,当时的任务是发生君主制动荡时负责组织战斗力量。(编者注)

<sup>19</sup> 原文为法语。(编者注)

nossa partida para as quatro horas da tarde. Surpresa desagradável, com a qual foi forçoso conformarmo-nos.

Às três horas, tomava eu um táxi para a Amadora.

Paradoxalmente, no último momento, a curiosidade do público vencia o cepticismo e a indiferença.

Pelo caminho, automóveis, trens, eléctricos à cunha, gente a pé formavam quase um cortejo até à pista irregular onde o Noroeste que refrescara fazia ramalhar os altos eucaliptos do pequeno parque.

Gago Coutinho e Sacadura Cabral<sup>17</sup>, Afonso Cerqueira e António Maya<sup>18</sup>, António Maria da Silva e o representante do general Roberto Baptista, aviadores do Exército e da Marinha, quiseram vir trazer-nos, naquela hora, o apoio moral do seu adeus.

O motor do *Pátria* foi posto em marcha às quatro horas em ponto.

Abraços, apertos de mão, um grito de Gago Coutinho, vibrante de sinceridade:

– Boa viagem! Boa viagem! – e largávamos para a nossa ante-primeira etapa.

Contingência das coisas humanas! Contingência infinita das coisas da aviação! A nossa esperança, o sonho acalentado religiosamente horas, meses, anos, podia destruí-lo à partida, durante o percurso, ao aterrarmos, um nada: *panne*<sup>19</sup> do motor, golpe de vento, erro de pilotagem...

O avião subiu na atmosfera límpida, passou sobre Lisboa e aprofundou-se à foz do Sado.

A tarde agreste sacudia-nos desabridamente.

Galgando os cento e trinta quilómetros, que, via Setúbal, separam Amadora de Vila Nova de Milfontes, o *Pátria* aterrava, cinquenta minutos depois, na estepe, a que o sol, já debruços sobre o mar, dava maciezas de brocado e seda.

Alguns instantes mais tarde, o Breguet n.º 13 do Grupo de Esquadrilhas de Aviação República, pilotado pelo tenente Sérgio da Silva, aterrava também, regressando em seguida, comigo, à Amadora, onde poisávamos pelas sete horas e dez minutos, já quando a escuridão

<sup>17</sup> Carlos Viegas Gago Coutinho (1869-1959) foi um geógrafo, oficial da Marinha Portuguesa, navegador e historiador. Em 1922, juntamente com o aviador Sacadura Cabral (1881-1924), tornou-se um pioneiro da aviação ao efetuar a Primeira travessia aérea do Atlântico Sul, no hidroavião *Lusitânia* em 1922. Sacadura Cabral foi pioneiro da aviação e instrutor do primeiro curso da Escola de Aviação Militar de Vila Nova da Rainha, onde teve como discípulo Sarmiento de Beires. (Nota do editor).

<sup>18</sup> Afonso Cerqueira (1872-1957) foi contra-almirante da Marinha portuguesa. Participou na Primeira Guerra Mundial na campanha do Sul de Angola. António Sousa Maya (1888-1969) foi pioneiro da aviação em Portugal. Prestou serviço na Frente Ocidental durante a Primeira Grande Guerra. António Maria da Silva (1872-1950), engenheiro de minas pela Escola do Exército, foi político da Primeira República, tendo sido líder da Carbonária. Foi várias vezes ministro entre 1920 e 1926. Não o era neste ano de 1924. Roberto da Cunha Baptista (1874-1932), militar da Arma de Artilharia, foi Chefe de Estado Maior da Divisão Auxiliar, em 1915, cargo que assumiu também em 1917, com a formação de um Corpo Expedicionário Português. Em 1919 voltou a assumir as mesmas funções, cabendo-lhe organizar as forças de combate na altura da sublevação monárquica que então ocorreu. (Nota do editor).

<sup>19</sup> Avaria. (Nota do editor).

“祖国号”终于来到千泉新镇，等候着飞向东方的时刻。

第二天中午，我驾着布雷盖二号起飞，载着代表航天俱乐部为“祖国号”送行的雅尔丁·达科斯塔上校和皮涅罗·古雷亚上校。他们也是允许“祖国号”购买设备的认购发起人。

在千泉新镇新镇，我们遇到了尊敬的贝雅主教：唐·若泽·杜帕特洛西尼奥·迪亚斯，他应好友布里托·帕艾斯的请求为飞机主持洗礼。他们曾经在法国战场前线共同战斗。

在4日的细雨下——天气出人意料地变暗了，在上百人的注视下，开始给飞机洗礼。首先是宗教仪式，然后布里托·帕艾斯的姐妹玛利亚·多塞乌斯用酒神为飞机洗礼，她在飞机螺旋桨的外壳上磕破了一瓶神圣的香槟<sup>20</sup>，在人群激动的欢呼声中把它抛向大海咸咸的迷雾中，选定的名字是：

“祖国号”！

下午，我们在坏天气的阻挠中加满了燃料。大雨时不时淹没这片平原，而被不祥的东南风不断推高的大浪冲击着岸边岩石时并随即飞溅开来。

在大雾与暴风雨的交替中，两天过去了……

足以让任何人备受折磨与痛苦的、怒号着的狂风抽打着“祖国号”。

6号，我们的紧张与不安上升到了顶点。

由于飞机不能无限期地暴露在露天中（因为在千泉新镇没有机库），我们决定无论发生什么，明早都要出发。由于无法继续向突尼斯的方向前进，我们决定绕过塞维利亚和马拉加。

出发前夜那柔软时光中的想法还活着！……

我们在自己的身边感受到了爱、希望与担忧。周围充满了虔诚的祈祷和对我们凯旋而归的热切盼望。

人们默默地望向天空，祈祷天公作美。

在无边无际的旷野之上，“祖国号”被船索固定在地面，在风中颤抖。

---

<sup>20</sup> 这个香槟瓶的上面部分至今仍保存在辛特拉市格兰热·多马尔克斯的航空博物馆。（编者注）

começava a diluir os contornos da paisagem e a cintilação dos revérberos polvilhava a mancha acinzentada de Lisboa a anoitecer.

O *Pátria* aguardava finalmente, em Vila Nova de Milfontes, o momento de rumar ao Oriente.

No dia seguinte, ao meio-dia, pilotado por mim, o Breguet n.º 2 descolava, levando a bordo os capitães Jardim da Costa e Pinheiro Correia, delegados do Aeroclubes à partida do *Pátria*, promotores da subscrição que permitira a aquisição do aparelho.

Em Vila Nova de Milfontes, já então se encontrava o Reverendíssimo Bispo de Beja, D. José do Patrocínio Dias, que, acedendo ao pedido de Brito Paes de quem era amigo e antigo companheiro da frente de batalha em França, vinha baptizar o avião.

E no dia quatro, debaixo de chuviscos – o tempo toldara-se inesperadamente –, na presença de um centenar de pessoas, o aparelho foi baptizado, religiosamente primeiro, dionisíacamente depois, quando a madrinha, Maria do Céu, irmã de Brito Paes, quebrando no cubo da hélice a consagradora garrafa de champanhe<sup>20</sup>, atirava num grito cheio de emoção às emanações salinas do mar o nome escolhido:

– *Pátria!* –

Pela tarde, procedia-se aos plenos de combustível, que o mau tempo dificultava. Agua-ceiros alagavam de quando em quando a planície, e o Sudoeste desencadeado avolumava sinistramente as vagas, que vinham explodir de encontro aos rochedos.

Dois dias passaram, nevoentos, borrascosos ...

A fúria da ventania açoitava as asas do *Pátria* com uma ferocidade que a todos confrangia e torturava.

No dia seis, o nosso enervamento atingia o auge.

E como o avião não podia conservar-se indefinidamente ao desabrigo (visto não haver hangar em Vila Nova de Milfontes), resolvíamos partir na manhã seguinte, impreterivelmente, decididos a arribar a Sevilha ou Málaga, na impossibilidade de prosseguir na direcção de Túnis.

Como ainda vivo pelo pensamento as horas suaves dessa véspera de partida!...

À nossa volta sentia-se amor, esperança, receio. Andavam pelo ar orações de bocas piedosas, vibrações ruivas de vontades fortes, ânsias de triunfo e de vitória.

Os olhos erguiam-se para o céu, numa súplica silenciosa de bom tempo.

O *Pátria*, no descampado imenso, preso à terra por cordame de navio, estremecia a cada rajada.

<sup>20</sup> A parte de cima desta garrafa de champanhe conserva-se ainda no Museu do Ar, na Granja do Marquês, em Sintra. (Nota do editor).

当下午过去了一半的时候，大风渐息，夜幕在一片宁静中降临——这将是我们在葡萄牙度过的最后一晚。

大海亦改变了往昔的怒号，他像一位老者，在庙宇中低声祈祷。

天空中，半透明的雾气飘过，一时间模糊了繁星，随即又被疾风吹走。

大地上，一片恬谧。

布里托·帕艾斯一家人和几个朋友让晚饭的亲密氛围中充满了感动——在每道目光中，每个笑容中，每句话中……我们干杯，欢呼，甚至默默哭泣。

渐渐地，寂静吞没了围栏和泥沼，塞尔卡山似乎在模糊的远方注视着这片静谧。

Pelo meio da tarde, porém, a ventania acalmou, e a noite caiu, serenamente – essa nossa última noite de Portugal.

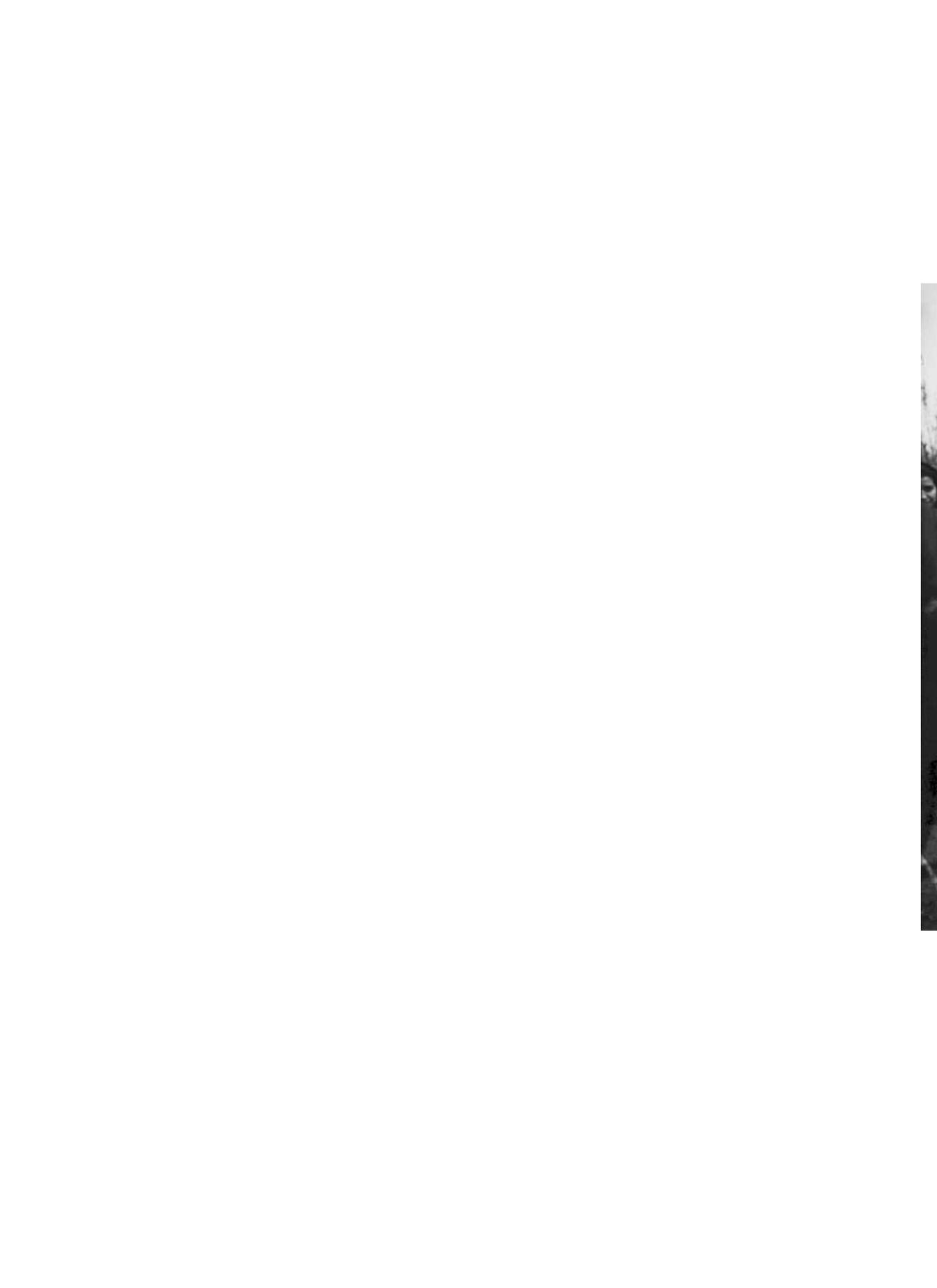
O mar já não bramia com a voz colérica dos outros dias. Rezava baixinho, como um velho no templo.

Névoas translúcidas passavam, embaciando as estrelas por momentos, e lá iam levadas pelo vento alto.

Cá em baixo, uma doce tranquilidade.

Ao jantar, na intimidade afectiva da família de Brito Paes e de alguns amigos, uma atmosfera comovida pairou – em cada olhar, em cada sorriso, em cada palavra... Houve brindes, *hurrahs* e até lágrimas escondidas.

E a pouco e pouco, o silêncio fez-se mais profundo sobre cercas e brejos, que a Serra do Cercal parecia vigiar dos longes indistintos.





#### O baptismo do *Pátria*

O Rev.mo. Bispo de Beja procede à cerimónia. A seu lado vê-se a madrinha, Maria do Céu, irmã de Brito Paes, e o comandante Cifka Duarte

#### “祖国号”的洗礼

尊敬的贝雅主教主持仪式。他的旁边是“祖国号”的教母，也是布里托·帕艾斯的妹妹，玛丽雅·多赛乌和司令官席福卡·杜阿尔特



**O Pátria descola de Portugal**  
“祖国号”飞机从葡萄牙起飞

III

SETE DE ABRIL

第三章 四月七日

曙光初现。在蒙蒙细雾与微冷的天气中，我们的飞机起飞了，仿佛某个人的叫喊声穿越过黑暗。在吃过热腾腾的鸡蛋，喝过一杯咖啡后，我们的飞机滑向跑道。

谁能明白我此刻焦虑的心情，一如起笔作画般小心翼翼。

没有人，只有我们——布里托·帕艾斯和我。

我们需要经过这些时刻，犹如穿越黑夜期待黎明，听到阴影里的各种声音，却分辨不清。

犹如看到玛丽雅·多赛乌那双焦躁的手——她为我们准备了热鸡蛋、咖啡和面包作早餐，仿佛一种典礼。

犹如听到马嘶声，一匹灵敏的马儿拉着一辆阿兰特茹吱呀作响的小车，带我们沿着弯曲细长的小路直通向海边的眺望台。

空中，仍然还是黑夜——雾蒙蒙的开始透出一丝丝光亮。

“祖国号”像是一只铝制的、丝绸般光亮的巨大神鹰，冲破昏暗的阴影。

仿佛是秋天，空气中满是潮湿泥土的气息。我们驾驶飞机冲破这沉默……

人山人海，披肩和手帕在舞动，到处都是形形色色的大人和孩子的面孔。

人们的低语声淹没在大西洋的涛声里。

仿佛人与海连成一片，难以分辨……

弗兰西斯科·德索萨是与曼努埃尔·戈维亚一起修理“祖国号”的机械师，他绕着这架雄鹰走来走去，仔细地检查螺旋桨、电缆和控制装置。

在这谦卑而慷慨的人群中，有人想把自己的名字写到飞机上，我为自己与他们是同一个民族感到自豪。

又有一个人，又一个……那是几十个与飞机同在，与我们一起忍耐、死亡或是胜利的灵魂。

天色渐明，是起飞的恰当时机了。

他们给了我们紧紧的拥抱，里面满是挂念、紧张与关心。

还有件值得一提的事情：布里托·帕伊斯的父亲取下手上带有家族徽章印记的戒指，并把它交到了即将飞行<sup>21</sup>的儿子手上。那一瞬间，在帕伊斯上校身上聚集了整个家族的神圣传统。

---

<sup>21</sup> 在本书最后复制了一张这枚戒指的照片。（编者注）

Dealbar. Névoa ténue a desprender-se da paisagem friorenta. Vozear de alguém que passa na escuridão. Ovos quentes e uma chávena de café. A aranha em que a Boneca nos vai levar à pista.

Quem poderá compreender as pinceladas nervosas que estou lançando ao papel?

Ninguém... só nós... só Brito Paes e eu.

É preciso ter vivido esses momentos, ter visto a manhã mal transparecendo ainda através da noite moribunda, ter ouvido essas vozes que, veladas, diziam não sei o quê na sombra em que as formas mal se distinguiam!

É preciso ter visto as mãos inquietas de Maria do Céu, preparando-nos a pequena refeição – ovos quentes, café e pão de trigo – como se consumassem um rito litúrgico.

É preciso ter ouvido o relinchar sonoro da Boneca, a égua inteligente que, puxando a frágil carrinha alentejana, nos levou pelo caminho sinuoso e estreito à esplanada cortada a prumo sobre o mar.

Lá em cima, era a noite ainda – noite brumosa, a desabrochar em pálidas claridades foscas.

O *Pátria*, condor gigante de alumínio e seda, recortava-se na sombra agonizante, como fantasma estranho.

Parecia Outono. Cheirava a terra húmida. Andavam pelo espaço profecias mudas...

Gente, muita gente, não sei quanta. Chales, lenços, vultos masculinos, crianças.

E o murmúrio das vozes brancas mal se distinguiu do respirar do Atlântico.

Se era quase tudo gente do mar!...

Francisco de Sousa, o mecânico que, com Manuel Gouveia, trabalhara na preparação do *Pátria*, andava em torno da águia, verificando a hélice, os cabos e os comandos, cuidadoso e apreensivo.

Alguém quis escrever o seu nome na tela do avião. Alguém do povo, desse povo generoso e humilde a que me orgulho de pertencer.

E outro, e outro... São dezenas de almas a prender-se, a esconder-se na fuselagem, para sofrer, morrer ou triunfar connosco.

A claridade soa uma oitava acima. São boas horas para levantar voo.

Outros abraços que nos estreitam, mais cheios de saudade, mais cheios de temor e de solicitude.

Há um gesto que recorda páginas longínquas da nossa História: o pai de Brito Paes tira do dedo o anel brazonado da família e entrega-o ao filho que vai partir<sup>21</sup>. No capitão Brito Paes concentrava-se, naquele instante, a tradição impoluta de uma família inteira.

<sup>21</sup> Uma fotografia deste anel encontra-se reproduzida no final do livro. (Nota do editor).

“祖国号”的教母玛丽雅·多赛乌，是一个热情而虔诚的人，她是一个民族的代表。

“出发!”

是谁发出的指令?我不知道。因为有几秒钟我的大脑是空白的。

发动机隆隆作响，小行李被装上了飞机，飞行线路图已放在驾驶舱，那条红色线路十分鲜明。

我们坐在自己的位置上，调试发动机。

跑道上具有纪念意义的障碍与石头被撤走了(为什么没有把它们珍藏起来?)。

六点零二分。

斯弗卡·杜阿特发出指令出发。

慢慢地，我们与葡萄牙大地告别，“祖国号”在第一缕晨光中开始飞翔。在飞行了八百米后，我们开始平稳飞行，就像整个葡萄牙都在呼喊：

“前进!”飞机转了两圈，上升到了平流层，朝东飞去。太阳还没完全升起，但是，在西班牙的方向，我们已经看到了光亮。

在飞机的一边，米拉被深蓝色的海浪拍打，而另一边暴雨倾斜在塞尔卡山上。奥德米拉镇只是景色中的一个白色斑点。

我们飞进了一片云中，弗伊亚的象牙色的云朵，大地消失在视线里。

太阳升起的景色让人讶异甚至感觉有点恐怖，我们仿佛是走在地狱中一般。那些颜色令人难以想象：死尸般的绿色，火一样的色斑，浸渍过的紫罗兰色，螺旋状的烟雾，金黄色，宝石蓝，宝石橙……

这些色彩随意地组合起来，就像一位疯狂的画家在远方的背景处，用涂满颜料的双手把画布浸透，然后在暴风雨的天空中将它弯成椭圆的弧线晾干。

在天边，浓云越积越厚。我们飞机的最高飞行高度是700米。

维拉雷奥·德·桑托安东尼奥市与瓜地安那河相连，仿佛一个刚出浴的美妙少女。窗口和门边的人开始激动起来，也许是被发动机那异常的噪音惊吓到了。

在进入西班牙的时候，下了些小雨。

在韦尔瓦上空，因为大雾，我们下降到了50米的高度，几乎紧贴着地面飞行。

飞机左侧的篷子开始变得松懈并抖动起来，几乎有些要触到螺旋桨。我看向指引航向的布里托·帕艾斯，我们总是能在对视中明白彼此。

还是那个声音对我们呐喊：

“前进!”

葡萄牙人民与我们同在，指引我们前进。

我们继续前进了一点，下面是一片湿地。

Maria do Céu, a madrinha do *Pátria*, é uma alma de mãos postas, é o fervor de uma raça.

– Vamos!

Quem disse a palavra? Nem sei... Há segundos que são vácuo na memória.

O motor está em marcha, a minúscula bagagem a bordo, a carta onde a rota sangra, num traço rubro, colocada num *tablier*.

Tomamos os nossos lugares. Ensaio o motor.

Os calços, duas pedras da pista inolvidável (por que as não guardaram?) são retirados.

Seis horas e dois minutos.

Cifka Duarte dá o sinal da partida.

Lentamente, muito lentamente, como se lhe custasse aquele adeus à terra portuguesa, o *Pátria* começa a rolar na primeira luminosidade pérola da manhã. E ao fim de oitocentos metros de corrida, libertado enfim da gravidade, solta-se do terreno macio, e é como se Portugal inteiro lhe gritasse:

– Avante! – que em dois grandes círculos suaves se eleva no ar calmo e aproa a Oriente, ao sol que não nasceu ainda, mas que dos lados de Espanha nos atira já claridades frouxas.

O Mira, muito enrodilhado entre as margens, lá fica a chorar, a correr, azul-ferrete, enquanto, por bombordo, um aguaceiro espesso desaba sobre a Serra do Cercal.

Odemira é apenas uma nódoa esbranquiçada na paisagem.

Cabeleira ebúrnea na Fóia. Uma toalha de nuvens que avança esconde-nos a terra.

O nascer do Sol é como surpresa de assombro. Dir-se-ia que caminhamos para o inferno. Há tonalidades de cor inconcebíveis: verdes de cadáver, laivos de incêndio, violetas macerados, volutas de fumo, amarelos de oiro, azuis de safira, alaranjados de opala.

As cores são lançadas à toa, como se além, no cenário distante, um pintor em delírio tivesse encharcado as mãos na tinta da sua paleta e as enxugasse à curva elíptica do céu tempestuoso.

Grandes nuvens acumulam-se no horizonte. O nosso *plafond* é de setecentos metros.

Vila Real de Santo António a escorrer, junto ao Guadiana, parece uma garota que acabasse de sair do banho. Assoma gente às portas e às janelas, surpreendidas talvez pelo ruído insólito do motor.

E ao entrar em Espanha, alguns chuviscos caem.

Sobre Huelva, descemos para cinquenta metros, forçados pela chapa da névoa, que nos comprime contra o terreno alagado.

A capota esquerda do avião solta-se e começa a bater, ameaçando a hélice. Olho Brito Paes, que me vai indicando a rota, e os nossos olhares compreendem-se.

É a mesma voz a gritar-nos:

– Avante!

河水泛滥，绿色树丛、成群的红色屋顶、一段段的公路都浸在泛滥的洪水中。

骤雨再次降落，这次更加猛烈，像鞭子一样抽打在我们脸上。在我们的前方，雨连成一片，越下越密。只在东北方，留出一道空隙，仿佛空中的一道云拱，在黑暗的天空中撑出一道亮光。

布里托·帕艾斯指给我：那就是塞维利亚方向。

我们保持着30米高的飞行高度。起先是飞在水面之上，然后经过了起伏极大的大地和安塔露西亚大片大片的果园，在若隐若现的晨光中，它们仿佛是互相对立的一块块生满铁锈的板子，“之”字行的铁路线蜿蜒其中。

突然间，我们冲破了浓雾，塞维利亚大教堂的尖塔出现在视野里。这是第一个对我们敞开怀抱的港口。在西南方，天空中云层已散去，希望在我们两个心中升起，我们大喊起来：

“马拉加！”

在布里托·帕艾斯的指挥下，“祖国号”偏离了原航线，寻找新的航线。

寒冷的西南风剧烈地摇晃着我们的飞机，让我们的航速减慢，并且感觉到紧张与压力。朝西南方的飞行中，我们的飞机开始剧烈晃动，我们有些气馁了。

我们每时每刻都需要摆脱那些危险的群山，有时我们几乎贴着它们飞过，还有成片的乌云，它们在尼亚加拉才散去。

在大约半个小时的时间里，我们徒劳地试图穿过更加密集的暴风雨之后，不得不继续向西南方飞行。大约半小时后，穿过了更加密集的暴风雨，我们继续向西南方飞行。

我们极目远望，望向地平线处，渴望能看到海岸线。

终于，我们看到了海，狂怒的、低沉咆哮的海，灯塔在上面显得格外渺小，若隐若现，仿佛烛台上燃烧的蜡烛。

苍白的太阳透过云层，透出光芒，“祖国号”爬升了一段距离，看到了雨后晴天。

卡迪斯山脉的支脉出现在我们眼中。

在直布罗陀出海口，地中海亲吻着大西洋；斯帕特尔角在远处的薄雾中突兀耸立；绿黑色的英伦小山曲线起伏。在青灰色的光线中，它们共同组成了一幅大吉涅尔式<sup>22</sup>的舞台布景。

“祖国号”快速前进，以八百米的飞行高度，穿过暴风雨。

---

<sup>22</sup> 源自法国大吉涅尔剧院（1897年——1962年）的形容词。该剧院位于巴黎皮加勒区，上演自然主义恐怖戏剧。（编者注）

É o Povo de Portugal quem vai connosco e quem manda.

Um pouco mais longe, o terreno é um pântano.

Os rios transbordaram. Copas de arvoredo, telhados rubros de casario, pedaços de estrada emergem aqui e além, na imensidade da inundação.

Os aguaceiros repetem-se, agora mais violentos, fustigando-nos a cara como chicotadas. Na nossa frente, a chuva densifica-se assustadoramente. Apenas para Nordeste, como rasgão nas cortinas de água, um arco sombrio de nuvens abre uma claridade na cinza escura do céu.

É o caminho de Sevilha que Brito Paes me aponta.

Voamos a trinta metros, a princípio sobre toalhas de água, depois sobre as ondulações agressivas do terreno e os grandes pomares da Andaluzia, que na luz dúbia da manhã, têm o aspecto sinistro de vastas placas ferrugentas eriçadas de pontas hostis, entre as quais a linha férrea ziguezagueia.

Subitamente, como arrancadas da bruma, as torres da Catedral de Sevilha surgem no horizonte. Era o primeiro porto a abrir-nos os braços. Para Su-sudoeste, porém, o céu parece desanuviar-se. Trespasa-nos a ambos um frémito de esperança, a traduzir-se em grito que não chega a articular-se:

– Málaga!

E ao gesto de Brito Paes, o *Pátria* guina, para soltar novo rumo em demanda da rota abandonada.

O Sudoeste fresco sacode-nos furiosamente e demora-nos a marcha que enerva e deprime.

A cada minuto é preciso fugir aos montes que quase rasamos por vezes, fugir às nuvens, esponjas negras que se desfazem em Niagaras.

Durante cerca de meia hora, somos forçados a manter-nos proa a Su-sudoeste, depois de ter tentado, debalde, romper o temporal que redobra.

O nosso olhar perscruta o horizonte, sequioso de enxergar a costa.

Finalmente, o mar. Um mar de procela, enraivecido e cavernoso, onde o farol de Tarifa, na sua ilha circular e minúscula, parece uma vela de estearina num castiçal.

O sol anémico, doentio, reluz por entre nuvens, e o *Pátria* sobe um pouco na acalmia súbita.

Os últimos contrafortes da Serra de Cádiz balouçavam-nos implacavelmente.

E a boca de Gibraltar – o Mediterrâneo beijando o Atlântico –, o cabo Espartel, a distância destacando-se na bruma, o morro inglês, verde-negro e corcovado, formam um conjunto cénico gran-guinholesco<sup>22</sup>, na lividez da luz.

O *Pátria* avançava agora velozmente, impelido pela ventania desabrida, a oitocentos metros de altitude.

---

<sup>22</sup> Adjectivo formado a partir do nome do teatro francês do Grand-Guignol (1897-1962), localizado em Paris no bairro de Pigalle, onde se representavam peças de horror naturalista. (Nota do editor).





Os aviadores Brito Paes (à esquerda) e Sarmiento de Beires (à direita) na hora da partida

飞行员布里托·帕伊斯(左) 萨尔门托·德贝雷斯(右) 在出发时刻

我们飞过阿尔赫西拉斯湾上空，那是一片平静的大湖，大湖与先前狂怒的大海形成了鲜明对比。但忽然，我们经历了惊心的一幕：机尾突然下垂，我们顿时陷入了深渊。

仪表盘上的速度指针显示航速超过了每小时220公里。金属弦发出嗡嗡的响声，机翼也发出了巨大的响声，一切都在发出噪音。我握着控制杆的手在颤抖，我们感觉到飞机在坠落，有失重的感觉，我们的身体与座椅不再紧靠，仿佛整个飞机要解体了。我的椅垫已经从身下飘到了空中，机身里的底部残留的、从葡萄牙带来的尘土从我们的头顶飞过。因为油路不通，供油出了问题，发动机产生了故障。

噩梦持续了不到几秒钟……

在四百米的高度，“祖国号”恢复了正常，天气也仿佛在狂怒后，出现暂时的温和，但在我们到了马尔贝拉后，又重新发起疯来。

雨又开始不停地下。地中海在愤怒地咆哮。我们要被迫在马拉加降落了。

透过云层，我们看到了城市。在起伏不定的跑道上空盘旋了两圈之后，“祖国号”降了下来，飞机触到了柔软的地面，但轻微地陷入了泥中。

至此，我们四个半小时内飞行了630公里。

第一段航程就这么悲伤地结束了。对于大部分人而言，降落在西班牙也许意味着失败。

但对于我们，在阿尔赫西拉斯，经历了暴风雨，与死神擦身而过后，现在的着陆可以说是成功的。

飞机着陆后，几位法国机械师围了上来，跑道的负责人范尼尔先生立刻准备好帮助我们，他还拿来了所有的物资以及我们可能缺少的汽油和机油。

“祖国号”飞机如果没有戈维亚的精心调试以及外国机械师的细心准备，是不可能飞行这么远的。

因为飞机库已满，“祖国号”不得不再次露宿野外，但这次露水没有损害飞机，因为外面的遮盖物能让水汇集流走。

下午我们得知，属于法国拉特克艾拉 (Latecoere) 系列的那架飞机也因为暴风雨被迫降落在附近。

葡萄牙驻马拉卡的领事埃杜阿尔多·弗拉波利非常热情地接待了我们。他是个温文尔雅的西班牙人，待我们极其真诚，超过了任何我们接触过的其他外国领事，他是葡萄牙真正的朋友。

Sobre a baía de Algeciras, que é um lago de serenidade a contrastar com o desespero enfurecido do mar, há um momento de angústia ulcerante: o avião, cauda a prumo, mergulha repentinamente no abismo.

A agulha do indicador de velocidade ultrapassa, no mostrador, a graduação dos duzentos e vinte quilómetros à hora. As cordas zunem, as asas estalam, tudo range. Mãos crispadas nas alavancas de comando, sentimos o aparelho que se despenha, que se furta debaixo de nós, que nos abandona no espaço, que parece ir despedaçar-se em pleno voo. A almofada da minha cadeira escapa-se no ar: cai-nos sobre as cabeças a terra de Portugal que restava ainda no fundo da fuselagem. O motor falha, à mingua de gasolina, que, devido à inércia, não corre na tubagem.

E o pesadelo dura alguns segundos...

A quatrocentos metros, o *Pátria* retoma a linha de voo normal, e a atmosfera, como fatigada pelo esforço homicida, abranda por instantes a epilepsia da sua raiva, para começar de novo a sacudir-nos em frente de Marbella.

A chuva cai, ininterrupta, impiedosa. O Mediterrâneo regouga, irado. É forçoso aterrar em Málaga.

A cidade surgiu sob o céu mascarrado; depois de duas voltas sobre a pista ondulada, o *Pátria* desce, toca o terreno macio, e atola-se um pouco.

Tínhamos percorrido seiscentos e trinta quilómetros em quatro horas e trinta minutos.

A primeira etapa terminava assim dolorosamente. Para a maioria, a aterragem em Espanha representava, talvez, um fracasso.

Para nós, que víamos a Morte de perto ao passar sobre Algeciras, e que nos empregáramos a fundo para escapar da tormenta, ter salvo o avião fora quase uma vitória.

Logo que o aparelho aterrou, rodearam-nos alguns mecânicos franceses, que o chefe de pista, Mr. Vanier, punha imediatamente à nossa disposição, bem como todo o material, gasolina e óleo de que pudéssemos carecer.

E o *Pátria*, se não teve nesse momento a olhá-lo a inigualável solicitude de Gouveia, encontrou, contudo, mãos adestradas que, embora estrangeiras, o prepararam cuidadosamente para largar na primeira aberta do tempo.

Como o hangar estava cheio, ficou mais uma vez ao relento, o que, de resto, o não prejudicou, porque a cobertura deixava entrar água a jorros.

E pela tarde, davam-nos conhecimento de que o avião francês da linha Latecoére aterrara próximo dali, forçado pelo temporal.

O cônsul de Portugal em Málaga, D. Eduardo Frapoli, recebia-nos com gentileza verdadeiramente carinhosa. Espanhol finíssimo, o seu procedimento excedeu grandemente, em lhaneza, em dedicação, em hospitalidade, o de alguns outros cônsules estrangeiros com quem tivemos relações. É um amigo de Portugal.

接下来的两天里，我们焦急地等待着重新飞行，无心欣赏我们所在的这座古老而美丽的西班牙城市。

但是，拉康塞普西翁庄园是如此的迷人，在参观后给我们留下了难以忘却的印象。

拉康塞普西翁庄园坐落在欧洲，但却是一座具有亚洲特色的植物园。

园内植被茂盛：有棕榈树、竹子以及潺潺流水……园林所有者拉蒙·埃切瓦利亚·阿斯卡拉特以他艺术家的品味，将他的住宅成功变为了一所掩盖在茂密树丛中的真正博物馆。

下面摘录一段埃杜阿尔多·弗拉波利对那个迷人植物园的描述，这段描述远胜于我所写：

\*\*\*

园林属于混合风格，比法式或英式园林更美。值得一提的是，园丁在种植植物时，会顺应气候，种植相应季节的植物。正因如此，院内总是花团锦簇，其中也不乏名贵品种，也有热带森林的珍惜品种。这些热带植物，茂密而华丽，它们的祖国用火热的气候赋予了它们迷人的光彩。

马拉加的美妙气候啊！仿佛一个神奇的魔术师向我们展示大自然的奇妙，仿佛一个令人目眩的梦境，让我们对此着迷。那片黑、绿、黄相间的竹林，在沙沙作响，仿佛一支无休止的歌、一汪流水，不见其物，只闻其声，又像印度那些神秘的地区，让人着迷。

这就是这天堂般植物园的特点：到处都是珍稀物种的植物。

\*\*\*

据说拉康塞普西翁庄园中有非常古老而珍贵的藏品。

值得一提的是，在二世纪末期时，博物馆中用来铺路的珍贵的马赛克图案，这些图案都来自罗马<sup>23</sup>。

---

<sup>23</sup> 1923年6月21日“球体”杂志上发表的一篇文章。

Durante os dois dias que ali permanecemos, o enervamento e a ânsia de partir não nos deixaram apreciar a beleza da velha e interessante cidade espanhola.

No entanto, a visita que fizemos a Hacienda la Concepción deixou-nos no espírito uma recordação de encantamento, que jamais se apagará.

La Concepción é uma incrustação da Ásia na Europa.

A mesma vegetação exuberante – palmares, bambuais, águas correntes... O gosto artístico de D. Ramón Echevarría y Azcarate, proprietário da quinta, conseguiu transformar a vivenda que se abriga sob a espessura do arvoredado num verdadeiro museu.

E o trecho que transcrevo de D. Eduardo Frapoli poderá, melhor do que a minha descrição, deixar entrever a maravilha da formosíssima Hacienda:

\*\*\*

*O traçado dos jardins incomparáveis pertence, melhor que aos estilos inglês ou francês, ao estilo misto. Com um louvável critério, o jardineiro que executou o plano tomou deles o que julgou aplicável às condições especiais deste clima privilegiado. E que assim é prova-o a exuberância destas flores que contemplamos extasiados, entre as quais se encontram os mais raros, os mais delicados e os mais belos exemplares da flora tropical, sem que o seu vigoroso desenvolvimento tenha que invejar o que quer que seja à esplêndida frondosidade que adquirem no cálido país de sua origem.*

*O clima de Málaga!... É o mago poderoso a quem devemos esta maravilha da Natureza, que encanta o nosso espírito, alucinando como um deslumbramento de sonho. Porque, quem pode admirar estes abundantes bosques de altíssimos bambus, negros, verdes, amarelos, por entre os quais desliza, rumorejando a sua eterna canção, um fio de água, sem sentir-se transportado, como por encanto, às misteriosas regiões da Índia sugestiva?*

*E é isto que predominantemente caracteriza este lugar paradisíaco: a raridade especial da sua vegetação.*

\*\*\*

*Conta a Hacienda La Concepción com uma valiosa colecção de objectos de grande antiguidade...*

*Merece especial menção, pelo seu inestimável valor, o precioso mosaico dos fins do século II, colocado como pavimento do museu, restaurado por um artista idóneo que, para esse fim, veio expressamente de Roma<sup>23</sup>.*

---

<sup>23</sup> De um artigo publicado na revista *La Esfera*, de 21 de Julho de 1923.

\*\*\*

直到9号，天气才转好。梅里亚节前夜，我们从军方T. S. F收到天气预报，天气利于飞行。

早上十点三十一分，“祖国号”再次起飞，飞向东方，在白色的机翼上，基督十字架鲜艳欲滴，还是那个声音回响在耳边，像一种超自然的力量推动我们前进。

\*\*\*

Só no dia nove a face do tempo sorriu. As informações meteorológicas recebidas na véspera de Melila, pela T.S.F. militar, eram favoráveis.

E assim, pelas dez horas e trinta e um minutos da manhã, o *Pátria* retomava a sua marcha para Oriente, Cruzes de Cristo sangrando nas asas brancas, e a mesma voz soando na amplidão, a impelir-nos como força sobrenatural.



**A Torre da Mesquita de Tunis**  
突尼斯的清真寺召唤塔

IV

O MEDITERRÂNEO  
E A ARGÉLIA

四、地中海和阿尔及利亚

减轻了四百升汽油的负担，“祖国号”轻松地飞离了地面。它飞翔在一片蔚蓝中，飞过贝莱斯—马拉加和梅利利亚，开始远离海岸。

然而，突然间，发动机出现了故障，螺旋桨转速下降，面临令人痛苦的迫降的可能性，我们的心紧张了起来。

除了回荡在整个机舱里的引擎声外没有别的声音。飞机猛然转弯，需要降落，并重新向公海驶去。

但是很少有人能估测出这些充满不确定性的时刻对于飞行者意味着什么——不管身在何处，只要螺旋桨发生了故障，飞机都必须下降。可是很多时候，比如此时此刻，根本没有可以让我们降落的地方！如果这样的话，我们一直以来的梦想将会毁于一旦。

地中海在我们的前方，泡沫点缀着它蓝绿色的海水。浓雾遮住了我们的视线。几分钟后，内华达山脉微白的轮廓出现在眼前。

此刻，我们被隔离在海天之间。没有令人安心的接连不断的海浪声，四周一片寂静。

两艘船正向东行驶，它们在水面上留下了燃煤排放的缕缕烟雾。

十一点半，阿尔伯蓝岛的黑色身影出现在飞机左舷。这样，我们就确定了方向。十五分钟后，我们看到了三叉海角，它像是被石化的怪兽利爪。“西班牙”号战舰在它旁边缓慢而痛苦地驶过，离开了这片海浪。

远处的梅利利亚像一片不甚明亮的光。

“祖国号”转舵<sup>24</sup>，远离了奇怪的拉马奇卡瀉湖，飞向亚瓜海角。在海上飞了将近两个小时之后，我们又一次开始沿着充满恶意的、曲折的海岸线飞行。

内穆尔被包围在在一片葱茏中，它充满了欧洲小城的高贵气质。

一点一滴，我们在奥兰的天空中飞翔，在绕跑道一圈后，降落在东北方向8公里、宏伟的拉塞尼亚机场<sup>25</sup>；在那儿，非洲第一航空中队的军官们和司令官向我们致以热烈的祝贺。“祖国号”毫不耽搁地进入了机库。

飞机离开阿马多拉一个礼拜了。当看到它终于找到了遮风挡雨的地方，我们的心中升腾起了一丝苦涩，这丝苦涩从4月2日起就一直如噩梦般折磨着我们。

我们成功飞过了地中海。下一步，戈维亚。

之前从未有人尝试过飞跃非洲北海岸。我们这次的航行让葡萄牙有机会为世界打开一条新的空中航道。

---

<sup>24</sup> 原文使用了一个航海术语，意思是为了尽量利用风的作用改变航向。（编者注）

<sup>25</sup> 今天的塞尼耶在法国殖民期间的名字。（编者注）

Aliviado de quatrocentos litros de gasolina, o *Pátria* soltou-se da terra sem dificuldade. Asas no azul, passou sobre Vélez-Málaga e, aproando a Melilla, começou a afastar-se da costa.

Subitamente, porém, o motor falha, as rotações da hélice diminuem, e os nossos corações confrangem-se, na expectativa angustiada de uma aterragem forçada.

Mudo de depósitos. A canção do motor volta a ressoar em pleno espaço, e o avião que, numa brusca viragem, demandara a terra, singra de novo em direcção ao alto mar.

Mas poucos podem avaliar o que representam para quem voa esses instantes de incerteza em que, desfeita a estrela de ar da hélice, é preciso descer, seja onde for e, muitas vezes, como naquele momento, sem um palmo de terra onde poisar! E, para nós, seria o ruir de tudo o que sonháramos.

O Mediterrâneo, glauco, salpicado de espuma, estava na nossa frente. A neblina escondia-nos, minutos depois, a silhueta alvacentada da Serra Nevada.

Agora era o isolamento entre céu e mar. Seria o silêncio, sem a sonoridade confortante das explosões sucessivas.

Dois navios, navegando lentamente para Leste, deixavam sobre as águas a mancha carbonífera das suas volutas de fumo.

Às onze e meia, a ilha de Alborán, negrejando por bombordo, confirmava o rumo; e um quarto de hora mais tarde, o Cabo das Três Forcas aparecia, monstruosa garra petrificada, junto à qual o casco do couraçado *España* agonizava lamentavelmente, abandonado às ondas.

Melilla, a distância, era uma claridade baça.

O *Pátria* orça<sup>24</sup>, deixando ao longe a lagoa estranha de Mar Chica, aproa ao Cabo da Água e, depois de quase duas horas de voo sobre o mar, recomeça a seguir a costa que se crispa progressivamente, em ondulações hostis.

Nemours lá fica muito aninhada entre arvoredos, com seu ar senhoril de pequenina cidade europeia.

À uma hora e um quarto, sulcávamos o céu de Orã, aterrando, depois de uma volta de pista, no magnífico aeródromo de La Senia<sup>25</sup>, oito quilómetros a Sudeste, onde o comandante e os oficiais do 1.º Grupo de Esquadrilhas de Aviação de África nos felicitavam calorosamente; e o *Pátria* recolhia sem demora a um hangar.

Havia uma semana que o avião saíra da Amadora. Ao vê-lo abrigado enfim, do nosso espírito evolava-se a amargura que, desde a tarde de 2 de Abril, nos atormentava como pesadelo.

Vencêramos o Mediterrâneo. A próxima etapa era o Gouveia.

Na travessia da costa Norte do continente africano, *que pela primeira vez ia ser tentada*, Portugal teria novamente oportunidade de abrir ao mundo rotas aéreas ignoradas ainda.

<sup>24</sup> «Orçar» é um termo náutico, que significa mudar de rumo, para aproveitar melhor a acção do vento. (Nota do editor).

<sup>25</sup> Nome da actual Es Sénia, durante a colonização francesa. (Nota do editor).

瓦赫兰城是一个大型的商业枢纽，(别人告诉我们)它的发展十分迅速。法兰西的殖民精神在这里展现出的精细和技巧成功地平定了周围的反政府武装。

作为航空中心，它的重要性可通过其可用的设施来评估：它是菲斯——奥兰，马赛——奥兰和阿利坎特——奥兰三条航线的终点站。拉塞尼亚<sup>26</sup>除了有八个机库之外，还拥有一个大吨位飞艇用的机库和储备充足的车间，它也是两个观察和轰炸航空中队的总部。

在这些单位正在做的工作中，值得一提的是消耗了巨大力量建立起来的阿尔及利亚——塞内冈比亚空中航道。这条航道穿越了撒哈拉，它代表了法国政府对空中交通经济价值的充分认识，还代表了葡萄牙参谋部对保持第五军战斗力的充分理解<sup>27</sup>。

加略特司令和他的随同官员对我们十分客气。

11日，布里托·帕艾斯遇到了洛尔卡——那个在遥远的战争时期，在雨维西教会他飞行的人<sup>28</sup>。这位法国老飞行员在时救出了自己曾经的学生，对此，他丝毫不掩饰他的骄傲。

古略特也来了。他是非斯—瓦赫兰航线的飞行员，曾与乌利西斯·阿尔维斯<sup>29</sup>同时在于维西学校。还有邓格拉德队长，一位典型的高雅的巴黎人，他在一战期间在空军部队战斗。这两位在与我们握手时都着重谈到了我们飞越地中海的事情。这让我们觉得，在那一刻，“祖国号”的飞行已经为葡萄牙空军增添了荣耀。

由于12日的天气非常好，加略特司令乘他们组的车来宾馆接我们。

有一个军事管理部门的官员，在我们来时就告诉我们，必须支付各种费用。他杞人忧天地怕我们没结账就走了，大清早六点钟就来等着。

<sup>26</sup> 今天的塞尼耶在法国殖民期间的名字。(编者注)

<sup>27</sup> 最近航空秘书处启动的法国空军在乍得湖的任务证实了我们的话。

<sup>28</sup> 萨尔门托·德贝雷斯提到的、位于瑞维西的初级飞行教练学校。无论是法国还是英国都在葡萄牙培养了未来的航空教练，从而在女王新镇诞生了第一个航空学校，从这个学校中走出了萨尔门托·德贝雷斯。葡萄牙当时的战争部长在1916年要求进行这种培训，由于没有成果而结束——因为在参加第一次世界大战的葡萄牙远征军中没有一个葡萄牙自己的中队。1918年3月31日，战争部长命令在法国的葡萄牙军人回国，但他们当中的许多人没有返回，而是在法国中队中任职，服务于法国联合办公室。(编者注)

<sup>29</sup> 我们在文中提到的曾乌利西斯·阿尔维斯中尉是少数参加过第一次世界大战的葡萄牙飞行员之一。他当时加入了一个法国的空军小队，后来回到葡萄牙，在一次不光彩的事故中死亡。(第二版注释)

A cidade de Orã é um grande núcleo comercial cujo desenvolvimento (dizem-nos) se opera a olhos vistos, e onde o espírito colonizador da França manifesta a finura e o *savoir-faire* que lhe têm permitido realizar, com êxito, a pacificação das regiões rebeldes das cercanias.

Como centro aeronáutico, a sua importância pode avaliar-se pelas instalações de que dispõe – estação términos de três linhas aéreas, Fez-Orã, Marselha-Orã, Alicante-Orã – La Senia<sup>26</sup> conta, além de oito hangares para aviões, com um hangar para dirigíveis de grande tonelagem e oficinas bem providas de material de reserva, sendo também sede de duas esquadilhas de observação e bombardeamento.

Entre os trabalhos que estas unidades estão levando a efeito, merece mencionar-se, pelo esforço formidável que representa, a ligação da Argélia com a Senegâmbia, através do Saara, ligação que sintetiza a nítida compreensão, por parte do Governo Francês, do valor económico das comunicações aéreas e, por parte do Estado-Maior, da utilidade e da necessidade de manter em forma a 5.<sup>a</sup> Arma<sup>27</sup>.

O comandante Gallet e os seus oficiais cumulam-nos de gentilezas.

No dia onze, Brito Paes encontra Lorca, o homem que o ensinou a voar durante a guerra, no tempo distante de Juvisy<sup>28</sup>. O velho piloto francês não dissimula o orgulho que sente, ao encontrar, em pleno raide, o seu antigo aluno.

Aparece também Collet, da linha Latécoere Fez-Oran, contemporâneo de Ulisses Alves<sup>29</sup> na Escola de Juvisy, e o capitão Danglede, protótipo do parisiense requintado, que durante a Grande Guerra combatera na aviação. Ambos eles, ao apertarem-nos a mão, frisando a travessia do Mediterrâneo, nos mostram que já naquele momento a viagem do *Pátria* honrava a Aviação Militar Portuguesa.

Como no dia doze as informações meteorológicas fossem excelentes, o comandante Gallet vinha buscar-nos ao hotel, no automóvel do Grupo.

Um oficial da administração militar que, à chegada, nos advertira de que teríamos de pagar as despesas esperava-nos apesar da hora matinal – seis da manhã –, num receio confessado de que partíssemos sem liquidar a conta.

<sup>26</sup> Nome da actual Es Sénia, durante a colonização francesa. (Nota do editor)

<sup>27</sup> A missão aérea ao Lago Chade, ultimamente tentada pela Aviação Francesa, por iniciativa do Subsecretariado da Aeronáutica, vem confirmar as minhas palavras.

<sup>28</sup> Sarmiento de Beires refere-se à Escola de Instrução Elementar de Voo em Juvisy. A França, tal como a Grã Bretanha, formou os instrutores dos futuros aviadores portugueses, facto de que resultará a primeira Escola de Aviação de Vila Nova da Rainha, de onde sairá Sarmiento de Beires. Esta formação, solicitada por Portugal pelo então ministro da Guerra em 1916, acabou por não ter resultados, pois Portugal não teve uma esquadilha própria entre o Grupo Expedicionário Português que foi mobilizado para participar na Primeira Grande Guerra. A 31 de Março de 1918, o ministro da Guerra dá ordem de regresso aos militares portugueses em França, mas muitos deles não regressam, colaborando em esquadilhas francesas, ao serviço do Bureau des Alliés. (Nota do editor).

<sup>29</sup> O tenente aviador Ulisses Alves, que mencionamos, foi um dos poucos aviadores portugueses que combateram na I Grande Guerra, integrados numa esquadilha francesa. Veio morrer a Portugal num desastre inglório. (Nota da 2.<sup>a</sup> edição).

由于之前他通知了我们，我们就去找他。这个小个子男人挠着头，以他列在办公桌上的一大本一大本规范条例为由，让我们签了无数张单子，然后给我们报销了2000法郎……

“祖国号”在跑道上焦急地等待着。

发动机开始运转，我们表达了谢意并与送行的人互致告别，带着1000升汽油，在两艘法国飞机的短暂陪同下离开了瓦赫兰。

早晨天气晴朗，洒满温和阳光的大海如同流金一般，在飞机平稳地经过时睡着。

我们的下方是契立夫河谷，它就像同一条绿色的缎带，而蜿蜒的河流则为它镶上了一条泥土色的花边。

南面，永恒伫立的群山漠然地守望着神秘而无垠的大沙漠。

沿着河边，因科曼、卡戎、奥良维尔、胡伊那、拉凡罕德和其他有着奇怪的阿拉伯味道名字的小城，像是一条浅色珠子连成的珠串。

窄窄的铁路与白色的公路交错，在农田上画出红木和珍珠母颜色的、细长的阿拉伯式花纹。

在扎卡山脚下，米莉安娜小镇闪烁着雪花石的光彩。在这里，这幅阿拉伯风格的花纹图案消失在树林中，并在远处重新出现在通往阿尔及尔的路上。远远看去，阿尔及尔就像一粒珍珠，闪耀在贝壳形的蓝色海湾中。

然后我们来到了大、小卡比里，这里地表粗糙，布满岩石，一片寂静。群山与大海相邻，几个悲惨的小村子零星分布在此处。

在得利斯和布吉之间是一片长度超过一百公里的荒芜地带。

拉莱海迪贾峰的尖顶被冰雪覆盖着，仿佛是一把要将天空戳破的匕首。这片可怕的铅灰色景象出现在我们左翼，像是高峻的朱尔朱拉山脉上一颗流脓的肿瘤。

前方，萨赫勒河谷在险峻的地形上勾勒出一条绿色的带子。从此处到菲利普维尔之间的凄凉地带挑畔着来到这里的人们。

一千多米高的古飞山垂直于海面。

“祖国号”在2200米的高度，以每小时150公里的速度沿航线向前飞去。

机翼上，一片撕裂的布篷飘扬在风中。

庞大的艾道夫山从我们的左舷掠过，我们飞过古老的费扎哈湖湖床，它就像伯恩平原上的一道白色伤口。

每座我们遥望到的城市就像是一道突然在丛林景观上闪过的生命之光。

下午一点，塔巴尔卡告诉我们：到突尼斯了。

我们飞过一片开采中的铁矿时，指南针失灵了。

E como, já prevenidos, o procurássemos, o homenzinho, coçando a cabeça, desculpando-se com os volumosos regulamentos que se alinhavam sobre a sua secretária, obriga-nos a assinar uma interminável série de impressos e desembolsa-nos de dois milhares de francos...

Na pista, o *Pátria* era uma ansiedade.

Motor em marcha, agradecimentos, despedidas, e com mil litros de gasolina a bordo, saímos de Orã, escoltados durante alguns minutos por dois aviões franceses.

A manhã transparente, com o sol morno polvilhando a paisagem de oiro fluído, era um mar adormecido que o avião sulcava sem o mais leve estremecimento.

O vale de Oued Cheliff corria sob nós, larga faixa verde em que as sinuosidades do rio desenhavam um bordado cor de barro.

Para Sul, a imobilidade eterna das montanhas velava, impassível, as vastidões misteriosas do Grande Deserto.

Junto ao rio, desfiava-se um rosário de contas claras: Inkermann, Charon, Orleansville, Rouina, Lavarande, e outras de nomes estranhos e sabor árabe.

A linha estreita da via férrea, entrelaçada na estrada branca, traçava nas culturas um arabesco alongado de pau santo e nácar.

Nas faldas do monte Zaccar, onde Miliana tem cintilações de alabastro, o arabesco perde-se entre o arvoredo, para surgir ao longe, coleando, a caminho de Argel, que, a distância, reluz como pérola ao fundo da concha azul da baía.

Depois, são a Grande e a Pequena Kabylie, de relevo áspero, pedregosas e soturnas. As montanhas aproximam-se do mar, carriadas de onde a onde por aldeias miseráveis.

Entre Dellys e Bougie, alongam-se mais de cem quilómetros de região escaldada e erma.

Visão que horripila, o pico de Lella Kredidja, apunhalando o céu, coberto de neve no topo agudo, jorra lividamente no horizonte de estibordo, como tumor purulento da alta cordilheira da Djurdjura.

Adiante, o vale do Sahel abre uma traça de verdura no terreno alcantilado, que retoma o carácter agressivo e desolante até Philippeville.

E o Djebel Goufi são mais de mil metros caindo a prumo sobre o mar.

A dois mil e duzentos metros de altitude, o *Pátria* singra na rota, à velocidade de cento e cinquenta quilómetros por hora.

Na asa superior, um pedaço de tela rasgada tremula ao vento.

Deixamos por bombordo o maciço de Edough, passando sobre o leito do antigo lago Fezzara, que tem o aspecto duma chaga esbranquiçada na planície de Bône.

Cada cidade que avistamos põe na paisagem selvática um relâmpago de vida.

Pela uma da tarde, Tabarca anuncia-nos a Tunísia.

Por momentos a bússola endoidece, ao voarmos sobre o polígono sombrio de uma mina de ferro em exploração.

过了一会儿，让人惊讶的是，在我们的左侧，加力它岛出现在地平线上，像悬在一片蓝色中的黑色钻石。大海的蓝色与天空的蓝色交融在一起。远处，一片天鹅绒般的小小阴影如同幻影般令我们颤抖。

比塞大与安克杰迈勒这对双子湖像被抛光的钢板一样反射着阳光。青铜色的安克尔山像一座巨大的驼峰。

最后，远处出现了一片白色痕迹，就像挥舞致意的白手绢。这片白色渐渐从海湾的水中浮现出来，它的轮廓清晰起来——那是白得发亮的突尼斯，城中白色的房子在午后的柔光中闪闪发亮。

“祖国号”开始降落，我们像远古时代的巨鸟一样，在卡萨尔赛义德的田野上兜了两大圈后，平静地降落在地面。

在六小时五十分钟的时间里，我们竟然飞了1100公里。

几个法国机师跑过来迎接我们，他们告诉我们，由于等待迎接我们的人都在艾尔阿洛伊纳<sup>30</sup>机场，卡萨尔萨德这里没有任何官员。

于是电话联系。

半小时后，两辆汽车带来了拉法格福来勒的两位“司令”：一位是塔波内先生，他是葡萄牙驻突尼斯领事；另一位是曼努埃尔·戈维亚。

法国官员们中肯而真诚地称赞我们，言辞中洋溢着他们对葡萄牙在航空领域取得的成功的认可。领事先生也来问候我们。然后，这三位通情达理地离开了，我们得以与戈维亚独处。

我们在久别重逢带来的激动中让拥抱了好一会儿。

此时此刻对于我们来说，戈维亚有点儿象征着葡萄牙，象征着我们航空力量的一部分，而至关重要的是，从今往后他是与我们并肩奋斗的伙伴。

他连珠炮式的问题让我们来不及回答，他的眼中含着笑意，忘记了旁边有人在看我们，只有我们此时的感受在不断蔓延。

塔波内先生是个有趣的人物。他生在马耳他，幼时来到突尼斯，国籍上是英国人，性格中却充满了法国人的特点。

戈维亚用寥寥几句话给我们讲了塔波内先生给予他的支持和关注。

这让我们想起了与其形成对比的葡萄牙驻瓦赫兰领事的姿态。我们去找他时，他马上摆出一副对我们毫不关心的嘴脸。

我们还记得，在瓦赫兰时，葡萄牙的代表抛弃了我们。如果没有加略特司令的话，我们可能会遇到无数的麻烦。

---

<sup>30</sup> 艾尔阿洛伊纳在突尼斯以北九公里处，目前为非洲航空中队第四小队的总部，因此，卡萨尔赛义德的跑道被弃用了。

Instantes depois, como surpresa de assombro, destaca-se no horizonte, por bombordo, a ilha de Galita. É um diamante negro em suspensão no azul; mar e céu fundem-se em sincronismo incomparável de tons, e o floco de sombra, aveludado, distante, faz-nos estremecer como se presenciássemos uma aparição.

Junto aos lagos gémeos de Bizerta e Garaet-el-Achkel, chapas de aço polido a reverberar a luz do Sol, o Djebel Achkel destaca-se pela coloração bronzeada da sua corcunda enorme.

Enfim, ao longe, uma nódoa branca – branca como o lenço a acenar – começa a emergir das águas do golfo. Pouco a pouco vai-se definindo, contornando, detalhando, e Túnis surge, alvíssima, quase luminosa, com seu casario a cintilar na luz macia da tarde.

O *Pátria* desce, descrevendo dois grandes círculos sobre o campo de Kassar-Said, e aterra docemente, como gigantesca ave de outra era.

Em seis horas e cinquenta minutos, acabávamos de percorrer mil e cem quilómetros.

Alguns mecânicos franceses correm a receber-nos e informam-nos de que, como nos esperam no aeródromo de El Alouina<sup>30</sup>, nenhum oficial se encontra em Kassar-Said.

Telefona-se.

Meia hora mais tarde, dois automóveis chegam, trazendo os comandantes de La Fargue e Frère, Mr. Tabone, cônsul de Portugal em Túnis, e Manuel Gouveia.

Os oficiais franceses têm, ao saudar-nos, sóbrias mas sinceras palavras de elogio, em que perpassa o reconhecimento tácito do triunfo das asas portuguesas. O cônsul associa-se e, num gesto que diz delicadeza e sensibilidade, os três afastam-se, para deixar-nos sós com Gouveia.

O nosso abraço prolonga-se um instante, na emoção invencível do encontro tão longamente esperado.

Para nós, Gouveia simbolizava, nesse minuto, um pouco de Portugal, uma parcela da nossa Aviação e, acima de tudo, uma dedicação de ora avante ao nosso lado.

As perguntas afluíam-nos desordenadamente aos lábios sem esperar resposta, e os olhos riam, esquecidos de que alguém nos observava, deixando expandir tudo o que sentíamos.

Mr. Tabone é uma figura interessante. Nasceu em Malta, veio para a Tunísia muito novo e, embora de origem inglesa, tem todas as características do francês.

Gouveia conta-nos, em poucas palavras, o auxílio e as atenções que dele tem recebido.

E a gente recorda, num contraste, a atitude do cônsul de Portugal em Orã, que, ao ser procurado por nós, manifestava imediatamente o mais completo desinteresse.

E a gente lembra-se de que, em Orã, o representante de Portugal nos abandonou e que, sem a gentileza do comandante Gallet, teríamos lutado com dificuldades sem número.

<sup>30</sup> El Aouina, nove quilómetros a Nordeste de Túnis, é actualmente a sede do 4º Grupo de Esquadrilhas de Aviação de África, devendo, por isso, ser abandonada a pista de Kassar-Said.

是加略特司令把我们介绍给了军事广场的总司令；是他给了我们珍贵的气象信息，使我们得以漂亮地完成瓦赫兰—突尼斯段的飞行；是他向我们提供了当地的照会；是他让第一小队的飞行员在军事俱乐部向我们敬上一杯香槟。

至于那位我们选择性遗忘其名字的领事，在他的船舶代理公司总部接见了我们。当我们向他询问当时获得经济支援的最好途径时，他先是让我们等了半个小时，并表现了出对我们所带来的不便的厌烦，然后派一个仆人陪我们去了趟银行。

与之形成鲜明对比的是塔波内先生——这位受过良好教育的外交家与突尼斯最上流的社会有着来往。他向戈维亚提供了各种便利以及各种第一次来这片陌生土地的人所需要的一切指引和帮助后，又以最真挚的热情迎接了我们，并且一刻不停地陪在我们身边。他把我们介绍给了驻突尼斯的法国外交官<sup>31</sup>卡思蒂龙·德森特维克多先生，并想尽一切办法确保我们这段时间在这法属殖民地首都过得愉快。

戈维亚因为再一次触摸到了“祖国号”的引擎，为这架遭受了各种恶劣天气虐待的飞机进行检修。他的眼中充满了喜悦，因为这台引擎即将带着他同行。与此同时，我们则去城里转了一圈。

白色的突尼斯像极了欧洲城市。只有红色的土耳其帽和飘舞的土著服装暴露了大街小巷展现不出的异国风情。

阳光灼热而刺眼，白人们不得不戴上墨镜。

在宽阔而低矮的艾尔巴黑拉湾，长长的人工运河像马里昂上的一条僵直的线条。

在这座现代城市的中心是一座保存得十分完好的阿拉伯小城，如化石一般，在这仿佛不流动的时间中令往昔重现。走过湖上的尖拱桥，我们就进入了一条蜿蜒的小巷，这时，环境突然变了。

欧洲人少了。

各种各样的商店在门前招揽着客人。有阿拉伯商店，土耳其商店，犹太商店，他们卖香水，铺展开挂毯，展示各种奇特的东西，提供异国的美食。

我们漫步在“苏克”（即窄小的的道路，有的上面会有拱顶，形成回廊）上，观察原住民们小心翼翼保护着的原始工艺流程——他们完全无视现代科技的进步。尽管如此，我们仍被这里的美丽、温柔与异域风情震撼了。

每条“苏克”都有它的卖点：有卖香水的，有买鞋子的，有卖烟草的，也有卖珠宝的。

---

<sup>31</sup> 原文中使用了外交法规中的一个术语，指的是居住在东道国的外交官的状态。（编者注）

Foi o comandante Gallet quem nos apresentou ao general comandante da Praça Militar; foi ele quem nos conseguiu as preciosas informações meteorológicas que deviam permitir-nos a esplêndida etapa Orã-Túnis; quem nos forneceu cartas da região; quem nos conseguiu alojamentos no hotel; quem promoveu a taça de champanhe que os aviadores do Primeiro Grupo nos ofereceram no Clube Militar.

O cônsul, cujo nome deliberadamente esqueci, recebeu-nos na sede da sua agência de transportes marítimos e, como lhe pedíssemos uma indicação sobre a melhor maneira de adquirir francos àquela hora, mandou-os acompanhar a um banco por um criado, depois de nos ter feito esperar quase meia hora e de nos ter manifestado o seu enfado pelo incómodo que lhe causávamos.

Mr. Tabone, ao contrário, é um diplomata finíssimo, relacionado com a melhor sociedade de Túnis. Depois de ter dado a Gouveia todas as facilidades, todas as indicações e todo o auxílio de que sempre necessita quem pela primeira vez põe pé em terra estranha, recebia-nos com sincero entusiasmo, não deixando de nos acompanhar um só instante, apresentando-nos a Mr. Castillon de Sant-Victor, Residente<sup>31</sup> da França na Tunísia, e procurando por todos os meios tornar aprazível a nossa passagem pela grande capital do Protectorado.

Enquanto Gouveia iniciava a revisão do *Pátria*, tão rudemente maltratado pelo tempo, – alegria a bailar-lhe nos olhos, ao tocar de novo aquele motor que agora ia levá-lo também – dávamos uma volta pela cidade.

Túnis, a branca, é quase um burgo europeu. Apenas os *fez* vermelhos e as roupagens flutuantes dos indígenas quebram o aspecto inexpressivo das ruas e avenidas.

O sol, já ardente, morde a vista, obrigando o branco a usar óculos pretos.

E na baía vasta e baixa de El Bahira, o longo canal artificial tem a rigidez de uma recta sobre um *marion*.

Ao centro da cidade moderna, a cidade árabe quase intacta, como fossilizada, é uma incrustação anacrónica onde o Passado ressuscita. Passa-se um arco ogival que abre sobre um largo, entra-se num beco tortuoso, e o ambiente transforma-se repentinamente.

Os europeus rareiam.

À porta de loja dos mais variados tipos aparecem árabes, turcos, judeus, convidando a entrar, oferecendo perfumes, desenrolando tapetes, mostrando curiosidades, propondo exóticas guloseimas.

Através dos *souks* – ruelas estreitas a que, por vezes, uma abóbada dá um recolhimento de claustro –, a gente caminha, observando os processos primitivos que o indígena conserva ciosamente, numa indiferença absoluta pelos processos da técnica moderna. Apesar disso, tudo impressiona pela beleza, pelo exotismo, pela suavidade.

Cada *souk* tem a sua especialidade: há o *souk* dos perfumes, o do calçado, o do tabaco, o das jóias.

<sup>31</sup> Termo do código diplomático que se refere à situação do diplomata que reside no Estado que o acolhe. (Nota do editor).

我们所驻足的这条卖挂毯的“苏克”，它用魔法般的惊人魅力留驻在了我的灵魂当中。这条“苏克”非常宽，被简约的圆柱分成三部分，路上装饰有阿拉伯地毯。从天窗射进来的朦胧光线像是为它铺上了一层闪闪发亮的天鹅绒，仿佛梦中见到的来自东方的闪电。

我们进入了一家挂毯店。

店主为我们送上了香气扑鼻的美味土耳其咖啡，两个阿拉伯人在我们面前展开一张张精美的挂毯。这些色彩和图案，展现出艺术和想象的天分，从绘制者对色调的选择到对色温与色彩平衡的掌握，无一不展示出他在艺术上和想象力上的天分。

回到毫无特点和色彩的林荫大道上，下午强烈的阳光灼烤着我们，整个老城区似乎成了潜意识里的回忆，就像梦中出现过的魅惑景象。

法国空军请我们在马杰斯提克酒店喝茶。

曼当队长也在这些飞行员中。几个月后，在比塞大，在加洛斯横渡成功的庆祝中，曼当死在了一场悲剧的事故中。他是一位拥有首创精神和丰富知识的飞行员，曾驾驶“思派德号”开始了一场环游世界的飞行，却因为他人的原因不得不在突尼斯中断。他给了我们友善的建议，使我们在接下来的旅途中受益良多。

他们告诉我们，佩尔蒂埃·索昔<sup>32</sup>——他的同志们都叫他“高飞的喜鹊”——在一周前去了巴黎，为从巴黎到东京的飞行做最后的准备。

我们能够感到周围的这些人，他们对这次飞行的成功有着热切期盼，这盼望持续了好一会儿。

这些飞行员的壮举令整个飞行员大家庭为之关心，为之担忧。

启程进行环球飞行的美国飞行员们因为恶劣天气停在了西雅图；英国的飞行员们在克基拉岛等待修复飞机的材料——他们的飞机再一次在强行降落中受到了严重的损伤；而我们，在向飞往东方的路上，没有得到政府的支持——这令其他国家的飞行员惊讶极了；佩尔蒂埃·索昔即将飞往日本；意大利飞行员卢卡特里<sup>33</sup>正准备横渡大西洋；阿根廷的扎尼少校<sup>34</sup>正在试验他的福克飞机，他也将乘着它环游世界；最后是荷兰飞行员们，他们正在准备从阿姆斯特丹到巴达维亚的飞行。

<sup>32</sup> 乔治·佩尔蒂埃·索昔 (1892年-1953年)，法国航空先驱飞行员。他被称为Pivolo，据彭德尔 (Pendellé) 称，这个绰号来自一句他总是劝说飞行员们的、被讹用的话：Puis vole haut (意为“然后飞高”)。他以成功完成1924年的巴黎-东京空中突袭而闻名。(编者注)

<sup>33</sup> 安东尼奥·路易奇·卢卡特里是一名意大利飞行员和一位飞行先驱。他以1918年在同是飞行员，也是诗人和政治家的加布里埃尔·邓南遮的指挥下，成功飞抵维也纳而闻名。在维也纳上空，他投下了著名的意大利激进主义宣传单，以寻求在奥匈帝国的一些地区协助意大利。

<sup>34</sup> 佩德罗·里安德罗·扎尼 (1891年——1942年)，是一位阿根廷军人和飞行员。在多次开拓性飞行中，他于1924年试图环游世界。这一年的7月26日他从阿姆斯特丹出发，10月11日飞抵东京，但当时的天气状况迫使他放弃了继续飞行。(编者注)

O *souk* dos tapetes, onde nos demoramos, vinca-se-me no espírito, num estonteamento de magia. Excepcionalmente largo, guarnecido de colunas simples que o dividem em três naves, apanelado com alcatifas árabes a que a luz dúbia das clarabóias imprime cintilações veludíneas, é um relâmpago do Oriente visionado em sonho.

Entramos numa tapeçaria.

O proprietário oferece-nos café turco, saboroso, perfumado, enquanto dois árabes vão estendendo diante de nós tapetes magníficos. As cores e o desenho revelam prodígios de arte e de imaginação, no calor e no equilíbrio da combinação e da escolha das tonalidades.

Ao regressar aos *boulevards*, às avenidas sem carácter e sem cor, a luz crua do sol da tarde fere e magoa, e toda a velha cidade desliza em lembranças inconscientes, como visão de encanto entressonhada algum dia...

A aviação francesa oferece-nos um chá, no *Magestic* Hotel.

Entre os aviadores, encontra-se o capitão Madon, o ás que, em Bizerta, devia morrer meses depois, num trágico acidente durante a consagração de Garros. Piloto de iniciativa e conhecimentos profundos, que num avião *Spad* iniciara a volta ao mundo, interrompida em Túnis por motivos alheios à sua vontade, dá-nos conselhos amigos que muito hão-de aproveitar-nos no prosseguimento da viagem.

Ali nos contam que Pelletier-Doisy<sup>32</sup> – *Pivolo*, como é conhecido entre os seus camaradas – partira uma semana antes para Paris a fim de ultimar os preparativos para a viagem Paris-Tóquio.

São minutos em que sentimos à nossa volta almas ansiando o triunfo das asas.

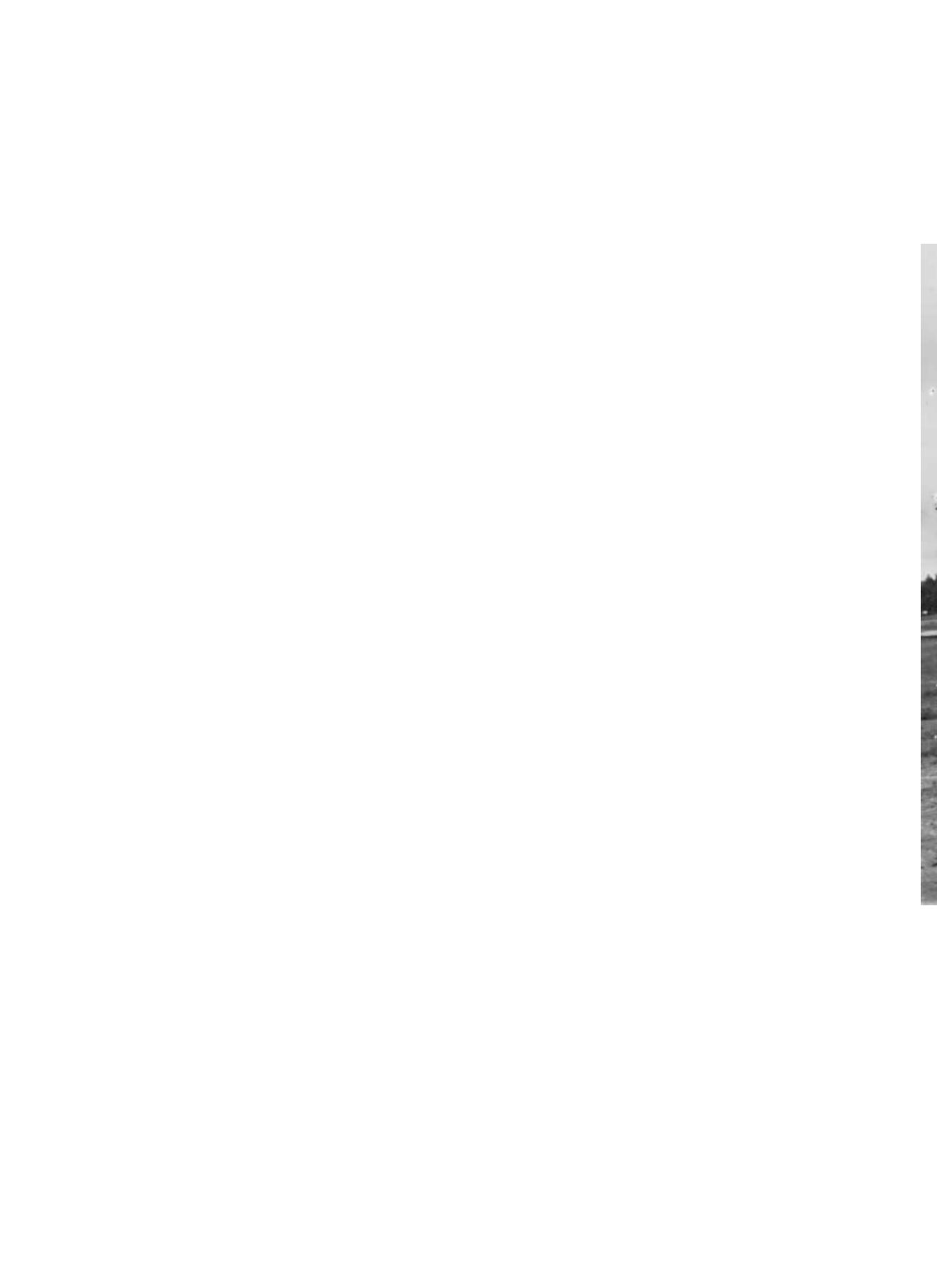
Os grandes empreendimentos em curso preocupam e interessam a grande família humana dos que voam.

Os americanos, que partiram para a volta ao mundo, imobilizados em Seattle pelos temporais; os ingleses, esperando em Corfu material para reparar o avião, seriamente avariado numa aterragem forçada; nós, a caminho do Oriente, desamparados do Governo – facto que surpreende profundamente o estrangeiro; Pelletier-Doisy em vésperas de partir para o Japão; o italiano Locatelli<sup>33</sup>, preparando a travessia do Atlântico; o major argentino Zanni<sup>34</sup> ensaiando o Fokker em que vai também largar para a volta ao mundo; e, finalmente, os holandeses, organizando a viagem Amsterdam-Batávia.

<sup>32</sup> Georges Pelletier-Doisy (1892-1953) foi um piloto francês, pioneiro da aviação, a quem chamavam *Pivolo*, alcunha que, de acordo com Pendellé, era uma corruptela da frase com que sempre aconselhava os aviadores: *Puis vole haut* (depois voa alto). Tornou-se famoso ao realizar com sucesso, no ano de 1924, o raide aéreo Paris-Tóquio. (Nota do editor).

<sup>33</sup> Antonio Luigi Locatelli foi um aviador italiano, pioneiro da aviação. Ficou sobretudo conhecido pelo facto de, em 1918, sob o comando do também aviador, poeta e político Gabriel d'Annunzio, ter realizado o raide sobre Viena, lançando sobre a cidade os célebres boletins propagandistas do irredentismo italiano, que procurava anexar à Itália algumas regiões do império austro-húngaro. (Nota do editor).

<sup>34</sup> Pedro Leandro Zanni (1891-1942) foi um militar e piloto argentino que, entre vários voos pioneiros, em 1924 tentou a volta ao mundo, saindo de Amesterdão a 26 de Julho e chegando a Tóquio a 11 de Outubro do mesmo ano. As condições meteorológicas que então encontrou levaram-no a desistir de continuar a viagem. (Nota do editor).





**O avião *Pátria***

(Tipo Breguet 16BN 2. Motor Renault 300CV. Modelo de 1919)

**“祖国号”飞机**

(布雷盖16BN2型飞机。雷诺300CV发动机。1919年样式)

螺旋桨在蓝天中旋转。

每个人的胸中都涌动着对野外, 对广阔天空的热爱之情。

而在我们的心中则升腾起一阵骄傲, 因为葡萄牙也参与到了这飞行员们组成的世界性的兄弟会中, 与大家共同完成这至高无上的壮举。

Giram hélices no azul.

Há uma aspiração de ar livre, de céu profundo, vibrando intensamente em cada peito.

E nos nossos corações, uma rajada de orgulho passa, ao sentir que Portugal trabalha também na obra sublime de fraternização universal, que é a obra dos aviadores.



**As Pirâmides e a Esfinge do Cairo**

开罗的金字塔和狮身人面像

V

O DESERTO

五、沙漠

4月14日。在卡萨尔赛义德巨大的四边形场地上，“祖国号”反射着太阳的光芒。有人会说戈维亚灵魂散发出的能量在机身中鼓动着。发动机还能感受到他轻柔的抚摸，仿佛我们的机械师用他灵巧的双手在上面留下了烙印。这是个闷热的早晨，在清晨的强光中，“祖国号”看起来愈发年轻，愈发斗志昂扬。

几辆车来了。

那位法国外交官<sup>35</sup>，拉法格福来勒的司令们，塔波内先生，记者们和摄像师们都到了。

就像在瓦赫兰一样，此时也有一位军事管理部门的官员。这个形式主义和官僚主义的幽灵走在我们身边，告诉我们得付汽油费。

拉法格福来勒的司令试图反对他，但这个小小个子男人向他阐述了走程序的重要性，要负责，要守章程……

我们的资金缩减到了一个新的低谷。我们怀着担心检查了仪器。这是我们第一次全员集合，一起起飞。我们用微笑掩饰着心中的不安，但是却不能骗过彼此。现在是早上9点。

我们向那些给予我们帮助和关怀的人们表示了诚挚的谢意，然后向他们告别。我们走上飞机，试启动引擎。

跑道的主管给了我们起飞的信号。

“祖国号”的螺旋桨开始转动，飞机离地，并毫不费力地升向仿佛燃烧着的天空。

在我们飞过布克米恩山的顶峰时，飞机强烈地摇晃起来。苍穹在展示着它的威力。这段飞行可能会很艰难。随着我们的前进，气温不断升高。

飞过则吉坦恩山脉最后的支脉形成的高墙时，突然，景色发生了变化——这里像一片无边无际的大草原，边上是海边的植被，就像一条巨大的、沙子做成的绿色毛巾，上面还饰有花边。

姆萨肯，埃尔德吉姆，斯法克斯是一颗颗遗失在黄褐色平原上的珍珠。在这里，石灰色的赛迪艾尔哈尼大盐湖闪烁着耀眼的光芒。

西斯德鲁斯的古罗马遗迹被我们甩在身后，那是过去许多个世纪的时光的记忆。

时不时地刮起的一阵阵红色沙暴，像是在蔚蓝的天空中撒下了血迹。风从南方刮来，带来撒哈拉大沙漠灼热的气息。

当我们飞向那片灼热的空气时，我的思绪突然退回到了过去的时代，潜意识里，福楼拜和德克布拉的小说场景浮现在脑海——传说中的亚特兰蒂斯，塔奈兹鲁夫特的奥秘，安西尼亚美丽的狮身人面像，还有几天前我们到突尼斯时没有注意到的迦太基古国，萨兰波，马拖，塔尼特的长袍……

---

<sup>35</sup> 原文中使用了外交法规中的一个术语，指的是居住在东道国的外交官的状态。（编者注）

Catorze de Abril. No quadrângulo imenso de Kassar Said, o *Pátria* rebrilha ao sol. Dir-se-ia que vibram nele eflúvios enérgicos da alma de Gouveia, que o motor sente ainda a carícia dedicada, o carinho hábil das mãos do nosso mecânico. O avião tem hoje, na luz forte da manhã abafada, uma atitude mais marcial e juvenil.

Alguns automóveis chegam.

O Residente<sup>35</sup> francês, os comandantes de La Fargue e Frère, Mr. Tabone, jornalistas, fotógrafos.

Como em Orã, há também um oficial da administração militar, fantasma da burocracia formalista e zelosa, que esvoaça em torno de nós. É preciso pagar gasolina e óleo.

O comandante de La Fargue pretende opor-se, mas o homenzinho expõe-lhe a gravidade de tal procedimento, a responsabilidade, os regulamentos...

E é novo alcance no nosso reduzidíssimo pecúlio. Num íntimo receio, examinamos o aparelho que, pela primeira vez, vai descolar com a equipe completa. Preocupação silenciosa que disfarçamos sorrindo, mas não conseguimos esconder uns dos outros. São nove horas da manhã.

Despedimo-nos, agradecendo sinceramente todo o auxílio e carinho que nos dispensaram e, instalados a bordo, ensaiamos o motor.

O chefe de pista dá o sinal de partida.

O *Pátria* começa a rolar, descola e eleva-se sem dificuldade na atmosfera calma que parece arder.

Sobre os picos do Djebel bou Kournine somos sacudidos violentamente. Há uma agressividade manifesta no firmamento. Sente-se que a etapa vai ser dura, e a temperatura sobe, à medida que avançamos.

Para lá da muralha que os últimos contrafortes da Zeugitane formam, a paisagem transforma-se bruscamente. Parece agora uma estepe indefinida que as culturas do litoral marginam – imensa toalha de areia, franjada a verde.

Msaken, El Djemm, Sfax são pérolas perdidas na cor fulva da planície, onde a grande Sebkha Sidi el Hani é uma alvura de cal a refulgir.

As ruínas romanas de Thysdrus ficam para trás, irradiando lembranças de passados séculos.

De quando em quando, torvelinham tempestades de areia rubra, que mancham de sangue o céu cobalto. O vento sopra do Sul, trazendo-nos o hálito esbraseado do Saara.

E enquanto vamos singrando na atmosfera tórrida, o pensamento evoca, num inesperado retrocesso a outras eras – Flaubert e Dekobra no subconsciente –, a legendária Atlântida, o mistério do Tanezrouft, a beleza esfíngica de Anthinea, Cartago que não apercebêramos dias antes, ao chegar a Túnis, Salammbô, Mathô, o manto de Tanit...

<sup>35</sup> Termo do código diplomático que se refere à situação do diplomata que reside no Estado que o acolhe. (Nota do editor).

表面完全平坦的科卡纳三岛像黑色铁臂似的伸入海中，就像浮在铅色地中海里的巨大尸体的背脊。

我们飞离了在烈日下闪着强光的马哈雷斯海岸。

此刻，海天之间只有我们的身影，一瞬间，孤独的感觉掠过心头，直到德杰巴岛出现在我们前方，但它的海岸线在远处模糊不清。过了一会儿，这座几乎呈圆形的岛屿的轮廓清晰起来。岛上有一些零星的棕榈树林，树林间有穆特苏克土著聚居区。

这座小岛以白色为主，上面的风景勾起了我们对过去记忆中斑斓色彩的怀念。

“祖国号”掠过左边布格拉拉海波澜不惊的海水，飞向杰尔吉斯城。这座城市被困在撒哈拉的白沙中，向四周传递着它出痛苦和干渴的感受。

南面是一片无尽的沙漠，它在蜃气中延伸到天际。而被当地人叫做“吉卜力”的大风则成了我们无法战胜的阻碍，不但令我们速度减慢，还令我们窒息。

在接下来令人疲倦的飞行中，我们飞过了荒芜干燥而凄凉的海岸。我们飞在700米的高度上，向下望去，西迪萨义德和左阿拉就像被遗弃村庄的废墟。

这片土地的外表无法令人感到亲切，它是一片没有绿色的广袤高原，地表的颜色像是融化的黄铜，向我们发出无声的威胁。

在这艰难的时刻，“绝望”拍打着它邪恶的双翼，时不时飞到我们身边，令我们士气低落。

终于，在东北方，坐落在的黎波里的一座座房子的轮廓清晰起来，阳光下，又是一片纯白。在飞近这座城市的过程中，我们不安的灵魂得到了它给予的慰藉。这座紧邻大海的城市，其港口像两条花岗岩手臂，拥抱着少量海水。这里有几艘船。向东六公里开外，一片棕榈林间的空地上是一座在沙地上建成的飞机场。

“祖国号”缓缓下降，来到海拔两百米处地狱般的大气层带。我们在晃动中下降，来到两个机库间的狭窄跑道上，在两下猛颤之后触地了。终于，在与大沙漠的敌意抗争中飞行了6小时55分钟后，我们可以在意大利领土上休息一下了。

一些官员和机师来把我们的飞机停到了其中一个机库里，然后陪着我们去司令办公室见马里奥·斯坦扎尼上校。

尽管这位“战前号”<sup>36</sup>的飞行员很年轻，但不知道为什么，他接待我们的方式让我们感觉他像一位朋友，非常可亲。与之形成对比的是，他的行事方式让他看起来像是个严肃而不懂变通、习惯强迫别人做事的人。

他和这里的一些官员与我们共进午餐，其中包括莫拉塞拉，他是罗马—东京长途飞行<sup>37</sup>的实施者之一。

<sup>36</sup> 第一次世界大战之前的时期。字面表达的意思是“战前”。(编者注)

<sup>37</sup> 这次长途飞行是航空英雄时代上最引人注目的一次，它发生在1912年(第二版注释)

Inteiramente planas, as três ilhas Kerkenah, de um negro baço, parecem na lividez do Mediterrâneo dorsos gigantes de cadáveres flutuando.

Largamos a costa sobre Maharés, que fulgura, iluminada em cheio pelo sol já alto.

Decorre um minuto de solidão, entre céu e mar, antes que a ilha Djerba surja pela proa, quando a costa se esfuma na distância. Depois, quase circular, salpicada de palmares, a ilha contorna-se, e a aglomeração indígena de Houmt Souk branqueja entre arvoredo.

A predominância do branco na paisagem desperta saudades do colorido que a nossa nostalgia começa a recordar...

O *Pátria* deixa por estibordo as águas mortas do Mar de Bougrara, aproando a Zarzis que, engastada nas areias saarianas, expande em torno uma vibração de miséria e sede.

Para Sul, o areal interminável sobe no horizonte por efeito da miragem, e o vento – ghibli, como lhe chamam – é um freio invencível que nos retarda e sufoca.

Depois é o voo enervante, seguindo a costa árida, deserta, lúgubre, onde Sidi-Said e Zouara, dos setecentos metros de altitude a que voamos, parecem ruínas humildes de aldeias abandonadas.

O terreno perde o aspecto carinhoso das grandes planuras verdejantes, para atingir tons do cobre em fusão, gritando ameaças mudas.

São horas extenuantes, em que o desespero voeja por vezes a nosso lado, num cadenciar de asas sinistro e desmoralizante.

Por fim, a Nordeste, o casario de Trípoli define-se – nova brancura, na luz do Sol. E de passo que nos aproximamos, a cidade é um conforto para os nossos espíritos inquietos, disposta em anfiteatro à beira-mar, com seu porto – dois braços de granito abraçando um pouco de água –, alguns navios e o aeródromo arenoso, seis quilómetros a Leste, numa clareira cercada por palmares.

O *Pátria* perde altura lentamente, entra a duzentos metros numa camada atmosférica infernal, candente, revolta, e, passando entre dois hangares – a pista é estreita –, toca o terreno em dois saltos bruscos, descansando enfim sobre o solo italiano, depois de, durante seis horas e cinquenta e cinco minutos de voo, ter lutado contra a primeira hostilidade do Deserto.

Acorrem oficiais e mecânicos que, após ter conduzido o avião para dentro de um dos hangares, nos acompanham ao gabinete do comandante, o coronel Mário Stanzani.

Novo ainda, piloto *d'avant guerre*<sup>36</sup> no entanto, a maneira como nos recebe tem um não sei quê de amigo e de afável, a contrastar com a correcção um pouco rígida e solene que imprime ao seu porte uma atitude que se impõe.

Almoçamos com ele e com os seus oficiais, que nos apresenta, e entre os quais conhecemos Monacella, um dos realizadores do raide Roma-Tóquio<sup>37</sup>.

<sup>36</sup> Período que precedeu a Primeira Guerra Mundial. À letra, a expressão significa «de antes da guerra». (Nota do editor).

<sup>37</sup> Este raide, um dos mais notáveis da Idade Heróica da Aviação, foi realizado em 1920. (Nota da 2.ª edição).

然后，他们邀请我们参观了机场的几个附属区域。我们对所见到的这些堪称典范的设施赞叹不已。

的黎波里航空是军用的。卡普罗尼和SVA两个战斗机组经常执行对阿拉伯叛军的袭击任务。意大利军政府为这两个战斗机组争取到了政府的长期支持。

当我们参观城市、兵营和港口工程时，渐渐的，一个印象深深地植入了我们的心间，就是这片荒凉而令人不快的土地将发展成为一片富饶的殖民地。1923年，在已平定的地区他们修建了3000公里的公路，并在这片荒漠中征服了不知道多少公顷的土地。

人与流动的沙丘间的斗争真是一件不可思议的事情！为此，需要具备伟大民族所特有的性格：坚韧，意志力强。

在两天之内应该会投降的厄立特里亚营部，官员们请我们看了一场原汁原味的土著演出。

当这些黑人们组成不规则的圆圈跳着火热的舞蹈时，他们野性的吟唱在空气中炸开，其中充满刺耳的拟声词。在他们之中，最引人注目的是一个小个子，这个家伙长着一张精明的脸，眼神躁动不安。他扮演狮子——这是一段象征性的奇异舞蹈，里面充满了猫科动物的情态和突然的跳跃。这质朴的模仿企图展现的是野兽与人类的斗争。

的黎波里总督，塔兰托将军和各部队的司令都来迎接我们，后者请我们在他们华丽的宫殿中饮茶。

晚上，应的黎波里航空的邀请，我们在市剧院欣赏了小歌剧“艺伎”。但是当时我已经累得眼睛都快睁不开了。幸好布里托·帕艾斯时不时用胳膊肘撞我一下，免得我完全睡过去。

因为天气的关系，我们在这里停留了48个小时。在此期间，我们丝毫没有感到厌倦。因为可以感到真诚的同志感情一直围绕在我们身边。这让我们对这里开始产生的思念中多了一份甜蜜。

一份电报发来，这是对“世纪日报”的订阅的开始。

这是第一次闪电般掠过的信任——这不但证明了我们之前的猜想，而且再一次展现了葡萄牙人民的感受，对于那些想要颂扬“祖国号”壮举的人们所作所为的感受。

16号上午八点，飞机才再次起飞，为这次注定将把葡萄牙和东方连在一起的旅程迈出了新的一步。

意大利飞行员莫拉塞拉队长和蒙迪尼中尉驾驶者SVA双翼侦察机陪我们飞到了霍姆斯并降落在那里。我们则迎着东南来的强风继续前进。

十点半，距的黎波里220公里的米苏拉塔在我们下方掠过。为了寻找对飞行更有利的风，我们提升了飞行高度。但是8公里外的塔乌尔基亚在11点时才出现在遥远的地平线上。现在最明智的决定就是停止前进。

Depois convida-nos a visitar as diferentes dependências do aeródromo, e a gente pasma diante das instalações modelares.

A aviação da Tripolitânia é uma aviação de guerra. As duas esquadrilhas de *Caproni* e SVA efectuam frequentes missões contra os árabes rebeldes, e o Estado Maior Italiano tem conseguido para as duas unidades o auxílio constante do Governo.

Ao visitar a cidade, os quartéis, as obras do porto, aprofunda-se em nós a impressão de que do solo árido e hostil do deserto vai desabrochar uma colónia rica. A Itália é um país que trabalha. No ano de 1923, construíram-se na região pacificada três mil quilómetros de estradas e conquistaram-se ao deserto não sei quantos hectares de terreno.

Esta luta do homem contra as dunas movediças é qualquer coisa de inconcebível, que exige a pertinácia e a força de vontade características dos grandes povos.

No quartel do batalhão eritreu, que dentro de dois dias devia ser rendido, os oficiais ofereceram-nos o espectáculo original de uma *fantasia* indígena.

Enquanto os negros dançam numa ronda irregular e fogaosa, os cânticos selvagens explodem no ar, dissonantes e onomatopaicos. Entre todos, destaca-se um tipo baixo, de rosto astuto, olhar agitado, que executa o bailado do leão – dança simbólica, extravagante, cheia de atitudes felinas e saltos bruscos, em que a mímica ingénua pretende figurar a luta da fera e do homem.

O Governador da Tripolitânia recebe-nos, assim como o general Taranto, comandante das tropas, que nos oferece um chá no seu luxuoso palácio.

À noite, no Teatro Municipal, assistimos, a convite da Aviação, à representação da opereta «Gueisha». Mas o cansaço mal me deixa manter os olhos abertos. É Brito Paes que se encarrega de me acotovelar de quando em vez, não vá eu adormecer de todo em todo.

As quarenta e oito horas que, por causa do tempo, ali somos obrigados a permanecer, passam sem tédio, porque à nossa volta sentimos, ininterrupta, uma camaradagem sincera a envolver-nos, lançando um pouco de doçura na saudade que começa a invadir-nos.

Um telegrama chega, anunciando o início da subscrição do *Século*.

Era o primeiro relâmpago de confiança – a confirmação de um facto que antevíramos e que vinha demonstrar mais uma vez quanto o Povo de Portugal sente os feitos de quem procura enaltecer a Pátria.

No dia 16, pelas oito horas da manhã, novamente o avião levantava voo, a descrever mais um arco, nessa ponte de asas que havia de unir Portugal ao Oriente.

Acompanham-nos os aviadores italianos, capitão Monacella e tenente Mondini, num SVA que aterriza em Homs, enquanto nós prosseguimos, contrariados pela forte ventania de Sudeste.

Misurata, a duzentos e vinte quilómetros de Trípoli, passa sob nós às dez horas e meia. Subimos, procurando melhor vento, mas Taurgha, oitenta quilómetros mais longe, só surge no horizonte limitado que descortinamos pelas onze horas. É prudente não continuar.

布里托·帕艾斯做出了这样的决定：“祖国号”转向，重新飞向出发的方向。这样，做了四个小时的无用功后，我们仅用一个小时飞回了200公里远的霍姆斯，并在这里降落。

这个小村庄由零星的几座房子组成，静静地坐落在荒无人烟的非洲腹地。在这寂静的环境中，骆驼和棕榈树为它增添了一些色彩，军队和土著居民则是唯一的人类生命迹象

这座机场的机库都是由砖石砌成的。看守它的“法西斯”战斗排士兵向我们行纳粹礼。

莫拉塞拉和蒙迪尼在我们降落不久后就出现了，他们命令此地的人向戈维亚提供所需的所有东西。

与此同时，这些黑衣党<sup>38</sup>员中的一位——一位能讲对战壕暗号<sup>39</sup>的、十足的“巴黎人”<sup>40</sup>——一边向我们夸赞墨索里尼，一边向我们展示为防止阿拉伯人袭击跑道而建的小要塞，他还跟我们讲了他在意大利利用蓖麻油的“力量”平定群众时做出的“壮举”。

我们在一家极其简陋的旅馆吃了午餐。那也是这里唯一的一家旅馆。

阳光炙烤着棕榈林，蜿蜒的小道曲曲折折出没其间，送我们的卡车穿行在这些小道上。

这里的一切都让人感到我们正处在一个到处都是叛乱的国家中。所以，最好不要毫无戒备地去冒险。

由于在第二天“吉卜力”大风令人窒息地狂刮着，我们趁机去参观了距机场一公里的莱布达<sup>41</sup>遗迹。

这座罗马古城被时间埋葬了。如今，意大利人正从它沙子做成的坟墓里把它挖出来。各种遗迹已经开始显现出来。拥有多利安柱头的大理石柱从土地上竖起并绽放开来；没有拱顶石支撑的拱门现出它的形状。

在一个平拱上刻着铭文：

塞普蒂米乌斯·塞维鲁<sup>42</sup>

不知不觉，我们的精神集中在了来自那遥远时代的无声召唤中，生命在这些石块旁边经过，激荡着伟大和苦难。

<sup>38</sup> “黑衣党人”是来自意大利法西斯的准军事集团，后来成为军事化组织。他们是墨索里尼的工具，对其政权的反对者采取暴力行动。这个名称来自他们制服的颜色。（编者注）

<sup>39</sup> 原文为法语，意为俚语或者军事俗语（根据上下文而定）。（编者注）

<sup>40</sup> 原文为法语，意为出生或居住在巴黎的人。（编者注）

<sup>41</sup> 大莱普提斯的本地名称，它是罗马帝国是一座富裕的城市。其遗址位于距的黎波里130公里的胡姆斯，该遗址于1982年被宣布为联合国教科文组织世界遗产。（编者注）

<sup>42</sup> 是公元193年至211年间的罗马皇帝路西欧·塞普蒂米乌斯·塞维鲁。（编者注）

Brito Paes assim o resolve, e o *Pátria*, virando, aproa de novo ao ponto de partida, vindo aterrar em Homs, depois de quatro horas de voo quase inútil, em que os duezentos quilómetros de regresso foram percorridos numa hora.

Em pleno sertão africano, a vilória humilde não passa de um amontoado de casas caídas, sarapintado de camelos e palmeiras, onde as tropas e os indígenas são a única nota de vida e cor no ambiente tranqüilo.

O aeródromo, com seu hangar de alvenaria, está sob a guarda de um pelotão de «fascistas», que nos saúda à romana.

Monacella e Mondini aparecem pouco depois da aterragem e dão ordens imediatas para que Gouveia possa dispor de tudo o que necessitar.

Entretanto, os *camisas pretas*<sup>38</sup>, entre os quais há um autêntico *parigot*<sup>39</sup>, que fala correctamente o *argot*<sup>40</sup> das trincheiras, vão-nos fazendo o elogio de Mussolini, ao tempo que nos mostram o fortim que defende a pista em caso de ataque dos árabes e nos contam façanhas da época em que, na Itália, se acalmavam multidões à força de óleo de rícino.

Vamos almoçar a um modestíssimo albergue, o único da terra.

O *camion* que nos transporta, através da pista sinuosa que serpeia entre os eternos palmares, a escalar ao sol, leva uma guarnição de quatro homens armados.

Sente-se em tudo que estamos em país rebelde, onde não seria prudente aventurar-se alguém desprevenido.

Como no dia seguinte o ghibli soprasse, sufocante e violento, aproveitamos o tempo para visitar as ruínas de Lebda<sup>41</sup>, a um quilómetro do aeródromo.

Velha cidade romana que o tempo sepultou e os italianos estão actualmente exumando do seu túmulo de areia, as ruínas começam já surgindo, colunas de mármore a erguer-se do solo e a florir em capitéis dóricos, arcos partidos a abaular-se sem o apoio do fecho.

Numa platibanda, uma inscrição é um atestado:

SEPTIMIUS SEVERUS<sup>42</sup>

Inconscientemente, o nosso espírito concentra-se na evocação silenciosa dessa época longínqua, em que, junto àqueles blocos a vida passou, fremente de grandezas e misérias.

<sup>38</sup> Os «camisas negras» eram um grupo paramilitar da Itália fascista, que mais tarde se organizou militarmente. Foram instrumentos de Mussolini, actuando violentamente contra os opositores ao seu regime. Devem o seu nome à cor do uniforme que envergavam. (Nota do editor).

<sup>39</sup> *Parigot*: que nasceu ou viveu em Paris. (Nota do editor).

<sup>40</sup> *Argot*: gíria ou calão militar (no contexto em que ocorre). (Nota do editor).

<sup>41</sup> Nome local para Leptis Magna, uma rica cidade do Império Romano, cujas ruínas se localizam em Homs, a cento e trinta quilómetros de Trípoli. O local foi declarado pela Unesco, em 1982, Património da Humanidade. (Nota do editor).

<sup>42</sup> Trata-se de Lúcio Septímio Severo, imperador romano entre 193 e 211. (Nota do editor).

我们每个人，都虔诚地保存了一块这古城的残骸，尽管已经无人知晓是谁的手雕刻了这些大理石碎片。

18号清晨，火漆色的太阳那青灰色的光线几乎不闪烁，但似乎在向我们射来一支支火焰般的箭。我们起飞去征服班加西的天空。也许，此时它正在苏特湾的另一头向我们挑衅地微笑着。

米苏拉塔已经在我们身后——那依旧是一片白色的房屋——我们进入了沙漠腹地。

“祖国号”向高空爬升，保护我们远离周围的“敌人”：颠簸的气流，极度的炎热，不时划过的流弹，因为我们仍处在“安全”的地区。

塔乌尔吉亚，干旱荒凉景色的最后第二个信号，在沼泽地的阴影下退缩。

几分钟过去了，塞尔塔——卡比拉<sup>43</sup> 叛军的总部，在沙丘之间突然就变成了白色<sup>44</sup>。

大地现在成了无声咒骂的海洋。沙滩、叛军、几乎黑色的大海，充满了恐惧的气氛。能见度下降。垂直看下去有点费劲。

在两千四百米的高度，不祥的大风令人窒息；一阵狂舞过后，留下血色的浓雾，那是漂浮在空中的沙粒，吹得我们眼睛疼痛不已。

布里托·帕艾斯，努力沿着模糊不清的海岸线飞行。

下降很危险。炎热、沙土或稀薄的空气或许会迫使我们降落<sup>45</sup>。

红色浓雾和强光令人炫目，有一段时间，我都没法分辨飞机的水平度。

还得是布里托·帕艾斯，依靠指南针的气泡，他控制住了飞机并调整方向，使得我避免继续让飞机过渡倾斜。

我们沿着海岸线飞行，海湾的海水颜色越来越深，我们的纬度降低了。灰色的，死气沉沉的荒芜水域，看不到一只活生生的水鸟。而海岸——那炽热的、裸露的和一望无际的沙滩——就像在远处笔直竖起的一堵墙，散发出刺眼而炫目的亮色。

飞到了海湾的深处，此刻，我们处在恐惧中。空气稀薄，每一分钟我们都得喝水。血液在太阳穴剧烈搏动，汗渍无法滋润肌肤。

---

<sup>43</sup> 卡比拉人是柏柏尔人的一支，传统上他们居住在阿尔及利亚东北部的卡比拉山区。这是个源于阿拉伯语的单词，意思是“部落”。（编者注）

<sup>44</sup> 1924年12月，苏特被意大利人占领。

<sup>45</sup> 大约两年前，一名意大利飞行员在同样情况下死于空难。

Cada um de nós guarda religiosamente um destroço da cidade antiga: fragmento de mármore esculpido por mãos que ninguém sabe.

E na madrugada de dezoito, sob a luz lívida de um sol cor de lacre, que quase não brilha, mas parece irradiar flechas de fogo, partimos à conquista de Bengazi, que, além do Golfo de Sirte, nos envia talvez àquela hora um sorriso de desafio.

Deixávamos para trás Misurata – sempre a mesma alvura de casario – e entrávamos em pleno deserto.

O *Pátria* sobe, para proteger-se contra as hostilidades que o cercam: a agitação atmosférica, o calor tórrido, alguma bala que poderia ser disparada quando voarmos sobre a região ainda não «pacificada».

Taurgha, penúltimo sinal de vida na aridez desoladora da paisagem, encolhia-se por seu turno junto à mancha sombria de um paul.

Alguns minutos mais, e Sirte – o quartel general das cabilas<sup>43</sup> revoltadas – branquejou por instantes entre as dunas<sup>44</sup>.

O solo, agora, era um praia-mar de vozes invisíveis praguejando. A areia, os rebeldes, o mar quase negro toldam de pavor a atmosfera lúgubre. A visibilidade diminui. Vê-se na vertical e a custo.

A dois mil e quatrocentos metros de altura, o vento sinistro, asfíxiante, chega em golpes de rajada, e a bruma sanguínea, que é areia em suspensão, venda-nos os olhos doloridos.

Brito Paes, num esforço extenuante, procurava seguir a costa que mal se distinguiu.

Era perigoso descer. O calor, a areia, a rarefação atmosférica poderiam forçar-nos a aterrar<sup>45</sup>.

Perco por momentos a noção de horizontalidade do aparelho, de tal maneira me enton-tece a névoa rubra e a luz ardente do sol doentio.

É Brito Paes quem, pela bolha de ar da bússola, vai controlando e corrigindo, quando eu deixo inclinar exageradamente o avião.

As águas do golfo enegrecem à medida que, seguindo a linha do litoral, a nossa latitude diminui. Águas desertas, plúmbeas, inanimadas, onde se não enxerga asa viva. E a costa – areia em brasa, areia nua, areia sempre –, na claridade que fere e que deslumbra, oferece-se ao nosso olhar como se fosse um muro erguido ao longe, quase a prumo...

Ao atingir o fundo do golfo, vivemos instantes horrorosos. Falta-nos o ar. Bebemos água a cada minuto. O sangue lateja-nos violentamente nas fontes. A transpiração não chega a humedecer a pele.

<sup>43</sup> Cabilas são um povo berbere que habita tradicionalmente a região montanhosa da Cabília, no Nordeste da Argélia. Trata-se de uma palavra que provém do árabe, onde significa «tribos». (Nota do editor).

<sup>44</sup> Sirte foi tomada pelos italianos, em Dezembro de 1924.

<sup>45</sup> Há cerca de dois anos, um aviador italiano morreu num acidente, ocorrido em circunstâncias idênticas.

带着炙热气息的狂风，发疯似地晃动着“祖国号”。

在一个锐利的拐点，海岸线向北延伸，而飞机则更和缓也更迅速地向北拐去。

景色逐渐发生了变化。村落已经开始出现，还有阿吉达比亚——意大利人在昔兰尼加的前方哨所，仿佛向我们露出了笑容，似乎在远处邀请我们降落。

终于，一副印象派色调的甜美水彩画出现在眼前，班加西在绿洲的花坛中绽放。

在跑道上空我开始减速，和往常一下，我请求布里托·帕艾斯协助我控制飞机的平衡。靠近地面时，“吉卜力”大风把我们鞭打得近乎窒息，犹如马匹愤怒的躁动，将我们剧烈地推到空中，吸了出来。

我们终于降落了。

跳出飞机时，我抱怨飞机的高度控制仪异常生硬。尽管天气炎热，机械师戈维亚脸色却有点儿苍白，他用简单的话语评论着那个假想：

“要不是直到现在都抓得紧，我早就跳出飞机了！”

接着又回忆起遭遇的严寒：

“那是多大的气旋啊!!!”

他提到的气旋就是我们在阿尔热希拉的时候几乎让我们丧命的那次……

“祖国号”飞行了900公里，与“萨姆”<sup>46</sup>狂风的兄弟“吉卜力”一路搏斗了六小时二十分钟。

我们再一次诧异于意大利空军的英勇、热情和他们设施的精良与使用的完备。

毫无例外，军官们都问候我们，感情真挚。“祖国号”的行程表现优异，我们在飞行中累积的有限资源成了他们日后飞行的资料。

航空中队的汽车把我们送到了一家不错的旅馆。午饭后我们小睡了一会儿，之后军官们过来拜访，大家共进晚餐。夜间我见识了最凶残的蚊子，让人无法入睡。

第二天我们游览了班加西，其美景无可争议。这个城市坐落在绿洲之中，树林点缀其间，白色的盐滩<sup>47</sup>和淡黄色的沙子交相辉映。

---

<sup>46</sup> “萨姆”是一种极为燥热、充满沙子的风，它从非洲中部刮向北方。（编者注）

<sup>47</sup> 阿拉伯术语，用以称呼盐滩沙漠。（编者注）

E o vento, exalando bafos de incêndio, sacode o *Pátria*, em paroxismos de louco.

Numa inflexão brusca, a costa corria agora para Norte, e o voo tornava-se um pouco mais suave e mais rápido.

Lentamente, a paisagem modificava-se. De quando em quando já alvejavam povoações, e Agedábia – posto avançado dos italianos na Cirenaica – sorriu-nos, distante, como a convidar-nos ao repouso.

Finalmente, uma telazinha impressionista, de tons doces de aquarela, recorta-se, e Bengazi floresce no seu canteiro de oásis.

Reduzo o motor sobre a pista e, como de costume, peço a Brito Paes que me auxilie a dominar os caprichos do avião que, ao aproximar-se do solo, chicoteado pelas lufadas asfixiantes do ghibli, tem movimentos assustadores de cavalo furioso, tão depressa impelido para o ar, como «chupado» por sucções violentas.

Conseguimos aterrar.

E ao saltar do avião, ao passo que me queixo da dureza anormal do comando de profundidade, Gouveia, um pouco pálido apesar do calor, comenta com a simplicidade de quem acha natural a hipótese:

– Se me não agarro, ainda agora, tinha saltado fora do avião!

E a lembrar o calafrio que sentira:

– Mas que grande poço!!!

Contudo, o golpe de ar a que ele se referia fora um arremedo vago do que em Algeciras nos fizera entrever a morte...

O *Pátria* percorrera novecentos quilómetros lutando contra o ghibli – irmão gémeo do simum<sup>46</sup> –, em seis horas e vinte minutos.

Mais uma vez, a aviação italiana nos surpreende pela galhardia, pela gentileza, pelas instalações, pela aplicação ao trabalho.

Os oficiais, sem excepção, felicitam-nos com aquele entusiasmo em que transparece a sinceridade. A viagem do *Pátria* é já considerada uma bela *performance*, e a exiguidade dos nossos recursos dá-lhe categoria entre as tentativas em curso.

O automóvel da esquadilha depõe-nos no excelente hotel – e depois de um almoço seguido de uma sesta reparadora, são as visitas oficiais, o jantar e uma noite em que os mosquitos mais encarniçados que ainda vi nos impedem de dormir.

No dia seguinte damos uma volta por Bengazi, cujo pitoresco é incontestável. Aninhada entre oásis que mancham a planura de arvoredo, com as *sebkhas*<sup>47</sup> silhuetaando-se a cal na coloração amarela das areias, a cidade alegre evolva em torno um frémio de vida, que contrasta

<sup>46</sup> «Simum» é um vento muito quente, seco e arenoso, que sopra do centro da África em direção ao Norte. (Nota do editor)

<sup>47</sup> Termo árabe para designar um deserto de sal. (Nota do editor).

它被欢乐所环绕，而周围那无尽的沙漠却显得孤独悲凉，二者形成了独一无二的对比。沙漠中，阿拉伯人和骆驼描绘出了有着浓重地域性色彩的一笔。

无数堡垒形成了一条钢带。道路终日封锁，夕阳西下，铁丝网和远处明晃晃的刺刀形成了一道风景。满载士兵的卡车呼啸而过，为了和敌视意大利人的土著作战。

每天清晨，都有飞机起航执行轰炸任务，这将大大减轻地面作战的难度。每两周，有军官驾驶的邮政飞机从这里飞往扎海纳。

我们身处战乱之国。

班加西是第一个当地空军免费提供给我们柴油、航油、机械维护和酒店的地方，如果不在这里强调一下，那就太不厚道了。

我们非常欣赏意大利人的慷慨，当然我们的资源也给了他们不少。

在告别晚宴上，让人更觉亲密。而且还有巴托力中尉，简直就是加布里埃尔·德阿努奇奥<sup>48</sup>的翻版，他操着皮埃蒙特方言和戈维亚聊得火热，还问候了布里托·帕艾斯。他可真是墨索里尼的翻版。

20日清晨，天空透明而深邃，预示着这将是一次平静的旅程。我们准备开始最长的一段飞行，戈维亚还没忘记着陆时我的抱怨，让我试试高度控制仪，说道：

“检查完毕，没有异常。”

我惊讶地发现操作很轻便。

戈维亚试了几下后，启动了螺旋桨——但发动机似乎有些抗拒。和大家告别之后，我们进入了狭小的驾驶舱。

我再次在身后听到了他在发动机的噪音中大喊：

“我的机长，试一下！”

在试的时候，有一次我感到了不寻常的生硬，觉得很难操控飞机。

但是戈维亚带着苦笑，和我说：

“卡住了，是吧？”

在他的脑子里，哪里有困惑，哪里就有解决办法。

“我的机长，知道怎么回事吗？是我的腿！现在你试试！”

没错，生硬感消失了。

飞机指挥系统的电缆遍布机舱，缠住了戈维亚的腿，他必须小心翼翼地缩成一团，才能不妨碍到驾驶系统的运行。

---

<sup>48</sup> 加布里埃尔·德阿努奇奥（1836年——1938年），意大利诗人、作家、记者和剧作家。第一次世界大战后，他也积极参与政治活动。（编者注）

singularmente com a impressão de isolamento e de tristeza das grandes extensões desérticas, onde os árabes e os camelos põem um traço de cor mais forte e mais regional.

Redutos numerosos formam-lhe uma cintura de aço. As estradas são diariamente fechadas, ao pôr-do-sol, com arame farpado, e sente-se na paisagem onde baionetas rebrilham de longe a longe, ou buzinaam comboios de camiões carregados de tropas, a hostilidade do indígena que o italiano combate.

Todas as manhãs os aviões partem em missões de bombardeamento que facilitam as operações e, bi-semanalmente, segue para Zouaina um avião postal tripulado por oficiais.

Estamos num país em guerra.

Seria ingratidão não frisar que Bengazi foi o primeiro local onde gasolina, óleo, serviço de mecânicos e hotel nos foram gratuitamente oferecidos pela Aviação Militar.

A generosidade italiana apreciamo-la tanto mais, quanto é certo estarem já enormemente desfalcados os nossos recursos...

Ao jantar de despedida, uma intimidade maior descera, e um sócia de Gabriel D'Annunzio<sup>48</sup>, o tenente Bartholi, que no seu dialecto piemontês se entendia maravilhosamente com Gouveia, saudou em Brito Paes o sócia de Mussolini.

Quando na manhã do dia vinte – céu hialino e profundo a prenunciar-nos uma jornada serena – nos preparávamos para partir para o nosso mais longo voo, Gouveia, que não esquecera a minha queixa ao aterrarmos, pede-me que experimente o comando de profundidade, acrescentando:

– Verifiquei-o e nada descobri de anormal.

Com espanto, porém, encontro-o leve.

Gouveia lança a hélice, depois de algumas tentativas – o motor mostra-se um pouco renitente – e, despedidas feitas, vem introduzir-se no seu microscópico lugar.

Uma vez mais, ouço-o atrás de mim, gritando através do ruído do motor:

– Experimente agora, meu Capitão!

E ao experimentar, sinto de novo a prisão insólita que me dificultava a manobra do avião.

Mas Gouveia, com um sorriso triste, já me dizia:

– Estão presos, não é verdade?

No seu cérebro, onde a preocupação andara rondando desde que o informara, fizera-se luz.

– Sabe o que é, meu Capitão?... São as minhas pernas!... Ora veja agora!

De facto, a prisão desaparecera.

Os cabos de comando, correndo ao longo do interior da fuselagem, roçavam nas pernas de Gouveia, que, desde então, comprimindo-se, contorcendo-se, encolhendo-se, conseguiu viajar de modo a não prejudicar a pilotagem.

<sup>48</sup> Gabriele D'Annunzio (1863-1938) foi um poeta, escritor, jornalista e dramaturgo italiano. Teve também grande actividade política, a seguir à Primeira Guerra Mundial. (Nota do editor).

如此长的旅程,如此不舒服的姿势,那是多大的牺牲啊!

最终着陆的时候,离开那个隐形的夹板,他浑身疼痛,面部被阳光灼伤,被狂风如刀割掠过,敏感的神经绝不离你而去。需要钢铁一般的意志去精心和细心地检查飞机,倾听发动机的声音……

我们出发了。

现在我们身处利比亚的沙漠,目的地是埃及开罗。

这是超过一千三百公里的贫瘠地区,而且,降落地取决于我们手中的操纵杆。平稳地飞吧。

气流平稳,能见度好极了。只是在飞越阿卜杜勒·卡迪尔山脉时,强烈的北风夹杂着山涧中的水汽,吹得我们愤怒不已。

德尔纳,一种小型气泡状植被,反射出大海的平静。

之后的飞行显得单调而乏味。泛出白色的平原被一条条道路像尺子一样划过,显得有点神经质又有点压抑。

时不时的,我们还远远看到一辆又一辆大篷车缓慢地驶过,大小犹如模型一般。

锯齿状的海岸线上仅有几个村落,让我们想起了因为迷路而临时小憩的白色鸽群。

当我们飞抵艾尔·达巴上空,感受到了难以形容的美丽。阳光反射在如镜面一般的海面上,海底的沙石散发出玻璃的色彩,将“祖国号”环绕在一片光亮之中。铝制机身闪亮得犹如透明的蓝宝石。机翼犹如一道月光……

我们忘乎所以,沉浸在这不可思议的美丽瞬间。

我们的视野中出现了三角洲,像上面印着格子图案的巨型三角型围巾。似乎有人将它遗忘在那里,终日暴晒在日光下。那是绿柱石的王冠,是黄金披风上的祖母绿宝石。河流蜿蜒曲折,就像化石树的枝杈,岁月将它镶嵌在大地上。

在飞机的左舷处,人口密集的坦塔城显现在一片绿色之中。

“祖国号”继续飞往尼罗河边的开罗。这城市好像是一只巨大的白色蜘蛛,有着粗壮的腿,紧挨着金字塔——那是三座盐丘,似火的骄阳炙烤着它们。

飞机划过一道弧线,在赫利奥波利斯的跑道上降落。炙热的空气让我们摇摇欲坠。

机场没有发出任何信号。

飞机在晃动中着陆了,由于发动机还很烫而没人出现,我们切断了联系。

Mas que sacrifício enorme, o desses longos voos, na posição incómoda em que os realizou!

E no fim, quando, ao aterrarmos, saía daquelas talas invisíveis, corpo dorido, faces queimadas pelo sol e cortadas pelo vento, nunca os nervos o abandonaram. Com energia de ferro, lá ia sempre a vistoriar o avião, a auscultar o motor, carinhosamente, cuidadosamente...

Partimos.

Agora era o deserto da Líbia, até ao Egipto, até ao Cairo.

Mais de mil e trezentos quilómetros de região erma, onde, contudo, aqui e além, um campo de aterragem nos estendia os braços, tranquilizador.

A atmosfera estava morna e a visibilidade era ótima. Apenas sobre as serranias de Abdelkader, o vento Norte, torcido pelos córregos da montanha, nos atira meia dúzia de rajadas irritantes.

Derna é um pequenino alvéolo de vegetação, a reflectir-se na mansidão do mar.

Depois a viagem monotoniza-se. A planície sablonosa, que algumas pistas cortam, mais esbranquiçadas e como feitas à régua, neurasteniza e deprime.

De quando em quando, avistamos caravanas que passam, miniaturais, vagarosas, intermináveis.

E as raras povoações da costa recortada lembram pequenos bandos de pombas brancas que se tivessem perdido no caminho e ali descessem para repousar.

Sobre El Daba, vivemos minutos de encanto indescritível. A luz do Sol, reflectida pela superfície espelhada de um mar ao qual o fundo baixo de areia dá tonalidades de vidro, envolve o *Pátria* num clarão de jade. O alumínio dos mastros e dos depósitos atinge transparências de safira. As asas parecem de luar...

A gente esquece tudo, na fascinação desses instantes de beleza inconcebível.

O Delta surge, lenço triangular, enorme, axadrezado, que alguém parece ter esquecido ali, a secar ao sol. É um diadema de berilos e esmeraldas, num manto de ouro. Os braços do rio, sinuosos e divergentes, são como ramos de uma árvore fóssil que o tempo tivesse deixado engastados no solo.

A aglomeração mais densa da cidade de Tanta destaca-se na verdura de em torno, por bombordo.

O *Pátria* sobe até ao Cairo, que, à beira-Nilo, parece uma aranha esbranquiçada, de grandes pernas, ao lado das Pirâmides – três montículos de sal, que o sol bate em chapadas de fogo.

Descemos sobre a pista de Heliópolis, em grandes curvas lentas. O ar quente balouça-nos agressivamente.

Do aeródromo, nem um sinal.

Aterrámos por palpito e, como o motor está quente e ninguém aparece, cortamos o contacto.

在炎热天气下九小时十五分钟的飞行让我们筋疲力尽。飞机似乎也在大口地喘气，像一头疲惫的动物。

在阳光的暴晒下等候了几分钟后，戈维亚决定去看看机库。只见远处发白的地面上泛出一条巧克力色的条纹。

十多分钟过去了，我们看到他和一个身着便装的人在一起，不知那人是否在用拜伦勋爵的语言向他解释着什么。

“那是我唯一遇到的人！”戈维亚告诉我们。

“他不愿意过来，他听不懂我说的话，但是我说服他了！”他犹豫地说：“好像是个工程师！……从手势上看……”

那个小个子继续喋喋不休，其实我一句都没听懂。

我在脑海中搜寻着盎格鲁撒克逊人可能使用的单词，试图表达我们是谁和需要见到谁。我终于蹦出了一句整句，小个子似乎听懂了，过了一会他带着三个身着卡其色衣裤的大个子过来了，他们很不耐烦。

当他们听明白需要人力把“祖国号”拉到飞机库时，眉毛不由得紧锁起来。接着我们用“超外交”的笑容表示歉意，并解释道没有任何更好的办法了。同时，布里托·帕艾斯用葡萄牙语讨好对方，而戈维亚已是满头大汗，附和着我的解释，极富表现力的“yes”是他唯一能沟通的英语。即便在树荫底下，气温仍高达四十六度。

一共七个人，我们三个筋疲力竭，他们四个出离愤怒。在下午三点灼热的阳光下，大家将“祖国号”拖到了赫利奥波利斯众多飞机库中的一个，享受阴凉。

任务完成后，工程师带我们到了梅斯<sup>49</sup>餐厅，那里一个棕色皮肤、包着头巾的印度人给我们准备了上好的下午茶。

当我们享用美味的下午茶时——我们早上五点半匆匆用过早餐——对方冷冷地告诉我们说，他准备通知指挥官和埃及当局。这甚至改变了我们的状况，觉得自己被囚禁在这里。没人想到在开罗着陆会需要着陆许可和履行海关手续，此外，我们还担心戈维亚鼻子的状况，觉得他应该去看医生。

飞行中，戈维亚蜷缩着坐在后座，没有挡风玻璃<sup>50</sup>的保护，还要经受日光的暴晒。

---

<sup>49</sup> 指为军官和中士们提供餐饮服务的的地方。（编者注）

<sup>50</sup> 原文为法语。（编者注）

A viagem – nove horas e quinze minutos sob a canícula feroz – extenuou-nos. O próprio avião parece resfolegar, como animal cansado.

Depois de alguns minutos de espera, à torreira do sol, Gouveia decide-se a partir em exploração até aos hangares, que, à distância, põem uma faixa cor de chocolate no terreno esbranquiçado.

Mais dez minutos passam, e vê-mo-lo aparecer então com um tipo à paisana, que lhe vem explicando não sei o quê na língua de Lord Byron.

– Foi o único que encontrei! – diz-nos Gouveia. – Não queria vir. Não me percebia, mas lá o convenci! – E acrescenta a medo: – Parece que é engenheiro!... Pelos gestos...

O homenzinho continuava a sarrazinar-nos os ouvidos sem que toda a minha boa vontade conseguisse apreender uma só palavra.

Rebuscando na memória elementos anglo-saxónicos susceptíveis de esclarecê-lo sobre quem éramos e o que queríamos, consegui construir uma frase que deu lugar a que o homem se afastasse e voltasse de ali a poucos momentos com três mastodontes em camisa e calções caqui, bastante mal humorados – visto ser Domingo, e de Páscoa.

Quando, porém, compreenderam que era preciso levar o *Pátria*, a braço, para o hangar, os sobrolhos franziram-se, e foi com sorrisos ultra-diplomáticos que, pedindo desculpa, expliquei a impossibilidade de agir de outra forma – enquanto Brito Paes, para o lado, os mimosava em Português, com epítetos pouco amáveis, e Gouveia acompanhava as minhas explicações, a suar em bica, com os *yes* mais expressivos que lhe era possível articular. Estavam quarenta e seis graus à sombra.

E fomos os sete, nós três a cair de cansaço e os quatro a espumar de cólera, que sob o sol calcinante das três horas da tarde, arrastámos o *Pátria* para a sombra amiga de um dos numerosos hangares do aeródromo de Heliópolis.

Terminada a tarefa, o engenheiro conduziu-nos à *mess*<sup>49</sup>, onde um indiano bronzeado e de turbante nos serviu um excelente «chá das cinco».

Enquanto íamos mastigando com sofreguidão – tomámos um sumário pequeno almoço às cinco e meia da manhã –, comunicou-nos fleugmaticamente que ia telefonar ao comandante do Centro e às autoridades egípcias. Até que estivesse regularizada a nossa situação, teríamos de considerar-nos detidos no campo. Ninguém sabia que devíamos aterrar no Cairo, e havia que obter uma autorização de permanência, formalidades aduaneiras a cumprir, além de uma visita médica que nos preocupava um pouco, dado o estado deplorável do nariz de Gouveia.

No lugar de trás, sem a proteção do *pare-brise*<sup>50</sup>, apertado, encolhido, apanhando em cheio o dilúvio de sol, já em Bengazi começara a queixar-se do apêndice frontal que engros-

<sup>49</sup> Espaço onde se servem refeições a oficiais e a sargentos. (Nota do editor).

<sup>50</sup> Pára-brisas. (Nota do editor).

在班加西的时候,他已经抱怨鼻子异常肿大,显现出西班牙辣椒那种吓人的颜色。在刚才的飞行中,炎症加剧了。戈维亚感到鼻子的很痛,加上当时那段毫无把握的时间,尽管现在看起来很可笑,但当时却是他忧虑的原因。

我们等待了数个小时。

夜幕来临时,一个偶然的的机会,葡萄牙驻开罗领事埃黎耶·莫塞利出现了。没人通知他,我们的电报写着已经离开班加西,(路线要比“祖国号”的复杂得多),尚未到达目的地;而且,葡萄牙方面也只是笼统地提到一架葡萄牙飞机沿着东方之路飞行,应该经过埃及。

埃黎耶·莫塞利在埃及人脉广泛,打了一通电话请求帮助后,他乘坐着高级轿车<sup>51</sup>出发了。他帮我们在大陆萨瓦酒店预订了房间,我们在那里无聊地打发时间,等待重获自由。

不一会儿,海关人员到了,他们仔细检查了我们的行李<sup>52</sup>,似乎怀疑我们夹带了重要的走私物品,接着又询问我们飞机上装运的货物,最后终于被我们有限的行李和大量的飞行文件说服了。

关于就诊,推迟到了第二天,不过庆幸的是并没有去。

我们被告知:英国飞行员麦克拉伦刚离开赫利奥波利斯,在我们出发前两周,他从伦敦开始环球飞行。

八点钟的时候,来了一辆卡车,将近乎虚脱的我们带到了酒店。领事先生在那里等着我们,让我们好好休息。安顿下来后,大家洗了温水澡,精神又恢复了过来,接着在房间的阳台上我们享用了晚餐。

我们飞行了旅程中的第一个五千公里。

远处传来一阵爵士乐的旋律,我们的心灵激荡起首度胜利的欢喜。寂静的夜晚圆月高挂,淹没在薄纱之中,后边是细长的清真寺尖塔和窗饰,在我们心中,葡萄牙的声音回响在夜空,那是自信,是勃发向上,脑海中那如闪电般的嗓音,呼喊出奇妙的声音:前进!

我们的呼吸甜美而宁静。怀旧的思绪在乳白色的月光下散发,大家缓缓地交流着思乡,疑问和渴望。

葡萄牙驻埃及代办雅克斯·苏阿雷斯先生第二天早上抵达了亚历山大,他有着意大利人啰嗦的言行,不过他认识所有的人。

---

<sup>51</sup> 指的是非常豪华的超长轿车,一般为白色或黑色,通常是很有钱的人或是在特别的聚会场合才使用。(编者注)

<sup>52</sup> 原文为法语。(编者注)

sara anormalmente, tomando assustadoras colorações de pimento espanhol. A inflamação agravara-se durante o último voo; o nariz doía-lhe e, com o pessimismo das horas de incerteza, o que agora nos parece cómico era naquele momento motivo de preocupação.

Esperámos horas.

Ao cair da noite, apareceu Elie Mosseri, cônsul de Portugal no Cairo, que vinha ao campo como curioso, por acaso. Ninguém o prevenira; o nosso telegrama anunciando a saída de Bengazi (cujo itinerário era muito mais complicado que o do *Pátria*), não chegara ainda; e, de Portugal, apenas lhe tinham noticiado vagamente que um avião português partira, a caminho do Oriente, devendo passar pelo Egipto.

Elie Mosseri, que tem relações nas altas esferas egípcias, telefona e solicita, partindo de novo na sua luxuosa *limousine*<sup>51</sup>, a reservar-nos aposentos no *Continental-Savoy*, enquanto nós ficamos, aborrecidos e sonolentos, à espera da liberdade.

Pouco depois, as autoridades alfandegárias chegavam, passando uma revista minuciosa às nossas minúsculas *valises*<sup>52</sup> onde pareciam suspeitar a existência de importante contrabando e, interrogando-nos com sub-reptícia insistência sobre as mercadorias que transportávamos no avião, dão-se finalmente por convencidas perante a pobreza franciscana das bagagens e a abundância de documentos.

Quanto à visita médica, adiam-na para o dia seguinte e não chega, felizmente, a realizar-se.

Somos informados de que MacLaren, o aviador inglês que, duas semanas antes de nossa largada, partira de Londres para a volta ao mundo, deixara Heliópolis na véspera.

Às oito horas da noite uma camioneta transporta-nos – quase cadáveres – ao hotel, onde o cônsul nos espera e nos deixa descansar, depois de instalados, após um banho tépido e restaurador e um jantar em família, na varanda de um dos nossos quartos.

Estavam percorridos os primeiros cinco mil quilómetros da viagem.

Enquanto, de longe, os acordes de um *jazz* nos chegam aos ouvidos, as nossas almas deixam expandir a alegria íntima do primeiro triunfo e, no silêncio da noite abafada e tranquilíssima – a lua cheia nasce, afogada em tules, por detrás de um minarete esguio e rendilhado –, a voz de Portugal ecoa no espaço, confiante, animadora, relâmpago de som a gritar-nos a palavra mágica: *Avante!*

Respira-se doçura, serenidade. Há eflúvios de nostalgia dispersos na claridade láctea do luar e, nas palavras lentas que trocamos, rondam saudades, interrogações, anseios.

O Encarregado dos Negócios de Portugal no Egipto, Mr. Jacques Suarez, italiano prolixo de palavras e de gestos, que conhece toda a gente, chega de Alexandria na manhã seguinte. Todo ele é surpresa, admiração, estranheza pelo facto de termos aterrado em Heliópolis, não

<sup>51</sup> Carro muito longo e luxuoso, normalmente de cor branca ou preta, geralmente usado por pessoas muito ricas ou em ocasiões de festa muito especiais. (Nota do editor).

<sup>52</sup> Malas. (Nota do editor).

所有这一切是惊喜、赞叹和陌生感，我们降落在赫利奥波利斯，得知埃及政府已经照会葡萄牙外交部，允许我们在亚历山大降落，但是我们禁止飞越开罗上空。

我们去了离金字塔仅半公里之遥的美娜酒店，这是一家英式酒店，一般在旅游旺季接待美国游客。我们在酒店享用了午餐。那是一间类似庙宇的餐厅，有醒目的柱子，圆形的穹顶和色彩柔和的光线。

我们参观了花园，那里，各色鲜花映衬在绿叶之。我们还惊喜地从平台看到远处的沙丘和浩瀚的沙漠。

接下来，我们当然要参观吉萨金字塔了！在安静的驴队中前行，我们想起了卡西拉斯。不过回程时却带着失望，因为我们之前期待的庄严、壮丽和伟大，像幻觉一样破灭了。一百五十米高的大金字塔并没有让我们感到不同，就像一堆巨石胡乱堆砌而成的一样。

但是神秘的狮身人面像保留了它永恒不变的谜题，即便是岁月的侵蚀也未能改变。

沙漠绵延向西，一望无垠，现在太阳将从地平线慢慢消失，棕榈树的影子形单影只，单峰驼的阿拉伯主人正在祈祷，留下一个三角形的影子：金字塔的精髓在于数位法老和延续了几个世纪的木乃伊……

我们回到开罗时，埃及国王福阿德一世在王宫里接见了我们。

那是一个巨大的宫殿，里面充斥着帝国和路易十五时代的家具，威尼斯的镜子，意大利的大理石和青铜，塞弗尔和利摩日华丽的瓷器，奥比松和士麦精致的地毯，总之，就像一座冷峻而高雅的博物馆。

国王是个胖胖的小个子，蓄着凯撒式<sup>53</sup>的胡须，小眼睛炯炯有神，看上去相当的朴素和有亲和力。他说着一口地道的法语，好奇地询问我们的旅途、飞行和葡萄牙的情况。与此同时，我们还品尝了最为香浓的咖啡，回味无穷。

国王陛下也端起一杯咖啡细细评味，出于礼节，我们没有尽情品味咖啡的香浓。

礼节性的会见持续了一刻钟，最后以例行的法语句子结束：

“那就不耽误您的时间了。”<sup>54</sup>

<sup>53</sup> 指威廉二世（1859年1月27日出生于柏林）1941年6月4日在多恩去世时所戴的小胡子样式。自1888年起，至1918年第一次世界大战结束时退位，他是最后一个德国皇帝和普鲁士国王。（编者注）

<sup>54</sup> 翻译：“我不想再握住它们。”（编者注）

obstante a comunicação que, por indicação do Governo Egípcio, enviara para Lisboa, informando o Ministério dos Negócios Estrangeiros, para nosso conhecimento, que fôramos autorizados a aterrar em Alexandria, mas notificando a proibição expressa de sobrevoar o Cairo.

Leva-nos a *Mena House*, hotel inglês que, a meio quilómetro das Pirâmides, costuma albergar os *touristes* americanos durante a *season*, e ali almoçamos numa sala de jantar que mais parece um templo, com suas colunas sóbrias, as suas abóbadas e o colorido suave dos tons de luz.

Visitamos os jardins, onde flores sarapintam de cores vivas grandes maciços de verdura, e é uma surpresa quando, de sobre um patamar, alongamos a vista para além do muro que os protege: o mar de areia solta, as dunas, o deserto...

Depois realiza-se a inevitável excursão às Pirâmides de Gizé, numa pacata burricada que nos recorda Cacilhas. Mas voltamos tristes, porque a impressão de grandeza, de imponência, de majestade que nos habituáramos a esperar, se desfez numa derrocada de ilusões. A Grande Pirâmide, com seus cento e cinquenta metros de altura, deixa-nos indiferentes, como se fosse um simples amontoado de pedregulhos.

Mas a Esfinge mantém inalterável a rigidez enigmática da sua interrogação eterna, que a corrosão do tempo não conseguiu destruir.

Na paisagem perturbante do deserto, que para Oeste desenrola a sua infinita vastidão, contorna-se de longe a longe, agora que o sol vai baixando no horizonte indeciso, o perfil raquítico de uma palmeira isolada, de um dromedário com seu árabe em atitude de oração ou de um triângulo de sombra: pirâmide em cujo âmago mais um faraó repousa talvez, mumificado há séculos...

Ao regressar ao Cairo, recebe-nos em audiência particular o Rei do Egipto, Fuad I.

O palácio monumental, pejado de mobílias Império e Luís XV, espelhos de Veneza, mármore e bronzes de Itália, riquíssimas porcelanas de Sèvres e de Limoges, belos tapetes de Aubusson e Smirna, tem o aspecto frio e grave de um museu.

E o rei – homem baixo e gordo, de bigodes à *kaiser*<sup>53</sup> e olho esperto, bastante simples e simpático, que fala francês correctamente – interroga-nos curioso e interessado sobre a nossa viagem, sobre aviação, sobre Portugal, enquanto nos faz servir o mais perfumado café que saboreámos até à data.

Sua Majestade toma também uma xícara que saboreia lentamente, e nós só não repetimos por constrangimento.

Demora-nos um quarto de hora e põe fim à visita, protocolarmente, com o sacramental:

– *Je ne veux pas vous retenir plus longtemps*<sup>54</sup>.

<sup>53</sup> Referência ao tipo de bigode usado por Guilherme II (ou Wilhelm II), nascido em Berlim a 27 de Janeiro de 1859 e falecido em Doorn a 4 de Junho de 1941. Foi o último Imperador alemão e Rei da Prússia entre 1888 e a data da sua abdicação em 1918, no final da Primeira Guerra Mundial. (Nota do editor).

<sup>54</sup> Tradução: «Não quero retê-los por mais tempo». (Nota do editor).

苏亚雷斯先生和我们共进晚餐，接着带我们去了一家很普通的电影院——这样的电影院在里斯本任何一个区都随处可见。第二天下午，苏亚雷斯安排我们拜会了英国人阿伦比将军<sup>55</sup>，埃及外交部长和裁缝。布里托·帕艾斯花了九镑，订做了一套崭新的卡其色制服，替代被油渍弄脏的旧制服。

葡萄牙驻埃及代办之子——费迪南德·苏阿雷斯，陪伴我们参观了老城。那是突尼斯阿拉伯人遥远的记忆。狭窄的街道，懒散的生活，聚集着目不暇接的精彩。那是伟大民族后代的艺术灵感，可惜的是我没法带走它。

路上遇到的埃及妇女依旧身着传统服装，不过在上流社会，用来遮挡住脸庞下部的厚厚面纱已经被白色的面纱代替，这样几乎能够看清楚整个脸庞。有些脸庞非常迷人，黑色和炯炯有神的眼睛，高贵的姿态……

我们从葡萄牙收到了第一批电报。平托·巴斯图和索托·梅尔的公司寄来了一笔钱给我们应急，比钱更重要的是：在葡萄牙，斯福卡·杜阿爾特的声音已经传遍全国，我们的飞行已经唤醒了葡萄牙人民的慷慨。

戈维亚来到赫利奥波利斯，在炎症的疼痛和我们无法理解的机械工作的折磨中度过了一天，接着，来了一条好消息：

“我们可以继续飞行了，钱到啦！”

当布里托·帕艾斯让他去吃东西的时候已经是下午五点了，他早上就没吃饭。放下手里的活儿，他向茶房走去，目光呆滞，鼻子肿大，却露出满意的神色——那是成就感和自信心的恢复。

飞机已经准备好可以出发了。指挥官莫丁以英国人的实用精神提供给我们一切便利，他知道如何雪中送炭。

我们来到英国人舒适的家中，以机组的名义向他表示感谢。莫丁夸奖了葡萄牙飞行员们，还特别表达了对前任指挥官萨卡杜拉·卡布拉尔的尊敬和友谊。

事实再度证明，即使是在国外机场，也不必担心那里的条件。

我们清楚何时出发。

对于这一切我们心存感激。

---

<sup>55</sup> 原文中使用了外交法规中的一个术语，指的是居住在东道国的外交官的状态。（编者注）

Mr. Suarez janta connosco, leva-nos a um cinema vulgar como qualquer cinema de bairro em Lisboa, e não nos deixa senão pelo meio da tarde seguinte, depois de nos ter feito visitar o general Allenby, Residente<sup>55</sup> inglês, o ministro dos Negócios Estrangeiros do Governo Egípcio e o alfaiate, onde Brito Paes se enfarpela de novo, num fantasista uniforme caqui, que vem substituir, por nove libras, a farda que o óleo inutilizou.

Ferdinand Suarez – o filho do Representante de Portugal – acompanha-me à cidade velha, reminiscência longínqua da Túnis árabe – ruas estreitas, vida indolente –, onde pululam maravilhas que os olhos cobiçam, que reflectem a intuição artística dos descendentes da grande raça, e de onde tenho pena de não poder levar algumas recordações.

A mulher egípcia, que por vezes cruzamos, usa ainda o traje tradicional; mas na alta sociedade, o véu espesso sob o qual a mulher do povo oculta ainda a parte inferior do rosto foi substituído por um véu de tule branco, que o deixa quase a descoberto. Há rostos encantadores, olhos negros e penetrantes, atitudes imperiais...

De Portugal recebemos as primeiras *ordens* telegráficas. As firmas Pinto Basto e Sotto Mayor enviam-nos, no punhado de libras que vem restaurar o nosso cofre exausto, alguma coisa mais do que dinheiro: a certeza de que, em Portugal, a voz de Cifka Duarte se faz ouvir, e que a nossa viagem despertou já a vibratibilidade generosa do Povo Português.

Quando Gouveia chega de Heliópolis, onde passou o dia trabalhando, atormentado pela inflamação dolorosa e pelos mecânicos que o não compreendem, é a nossa primeira notícia:

– Já podemos continuar afoitamente. Chegou dinheiro!

E só quando Brito Paes lhe dá ordem para ir comer qualquer coisa – eram cinco horas da tarde, e nada comera desde pela manhã – é que ele, interrompendo a catadupa das interrogações e a descrição dos seus trabalhos no campo, se afasta em direcção ao *tea-room*, olhos esgazeados, nariz volumoso e carmesim, a irradiar satisfação – a satisfação do dever cumprido e da confiança renascente.

O avião ficara pronto a partir. O comandante Modin proporcionara-nos todas as facilidades, com aquele espírito prático britânico que, sem exuberância, sabe ser útil quando quer.

Quando o procurei no seu confortável *home*, para lhe agradecer em nome da tripulação, o inglês, elogiando a nossa tentativa, teve palavras de elogio para os pilotos portugueses, entre os quais destacou, pelo seu valor e pela amizade que a ele o ligava, o malgrado comandante Sacadura Cabral.

Mais uma vez os factos tinham demonstrado que não havia razão para temer actos de *sabotage* em aeródromos estrangeiros.

Nós sabíamos-lo quando partimos.

Mas é sempre grata a confirmação dos factos.

---

<sup>55</sup> Termo do código diplomático que se refere à situação do diplomata que reside no Estado que o acolhe. (Nota do editor).



O Templo de Baalbek  
巴勒贝克神庙

VI

DA TERRA DOS FARAÓS  
À CIDADE DAS MIL  
E UMA NOITES

六、从法老的故乡到一千零一夜之城

4月23日一早五点左右，当第一缕曙光出现在天际的时候，埃黎耶·莫塞利的加长轿车<sup>56</sup>来到酒店接我们，以便让我们在20分钟后能够到达赫利奥波利斯机场。“祖国号”还静静地躺在机库中，戈维亚前去做飞机出库的准备工作。我和莫汀司令去沙质的跑道上走了一圈。与此同时，泰晤士报的记者采访了布里托·帕艾斯，这位记者一大早就来拍摄我们。

五点半刚过就开始了发动机试验，“祖国号”开始运转。

跑了200米后，当飞机已经与地面分离时，一个轮胎的气密层轰隆一声爆了。

我断开接触，希望飞机能够停下来，左翼不要触及地面。

情况很复杂，我们没有备用轮胎。但同样的倾覆事故在降落时几乎是不可避免的。

困惑了几分钟之后，布里托·帕艾斯用一架DH9的轮胎更换了“祖国号”的轮胎，那是一架英国轰炸机，它几乎和布雷盖XVI BN2飞机一样重。

莫汀司令立刻允许了，但他拒绝了布里托·帕艾斯为此支付费用。

戈维亚在一些机械师的协助下开始了工作。飞行中心的一些飞机时不时地在跑道周围打个圆圈或是做个螺旋式下降<sup>57</sup>，与阴沉的天空交错而过，机翼划出了一个个漩涡。

一个小时之后，重新换上轮胎的飞机开始滑行了。

我们从葡萄牙出发时用的轮胎就留在了那里——这是搭载我们的神鹰最先损坏的地方。

最后一次拥抱了尼罗河三角洲的右岸之后，我们离开了扎加齐格，经过了塞得港的南部。

弓形的上空中，雨水将地平线变得很暗。在发棕的晨光中，暗绿色的原野看起来像糖果般柔滑。

苏伊士运河像一条亮闪闪的钢铁臂膀，在沙漠中将亚洲和非洲分开。

此外，还有一条铁路蜿蜒而过。密集雨水形成的云朵，所以我们有时不得不在没有植被的沙丘上方200米处飞过。

我们进入圣地了。

在清晨柔和的曙光中，受膏者般纯洁的美景吸引了我们的目光。

---

<sup>56</sup> 非常豪华的超长轿车，一般为白色或黑色，通常是很有钱的人或是在特别的聚会场合才使用。（编者注）

<sup>57</sup> 这是两种空中特技。（编者注）

No dia 23 de Abril, pelas cinco horas, quando alvorecia o primeiro lusco-fusco, a *limousine*<sup>56</sup> de Elie Mosseri vinha buscar-nos ao hotel, para depor-nos, vinte minutos depois, no aeródromo de Heliópolis. O *Pátria* dormia ainda no seu hangar, e enquanto Gouveia ia dirigindo os trabalhos de saída do aparelho e eu dava, com o comandante Modin, uma volta pela pista, bastante arenosa, Brito Paes concedia uma entrevista ao correspondente do *Times*, que madrugara para nos fotografar.

Pouco depois das cinco e meia, ensaiado o motor, o *Pátria* começa a rolar.

Ao fim de duzentos metros de corrida, quando o avião já leve se desprendia do terreno, uma câmara de ar rebenta com fragor.

Corto o contacto e espero que o avião pare, conseguindo a custo que a asa esquerda não toque no solo.

A situação era difícil. Não havia rodas de reserva. Mas o mesmo percalço, ao aterrar, teria tido como consequência quase inevitável a capotagem.

Depois de alguns minutos de perplexidade, Brito Paes resolve substituir as rodas do *Pátria* pelas de um DH9, avião de bombardeamento inglês quase tão pesado como o Breguet XVI BN2.

O comandante Modin cede-as imediatamente e recusa, quando Brito Paes se dispõe a pagá-las.

Gouveia, auxiliado por alguns mecânicos, lança-se à tarefa. Entretanto, os aparelhos do centro cruzam a atmosfera sombria, em voltas de pistas onde, de quando em quando, um *looping* ou uma *vrille*<sup>57</sup> destacam o seu rodopio de asas.

Uma hora depois, calçado de novo, o avião descola.

As rodas com que partíramos de Portugal lá ficam – primeiros despojos do condor que nos leva.

Seguimos o último braço oriental do delta, que abandonamos sobre Zagazig, para passar a sul de Porto Said.

Pela proa, faixas de chuva obscurecem o horizonte. E a cor verde-negra da planura fértil toma, na luz difusa da manhã pardacenta, tons veludíneos de doçura suave.

O canal de Suez é uma longa barra de aço polido, colocada sobre o areal, a dividir a África da Ásia.

Uma via férrea serpenteia para além, e temos por vezes que voar a duzentos metros, sobre dunas sem vegetação, por causa das nuvens que nos fustigam com aguaceiros densos.

Entramos na Terra Santa.

Sob a meiga claridade da manhã que alivia, a paisagem, ungida de beleza, prende o olhar. Inconscientemente, lembramos páginas da vida do Nazareno. Um sopro de bondade

<sup>56</sup> Carro muito longo e luxuoso, normalmente de cor branca ou preta, geralmente usado por pessoas muito ricas ou em ocasiões de festa muito especiais. (Nota do editor).

<sup>57</sup> *Looping* e *vrille* são exercícios de acrobacia aérea. (Nota do editor).

不知不觉，拿撒勒生活的一页页仿佛又一次在我们的脑海中翻过。一阵良善的气息拂面而来……主耶稣，他所说的比喻，他对人类无限的爱，他曾如此强烈提倡的世界大同，至圣的平等主义心愿等等，在那极为平静的气息中悸动着。这气息笼罩着魔幻般的花园，在园中，雪松林仿佛是山丘上的片片阴影，粉刷过的村庄有一种集中了回忆与沉思的态度……

加沙，雅法，海法和阿卡，静静地散落在海边。

而悲伤也降临到了我们的心间，那是一种无法言说的乡愁。山的那边是我们无法看见的耶路撒冷。

“祖国号”飞在600米的高度上，这是一次充满了宁静的飞行。

远处的太巴列湖让人眼前一亮。

突然，一幅美景出人意料地展现在了我们眼前。只见高高的山峰斑斑驳驳，顶上白雪皑皑，那千年积雪的颜色像是旧象牙色，太阳把雪一点点地融化，让雪水充满鸟语花香的山谷。

贝鲁特。地中海地区一个古老的市镇，位于黎巴嫩山脚下。

向东，那崎岖陡峭的山脊迫使我们爬升到2200米的高度。

我们的飞机遇到了一定的困难，有些微微的抖动。根据布里托·帕艾斯的指示，我沿着铁路线向里亚格飞去。时间一天天过去，他将证明自己是一个卓越的飞行者。我们下方的铁路像是盘旋在山间的蓝色带子。

我们飞过了海拔较高的400米，冰川的气氛令人不寒而栗。

我们的下方都是山涧峡谷，突兀的山峰和大块的花岗岩绵延不绝，皑皑白雪点缀其间。

当黎巴嫩山谷那肥沃的平原仿佛翠绿色的花冠一般在我们脚下展开，噩梦终于结束，一段难以言述的俯冲下降就要开始——那是整个旅程中最糟糕的一段。

受气流漩涡的影响，飞机从我们的掌控中逃脱开去，不断地被从中吸入、抛出。气流凶猛而自相矛盾。飞机震颤着，抽搐，昏厥，坦率地说，令人恐慌。

在跑道上方飞过的那最后一圈200米是悲惨而痛苦的。在愤怒的寒风吹袭中，“祖国号”就像是一块破布。我和布里托·帕艾斯尽管有着经过千百次锤炼的本能努力，依旧无法控制飞机。“祖国号”随心所欲地转弯、服从。

飞机在900米的高度，广阔的机场在北面与一条公路相接，两条深沟顺路而去。

passa... E a figura de Jesus, as suas parábolas, o seu infinito Amor pela Humanidade, a Fraternidade Universal que tão veementemente pregou, numa aspiração de igualitarismo sacrosanto, pairam invisíveis, latejantes, na atmosfera tranquilíssima que envolve aquele jardim encantado, onde as matas de cedros são flocos de sombra a prender-se nas colinas e onde as aldeias caídas têm uma atitude concentrada de recolhimento e de meditação...

Gaza, Jafa, Haifa e Acre, junto ao mar, irradiam não sei que vibração silenciosa, de claustro.

E no nosso coração desce uma tristeza, uma nostalgia invencível e funda dessa Jerusalém que, para além das montanhas, fica escondida ao nosso olhar.

O *Pátria* navegava a seiscentos metros de altitude, num voo cheio de serenidade.

O Lago Tiberíade, ao longe, reluz por momentos.

Zebrando os altos cumes, a neve branqueja diante de nós, inesperadamente. Velha neve, cor de marfim velho, que o sol vai fundindo a pouco e pouco, a encher o vale de cantilenas de água.

Beirute. Velho burgo acaçapado ao fundo do Mediterrâneo, no sopé do Líbano.

Para Leste, a cordilheira áspera e alcantilada força-nos a subir a dois mil e duzentos metros.

O avião, vibrando um pouco, ganha altura com certa dificuldade e, de acordo com as indicações de Brito Paes, que, dia a dia, vai confirmando as suas qualidades excepcionais de navegador, aproa a Rayak, seguindo a linha férrea, fio azul de retrós enrodilhados nos torcicolos da montanha.

Passamos a quatrocentos metros da cota mais elevada, numa atmosfera glacial que nos faz tiritar.

Lá em baixo, tudo são ravinas, picos agressivos, blocos de granito que a neve entremeia de alvuras imaculadas.

Só para além, quando o vale do Líbano abre, a nossos pés, a corola esmeraldina das suas planícies fecundas, o pesadelo termina, para começar uma descida inenarrável, a pior de toda a viagem.

O avião escapa-se-nos das mãos. Chupado, sacudido, jogado por correntes de ar turbilhonantes, raivosas, contraditórias, tem estremecimentos, crispações, desmaios, que, – sinceramente – apavoram.

A última volta, a duzentos metros sobre a pista, é trágica e martirizante. A fúria do vento frígido brinca com o *Pátria* como se ele fosse um farrapo de papel. Brito Paes e eu, numa congregação de esforços que o instinto de conservação centuplica, não conseguimos dominá-lo. O avião vira e obedece quando quer.

O aeródromo extenso, a novecentos metros de altitude, é delimitado a Norte por uma estrada que duas valas fundas marginam.

我们终于降落了——风是南风——当我们经过公路时，觉得自己被猛烈地抛向地面……一秒钟令人痛苦的等待。跳跃了一下，“祖国号”终于超越了一个跳马<sup>58</sup>障碍，着陆了。

我的胳膊像是力气被抽尽了的两条死肉；我的身体，被粉碎了似的疼；我的口腔，完全是干的。尽管很冷（温度计指着8度），浑身却被汗水湿透了。

我把飞机开到机库旁，乌尔德里司令和他的军官们接待了我们并向我们致以祝贺。

我们注意到，随着离葡萄牙越来越远，人们对我们的祝贺程度是越来越强烈了。

在美斯<sup>59</sup>午饭后，我们回到了“祖国号”停泊的机库。戈维亚立刻开始检修发动机，就像我们为此次停留筹划的那样。

里亚格飞行中心是叙利亚法国航空中队的物资存放处。

根据凡尔赛和约的授权，在法国领导的临时军营暂时占据了该地区——停机坪上的十个机库中停满了飞机。

所有储备物资都任由我们取用，有汽油、润滑油和机械零件等。

在到达中印半岛前，在这个我们最后可以遇到布雷盖飞机的地方，乌尔德里司令慷慨大方的友情是一种非常宝贵的帮助。我们之所以能够前行，很大程度上要归于他的协助。

在离开开罗之前，戈维亚做出了一个英勇的决定——剃掉自己的胡子。现在，他穿着日常的衣服，鼻子已经恢复到了正常尺寸，多多少少有点神甫的面相。一如既往，他依然是一个热情专注的机械师。

在空中，是布里托·帕艾斯如父亲般地亲手带领“祖国号”。我协助他爬升和下降。在地面上，我们把飞机交给“医生”戈维亚，他是这方面的专家，极其小心地照料着“祖国号”。

当戈维亚留在此地专注于他的工作时，飞行中心的汽车把我们带到了贝鲁特，法国空军在叙利亚的主任在那里等待我们。

公路向上爬升到了扼住黎巴嫩咽喉地方。地平线在我们眼前扩展，呈现出一幅雄伟的景色，但是却让我们忆起另外一些风景——那些遥远的葡萄牙风景，万千思绪就像丝丝阴影和犹豫不决的鬼魂一般轻轻滑过。

---

<sup>58</sup> 就像马匹突然跳跃想甩下骑手。（编者注）

<sup>59</sup> 专有名词，指为军官和中士们进行餐饮服务的地方。（编者注）

Aproamos enfim – o vento é Sul – e, ao passar sobre a estrada, sentimo-nos projectados violentamente contra o solo... Um segundo de expectativa angustiosa. Ressaltando, o *Pátria* ultrapassa o obstáculo numa upa de cavalo<sup>58</sup> e aterra finalmente.

Os braços pareciam-me dois farrapos de carne morta. O corpo, triturado, dolorido. A boca, inteiramente seca. E apesar do frio (o termómetro marcava oito graus), estava alagado em suor.

Conduzi o avião para junto dos hangares, onde o comandante Hourdry e os seus oficiais nos recebiam, felicitando-nos.

Tornava-se curioso observar que a intensidade das felicitações ia aumentando à medida que nos distanciávamos de Portugal.

Almoçamos na *mess*<sup>59</sup>, voltamos ao hangar onde o *Pátria* descansa, e Gouveia inicia imediatamente a revisão do motor que planeámos para aquela escala.

O Centro de Aviação de Rayak é o depósito de material das esquadrilhas francesas da Síria.

Acampamento militar provisório, visto que a França, pelo mandato que lhe foi conferido pelo tratado de Versailles, ocupa temporariamente a região – os dez hangares do Parque estão repletos de aviões.

Todo o material de reserva, gasolina, óleo e mecânicos, são postos à nossa disposição.

Último local até à Indochina onde encontraríamos aviões Breguet, a gentileza amiga do comandante Hourdry foi um precioso auxílio que muito devia contribuir para o prosseguimento feliz da viagem.

Em mangas de camisa, nariz reentrado já nas dimensões normais, Gouveia, que antes de sair do Cairo tomara a decisão heróica de rapar o bigode e agora tinha na fisionomia qualquer coisa de sacerdotal, continuava sendo o mecânico solícito e dedicado de sempre.

No ar, era Brito Paes quem, paternalmente, ia levando o *Pátria* pela mão. Eu ajudava-o a subir e a descer. Em terra, entregávamo-lo ao médico, a Gouveia, que é especialista e que o tratava com cuidado extremo.

E enquanto ele fica, alheio a tudo, absorto no seu trabalho, o automóvel do Centro leva-nos até Beirute, onde nos espera o director da Aeronáutica Francesa na Síria.

A estrada sobe para a garganta em que atravessa o Líbano, e o horizonte alarga-se num panorama grandioso, fazendo-nos recordar outras paisagens, essas paisagens de Portugal distante, em que deslizam como sombras fantasmas indecisos de milhares de pensamentos fervorosos.

<sup>58</sup> Pinote, salto brusco do cavalo, com a intenção de derrubar o cavaleiro. (Nota do editor).

<sup>59</sup> Espaço onde se servem refeições a oficiais e a sargentos. (Nota do editor).

透过茂密的拱形树丛和灌木丛，可以听见种种声音：水流，麦田，雪松和松树林，玉米地，被山坡遗弃的村庄和小镇……

渐渐的，定居点稀疏了，山脉变得都是裸露的石头，象牙色的古老积雪在突兀的山峰上画出了一条条大理石般的纹路。

我们到达冰寒地冻的一千五百米高处时，在仿佛滴着眼泪的天空下，地中海朦朦胧胧地出现了，一轮血红的夕阳嵌在深处。

下面的贝鲁特城若隐若现，正被这一天当中最后的悸动撞击着。

在这令人不爽的下午，周围的景色在不断震颤着变动着。群山褪去颜色。水彩和彩色玻璃般的五颜六色退成了丁香色和靛青色。山脉直直地倾向狭窄的河谷，定居点那分散的灯光在跳动着。一片已经睡去的松林呈现出深绿色。寂静扼住了生命的节奏，暮色在慢慢消失。潮湿甜美的夜色降临，这颤动着的迷人全景在我们面前闭上了眼睛。

现在，公路在不断地拐着弯下降，汽车的两个大灯已经打开，像两把移动的弯刀一样划开了黑暗。

当汽车进入城市繁华的街道，在一辆辆车厢周围，在汽车的卡莱克森喇叭声<sup>60</sup>中，生命的活力再次跳动起来。在灯光照出的长方形中阴影中，楼房的库门打开了。我们下午曾经历的全部美丽留在了身后……

航空理事会和占领军指挥官接待了我们。他们向我们表示了钦佩尊敬之情，还告诉我们说飞行家佩尔蒂埃·窦昔<sup>61</sup>在飞往东京的途中要来阿勒颇。

从人们对我们说的言语当中，能够感觉到一种强烈的愿望，希望在法兰西的蓝白颜色旁边，我们的基督十字标志所代表的拉丁飞机能够获取胜利。

我们也路过了葡萄牙领事馆。领事先生长着一副犹太人的外貌，身材却是叙利亚式的瘦高，他冷淡地接待了我们，对于我们正在进行的飞行行程，他表示毫无所知。

由于检修发动机，我们在里亚格不得不比预期的多逗留了一天，因此，有人想我们建议可以参观一下巴勒贝克遗址。

在那里，希腊、罗马和拜占庭等各种风格混搭在一起。在朱庇特神庙中，石头的风貌清晰地保留了曾发生在这里的、令人激动的战斗痕迹。在那些曾经的争斗中，血流成河。

<sup>60</sup> 指刺耳的汽车喇叭声。原文为英语单词，来源于克莱克森牌商标。（编者注）

<sup>61</sup> 乔治·佩尔蒂埃·窦昔（1892年-1953年），法国航空先驱飞行员。他被称为Pivolo，据彭德尔（Pendellé）称，这个绰号来自一句他总是劝说飞行员们的、被讹用的话：Puis vole haut（意为“然后飞高”）。他以成功完成1924年的巴黎-东京空中突袭而闻名。（编者注）

São abóbadas de arvoredos, bosques densos através dos quais se ouvem marulhos de água, trigais, maciços de cedros e pinheiros, campos de milho, aldeias e vilas alcandoradas pelas encostas...

A pouco e pouco as povoações rareiam, a montanha torna-se pedregosa e escavada, e a neve ebúrnea, secular, põe nódoas de mármore nos cumes agudos.

Ao atingir o colo – mil e quinhentos metros de altitude regelante –, o Mediterrâneo aparece, brumoso, sob um céu gotejando lágrimas, que o doce magenta de um sol-pôr de iluminura ensanguenta ao fundo.

Beirute alveja em baixo, batida pelas últimas palpitações do dia.

Na agonia da tarde, a paisagem estremece, em transformações sucessivas. Os montes esmaecem, lilases e anilados, com um colorido de aguarela e de vitral. Polvilhando a serra que cai a prumo sobre o vale estreito, palpitam luzes de povoados dispersos. Há tons de esmeralda num pinheiral que adormece. O silêncio abafa o ritmo da vida, que se perde em gamas lentas, de passo que o crepúsculo vai morrendo. E a noite alastra, vaporosa e doce, a fechar-nos os olhos sobre o encantamento desse panorama embalador.

A estrada descia agora em lacetes contínuos, e os faróis do automóvel, acesos já, apunhalavam a escuridão, como dois alfanges de luz em movimento.

Ao entrar nas ruas buliçosas da cidade, de novo a vida lateja, no rodar das carruagens, nos *klaxons*<sup>60</sup> dos automóveis, nos rectângulos de luz que a portas dos armazéns abrem nos prédios sombrios. Toda a beleza da tarde que vivêramos ficava para além...

A Direcção de Aeronáutica e o general comandante das tropas de ocupação recebem-nos com demonstrações de admiração e de afabilidade, informando-nos da próxima chegada de Pelletier-Doisy<sup>61</sup> a Alepo, a caminho de Tóquio.

Nas palavras que nos dirigem, sente-se o desejo ardente de triunfo das asas latinas que a nossa Cruz de Cristo representava, ao lado das cores de França.

Passamos também pelo Consulado português. O cônsul – perfil de semita em corpo esgrouviado de sírio – recebe-nos com uma indiferença glacial, manifestando completa ignorância acerca da viagem que estamos realizando.

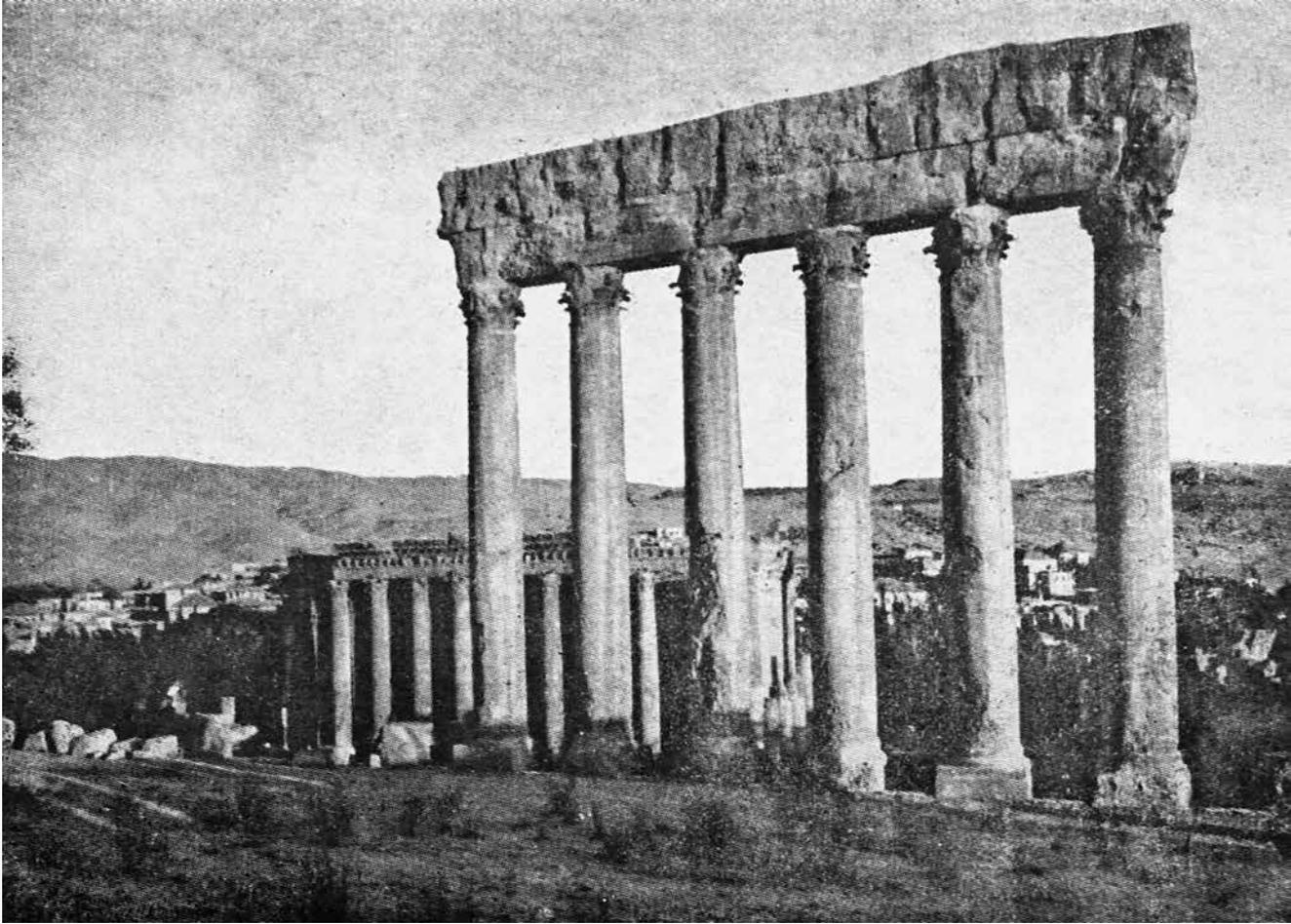
A revisão do motor força-nos a permanecer em Rayak um dia mais do que contávamos, e alguém nos sugere que aproveitemos para visitar as ruínas de Baalbek.

Amálgama monumental de estilos grego, românico e bizantino, a fisionomia da pedra conserva, no Templo de Júpiter, o traço nítido e impressionante das lutas remotas que ali fizeram correr sangue a jorros.

<sup>60</sup> Buzina estridente dos automóveis. Palavra inglesa, derivada de *Klaxon*, que era a sua marca comercial. (Nota do editor).

<sup>61</sup> Georges Pelletier-Doisy (1892-1953) foi um piloto francês, pioneiro da aviação, a quem chamavam *Pivolo*, alcunha que, de acordo com Pendellé, era uma corruptela da frase com que sempre aconselhava os aviadores: *Puis vole haut* (depois voa alto). Tornou-se famoso ao realizar com sucesso, no ano de 1924, o raide aéreo Paris-Tóquio. (Nota do editor).





Baalbeck (Síria)  
Ruínas do Templo de Júpiter

巴勒贝克(叙利亚)  
朱庇特神庙废墟

就像在莱巴达<sup>62</sup>一样，许多古老的回忆被空间阻断。

4月26日早7时左右，“祖国号”再次起飞。

在清新的空气中，飞机飞了半个小时，飞机缓慢地螺旋式上升到了2700米的高度，俯瞰着杰拜尔·伊什·沙特克的沟壑。我们告别了那片好客热情的、可爱的土地和高峰上的白雪，向东到达了叙利亚沙漠。灰绿色的粉末洒满了地平线。

山坡上的大马士革就像是一只高贵的天鹅，静静地浮在绿树组成的翡翠湖面上。

突然，景色为之一变。沙漠仿佛开始在我们的脚下展开了一卷单调的古铜色毛巾。

偶尔的，尘土飞扬——贝都因游牧部落反抗法国占领的游牧骑兵不时穿插而过。

地面的起伏很大，到处都是干涸的河床。人们往往已经忽略，这里曾有河流淌过。

温度有所上升，在大气中点燃了热血。

北部，在灰暗荒凉的沙漠中，幼发拉底河像是亮闪闪的金色带子。

忽然，三个小黑点梦幻般地出现天穹尽头的地平线上，它们渐渐飞近，从“祖国号”的右翼掠过。那是三架飞往开罗的英国飞机。

我们孤独的感觉被打破了，不禁发出了高兴的呼喊。这三架飞机飞过同样的天空，这炎热的阿拉伯蔚蓝天空，机翼散发强烈的生命的振动，在它们航班细长的曲线中，预示出未来惊人的成就。

我们彼此挥舞着白色手帕，那是希望旅途顺利的祝福……

他们越飞越远，渐渐消失在远方的地平线上，蓝色的天空再次恢复了宁静。

在正午地狱般炎热的阳光中，我们接近了拉马迪艾，艾豪尔湖像是一面闪亮的金属镜子。南边，滚滚沙尘在天空中竖起了三根火柱。

下午二时，在沙漠那恶魔般的、令人窒息的阵风中，我们飞抵了巴格达。“祖国号”终于降落在巨大的、四方形的机场上。30分钟后，从阿勒颇飞来的佩尔蒂埃·窦昔<sup>63</sup>那让人羡慕的“杰奎琳号”飞机也在此降落。

<sup>62</sup> 大莱普提斯的本地名称，它是罗马帝国是一座富裕的城市。其遗址位于距的黎波里130公里的胡姆斯，该遗址于1982年被宣布为联合国教科文组织世界遗产。（编者注）

<sup>63</sup> 乔治·佩尔蒂埃·窦昔（1892年-1953年），法国航空先驱飞行员。他被称为Pivolo，据彭德尔（Pendellé）称，这个绰号来自一句他总是劝说飞行员们的、被说用的话：Puis vole haut（意为“然后飞高”）。他以成功完成1924年的巴黎-东京空中突袭而闻名。（编者注）

Como em Lebda<sup>62</sup>, há evocações de outros séculos, suspensas pelo espaço.

E pelas sete horas da manhã de vinte e seis de Abril, o *Pátria* mais uma vez arranca para novo salto.

Na atmosfera fresca, durante meia hora, o aparelho descreve uma lenta espiral ascendente, e a dois mil e setecentos metros, sobranceiro enfim às ravinas do Djebel-esh-Shurk, diz adeus àquela terra hospitaleira e adorável, diz adeus à neve dos altos píncaros, e aproa ao deserto da Síria que, para Leste, empoa de cinza esverdeada o horizonte indefinido.

Damasco, nas faldas da montanha, é como um cisne imóvel no lago de jade do arvoredo.

Bruscamente, o tom da paisagem modifica-se, e o deserto começa desenrolando sob nós a toalha brônzea da sua monotonia hostil.

De longe a longe, salpicando o terreno, grupos de cavaleiros – tribos nómadas de beduínos em revolta contra França – passam em pistas caprichosas.

O terreno tem ondulações largas, sulcadas de onde a onde por leitos secos de rios que a gente ignora se algum dia correram.

A temperatura, subindo, acende reverberações de sangue na atmosfera.

Ao Norte, o Eufrates surge, fita de oiro a cintilar, inscrustada na chapa escura do deserto.

E alucinantemente, nascidos do horizonte, três pontos negros se destacam no docel *acqua marina* da abóbada celeste, a definir-se em linhas de asa à medida que se aproximam, passam a estibordo do *Pátria*. São três aviões ingleses que singram rumo ao Cairo.

A nossa impressão de isolamento quebra-se, num grito irreprimível de alegria. Esses três aviões, sulcando o mesmo céu, sulcando o mesmo azul tórrido da Arábia, irradiavam intensa vibração de vida e prenunciavam, na curva alongada do seu voo, todo um Futuro de realizações surpreendentes.

Lenços brancos acenaram, em recíproco voto de boa viagem...

E os aviões afastaram-se, diminuindo no horizonte, até se perderem ao longe e ficar de novo ermo o céu azul.

Próximo de Ramadi, já sob a queimadura infernal do sol do meio-dia, o lago de El Khor parece um polígono metálico, faiscando. Para Sul, turbilhões de areia erguem no céu três colunas de fogo.

Pelas duas horas da tarde, depois de ter sobrevoado Bagdad sob as rajadas diabólicas do vento asfixiante do deserto, o *Pátria* poisa no imenso quadrilátero do aeródromo, onde, trinta minutos mais tarde, vindo de Alepo, Pelletier-Doisy<sup>63</sup> aterra também no seu admirável

<sup>62</sup> Nome local para Leptis Magna, uma rica cidade do Império Romano, cujas ruínas se localizam em Homs, a cento e trinta quilómetros de Trípoli. O local foi declarado pela Unesco, em 1982, Património da Humanidade. (Nota do editor).

<sup>63</sup> Georges Pelletier-Doisy (1892-1953) foi um piloto francês, pioneiro da aviação, a quem chamavam *Pivolo*, alcunha que, de acordo com Pendellé, era uma corruptela da frase com que sempre aconselhava os aviadores: *Puis vole haut* (depois voa alto). Tornou-se famoso ao realizar com sucesso, no ano de 1924, o raide aéreo Paris-Tóquio. (Nota do editor).

“杰奎琳号”优美的线条与“祖国号”笨重的轮廓形成了鲜明对比。

与前面所有的停留处类似，罗斯比司令也让我们使用这个飞行中心丰富的资源。而戈维亚忘却了疲劳，为了让“祖国号”第二天一早就能出发，他立刻投入工作，一直干到天色变暗。旅途节奏比我们预期的慢多了，我们需要加快进度，而最重要的是要到达澳门。

罗斯比司令把我们带到了一千零一夜之城。我们觉得空气中尘土飞扬，污浊不堪。当汽车驶过城中道路，安东尼奥·帕特里西奥<sup>64</sup>的某些定义掠过我们的记忆深处：旅行就是品尝失望的艺术……

在既不富丽堂皇也没有任何风格可言的黄色建筑群中，一群奇怪的、异常的人互相推搡着，喧闹地进行着斋月的庆祝活动。

夜幕降临，一个有着细长尖塔的建筑物的阳台上挂了几十个灯泡，在浓重的夜色中划出一串圆圈。一个穆斯林神职人员在大声呼喊，提醒人们做礼拜，就像是波斯科特尔贝<sup>65</sup>市场那样。

但在我们身边，人们没有停止走动。我们被告知，因为白天禁止进食，所以从日落开始，那些人就不停地走动。

返回营地时，幻想都破灭了，这让我们感到心碎。

我们曾经多少次梦见巴格达：到处都是宫殿，清真寺，美丽的妇女……

在军官的梅斯<sup>66</sup>餐厅，我们遇见了从阿勒颇来到佩尔蒂埃·窦昔<sup>67</sup>，他几乎在怀疑我们怎么能够完成这几段飞行。

在与我们的交谈中（此时，戈维亚和布里托·帕艾斯正舒舒服服地躺在吸烟室的扶手椅上），我能感觉到他作为一个职业飞行家的钦佩与尊重，没有任何一个人可以像他那样评估我们为之战斗的种种困难<sup>68</sup>。

<sup>64</sup> 安东尼奥·帕特里西奥是一位葡萄牙诗人和剧作家，1878年出生于波尔图，1930年在澳门逝世。他医学本科毕业，但1910年决定投身外交生涯。在那一年，他被任命为驻广东总领事。20年之后，他的去世震惊了澳门，当时他正准备担任葡萄牙驻北京部长。（编者注）

<sup>65</sup> 阿尔伯特·威廉·凯特尔比（1875年8月9日—1959年11月26日）是一位英国作曲家、指挥家和钢琴家。他以创作较短的管弦乐作品脱颖而出，如“波斯市场”。这些作品的成功和其作品不断被出版，使得凯特尔比在二十年代末期就变成了一位极为富有的作曲家。“在波斯市场”作于1920年，是他最为成功的作品之一，它描绘了异国情调的场景。（编者注）

<sup>66</sup> 专有名词，指为军官和中士们进行餐饮服务的地点。（编者注）

<sup>67</sup> 参阅前面的注解。（编者注）

<sup>68</sup> 佩尔蒂埃·窦昔撰写了题为“我的突袭”的文章，描述巴黎—东京的旅程，发表在“*Petit Parisien*”上，我们转述如下：

“我检查了一下布里托·帕艾斯，贝雷斯以及机械师驾驶的飞机，愣住了。这是一架装备了雷诺300CV发动机的布雷盖夜间轰炸机，它小得几乎像是只布谷鸟，而里面却装了三个人。飞机外壳的机翼下有两个大大油罐，容量有1600升，像是两个与轮胎相连的漂浮物。”

aparelho – o «Jacqueline» –, cujas linhas elegantes contrastavam violentamente com a pesada silhueta do *Pátria*.

Semelhantemente ao que ocorrera em todas as escalas precedentes, o comandante Crosbie põe à nossa disposição os abundantes recursos do Centro, e Gouveia, esquecendo a fadiga, mete ombros à tarefa, trabalhando até ao escurecer, para deixar o *Pátria* pronto a partir na manhã seguinte. O ritmo das nossas jornadas tem sido bastante mais lento do que prevíamos, e é preciso acelerar a marcha, se bem que, acima de tudo, o que mais importe seja *chegar a Macau*.

O comandante Crosbie leva-nos à cidade das Mil e Uma Noites, que do ar nos parecera poeirenta e suja. Enquanto o automóvel desliza através das ruas, aflora-nos à memória certa definição de António Patrício<sup>64</sup>: «Viajar é a arte de saborear desilusões»...

Por entre o aglomerado de edifícios amarelentos, sem estilo nem grandeza, uma multidão heteróclita e estranha acotovela-se, na celebração ruidosa do Ramadan.

Ao cair da noite, do varandim de um minarete esguio que dezenas e dezenas de lâmpadas eléctricas desenham a reticências de luz na sombra que adensa, um sacerdote muçulmano clama, convidando à oração, como no *Mercado Persa* de Ketelbey<sup>65</sup>.

Mas em torno de nós o movimento não cessa e, ao que nos contam, é a partir do pôr-do-sol que toda aquela gente começa a movimentar-se, pois lhes é vedado comer durante o dia.

Ao voltar ao acantonamento, pungia-nos o desgosto de uma ilusão perdida.

Tantas vezes sonháramos Bagdad cheia de palácios bizantinos, mesquitas, lindas mulheres...

Na *mess*<sup>66</sup> dos oficiais, encontramos Pelletier-Doisy<sup>67</sup>, que quase duvida da possibilidade do percurso já efectuado por nós.

Nas frases que trocámos (enquanto Brito Paes e Gouveia conversavam, recostados nas confortáveis poltronas da *smoking room*), sinto a sua admiração e o respeito de um profissional que, como ninguém, pode avaliar as dificuldades com que lutávamos<sup>68</sup>.

<sup>64</sup> António Patrício foi um poeta e dramaturgo português, nascido no Porto em 1878 e falecido em Macau em 1930. Licenciado em medicina, decide contudo seguir a carreira diplomática em 1910, ano em que é nomeado cônsul em Cantão. Vinte anos mais tarde, a morte surpreende-o em Macau, quando se preparava para tomar posse como ministro de Portugal em Pequim. (Nota do editor).

<sup>65</sup> Albert William Ketelbey (9 de Agosto de 1875 – 26 de Novembro de 1959) foi um compositor, maestro e pianista britânico que se destacou pela composição de peças orquestrais breves de que *Mercado Persa* é um exemplo. O sucesso destas obras foi tal, que, no final dos anos vinte, Ketelbey tornou-se um músico riquíssimo, com a sua obra sucessivamente editada. In *a Persian Market*, que compôs em 1920, foi um dos seus grandes sucessos, sugerindo cenas exóticas. (Nota do editor).

<sup>66</sup> Espaço onde se servem refeições a oficiais e a sargentos. (Nota do editor).

<sup>67</sup> Ver nota da página anterior. (Nota do editor).

<sup>68</sup> Da descrição da viagem Paris-Tóquio, publicada no «*Petit Parisien*», por Pelletier-Doisy, sob o título «*Mon raid*», transcrevemos o seguinte trecho:

«Examinei, estupefacto, o aparelho que tripulavam Brito Paes, Beires e o seu mecânico. Era um velho Breguet de bombardeamento de noite, com motor Renault de 300 CV. Quase um «coucou». E eram três ali dentro. Sob as asas

与这位高级飞行家的接触是短暂的，但他杰出的行动能力足以在我的心灵中留下深刻的印象。他的这些能力是如此出色，将继续在巴黎—东京长途飞行中闪耀。

第二天，出发后一刻钟，一个火花塞穿孔<sup>69</sup>了，我们被迫重新降落在巴格达。当时我们已经飞出了四十公里。出发被推迟到了下一天。

我们看到佩尔蒂埃·窦昔的飞机十点钟起飞了，像箭头一样很快消失在前往的布什尔方向。

又是一夜。我们再度受挫，面前又是一个需要战胜的障碍。我们也应该在这一天到达布什尔。如果我们到了，或许不用忍受正在忍受的一切。但“运气”这个因素并不站在我们这一边。

此刻，我们细腻而浓烈的乡愁与思念之情都飞向了世界的一角。那里，所有人都在紧盯着“祖国号”的飞行过程，在自信而不安的时光中焦急地等待着消息。

远方的气息扑面而来，那是希望，是信念，是勇气。在夜晚，我们思念朋友们，他们几乎都出现在极为甜蜜的梦境中。

---

我没有向我的葡萄牙同行隐藏自己的钦佩之情。从里斯本驾机飞到巴格达是个壮举。他们将驾着这架飞机一直飞到澳门，对我来说，这好像是很鲁莽疯狂的事。要知道，很少有飞行员有勇气用这么不适当的飞机做出类似的尝试。然而，帕艾斯和他的同伴实现了这个计划。这是多么不易啊！”（第二版注）

<sup>69</sup> 原文为法语单词。（编者注）

Foram breves momentos de contacto com um homem superior, suficientes, todavia, para me deixar no espírito a impressão exacta das suas capacidade de acção e de realizações práticas, que tão brilhantemente havia de confirmar na continuação desse maravilhoso raide Paris-Tóquio.

No dia seguinte, um quarto de hora após termos descolado, uma *panne*<sup>69</sup> de velas obrigava-nos a fazer meia-volta, para aterrar de novo em Bagdad – havíamos percorrido já quarenta quilómetros –, e a adiar para o dia seguinte a nossa partida.

Vimos o avião de Pelletier-Doisy descolar pelas dez horas e desaparecer a caminho de Bushire, como flecha veloz.

Era mais uma noite, mais uma contrariedade, mais um obstáculo a vencer. Nós também devíamos chegar naquele dia a Bushire. Se tivéssemos chegado, talvez ali não sofrêssemos o percalço que sofremos. Mas o factor «sorte» intervieria contra nós.

Nestes momentos, a nossa nostalgia requinta, e a saudade evola-se para o cantinho do mundo onde todo um Povo, de olhos fitos no *Pátria*, espera ansiosamente notícias, a um tempo confiante e inquieto.

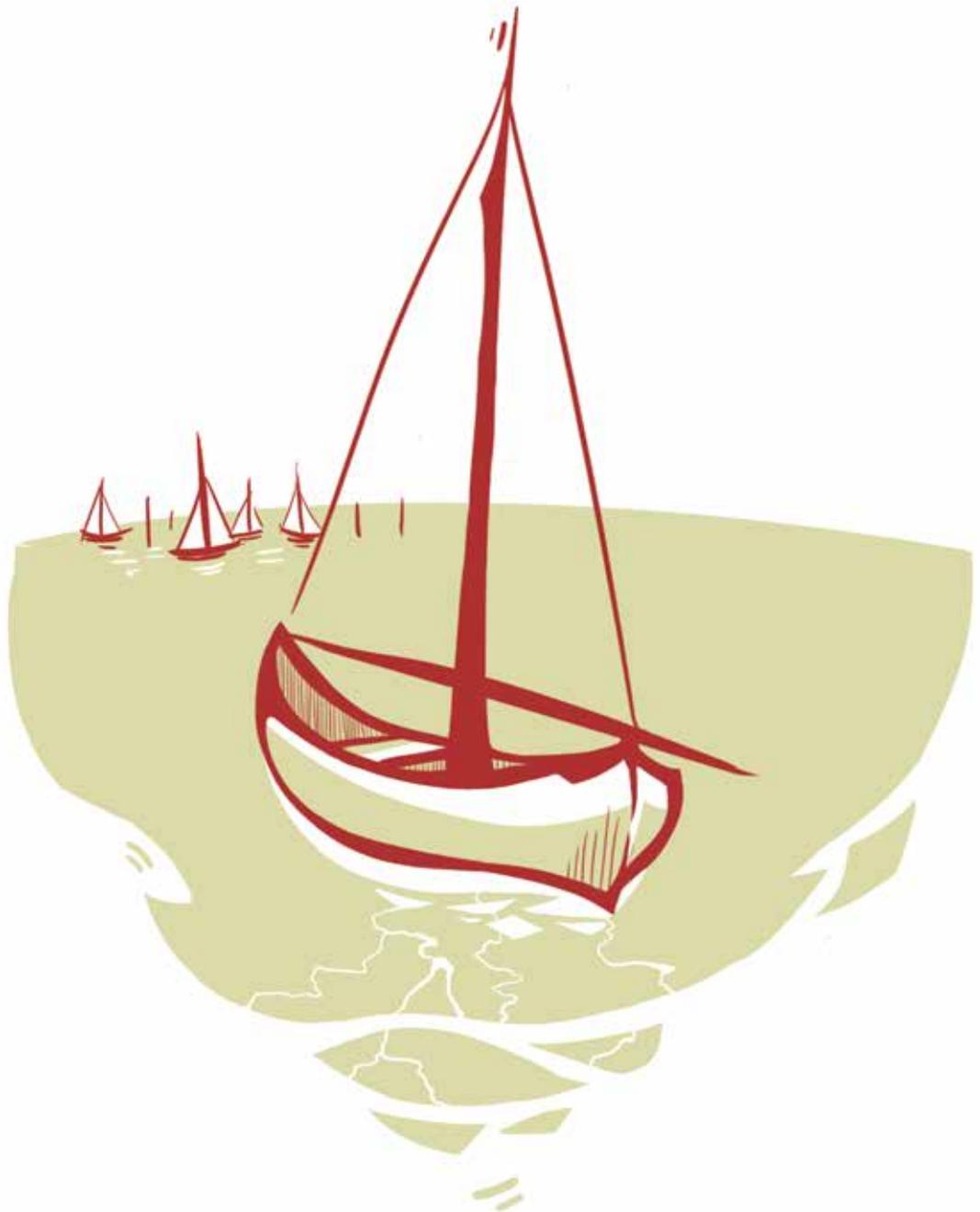
Chegam-nos eflúvios distantes de esperança, de fé, de coragem e, durante a noite, pensamentos amigos, quase se materializam em sonhos de doçura extrema...

---

da sua casca de noz tinham instalado dois enormes depósitos cilíndricos, com capacidade para 1600 litros, e que pareciam flutuadores ligados às rodas.

Não escondi aos meus camaradas portugueses a admiração que me causava a sua façanha. Ter conduzido um BN2 de Lisboa a Bagdad era qualquer coisa. Querer conduzi-lo até Macau parecia-me temeridade louca. Não conheço muitos pilotos que tivessem ousado semelhante tentativa com meios tão pouco apropriados. No entanto, Paes e os seus companheiros realizaram o seu projecto. Realizá-lo não era proeza fácil». (Nota da 2.ª edição).

<sup>69</sup> Avaria. (Nota do editor).



**O porto de Bushire**  
布什尔港

VII  
A PÉRSIA  
七、波斯

4月26日。巴格达，库特阿马拉，阿玛拉，巴士拉，本德尔里克，布什尔——900公里，900米。6:15。天气闷热，令人窒息，但有点躁动不安。东南风。晴空。

那一天我祈祷着。我飞行日志中那简洁、没有感情色彩的四行字浓缩概括了这一切，尽管这样，在度过了苦涩的几个小时后，我们第一次在波斯的土地上降落了。

旅程非常疲惫。在途中，高温又一次敲打着我们的神经。

伊拉克让人想起尼罗河三角洲，但却没有那里的多彩活力。这是一片冲积平原，被许多农田和渠道割成一块块的，仿佛是一块奢侈的土地。两条大河像是泥污的穗子一样绕过这片土地，将它与旁边的沙漠隔绝开。

我们沿着幼发拉底河前进，但不久就放弃了。我们相信指南针，尽管知道它所指的北也只是个大概的方位，不过参照物比比皆是。因为穿行在两条大河之间，所以我们确信没有走错路。

我们没有看到巴比伦废墟，虽然我们知道它位于底格里斯河以西。又一次，那几乎是神话般的过去从石块中脱颖而出，唤醒了记忆。

沿着右舷看到的巴士拉的高度，“祖国号”迎着东南风<sup>70</sup>离开了拥有众多机库的军用机场。

我们再次进入了沙漠。这片沙漠的沙子很潮湿，上面有一大片一大片的盐渍，与浅海那蓝绿色狭窄“臂弯”形成了鲜明的对比，带来一种阴森的腐烂的感觉。

糟糕的化油作用时不时地引发了干扰，打乱了发动机的运转。

但飞机划过炽热的天空，继续向前飞行，背后是静寂忧伤的波斯湾。葡萄牙人曾经在此秉承着自己国家的伟大辉煌乘风破浪——此刻，还是同样的葡萄牙，她慷慨豪迈的人民推动着我们向印度前进。

正午时分，在一个小小的、风景如画的港口，布什尔城出现在河边，像是一条微微发白的花边织物，正晾晒在阳光下。

跑道被标得很清楚，东边半公里处浓重的石灰线画出了一个三角形。

“祖国号”轻柔地触碰着地面降落了，一条雪尼尔花线<sup>71</sup>拉着它从营地前行，停在了一个正在修建的机库旁。

<sup>70</sup> 原文使用了一个航海术语，意思是为了尽量利用风的作用改变航向。（编者注）

<sup>71</sup> 原文为法语单词，用以称呼车轮上带有金属履带的拖车机器。（编者注）

Vinte e seis de Abril. – Bagdad, Kut-el-Amara, Amara, Bassora, Bender-Rig, Bushire. – 900 km. – 900 m. – 6h15m. Tempo abafado e sufocante, mas pouco agitado. Vento SE. Céu aberto.

Assim reza, naquela data, a minha caderneta de voo, lacónica, inexpressiva, que, nessas quatro linhas, para mim sintetiza, apesar disso, as horas áspersas que precederam a nossa primeira aterragem em território persa.

Viagem fatigante, durante a qual, mais uma vez, a temperatura brutal da atmosfera põe à prova os nossos nervos.

O Iraque faz lembrar o delta do Nilo, sem ter, no entanto, a vivacidade do seu colorido. Terreno de aluvião, cortado de culturas e canais, é um tapete extravagante que a franja barrenta dos dois rios contorna bizarramente, como a protegê-lo do deserto que fica para além.

Começamos por seguir o curso do Eufrates, que abandonamos pouco depois, confiando-nos à bússola, sabendo embora que o seu Norte é apenas aproximado. Mas as referências não faltam. E como navegamos entre dois cursos de água confluente, temos a certeza de não errar o caminho.

Não avistamos as ruínas da Babilónia, que sabemos localizadas algures, para Oeste do Tigre. Mas, uma vez mais, a evocação de um Passado quase lendário desprende-se das pedras a acordar memórias.

Por alturas de Bassora, que avistamos a estibordo, o *Pátria* orça<sup>70</sup> a Sudeste, deixando longe o aeródromo militar com seus numerosos hangares.

Entramos novamente em contacto com o deserto, um deserto de areia húmida, ao qual grandes manchas de sal, contrastando com o verde-azulado de estreitos braços de mar pouco profundos, davam um aspecto lúgubre de podridão.

A carburação péssima origina, de quando em quando, inquietantes baixas de regime, que perturbam o funcionamento do motor.

Mas o avião prossegue, cruzando o céu candente, sobre o fundo soturno do golfo pérsico, onde outrora portugueses se bateram pela grandeza de Portugal – o mesmo Portugal que naquela hora, pela voz do seu Povo generoso, nos impele para a Índia.

Pelo meio-dia, num portozinho minúsculo e pitoresco, a cidade de Bushire surgiu à beira de água como renda alvadia a secar ao sol.

A pista bem marcada, grandes traços de cal delineando os ângulos, fica meio quilómetro a Leste.

E o *Pátria* toca suavemente o terreno, enquanto de um abarracamento distante uma *chenille*<sup>71</sup> avança e o reboca para junto do hangar em construção.

<sup>70</sup> «Orçar» é um termo náutico, que significa mudar de rumo, para aproveitar melhor a acção do vento. (Nota do editor).

<sup>71</sup> Palavra francesa que designa uma máquina de reboque com lagartas metálicas no rodado. (Nota do editor).

这个营地保管了波斯所有的航空力量——两架斯帕德飞机。十个全副武装的护卫在下面守护着它们，其中包括两个政府雇佣的法国机械师。他们是这个国家善战的军队的样本。

过了一会儿，法国领事苏德诺先生和英国领事加德纳先生，还有一位英国军队的工程师上校戈弗雷先生等人，乘坐两辆福特汽车到来了。戈弗雷先生在这里的电报和无线电报站的技术部门任职。

此外，还来了一位值得一书的少尉。这是个瘦高的金发小伙，头上戴着一顶奇怪的圆柱形皮质软帽——在这种热带气候中，看见这帽子都让人觉得热。他脚上穿着一双闪闪发光的马靴，敬礼的时候，两个脚跟一并，靴子上的马刺叮当作响，仿佛阿根廷歌曲式的颤音在空中停留了好几秒。他过分的礼貌让那位高卢长官立刻说：“说实话，您太客气了。”<sup>72</sup> 当我们握手时，阿尔法·默克（这位有趣的少尉叫这个名字）用力紧握我的手，好像在说：

“他们在等你回来呢。”

因为此地没有酒店，我们就住在领事的屋子里：布里托·帕艾斯和戈维亚住在法国领事那里，而我，因为粗通英语，就住在英国领事那儿。

欧洲人之间的殷勤礼貌让我们感动。住在“祖国号”飞过的，文明程度不那么高的偏僻角落，过路的欧洲人相互依存，对抗变化无常的气候和同样暴烈的人们。

下午——布里托·帕艾斯后来告诉我说，阿尔法·默克在法国领事馆的官方任务是负责检查护照。

他那温存油滑的目光掠过护照蓝色的页面，仔仔细细地检查着我们的护照，用正确的法语说护照上缺少欧洲有关领事机构的签证。

布里托·帕艾斯怀着对官僚主义的愚蠢而产生的紧张情绪，解释道：在里斯本没有波斯领事馆。

阿尔法·默克始终很温和地抱歉着，结结巴巴地说着有关国际航空条约的规定。

第二天，布什尔总督向我们告知：没有波斯政府的许可，我们不得起飞。

飞行被迫中断，因为一个公务员借口文明而产生的愚蠢的形式主义。

这是波斯缺少飞机所产生的无可争辩的后果。

为了缓解我们由于收到这个意外通知而产生的担心情绪，苏德诺先生把我们带到了城里，让我们得以近距离地观察那些肮脏的茅舍，曲折的小巷，里面蚁群般的人们衣衫褴褛。

<sup>72</sup> 为了显得诚实而过于礼貌。（编者注）

O abarracamento alberga toda a aviação persa – dois aviões Spad, sob a guarda de dez homens armados, que, no dizer dos mecânicos franceses contratados pelo Governo, são exemplares do aguerrido exército daquele país.

Dois Fords trazem, momentos depois, o cônsul de França, Mr. Sudreau, o cônsul inglês, Mr. Gardner, e um capitão de engenharia do Exército Britânico, Mr. Godfrey, que ali tem a seu cargo os serviços técnicos do posto telegráfico e radiotelegráfico.

Aparece também um alferes persa que merece descrição. É um rapaz alto, loiro, magro, com um estranho barrete cilíndrico, de peles, que naquelas paragens quase tropicais faz calor só de olhar para ele. Usa botas altas de polimento, a rebrilhar, e, ao fazer a continência, bate de tal maneira os calcanhares, que as esporas tilintam ruidosamente, numa sonoridade argentina que fica trilando durante alguns segundos. A sua exagerada polidez sugere imediatamente aquela máxima gaulesa «Trop poli pour être honnête<sup>72</sup>». E, nos apertos de mãos que trocamos, Arfa-al-Molk (que assim se chama o interessante alferes) põe uma energia que poderia significar:

– Esperem-lhe pela volta.

Como não havia hotel, ficamos aboletados em casa dos cônsules: Brito Paes e Gouveia sob o tecto da França, e eu, como arranhava inglês, sob o tecto da Inglaterra.

A amabilidade dos europeus sensibiliza-nos sinceramente. Residindo no recanto remoto da terra menos civilizada que o *Pátria* sobrevoou, adivinha-se neles o desejo de solidarizar-se com os europeus que passam e de os defenderem contra as intempéries do clima e da população, bastante tempestuosa também.

Pelo meio da tarde – contou-me Brito Paes depois –, Arfa-al-Molk apresentou-se no Consulado francês com a missão oficial de verificar os passaportes.

Melífluo e untuoso, passou os olhos sobre a folha azul e, no seu francês correcto, arriscou uma observação delicada, ao verificar que nos documentos faltava o *visto* das autoridades consulares persas na Europa.

Brito Paes, com o nervosismo que nele suscitam as imbecilidades burocráticas, explicou a não existência de Consulado persa em Lisboa.

E, sempre melífluo, Arfa-al-Molk lamentou, gaguejando, o que quer que fosse sobre a convenção internacional aeronáutica.

No dia seguinte, o Governador de Bushire, comunicava-nos que, sem autorização do Governo Persa, não poderíamos levantar voo.

Era a interrupção forçada da viagem imposta pela estupidez formalista de um funcionário público com pretensões a civilizado.

Era a consequência incontestável da carência de aviões na Pérsia.

Para distrair-nos da preocupação em que nos lançara a notificação inesperada, Mr. Sudreau, leva-nos à cidade, que se converte, observada de perto, num amontoado de casebres sujos, entrecortado por vielas tortuosas onde formiga gente esfarrapada.

<sup>72</sup> Demasiado educado para ser honesto. (Tradução do editor).

我们曾经以为这是个充满魅力的城市，这种想法在此时瞬间崩溃了。

在这种贫困悲惨的环境中，地毯之都、梦幻般的宫殿，东方式性感的波斯，“鲁拜集”作者欧玛尔·海亚姆<sup>73</sup>笔下的波斯，此时向我们展现的却是一个原始、酷热的贫穷市镇，它呈现出一幅令人失望的样貌。

我们去了总督府，总督用茶和香烟招待了我们。

总督外貌瘦削，胡子拉碴，面容疲倦，脸部棱角突出。他讲法语时有一定的困难，但是足以让我们向他说明所处的困境。他静静地听着，这沉默可能意味着他对事实一无所知。但是在场的阿尔法·默克向总督阁下做了澄清，细节丛生的澄清……他们两人合唱出了一长串遗憾之词。

我们气馁地解释说，在启程之前，里斯本的军用航空理事会接到了沙阿国王陛下下一封极为亲切的信件，此信授权我们可在波斯领空飞行、降落。

总督啜了一口茶，吸吮着烟蒂，干嚼着，用左手慢慢地骚了下头皮屑后，用难以听清的声音，不好意思地张口结舌地嘟囔着：

“这……这……我不知道……是的！我不知道沙阿国王陛下是否依然可以提供这样的授权……您理解……沙阿国王陛下，我相信，不再掌管波斯！好像是这样……我不太确定！”<sup>74</sup>

呵！真是个轻歌剧和喜剧的国家！如果在我们的前方，没有你那不友好的海岸的残酷丛林——一千八百多公里的沙漠，如果不是因为在灼热而又无情的阳光下，“祖国号”没有燃油了，我们就会放声大笑。

波斯！动员了五十万人，而当我们经过时，有二十万逃兵的地方！

有两架飞机，有法国机械师但却没有飞行员的波斯。

一个因为沙阿国王的心血来潮，只在德黑兰郊区铺设了一点点窄轨轻便的德考维尔<sup>75</sup>铁路的波斯！

一个没有公路的波斯！在这里，俄国人俘获了一架因发动机被击穿而迫降的飞机，因为没有一个飞行员会修理被严重损坏的飞机，它被送到了步兵营！

<sup>73</sup> 11、12世纪（1048年——1131年）的波斯诗人、数学家和天文学家。在西方，他首先以诗人而闻名。他是著名的“鲁拜集”作者（葡语为“四集”或“四重奏”），标题来自“鲁拜”一词，意思是两行一节，每节有两个部分。自1859年爱德华·菲茨杰拉德翻译了这部作品之后，它在欧洲变得非常有名。（编者注）

<sup>74</sup> “这……这……我不知道……是的！我不知道沙阿国王陛下是否依然可以提供这样的授权……您理解……沙阿国王陛下，我相信，不再掌管波斯！好像是这样……我不太确定！”原文为法语。（编者翻译）

<sup>75</sup> 德考维尔是一种窄轨铁路系统名称，由方便拆卸的部件组成，其铺设工作很容易。其名称来自它的发明者。（编者注）

Desfazia-se o encanto da visão que tivéramos, ao passar sobre a cidade.

E, naquele ambiente de miséria, a Pérsia dos tapetes, dos palácios de sonho, do orientalismo sensual e embalador – a Pérsia de Omar Khayyam<sup>73</sup> e do *Rubaiyat* – revelava-nos o aspecto decepcionante de um pobre burgo primitivo e canicular.

Passamos pela residência do Governador, que nos recebe, oferecendo-nos chá e cigarros.

Magricela e mal barbeado, olhar sonolento e apático, ângulo facial bastante agudo, fala francês com certa dificuldade, mas compreende o bastante para nos permitir expor-lhe a situação crítica em que nos encontramos. O homem ouve, num silêncio que poderia dizer ignorância dos factos. Mas Arfa-al-Molk, presente, esclarece Sua Excelência, com profusão de detalhes... E ambos fazem coro na litania de lamentações.

Explicamos, bastante enervados, que na Direcção da Aeronáutica Militar, em Lisboa, se recebera, antes de partirmos, uma gentilíssima carta do Xá, autorizando-nos a voar e a aterrar em território persa.

O Governador sorve um gole da beberagem, chupa a ponta reduzida do cigarro, e mastigando em seco, depois de coçar lentamente a caspa com a mão esquerda, numa voz que mal se ouve, diz timidamente esta coisa estupenda:

*– C'est que... c'est que... je ne sais pas... oui! Je ne suis pas sûr si Sa Majesté le Shah peut encore donner des auctorisations pareilles... Vous comprenez... Sa Majesté, je crois, ne gouverne plus la Perse! Il me semble... je ne suis pas sûr!*<sup>74</sup>

Oh, país de opereta e de comédia! Como a gente riria à gargalhada, se não tivesse diante de nós a sarça cruel da tua costa inimiga – mais de mil e oitocentos quilómetros de areias desertas –, se não tivesse o *Pátria* sem gasolina, sob o sol calcinante e impiedoso!

A Pérsia! Onde se fez uma mobilização de quinhentos mil homens e onde havia, quando por lá passámos, duzentos e cinquenta mil desertores!

A Pérsia, que tem dois aviões, que tem mecânicos franceses, mas que não tem aviadores!

A Pérsia, cuja rede ferroviária se reduz a um Decauville<sup>75</sup> minúsculo que se construiu por capricho do Xá, nos arredores de Teerão.

A Pérsia que não tem estradas! A Pérsia onde, porque um piloto não soube reparar um avião seriamente avariado, capturado aos russos por ter aterrado em território nacional, forçado por um desarranjo no motor, o irradiaram para a infantaria!

<sup>73</sup> Poeta, matemático e astrónomo persa dos séculos X-XI (1048-1131). No Ocidente, ficou conhecido sobretudo como poeta, autor do célebre *Rubaiyat* (em Português, «quadras» ou «quartetos»), título formado a partir do termo «ruba'i», que designa uma estrofe de duas linhas, com duas partes (hemístiquos) cada. A obra ficou célebre na Europa, a partir da tradução que dela fez Edward Fitzgerald, em 1859. (Nota do editor).

<sup>74</sup> «– É que... é que... não sei... sim! Não tenho a certeza se Sua Majestade o Shah ainda pode conceder autorizações semelhantes... Compreende... Sua Majestade, julgo eu... já não governa mais a Pérsia! Parece-me... não tenho a certeza» (Tradução do editor).

<sup>75</sup> Decauville é o nome de um sistema de caminho-de-ferro de via muito estreita e composta por elementos de ferro facilmente desmontáveis, que exigem pouco esforço de colocação. A designação deriva do nome do seu inventor. (Nota do editor).

这样的一个波斯：因为我们的护照上少了个签证，就愚蠢地不让我们前行的当局！丝毫不考虑我们已经做出的努力和正在进行的尝试！<sup>76</sup>

这一切让我们觉得如此乏力，厌倦而愤怒……

此刻，恳求的想法占据了我们的思绪，这种思绪弥漫开来，焦急而隐秘地飞向葡萄牙。我们度过了毫无把握而充满疑问的若干个小时，在此期间，我们的责任心膨胀，几乎将我们淹没。

如果葡萄牙政府也抛弃了我们……

麦克拉伦<sup>77</sup> 曾经想过要做同样的事。然而，第二天早晨，一艘英国炮舰偶然地出现在布什尔湖上，麦克拉伦既不尴尬也不困难地出发了。

戈维亚利用这个令人疲乏的机会检修了发动机，法国机械师热诚地辅助他进行检修。

30号下午六时，布里托·帕艾斯来到跑道测试发动机。

卫队长看到了，打着手势告诉他飞机不能起飞。

暮色渐渐降临，天色越来越暗。

布里托·帕艾斯也比划着相让队长平静下来，他试图解释我不在飞机上，现在几乎是夜晚了，他不过是要测试一下飞机。

但那个人摇着头，命令自己的属下列队并把扛好步枪。

---

<sup>76</sup> 许多年过去了，波斯变了。我们能够肯定，现在再也不能像我们曾经写过的那样进行描写。（第二版注释）

<sup>77</sup> 英国飞行员。他在1924年这年企图环游世界。（编者注）

A Pérsia, onde, porque nos faltava o visto nos passaportes, uma autoridade nos retinha estupidamente, sem consideração pelo esforço realizado e pela tentativa em curso!<sup>76</sup>

Que enervamento, que tédio, que cólera tudo isto provocava em nós!...

Nesses momentos, o pensamento toma colorações de súplica, evolvendo-se no espaço, ansioso e invisível, a caminho de Portugal. Vivendo horas de incerteza e dúvida, a nossa responsabilidade avoluma-se e quase nos esmaga.

Se o Governo Português nos abandona...

A MacLaren<sup>77</sup> tinham querido fazer a mesma coisa. Como por acaso, porém, na manhã seguinte, uma canhoeira inglesa aparecia ao largo de Bushire. E MacLaren partiu, sem embaraços nem dificuldades...

Entretanto Gouveia aproveitava a enervante oportunidade para rever o motor, secundado pelos mecânicos franceses que o auxiliam dedicadamente.

No dia trinta, pelas seis horas da tarde, Brito Paes foi até à pista no intuito de ensaiar o motor.

O chefe da guarda, ao vê-lo chegar, explica por gestos que o avião não pode partir.

O crepúsculo descia lentamente, num brando declinar da claridade.

Por mímica também, Brito Paes tenta sossegá-los, explicando que faltou eu, que é quase noite, procurando fazer-lhes compreender que se trata apenas de uma experiência.

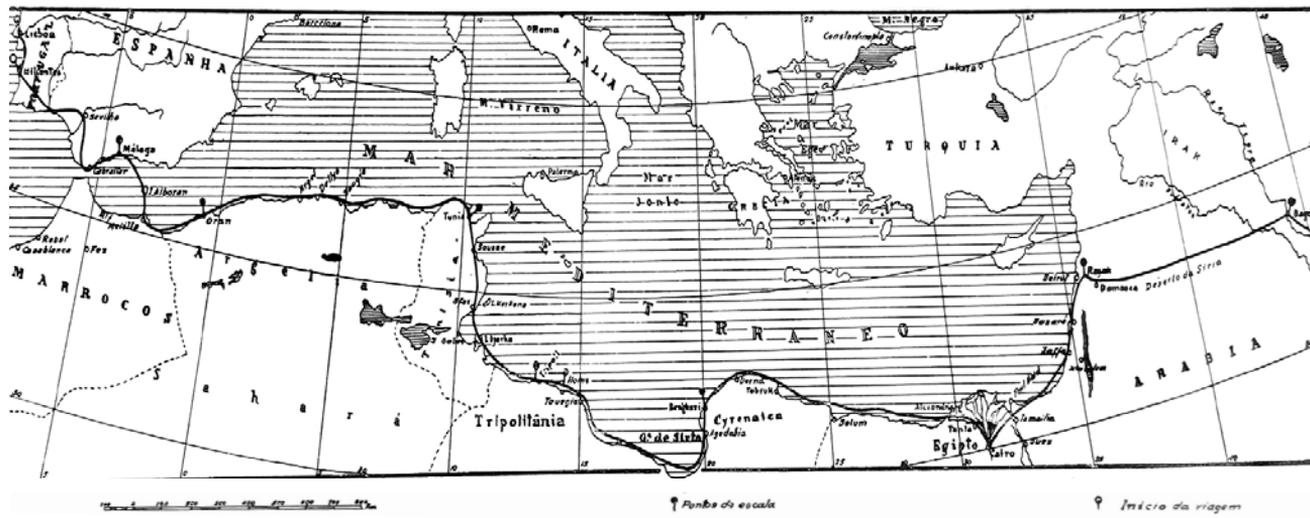
Mas o homem, com uma oscilação de cabeça significativa, manda alinhar os seus extravagantes subordinados e carregar as carabinas.

---

<sup>76</sup> Os anos passaram, e a Pérsia transformou-se. Hoje – temos a certeza –, não poderíamos escrever o que escrevemos. (Nota da 2.<sup>a</sup> edição).

<sup>77</sup> Piloto inglês que, nesse ano de 1924, tentava dar a volta ao mundo. (Nota do editor).

Handwritten text and symbols on the right edge of the page, including a vertical line of text and some illegible markings.



Croquis do itinerário da Viagem (I)  
 (Lisboa-Vila Nova de Milfontes-Bagdad)

行程路线草图 (I)  
 (里斯本—千泉新镇—巴格达)

在十几支准备好射击的步枪前面，在那些执行阿尔法·默克的命令而又无知的人们面前，“祖国号”的发动机转速达到了其正常的1450转，整个金属机身在蓝天下焦急地咆哮着，震动着。

我们在布什尔所度过的几个小时当中，精神上的压力，因为没有把握而产生的煎熬折磨，意外中断旅途的可能性，这一切都让我们倍感痛苦。

我们的言语和思绪都受到了这种情况的不利影响。

加德纳先生，戈弗雷先生和苏德诺先生的友爱都无法抹去我们的悲伤。

招待我们的英国领事给了我完全的自由。他是个有趣的家伙，有着几乎是拉丁式的外貌，下巴的胡须拉长了他那张苍白的脸。当他在书房忙碌时，在那幢小屋<sup>78</sup>中陪伴我度过孤独时光是他的两条狗：一条狐狸犬和一条爱尔兰梗，它们分别叫做斯罗什和杰夫。我写作时，它们在我的脚旁打盹。一台宏伟的留声机划破了寂静，混合着夏威夷哀怨的旋律，一种温暖的忧郁从一些古典曲目中弥漫开来。就是在布什尔，我认识了德沃夏克<sup>79</sup>的作品。

戈弗雷先生是这幢小屋的另一位居住者，他是个沉默的人，藐视言语而沉默地行动。他像是加德纳先生的儿子，不过年长10岁。他有一辆已经跑了10万公里的、著名的福特汽车，在性情冷漠缓慢的英国上校指挥下，这辆车发出可怕的噪音，加德纳先生将其称之为“飞行的雷暴之音”<sup>80</sup>。

苏德诺先生和夫人是一对平和幸福的夫妇，两个人深情地彼此关怀对方。布里托·帕艾斯和戈维亚是他们小屋的客人。

得知法国和英国领事的努力失败了，布里托·帕艾斯将在私下重新燃起的愤怒隐藏在讥讽的笑容之下，给里斯本拍了一个电报。

我们每个人都气馁地呆在屋子里，被德黑兰那令人难以理解的缓慢反应打击到了。

晚九时，有人似乎有些害怕地敲响了法国领事馆的大门。

领事夫人打开了门，是阿尔法·默克，他低声问起了布里托·帕艾斯。

苏德诺夫人回答说她去叫布里托·帕艾斯。

“不，不！我只想知道他是否……”他又开始说波斯语。

“可为什么呢？”

“我给他带来了一个重要的信息。”

---

<sup>78</sup> 通常用于旅游而且不太大的单层房子。但是在印度，这个词有社会阶层的含义，它指的是与公寓楼相对的、只属于一个家庭的房子，是一种典型的中产阶级住宅。在这个国家，这种房子带有身份地位的象征。（编者注）

<sup>79</sup> 捷克作曲家（1841-1904）。（编者注）

<sup>80</sup> 飞行风暴。（编者注）

E é diante de uma dezena de espingardas prontas a disparar, em frente daquelas criaturas boçais que cumpriam ordens de Arfa-al-Molk, que o motor do *Pátria* atinge as suas mil quatrocentas e cinquenta rotações normais, num frémito de todo o seu cavername metálico ansioso de céu azul.

A depressão moral das horas que passamos em Bushire, o suplício torturante da incerteza, as possibilidades da interrupção inesperada da viagem ferem-nos dolorosamente.

As nossas palavras, os nossos pensamentos ressentem-se da situação.

O carinho de Gardner, Godfrey e Sudreau não bastam para destruir a nossa tristeza.

O cônsul inglês de quem sou hóspede dá-me absoluta independência. É um tipo interessante, de fisionomia quase latina, perinha mefistofélica a alongar-lhe a face pálida. Nas horas de solidão que passo no seu *bungalow*<sup>78</sup>, enquanto as suas ocupações o retêm no escritório, fazem-me companhia dois cães – um *fox* e um *irish terrier* –, Slosh e Jaff, que dormitam a meus pés de passo que escrevo, e um magnífico fonógrafo vai lançando no silêncio, de mistura com plangentes melodias havaianas que uma quente melancolia impregna, alguns trechos clássicos. Foi em Bushire que travei conhecimento com Dvorak<sup>79</sup>.

Godfrey, o outro habitante do *bungalow*, é um indivíduo calado, que despreza as palavras e age em silêncio. Parece filho de Gardner e tem mais dez anos. Possui um famoso Ford, com perto de cem mil quilómetros percorridos, que rola com uma barulheira infernal, sob o comando fleumático do capitão inglês, e que Gardner baptizara com o ruidoso epíteto de *flying thunderstorm*<sup>80</sup>.

Mr. e M.<sup>me</sup> Sudreau, em cujo *bungalow* estiveram hospedados Brito Paes e Gouveia, constituem um casal pacato e feliz, que tem para ambos solitudes carinhosas.

Brito Paes, escondendo sob um sorriso de ironia a cólera que lhe referve no íntimo, telegrafou para Lisboa, ao saber do insucesso dos esforços dos cônsules francês e inglês.

E cada um de nós recolheu a casa, desanimado já, batido pela incompreensível demora da resposta de Teerão.

Pelas nove horas da noite, porém, alguém bateu, como a medo, à porta do Consulado francês.

A consulesa foi abrir, e Arfa-al-Molk saiu da sombra, perguntando em voz baixa por Brito Paes.

Respondeu-lhe M.<sup>me</sup> Sudreau que o ia chamar.

– Não! Não! Eu desejava apenas saber se ele está... – voltou-lhe o persa.

<sup>78</sup> Casa não muito grande e de um único piso, destinada normalmente ao turismo. Na Índia, no entanto, o termo adquire uma conotação social, ao referir-se a qualquer residência pertencente a uma só família, por oposição ao edifício de apartamentos, que é a residência típica da classe média. Neste país, *bungalow* traz consigo um símbolo de status. (Nota do editor).

<sup>79</sup> Compositor checo (1841-1904). (Nota do editor).

<sup>80</sup> Tempestade voadora. (Tradução do editor).

“你说……”，领事夫人好奇地要求道。

“就是，如果他们愿意的话，我明天可以搞到许可！”

“为什么你不马上搞到？需要做些什么？”

“发一封电报。”

被这个神秘的小心弄得很不安的领事夫人呆住了。

“为你什么现在才说？”

“因为……”阿尔法·默克嘟囔道：“这需要……八个卢比！”

领事夫人跑去告诉了布里托·帕艾斯。除了那八个卢比，布里托·帕艾斯还给了阿尔法·默克两个卢比的小费。

托卢比的福！第二天，许可证到了。

我们利用那天的下午去向总督先生致以问候，这次，他在政府宫接待了我们。这是幢楼梯破烂而狭窄的建筑，在一些地方，褴褛的粗麻布充当了过道地毯。

一位高级官员向我们表示，他对所发生的事深感悲伤。这个人骨瘦如柴，瘦削的身体在一件宽大的白色长袍中扭动着，那长袍活像是个防尘罩。还有一些具备某种重要性却有着微不足道外貌的人物驻守在办公室那些破破烂烂的沙发中。

或许是为了说服我们，说明自己在此事件中是无辜的，前一天还气愤地向我们讲述战争场面的总督阁下让人把阿尔法·默克叫来，严厉斥责了他。

5月2日早六点启程时，我们的朋友加德纳先生，戈弗雷先生，苏德诺先生和法国机械师们热情拥抱了我们。

阿尔法·默克再次碰响了他的靴跟，他跟我们握手，那黄色的笑脸上流淌着虚伪。

“祖国号”飞机在清晨炎热而异常平静的天空下开始滑行。

到阿巴斯港的旅程仿佛是在砂砾的披风上张开翅膀滑翔，下面是沟壑纵横、到处是悬崖峭壁的沙漠。地狱般的气息向大地四散传来，让我们的眼睛充血，四周的风景一片炽热。同样的，那个鲜红的太阳直直地照耀着“祖国号”，让我们头晕目眩。

跑道上，灼热的沙子起伏不一，飞机被强风晃动着，跳动着，最后终于停了下来，发动机还最后喘息了几声。

英国领事理查森先生接待了我们，他是一个可爱但俗气的人。在我们逗留领事馆期间，他不停地用他的钱，他拥有的特权，他的府邸，还有他纯净的英国血统敲击着我们耳朵的鼓膜。

这里也有一些果阿人，这些单纯的人们由于环境的影响已经英国化了，说不好我们的语言。

- Mas porquê?
- Trazia-lhe uma informação importante.
- Diga!... – exclamou a consulesa, toda curiosidade.
- É que, se quiserem, arranjo autorização para amanhã!
- Porque a não arranjou já? O que é preciso fazer?
- Mandar um telegrama.

Enervada por aquele mistério, a consulesa estava suspensa.

- Mas porque só agora o diz?!
- É que... – e Arfa-al-Molk gagueja – são necessárias... oito rupias!

A consulesa correu a informar Brito Paes que, além das oito, lhe mandou duas de gorjeta. Abençoadas rupias! No dia seguinte, a autorização chegava.

Aproveitamos a tarde para ir apresentar os nossos cumprimentos de despedida ao Governador, que, desta vez, nos recebeu no *Palácio do Governo*, casarão de escada estreita e carcomida, onde um farrapo de sarapilheira fazia as vezes de passadeira.

Corpo esquelético dançando dentro de um amplo balandrau alvadio, género guarda-pó, o alto funcionário manifestava-nos o seu pesar pelo sucedido. Alguns personagens, por certo de importância mas de aspecto insignificante, guarneciam os sofás esfarrapados do gabinete.

E, talvez no intuito de nos convencer da sua inocência no caso, Sua Excelência, a quem narráramos indignadamente a cena bélica do dia anterior, mandou chamar Arfa-al-Molk e repreendeu-o com energia diante da assistência.

Pelas seis horas da manhã de dois de Maio, à partida, os nossos amigos Gardner, Godfrey, Sudreau e os mecânicos franceses abraçavam-nos efusivamente.

Arfa-al-Molk, batendo mais uma vez os calcanhares, apertava-nos a mão com um sorriso amarelo a ressumar falsidade.

E o *Pátria* descolou na atmosfera abafada da madrugada muito calma.

A viagem até Bandar-Abbas é um deslizar de asas pandas sobre montes de areia, desertos ravinados e escarpas abruptas. O mesmo hálito de inferno a evolvar-se da terra, a ensanguentar-nos os olhos, a esbrasear a paisagem. O mesmo sol rubro-branco caindo a prumo sobre o *Pátria*, a entontecer-nos.

Na pista, areia a arder, em ondulações inconsistentes, o avião, sacudido pela ventania, ressalta e fica imóvel, ofegando ainda nas últimas explosões do motor.

Alberga-nos Mr. Richardson, o cônsul britânico, homem amável mas primata, que, durante a nossa permanência no Consulado, nos martela os ouvidos com o *seu* dinheiro, os *seus* privilégios, o *seu* palacete, o *seu* puro sangue inglês.

我们吃了一顿丰盛的午餐，餐后甜点是美味的金色香蕉。接着，我们在床上睡了一个长长的午觉。睡觉时不需要毛毯，只要床垫和床单就行了。我们休息时没有用防寒外套，因为室温是那样高，根本感觉不到寒冷。

这一天平静地过去了，喝过下午茶后，我们去露台上透透气。

在不太纯净的半透明的大气中，金顺，霍尔木兹海峡和拉猎克拉岛装扮着风景，就像是蓝绿色平原上熟睡着的史前动物一般，光线在这平原上凝固了。

在悠长的黄昏之后，夜色终于严密地包围了一切。被深深的宁静和沉默的温柔所感动，生活暂停了。

沙地上，远处是陡峭的基奇瑙山，近处，直线组成的线条勾勒出“祖国号”那优雅坚硬的轮廓。

5月3日。拂晓。几乎无人。

螺旋桨转动，飞机起飞。

我们怀着同样的渴望向东前进。风景还是同样奇怪，让人想起月亮的一部分——这一部分掉到地球上几千年了，上面布满了怪异的陨石坑，一片荒凉。

有时，下面的景象仿佛变得有些不真实，像是根据一部无人书写的悲剧所要求的，布置出来的一个巨大的舞台布景。

它完全是个不毛之地，毫无生气，令人沮丧。

途中某个时刻，一座葡萄牙纪念碑泛着白光一闪而过，那是属于创造了历史的阿方索·德·阿尔布克尔克时代的纪念碑。

德亚斯科不过是个孤立的四边形砌石建筑。

早九点。恰赫巴哈尔的跑道在电报站旁，那发白的T形跑道接纳了我们的飞机，葡萄牙的飞机。

十几个生活在这个半沙漠地区的欧洲人来到了这里，向我们表达他们的钦佩之情。我们在自己的周围感受到了他们的热情，在“祖国号”崎岖不平的朝圣之旅中又画上了一个火热的记号。

Aparecem também alguns goaneses, gente simples, que mal sabe falar a nossa língua, de tal maneira estão britanizados pela influência absorvente do meio.

Depois de um lauto almoço cuja sobremesa foi constituída por deliciosas bananas-ouro, dormimos uma longa sesta, em leitos de campanha. Não são necessários cobertores. Apenas o colchão e um lençol. Repousamos sem o menor agasalho, e a temperatura ambiente é de tal maneira elevada, que não sentimos frio.

O dia passa tranquilamente e, ao cair da tarde, depois do chá, vimos respirar um pouco para o terraço.

Na fosca translucidez da atmosfera impura, Quishum, Ormuz e Larak decoram a paisagem, como animais pré-históricos adormecidos na planície glauca que a luz parece solidificar.

A noite acaba por fechar, depois de um crepúsculo interminável. Suspensão de vida que impressiona pela quietude profunda, pela suavidade silenciosa.

E no areal, com a montanha escarpada do Ki-Ginao por fundo, o perfil do *Pátria* destacava a rigidez graciosa das suas linhas rectilíneas.

Três de Maio. Alvorada. Quase ninguém.

Hélice em marcha, o avião descola.

A abalada para Leste prossegue, sob a mesma ardência, sobre a mesma paisagem estranha que faz lembrar um pedaço de lua caído na terra há milénios, com suas crateras bizarras e a sua aridez desolante.

Por vezes o panorama torna-se irreal. Parece que se trata simplesmente da decoração de um palco imenso, segundo as exigências cénicas de qualquer tragédia que ninguém escreveu.

É tudo glabro, inanimado e lúgubre.

A certa altura do percurso, fazendo História, branqueja um padrão português do tempo de Afonso de Albuquerque.

Jask é, simplesmente, um quadrilátero de alvenaria isolado.

E às nove horas, a pista de Chahbar desenha junto ao posto telegráfico o seu T esbranquiçado e recebe as nossas asas, que são asas de Portugal.

À nossa volta sentimos o entusiasmo de uma dezena de europeus que ali vivem num semi-desterro e que vêm render-nos preito de admiração, pondo mais uma nota de calor na acidentada peregrinação do *Pátria*.



A queda do *Pátria* no deserto  
“祖国号”飞机坠落在沙漠

VIII  
HORAS TRÁGICAS  
八、悲剧性的时刻

在这波斯的一角，当拂晓的第一缕曙光慢慢洒向灰暗的天空，我们告别了居住在当地的几个欧洲人——这应该是我们最后一次触碰这里的土地，他们陪我们到了跑道。因为住的地方离跑道就两步路，我们是走着去的。

检查飞机时，我们注意到一颗眼泪般的水滴从散热器上淌了下来。我们担心地瞪大了眼睛，但什么也做不了。在恰赫巴哈尔，由于缺乏资源，哪怕是轻微的故障也完全无法进行维修。

大家试验了一下发动机，它继续沿着不可改变的规律运转。接着我就起飞了。

我们的前方是七百五十公里的航程。途中的加瓦特，瓜德尔，伯斯尼，奥尔马拉等地可以被比作是沙漠中的绿洲。在这些地方，虽然并不总是，但如果我们降落，就会受到热情的款待。

遥远的印度！在这个困难的阶段，我们实现了梦想的第一部分，这就像是在一切都无法把控的黑暗中发出的烁烁光芒。

一直到加瓦特，我们都在一千五百米的高度上飞行。

尽管还是清晨，一股仿佛是冒着火焰的气息已经从大地升起。

海岸线划过浑浊的大气层，在我们前方，气流层像是一块暗淡的赭石色帘幕似的很快向我们压过来。

“祖国号”穿过这片陶土粉末似的气流时，我们就像是被暮色包围了。

天空和大地从我们的视野中消失，隐藏进了一片沙子和水蒸汽组成的奇怪的迷雾中，狂风像皮鞭<sup>81</sup>一样抽打着这片迷雾。“祖国号”就像一列火车进入了黑暗的隧道。

我们需要飞得低一点。

在墨黑的海水上方五十米处，那令人窒息的空气吐出的炽热气息把飞机弄得猛烈地晃来晃去，就像是在跳舞。

布里托·帕艾斯全神贯注地盯着前方。戈维亚开始觉得恶心。

而我，正在与窒息作战，在狂风的抽打中全力捍卫“祖国号”。我有一种发烧似的灼热感。

在我们的下方，温度达到了烤箱里的度数。海岸上，沙子组成的云层正在燃烧，我们被无情地卷入其中；飞机那令人钦佩的发动机拖着“祖国号”沿着不规则的轨迹前进——现在是十米，接着猛冲了八十米，下降了二十米——它就像是一颗跳动的**心脏**。

远处，太阳瞬间迸发出的火焰像是一支支火红的箭，间或向我们飞速射来。大风有时会把迷雾撕裂，沙质的荒漠出现在我们的视野，它在昏暗的地平线上脱颖而出，沙子卷起的三角形朱红色旋风也在上升。

---

<sup>81</sup> 鞭子（来源于俄语的术语）。（编者注）

Quando as primeiras claridades da luz de alva começam a tingir timidamente o céu ferrete desse recanto da Pérsia – o último em que devíamos tocar –, despedimo-nos da meia dúzia de europeus que ali residem e que nos acompanham à pista. Como fica a dois passos dos alojamentos, vamos a pé.

Ao examinar o avião, notamos uma gota de água, lágrima que cai do radiador. Olhámo-nos apreensivos, mas nada há a fazer, visto em Chahbar ser totalmente impossível, devido à falta de recursos, reparar a pequena avaria.

Ensaiado o motor, que continua a funcionar com inalterável regularidade, descolamos.

Diante de nós, setecentos e cinquenta quilómetros de trajecto, onde Gwatar, Gwadar, Pasni e Ormara, se podem comparar aos oásis de um deserto onde nem sempre, porém, se aterrássemos, seríamos recebidos hospitaleiramente.

Para além, a Índia! A realização da primeira parte do sonho concebido, cintilando nas trevas de incerteza dessa difícil etapa ...

Até Gwatar, voamos a mil e cem metros.

Apesar da hora matinal, a terra exala já um hálito de labareda.

A linha da costa recorta-se através da atmosfera impura e, na nossa frente, uma cortina baça, ocre, aproxima-se rapidamente.

O *Pátria* penetra naquela massa que parece de barro em pó, e é como se o crepúsculo descesse sobre nós.

Céu e terra desaparecem ao nosso olhar, ocultos pela névoa estranha de areia e vapor de água, azorragada pelo *knout*<sup>81</sup> furioso de um vento colérico, onde o *Pátria* entra como um comboio num túnel.

É preciso voar mais baixo.

Até cinquenta metros do mar cor de tinta de escrever, o avião baila, diabolicamente balouçado pela brasa daquele ar que asfixia.

Brito Paes concentra no olhar toda a sua energia. Gouveia sente as primeiras náuseas.

E eu, lutando contra a sufocação, esforçando-me por defender o *Pátria* do chicote do vento, tenho a sensação de arder em febre.

Em baixo, a temperatura atinge uma intensidade de alto forno. Da costa, vêm nuvens de areia a ferver, a envolver-nos sem piedade; e o motor admirável lá vai arrastando o avião, na sua trajectória irregular – agora dez metros, a seguir, violentamente, oitenta, para descer a vinte –, pulsando como um coração vivo.

De longe a longe, o sol flameja por momentos, dardejando sobre nós flechas ígneas. E nas bocarras da bruma que o vento por vezes rasga, o areal deserto aparece e, a destacar-se no horizonte fosco, turbilhões de areia erguem no espaço triângulos de cinábrio.

<sup>81</sup> Chicote (termo de origem russa). (Nota do editor).

突然，在我们前方若干米处——20米，15米左右，或许更短——奥尔马拉半岛那些悬崖峭壁像是超自然的恐怖幽灵一样出现了。

一瞬间，令人痛心、苦恼的焦急，还有痛苦的期待掠过所有人的心间。在一秒钟的时间里，我们的声音汇成一声大喊：“山啊！”这声音在某一瞬间甚至超过了发动机的噪音。

群山！

“祖国号”倾斜了，最后一圈几乎是擦着危险的悬崖而过。

但是，在我们那没有详细标注的，比例为1: 4000000地图上的半岛又扑面而来。

飞机被毁灭性的风暴抽打着，但它再次从中逃逸了出来。

我们围绕着海岸的曲线，向奥尔马拉海湾拐去。在这噩梦的东边，在孤独中有一道生命的闪电在徘徊：一艘独木舟，一个印度人在上面打渔。

在松米亚尼湾上方，普拉里河口，天气有所好转，我们能够在200米的高度飞行。发动机四次熄火发出的轰鸣<sup>82</sup>像是宽广的沟壑中子弹的声音。

我们的心脏痛苦地收缩起来；我们正处在敌对的俾路支地区上方，离卡拉奇还有250公里呢。

此刻，我们的双手已经下意识地自动确认并修正燃油阀的位置，大脑从中无意识地分离开来。大家都没说出口，但都很快就盘算出：

“二百五十公里啊！如果走路……要走60个小时。因为如果我们迫降，飞机非得散架不可！三天或四天挨饿……而我们拥有的水就是散热器里的那点儿！”

当发动机恢复正常时，我们已经能够在精神上面对各种可能，但是死亡的想法并没有拂过我们的心灵。死亡是唯一把我们遗忘了的。

在相对的平静中向前飞行了二十分钟之后，发动机故障再次打破了这平静，此时我们正在哈勃河口莫泽角的上方。

这个地区已经不是一片荒漠了。这里有一些渔村，零零星星地散布在沙质海滩那些低矮的山丘上。

尽管我尽了全力，但发动机系统依旧不能正常运转。我用身体语言告诉布里托·帕艾斯正在发生的事情。面对这种情况，我们得准备降落——没有任何其他办法了。一片略有起伏的土地出现在我们面前。

炎热，现在再加上潮湿，让我们大汗淋漓。戈维亚在旅途中吐得一塌糊涂，几乎失去了意识的他蜷缩在飞机舱的底部。

我下意识地做了个手势，这个手势中包含了我所有的不安——也就是我们的不安。在这一瞬间，所有的飞行运气都掌握在我的手中。我再次试着改变油阀。

---

<sup>82</sup> 原文为法语，意为由于内燃机故障引起的不正常噪音。（编者注）

Subitamente, diante de nós, a alguns metros – vinte, quinze, talvez menos –, os morros abruptos da Península de Ormara surgem, como aparição medonha de monstro sobrenatural.

Instante de expectativa dolorosa, de ansiedade aflitiva e de angústia. É um segundo em que, sobrepondo-se ao ruído do motor, as nossas vozes uníssonas se fundem num só grito:

– Os montes!

O *Pátria* inclina-se, numa volta que é o último recurso, e passa, quase roçando a escarpa ameaçadora.

Mas a península espalma-se num alargamento que a nossa carta de 1:4.000.000 não detalha.

E de novo o avião se escapa, batido mais furiosamente pela ventania demolidora.

Cingimos a curva da costa e, ao cortar a baía de Ormara, já para Leste do pesadelo, há um relâmpago de vida na solidão que paira: uma piroga fundeada, onde um indiano pesca.

Sobre Sonmiani, na embocadura do Pourali –, o tempo melhorara um pouco, permitindo-nos duzentos metros de altitude – quatro *ratés*<sup>82</sup> do motor atroam como tiros de peça os recôncavos da amplidão.

Os nossos corações confrangem-se; estamos a duzentos e cinquenta quilómetros de Karachi, sobre a região hostil do Beluchistão.

E enquanto as mãos, já habituadas, vão automaticamente verificando e modificando a posição das torneiras de gasolina, os cérebros abstraem-se inconscientemente, em cálculos íntimos, rápidos, que se não chegam a articular:

– Duzentos e cinquenta quilómetros! A pé ... sessenta horas! Porque se aterrmos, o avião parte-se fatalmente! Três ou quatro dias de fome ... Água temos no radiador!

Quando o motor retoma o seu giro normal, mentalmente têm-se encarado as hipóteses prováveis, mas a ideia de morrer não aflorou a nossa mente. Foi a única que nos esqueceu.

Seguem-se vinte minutos de sossego relativo que, de novo, o mau funcionamento do motor interrompe, sobre o cabo Monze, na foz do Hab.

A região já não é deserta. Há aldeias de pescadores, dispersas pelas colinas baixas do litoral arenoso.

Como, apesar de todas as minhas tentativas, o regime do motor continua baixando, exponho por mímica a Brito Paes o que se passa e, em face das circunstâncias, dispomo-nos a aterrar – não há outro remédio –, num terreno ligeiramente ondulado que se nos depara.

O calor, agora húmido, alaga-nos em transpiração. Gouveia, que durante a viagem enjoou horrorosamente, quase não se apercebe, amarfanhado no fundo da carlinga.

Num gesto automático em que se contém toda a minha inquietação – síntese da nossa inquietação, nesse instante em que a sorte da viagem estava nas minhas mãos –, tento uma vez mais mudar de depósitos.

<sup>82</sup> Barulho anormal devido ao mau funcionamento de um motor de explosão. (Nota do editor).

油阀开关被燃油弄得油腻腻的，从我的手中滑开。最后我终于把开关放到了希望的位置。

我们的飞行高度一百米；接近地面的气流比较平静，地面也较规则，这让我们获得了某种自信和安宁，发动机会降慢转速<sup>83</sup>，我们将要降落。

飞机已经飞得很低了，地面仿佛有点远，然后我完全无意识的开启了油门<sup>84</sup>，忘了有故障<sup>85</sup>。

发动机重新哼唱起它欢快的歌儿，当我们听到时，心中重又燃起了希望。被中斷的航程又被恢复了，“祖国号”向上爬升了八十米。

现在这段航程还有最令人痛苦的、最后的五十公里。

飞机继续沿海飞行，它总是被浓雾那癫痫似的狂暴和阵阵疾风抽打着。

干旱荒芜的土地令人悲伤，搅动的气流发出地狱般的气息，我们被这气流弄得摇来晃去，仿佛要被消灭了。我们甚至没有时间确认查找那些罕见的、极为贫困的村庄，它们被抛在了后面。

马努拉的港口是个螺旋状的火山。

卡拉奇位于印度河三角洲。在惨淡的日光下，这座炽热的城市有着邪恶的一面。在东边五公里处铁路线的旁边，飞机跑道就像是一座大火炉敞开的炉门那样躺在那里。

阳光异常灼热，让我们的视野支离破碎。

风抽打着干燥的大地，一阵阵沙子组成的烟雾腾空而起，仿佛是浓密的云朵，一种无法看见的“火灾”发出的鲜红火苗照亮了这些它们。

“祖国号”堕入了这烟云的深渊，令人惊奇地摇晃着，掉入了真空中，重又爬升到了上升气流上，最后飞机终于到达了跑道上方，轻轻地降落在德赖罗德机场。炽热的阳光灼烧着机场。

在这段艰苦行程中度过过的可怕的几个小时里，我有了一种从未有过的感觉，觉得我们似乎将无法到达终点。

我们三个从备受折磨的肌肉疲劳中恢复了一点，开始谈论在这六个半小时的旅程中发生的这些插曲。布里托·帕艾斯说了句令人钦佩的话，让奥尔马拉的鬼影永远留在了我们当中：

“卡蒙斯在描写巨神马达马斯托的时候应该看见了类似的景象！”<sup>86</sup>”

---

<sup>83</sup> 原文为意大利语减缓之意。(编者注)

<sup>84</sup> 原文为法语，拉杆之意。(编者注)

<sup>85</sup> 原文为法语，故障之意。(编者注)

<sup>86</sup> 在那次恐怖的下降之后，我很高兴地记得布里托·帕艾斯在“祖国号”降落在卡拉奇时说的话。当时他向我走来，拥抱着我说：“像您这样的手，世上没有第二双了！”(第二版注)

A torneira engordurada pelo óleo escorrega-me nas mãos. Consigo finalmente colocá-la na posição desejada.

Estamos abaixo de cem metros; a atmosfera mais calma perto do solo e o campo aparentemente regular consentem-nos certa confiança e tranquilidade, e o motor vai girando ao *ralenti*<sup>83</sup>, visto que vamos aterrar.

A pequena altura já, o terreno parece-me melhor um pouco mais longe e, inconscientemente, esquecido de que estamos em *panne*<sup>84</sup>, abro a *manette*<sup>85</sup> do gás.

O motor entoa de novo a sua canção sonora e cadenciada e, ao ouvi-la, renasce a esperança nos nossos corações. Retomando a rota interrompida, o *Pátria* volta a subir a oitocentos metros.

Faltam agora cinquenta quilómetros, os últimos, os mais torturantes da jornada.

O avião singra, seguindo a costa, castigado sempre pelo furor epiléptico da bruma e das rajadas.

A aridez do terreno entristece, e a agitação do ar assume proporções infernais, sacudindo-nos, como decidida a abater-nos. Nem tempo temos para localizar as aldeias raras e misérrimas que deixamos para trás.

O porto de Manora é um vulcão de redemoinhos.

Karachi, junto ao delta do Indus, na luz coada do sol lúgubre, tem um aspecto sinistro de cidade incandescente. E cinco quilómetros a Leste, à margem da linha férrea, a pista aparece como a porta aberta de uma fornalha.

A luz magoa, queima, dilacera a vista.

Da terra ardente, evolum-se, batidas pela ventania, nuvens de areia que parecem nuvens de fumo denso, iluminadas pela chama rubra de um incêndio invisível.

O *Pátria* mergulha no abismo, balouçado espantosamente, caindo no vácuo, para subir de novo na corrente ascendente de um turbilhão atmosférico e, aproando enfim, aterra suavemente no aeródromo de Drigh Road, que o sol calcina.

Nunca como nas horas trágicas dessa etapa esgotante tive a impressão de que não chegaríamos ao fim.

E quando, refeitos já da fadiga que nos martirizava os músculos, conversámos os três sobre os incidentes ocorridos durante as seis horas e meia de viagem, Brito Paes teve esta frase admirável, a eternizar em nós o fantasma de Ormara:

– Camões, para descrever o Adamastor, deve ter visto uma coisa assim<sup>86</sup>!

<sup>83</sup> Em desaceleração. (Nota do editor).

<sup>84</sup> Avaria. (Nota do editor).

<sup>85</sup> Alavanca. (Nota do editor).

<sup>86</sup> É-me grato recordar também as palavras que Brito Paes me dirigiu, ao abraçar-me, quando o *Pátria* poisou em Karashi, depois daquela descida tormentosa:

– Mãos como as suas não se encontram duas! (Nota da 2.ª edição).





*Jacqueline*

O sequisplano de Pelletier-Doisy, que nos ultrapassou em Bagdad.  
(Tipo Breguet XIX-A2. Motor Lorraine Dietrich 400 CV. Modelo de 1924)

**“杰奎琳号飞机”**

佩尔蒂埃·索昔的复翼机，他在巴格达超过了我们  
(布雷盖XIX-A2型飞机，罗奈恩·底垂400CV发动机，1924年款)



A aterragem do *Pátria* em Karachi

**“祖国号” 降落在卡拉奇**

有几十个果阿人接待了我们——在殖民地一共有五千果阿人——他们的欢呼和致敬彰显出了他们对于葡萄牙的自豪感，他们在世界航空大事件中看到了代表葡萄牙胜利的颜色。

罗伯特·耶茨上尉以该飞行中心司令官的名义向我们致以欢迎的问候，并允许我们使用这个机场所有的资源。在印度服役的英国飞机就是在这里维修、组装和建造的。

而筋疲力尽的我们，此时最大的愿望就是睡觉。

我们看到“祖国号”被停到了几个大机库中的一个，不再被太阳直射；而挤得水泄不通的摄影师们也允许我们能够坐进飞行中心的汽车中。我们马上乘车离开机场，到达卡尔顿酒店。在酒店里，我们沉沉睡去，恢复体力。

醒来后，我们出席了第一批接待活动和宴会。对于那些人来说，“祖国号”代表着葡萄牙，他们激动地向我们致以祝贺，虽然这些人都不太会说葡萄牙语……

戈维亚按照他的习惯，第二天一大早就去了德赖罗德机场。

修理散热器需要几个小时，因此我们无法在5月6日离开。

那天下午，我们到达机场时决定在此过夜，以便能够第二天凌晨就起飞。此时，在我们面前的“祖国号”已经被维修、抛光、喷好颜色了。它静静地停在那里闪闪发光。

在最后一段航程中，让发动机不能正常运转的神秘原因（戈维亚没有发现任何不正常之处）只能归咎于汽化作用不足，这是在那种炽热的气流中可接受的假设。

我们在野营帐篷中入睡。第二天早晨，在拥抱了耶茨先生，并与希克斯司令官握别之后，我们于早七点登机向阿格拉飞去。像我们已经过的所有英国机场的军官们一样，希克斯司令官阁下也非常仁慈友好。

一直到早九点半，我们的航行都很顺利。我们沿着铁路线前行，铁路线弯弯曲曲地穿过塔尔沙漠。尽管有点儿雾，飞行正常。

海得拉巴（信德）位于宽广的印度河流域。在我们的下方，它那一片片田地，贫穷的人，还有浅浅的绿色都非常引人注目。我们用了半个小时的时间飞越这里。

从卡拉奇的东边开始就有沙漠了。此时，沙漠在我们的面前向远方延伸开去，里面点缀着一个本地村落形成的黑圈，那是一个绿洲。

舒丹和西瓦纳黑暗中的山丘仿佛是奇特的突起物一样出现在地平线上，正在召唤着山峰。这些山完全浸在大量的沙子中间。

Recebem-nos algumas centenas de goaneses – a colónia tem cinco mil – que, nas suas aclamações e homenagens, manifestam o orgulho de ver as cores portuguesas triunfantes no grande certame travado entre a aviação mundial.

Em nome do comandante do Centro, o tenente Robert Yates apresenta-nos os cumprimentos de boas-vindas e põe à nossa disposição todos os recursos do Parque, onde a aviação inglesa da Índia repara, monta e constrói os seus aviões.

Extenuados como estamos, a nossa maior aspiração é dormir.

Logo que vemos o *Pátria* ao abrigo do calor, num dos grandes hangares, e que a avalanche dos fotógrafos nos permite tomar lugar no automóvel do Centro, largamos para o *Calton Hotel*, onde, durante algumas horas, mergulhamos num profundo sono que nos restaura.

Depois são as primeiras recepções e os primeiros banquetes. E essa gente, para quem Portugal representa a *Pátria* e que vibra de comoção ao festejar-nos, mal sabe falar Português...

Gouveia, conforme os seus hábitos, lá segue para Drigh Road no dia seguinte, manhã cedo.

A reparação do radiador exige algumas horas de trabalho que nos impedem de partir no dia seis de Maio.

Mas nessa tarde, ao chegar ao aeródromo onde decidíamos passar a noite para poder descolar de madrugada, encontramos um *Pátria* novo, reparado, polido, pintado, brilhante.

As irregularidades misteriosas do funcionamento do motor, verificadas no decurso da última etapa (Gouveia nada encontrara de anormal), só podiam atribuir-se a deficiências da carburação, hipótese admissível naquela atmosfera candente.

Dormimos sob tendas de campanha e, na manhã seguinte, depois de abraçar Yates e apertar a mão ao comandante Hicks, cuja gentileza igualara, se não excedera, a dos oficiais dos diferentes aeródromos ingleses por onde passáramos, instalamo-nos a bordo pelas sete horas, e largamos, com destino a Agra.

O nosso voo é esplêndido até às nove e meia. Vamos seguindo as curvas da via férrea que ondulam através do deserto de Thur e, apesar da ligeira bruma, a viagem decorre normalmente.

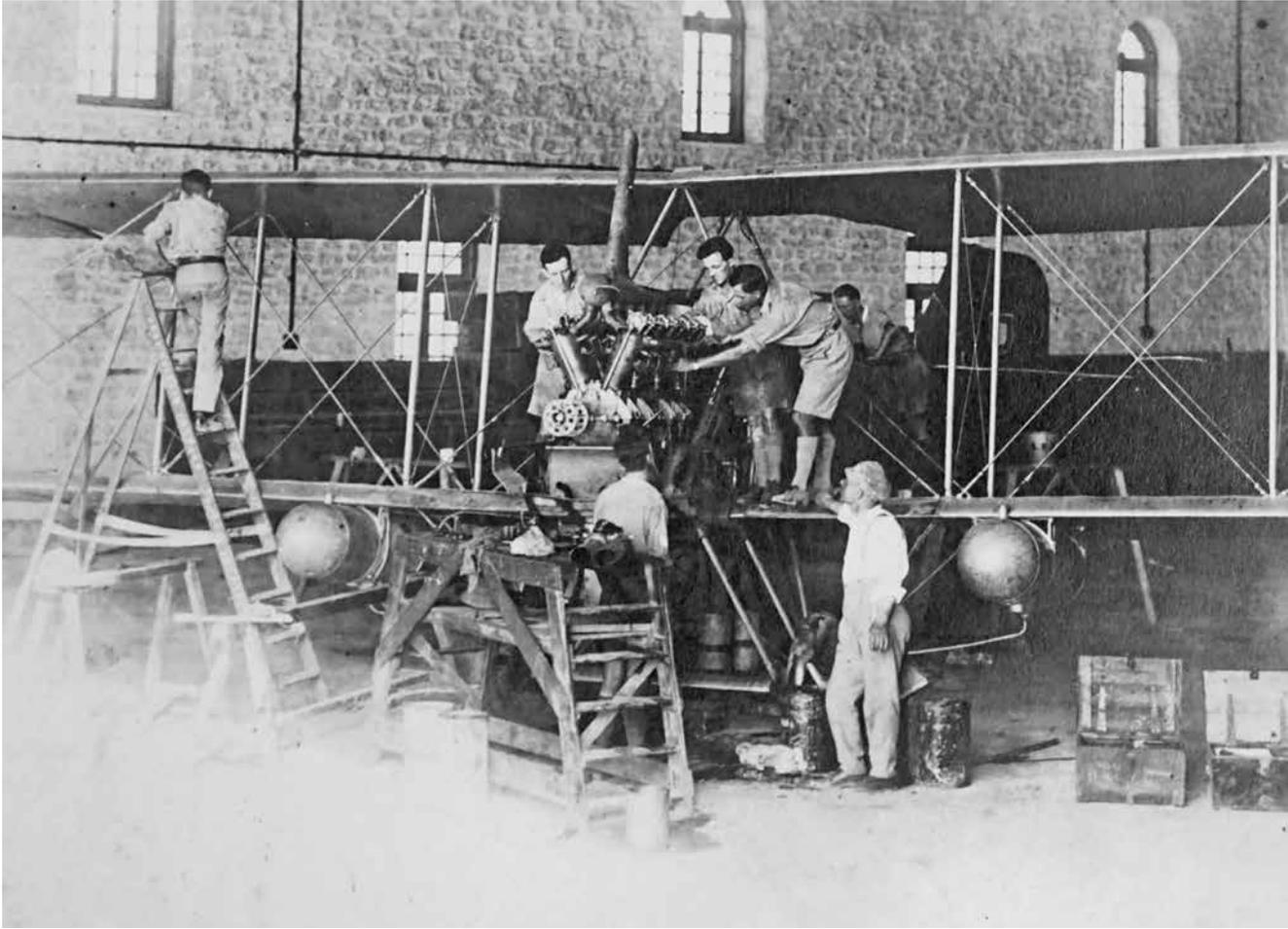
Haiderabad (Sind), que junto à fita larga do Hindus, se destaca com seus terrenos de cultura, pobres, verde-claros, passa sob nós meia hora depois.

E o deserto, que começa para Nascente de Karachi, prolonga-se na nossa frente, salpicado de onde a onde pelo círculo negro de uma aldeia nativa, que é um oásis.

No horizonte surgem, como excrescências extravagantes, os morros sombrios de Chotan e Siwana, a evocar cumes de montanhas submersas num inconcebível dilúvio de areia.

As curvas da linha férrea contorcem-se um pouco mais e quando, ao longe, a mancha rubra de Jodhpur começa a definir-se, a atmosfera transforma-se de súbito num mar de fogo,





O Pátria a ser reparado em Karachi

在卡拉奇修理“祖国号”

铁路的曲线扭动了一点，当焦特布尔城那红色的印迹开始出现时，大气层突然变成了火热海洋：混乱，凶猛而暴烈，“祖国号”发狂般地扭来扭去，就像是一双谋杀的手把它放在一扇愤怒的旋转门上拼命地挥舞。

我们从拉贾拉斯邦首都的南边飞过，在巨大的金色湖面上，荷花盛开。

它是一座陡峭的城市，有着郁郁葱葱的花园，巨大的古炮台装饰着陡峭的山丘。焦特布尔城就这样竖立在血红的沙漠中，风景中透出一种神秘魅力，让整个城市有一种我所不知道的，不真实的，奇迹般的面貌。它将在记忆深处永存，尽管此刻野蛮的风鞭笞着我们，就像熔铅朝我们飞溅而来。

我们每时每刻都在喝水，就像在撒哈拉的艰难时刻，但是阳光咬噬着我们的脖子，我们从没感到阳光是如此可怕。

视野越来越不好。

我们试图向上爬升，以便能够遇到清凉一些的气流层。

发动机全速运转，已经达到了1500转。

你会说我们是在一个火山口上，被一个耀眼的火炬不可思议地照耀着。

我们拒绝屈服，“祖国号”无法保持相同的飞行高度，它开始慢慢下降，降到了火热的大气层。

指示水温的温度计指出，散热器中的水温已经高达88度到90度。

布里托·帕艾斯艰难地帮助我战胜狂风带来打击。他不完善的指挥不允许他充分利用自己全部的力量。此外，艰巨的领航任务让他必须随时全神贯注；在帮助我的同时，他还能够面对地形和那张有缺陷的地图，这真是非常令人钦佩的。

十点半，高度计指出我们处于海拔一千米，地面上方七百米。

戈维亚几乎无法呼吸。布里托·帕艾斯大汗淋漓，而我需要集中全部的精力继续战斗。有时，我真想撒开双手，就让“祖国号”随便去吧，这无法形容的苦难也就结束了。

我们行进在惊险刺激的疯狂气氛中。

飞机的操纵杆<sup>87</sup>滚烫，紧绷的机篷好像要爆裂似的，只有发动机——这台发动机是戈维亚的灵魂，它继续发出单调的、隆隆的钢铁轰鸣声，但现在这已经不能激起我们的希望。因为飞机在加速下沉，不停地朝着更低的气流层下降。这些塔尔沙漠魔鬼般的气流层空气稀薄，温度更高，也更活跃。

---

<sup>87</sup> 原文为法语术语，指操纵飞机的拉杆，其运动可以控制飞机爬升、下降并使飞机保持平衡。（编者注）

delirante, feroz, tempestuoso, onde o *Pátria* dança desenfreadamente, como se mãos assassinas o brandissem em molinetes furibundos.

Passamos a Sul da capital da Rajputana, flor de lótus aberta em lago imenso de oiro líquido.

Alcantilada, com jardins frondosos, grandes fortificações antigas rendilhando colinas abruptas, a cidade de Jodhpur emerge do deserto com a violência de um grito cor de sangue, arrancada à paisagem por misterioso encantamento, que lhe imprime não sei que aspecto de maravilha irreal. É um espectáculo que se grava para sempre na memória, não obstante o vento bárbaro que nos fustiga e parece dardejar sobre nós jactos de chumbo derretido.

Bebemos água a cada instante, como nas horas cruéis do Saará, mas a mordedura do sol que sentimos na nuca é mais terrível que nunca.

A visibilidade piora a cada momento.

Procuramos subir, apesar disso, na esperança de uma camada atmosférica mais fresca.

O motor, a pleno regime, trabalhando como um cronómetro, atinge mil e quinhentas rotações.

Dir-se-ia que entramos numa cratera de vulcão, incompreensivelmente iluminada por um archote deslumbrante.

E, recusando obedecer, o *Pátria*, sem conseguir manter-se à mesma altitude, começa a afundar-se lentamente na atmosfera rarefeita e ardente.

Os termómetros indicadores da temperatura da água, no radiador, acusam 88° e 90°.

Brito Paes auxilia-me com dificuldade a vencer os golpes traiçoeiros da ventania. O seu comando defeituoso não lhe permite a utilização total do enorme esforço que despende. De resto, a orientação difícil exige-lhe uma atenção constante; e é realmente admirável como ele consegue, sem deixar de auxiliar-me, confrontar o terreno e a carta deficiente.

Às dez horas e meia, os altímetros marcam mil metros relativamente ao nível do mar, setecentos, relativamente ao solo.

Gouveia mal pode respirar. Brito Paes transpira copiosamente, e eu necessito de toda a energia dos meus nervos para continuar lutando. Por vezes, sinto desejos de cruzar os braços e abandonar o *Pátria* no espaço, para pôr termo ao suplício indescritível.

Andam no ar frémitos de loucura.

O *manche*<sup>87</sup> escalda, a tela tensa parece querer estalar, e só o motor – esse motor que era a alma de Gouveia – continua ronronando impassível a monótona cantilena de aço, que agora já não nos incute esperança, porque o avião desce sempre, afundando-se mais rapidamente, ao passo que vai entrando nas camadas atmosféricas mais baixas, mais quentes, mais agitadas e mais rarefeitas dessa atmosfera satânica do deserto de Thur.

<sup>87</sup> Termo francês que designa a alavanca para pilotar aviões e cujos movimentos controlam a subida, a descida e o equilíbrio da aeronave. (Nota do editor).

我们携带的水很快就用完了。

而我们可以降落的最近的一个机场——纳吉拉巴德机场，在一百公里以外。

我让“祖国号”以最低的速度飞行，为了让飞机下降的慢一些，要出现神迹。

但飞机在继续下降，令人痛苦而致命地下降……

我的感觉更糟糕了，喘不上气来，沙漠像是血海浪潮一样映在我那布满血丝的视网膜上。我的头像是一簇燃烧的火焰。在巨大的努力下，我的神经试图让自己不要放弃操纵飞机。

十点三十五分，我们在地面上方三百米处。在一阵沙尘卷起的风暴中，“祖国号”加速下降，它悲伤地抗争着。

我的坚持已经到了极限。

我的手紧紧地握着操纵杆，手上一根根粗大的青筋暴了出来，像是马上要炸裂开来一样。

我筋疲力尽，尽可能地向布里托·帕艾斯解释了我们的状况，而他的意见也与我完全一致。因为无法保持飞行高度，我们决定降落。

紧挨着当地一个的村庄，有一块比较平坦但倾斜度很大的三角地带，我觉得跟个悬崖似的。我降低了发动机的转速，准备降落。此时，我那残余的一点精力只剩下最后的一点力量了。

但是在这并不浓密的大气层中，“祖国号”飞速下降，地面不见了，发动机重又满负荷运转，飞机再次开始飞行，它所有的部件发出绝望的颤抖。

因此，在这我们将铭记终生的时刻，不得不绕着跑道打转。我们被火热的沙尘包围了，被狂风抽打着；出人意料的真空，下行的气流，猛烈的吸附，气流漩涡……这一切将我们吞没。我们不知如何才能摆脱这地狱般的境地。

布里托·帕艾斯做出了超人的努力来帮助我。

在这次几乎是令人胆战心惊的飞行中，有一些东西让人发狂。这寂静的、悲剧性的五分钟仿佛永远不会结束，惊恐每秒钟都浮现出来。希望挽救飞机的强烈情绪弥漫在我们的当中。

巴丁仪<sup>88</sup>指着时速100公里。飞机失速了，像一片落叶一样摇晃着。

尽管散热器中的水都快沸腾了，发动机依然沉着地运转着，不停的唱着自己的歌。

最后，我终于到达了之前选择的那片土地。

在离地两米高处，一阵突然的疾风袭来，把我们向地面抛去。这时，一个填砂支柱<sup>89</sup>爆了，飞机出乎意料地被沙暴勒住。此时，它已经少了一个轮子，机头向下，整个机身好像要翻转过来。当机尾抬起来时，随着一声巨响，机身的桁条断裂，飞机不动了。“祖国号”身受重伤，我们的抱负和希望都破碎了。在炎热的沙漠中，巨风卷起野性的狂怒。

---

<sup>88</sup> 飞机的速度表。（编者注）

<sup>89</sup> 具有一定弹性的缆线，可以增加机翼篷布的张力。（编者注）

A água que trazíamos não tarda a esgotar-se.

Nazirabad, o primeiro aeródromo em que poderemos aterrar, fica ainda a mais de cem quilómetros.

Fazendo prodígios para tornar mais lenta a descida, levo o *Pátria* no limite da velocidade mínima.

Mas o naufrágio continua, patético e fatal...

Sinto-me pior. Falta-me o ar e, na retina dos meus olhos injectados, o deserto parece um praia-mar de sangue. A minha cabeça é uma labareda. Os nervos tendem-se, no esforço supremo de não abandonar os comandos.

Às dez horas e trinta e cinco minutos, encontramos-nos a trezentos metros do solo. A descida acelera-se, num furacão de areia em que o *Pátria* se debate lastimosamente.

Atinjo o extremo limite da resistência.

Nas mãos que se enclavinham no *manche*, as veias desenham uma rede de grossos cordões azuis, como se estivessem prestes a romper-se.

Exausto, explico como posso a Brito Paes a situação de que ele tem uma noção bastante exacta e, dada a impossibilidade de manter a altura, resolvemos aterrar.

Junto a uma aldeia nativa, um rectângulo mais plano, bem delineado, parece-me propício. Reduzo o motor e preparo a aterragem, na tensão derradeira de toda a energia que me resta.

Mas naquela atmosfera sem densidade, a descida do *Pátria* é fulminante, o terreno furta-se e, o motor de novo a pleno gás, o avião retoma o voo, num estremecimento desesperado de todas as suas nervuras.

A volta de pista que, por esse motivo, somos obrigados a dar, é um desses lapsos de tempo que se vincam em nós para toda a vida. Envolvem-nos lufadas de poeira em brasa, açoita-nos o vento, sacodem-nos vácuos inesperados, correntes ascendentes, sucções bruscas, redemoinhos ciclónicos – um inferno de que a gente não compreende como conseguiu escapar.

Brito Paes realiza esforços sobre-humanos para me ajudar.

Há o quer que seja de demência nesse voo quase apavorante. São cinco minutos de tragédia muda, que nunca mais acabam, com interrogações pávidas a eriçar-se de segundo em segundo. E tudo em nós é ânsia de salvar o avião.

O *badin*<sup>88</sup> marca cem quilómetros à hora. O aparelho oscila, como folha morta em perda de velocidade.

E o motor, fantástico e sereno, entoia sempre a sua canção metálica, apesar da água do radiador ter atingido quase a temperatura de ebulição.

Por fim, consigo aproar ao campo que escolhi.

A dois metros de altura, uma rajada brutal projecta-nos contra o solo, um *sandow*<sup>89</sup>

<sup>88</sup> Velocímetro dos aviões. (Nota do editor).

<sup>89</sup> Cabo provido de alguma elasticidade, o que permitia aumentar a tensão da tela das asas. (Nota do editor).

我们从飞机中艰难地爬了出来。打击, 疲劳, 紧张的神经, 让我们无法动弹。

布里托·帕艾斯眼中含着泪, 瞳孔里满是绝望, 他的声音表达出了所有的酸楚:

“如果你在另一块地上降落”, 他指着什么地方: “祖国号就不会断裂!”

我精疲力尽, 勉强地保持着站姿: “我, 是我把祖国号弄断的。”我听到了非难, 就像一条胳膊被扭弯。

但是我不会责备这非难。我知道那是痛苦的尖叫; 那是梦想之舟倾覆在绝望的海洋中。总之, 在那一刻, 我的灵魂被扭曲了, 抽成一团, 在痛苦地颤抖着; 悲伤的弥漫在心头, 它让我的嘴唇发木。

戈维亚在我们旁边静静地流着泪, 看着飞机残骸。

我压抑着心中的不快……

我询问他们是否受伤了。

布里托·帕艾斯抱怨说左腿疼, 他的左腿有个很大的伤口在流血。戈维亚似乎毫不在意地说身体疼。

热乎乎的血从我的头上流下。我觉得周围的一切都在旋转。

我的喉头发干, 牙齿发粘, 嘴唇干裂, 身体被疲劳撕碎; 我觉得自己要晕倒了。

但是布里托·帕艾斯的声音依然能够传到我的耳中, 他捶胸顿足, 哽咽着说: “完了! 一切都完了!”

布里托·帕艾斯支撑着向前走, 他保持着体力。充沛的体力是他的一个重要的人格特征。戈维亚跟在后面, 我们朝绿洲村庄走去, 村庄中的印度人跑了过来。

这些善良热情的人给我们拿来水——沙漠水井中的水暖而咸——村民们通过肢体语言和一种我们听不懂的美妙语言, 试图向我们表达和善、款待之情。他们用铜质容器装水。我们喝完后想把容器还给他们, 他们不接受, 也许是因为碰过我们的嘴唇后, 这些容器已经被亵渎了。

我们渴望阴凉。在一片光秃秃的沙漠中, 三棵巨大的树木几乎就是个名胜了。

我们朝树荫下走去, 那些印度村民马上把我们围住了。怀着友爱、关怀之情, 他们拿来了简陋的活动床铺以便我们休息, 还带来了水、牛奶、黄油、一个大面饼似的印式面包, 而我们只是咬了两口, 因为悲伤盖过了饥渴, 也感受不到正在忍受的四十六度高温。

rebenta, e o aparelho, repentinamente sofreado pela prisão da areia, agora que uma roda lhe falta, baixa a frente como se fosse capotar. Quando, porém, a cauda se levanta, as longarinas da fuselagem partem com fragor, e o avião fica imóvel, ferido de morte, farrapo de aspirações e esperança no areal escaldante que o furacão revolve com ira selvagem.

Sáímos de bordo a custo. O choque, o cansaço, os nervos em feixe tolhem-nos os movimentos.

Brito Paes, que tem lágrimas nos olhos, o desespero a transparecer-lhe nas pupilas, exclama numa voz que diz toda a sua amargura:

– Se você tem aterrado naquele outro campo – e apontava algures –, o *Pátria* não se tinha partido!

Completamente exausto, mal podendo conservar-me de pé – eu, que parti o *Pátria* –, ouço a censura como se me torcessem um braço.

Mas não lha exprobo. Sei que era uma dor gritando. Sei que era o sonho a soçobrar num mar de desespero. Contudo, naquele instante, a minha alma contorce-se, crispa-se, vibra torturadamente, e emudece-me nos lábios encortaçados a expansão de tristeza que me aliviaria.

Gouveia, próximo de nós, chora em silêncio, olhando os destroços do aparelho inerte.

O meu desgosto, recalco-o dentro de mim.

Pergunto-lhes se se magoaram.

Brito Paes queixa-se de dores na perna esquerda, onde uma grande ferida sangra. Gouveia fala, como se não fosse nada, do corpo dorido.

O sangue lateja-me na cabeça que escalda. Tudo parece girar em torno de mim.

Sinto a garganta seca, os dentes gomosos, os lábios fendidos, o corpo triturado pela fadiga. Tenho a impressão de ir cair sem sentidos.

Mas até aos meus ouvidos chega ainda a voz de Brito Paes, que diz compungidamente, numa irremediável convulsão de soluços:

– E não tem conserto! Está todo partido!

Amparado a Brito Paes que, no meio do drama, conserva aquela energia física que é um traço característico da sua personalidade, e seguidos por Gouveia, dirigimo-nos para a aldeia-oásis, donde vem acorrendo uma centena de indianos.

É uma gente hospitaleira e boa que nos oferece água – a água salobra e morna dos poços do deserto – e que, através da sua mímica e numa linguagem harmoniosa que não compreendemos, pretende manifestar-nos sentimentos benignos e acolhedores. Trazem-na em recipientes de cobre, que não aceitam, quando pretendemos restituí-los, talvez porque fiquem profanados depois de tocados pelos nossos lábios.

Estamos ávidos de sombra. Em meio à calvície de em torno, três árvores enormes são quase monumentos.

Encaminhamo-nos para elas, e logo os indianos nos cercam, com demonstrações de carinho e de solicitude, leitos rudimentares trazidos numa lufa-lufa para descansarmos,

有人出神地看着我们，另一些人想要触摸我们。但所有望向我们的目光都表达出无法形容的和蔼善良之情。

我们渐渐平静下来。布里托·帕艾斯缠了个简单的绷带。我觉得好点了，就去寻找能说英语的人。我们不能留在此地，让折磨自己的悲伤困住。这时，从人群中——这个村庄一共有五十个居民，走出了——一个瘦弱的男孩，深色的眼睛中透着聪明，他立刻准备好帮助我们。

这个男孩叫纳努·拉姆，他说这个我们无意中到来的村庄叫布达纳。

他向我询问有关事故的情况，然后把我的回答翻译给印度村民们，他们全神贯注地听着。

我们问谁是这个村的村长。

纳努·拉姆把一位颤巍巍的老者指给我们看，这位老者头上缠着浅色的包头巾，留着白色的大胡子，他毫不迟疑地让村民们去守护“祖国号”的残骸。

在和塔库尔大人——他们这样称呼村长，交谈之后，纳努·拉姆向我们传达了下面这句简单而迷人的话，这句话充分体现了拉杰普塔纳地区这个高贵的民族热情好客的特性。

“布达纳村的村民们请求我告诉你们，我们非常高兴能够接待你们；但同时，对于你们的飞机摔坏之事我们深感悲伤！”

他的话语淳朴，几乎是幼稚的语气加强了诚意，我将永远不会忘怀。我把这句话告诉了布里托·帕艾斯，他请我向村民们表达我们的衷心感谢之情。纳努·拉姆用他们的语言向村民们重复了我的话，所有人都含着温柔的微笑倾听着。

布里托·帕艾斯和戈维亚一起去“祖国号”里拿我们的行李。我不想看到它，光是想到把它摔断了就已经让我心痛难忍。

两个小时后，也就是下午一点钟，一辆由两头小瘤牛拉着的本地牛车在阳光下摇晃着把我们送到了十公里外的帕帕尔罗德。

我们仿佛是一个无法描述的可笑的沙漠车队：三个浑身灰尘的人坐在牛车里，纳努·拉姆给他们举着把遮阳伞，他的叔叔在赶着牛前进，牛肩上的肉瘤晃动着……这幅画面减轻了我们的悲痛。

几十个几乎裸身的男人走在我们的周围，闪闪发光的红铜色皮肤衬着白色的包头巾，他们交谈着，笑着，时不时地递给我们一些甜果子，这些果子长在道路两旁一些罕见的灌木丛中。

e água, leite, manteiga, queijo, o pão indígena, espécie de hóstia enorme que mordiscamos apenas, porque a nossa tristeza estancou a fome e estancaria a sede, sem os quarenta e seis graus que suportamos.

Há figuras que nos olham em silencioso êxtase, outras que desejariam tocar-nos. Mas todos aqueles olhos descansam sobre nós com indefinível expressão de simpatia e bondade.

Pouco a pouco acalmamos. Brito Paes procede a um curativo rudimentar. E, como me sinto melhor, procuro alguém que fale inglês. Não podemos ficar ali, amarrados ao pesar que nos confrange. É então que surge de entre o grupo – cinquenta almas que constituem toda a população da aldeia – um rapazito franzino, de olhos escuros e inteligentes, que se coloca imediatamente à nossa disposição.

Chama-se Nanu Ram e encontra-se acidentalmente na povoação, que nos diz chamar-se Budhana.

Faz-me perguntas sobre o desastre, traduzindo as respostas aos indígenas que o ouvem atentamente.

Perguntamos pelo chefe da aldeia.

Nanu Ram indica-nos um velhote trémulo, de turbante claro e grandes barbas brancas, que se prontifica sem demora a manter sob a guarda dos seus homens os destroços do *Pátria*.

E Nanu Ram transmite-nos então, depois de trocar algumas palavras com Thakur Sahib – que assim designam o chefe – esta frase encantadora e singela, que reproduzo fielmente, e tão bem exprime o carácter hospitaleiro e a sentimentalidade afectiva dessa raça nobre dos rajputans:

– O povo da aldeia de Budhana pede-me para lhes dizer que está muito contente por poder dar-lhes hospitalidade, mas que está muito triste por se ter partido o vosso avião!

Conservo-lhe o sabor ingénuo, a contextura quase infantil que intensifica o cunho de sinceridade com que foi pronunciada e que nunca mais poderei esquecer. Traduzo-a para Brito Paes, que me pede para lhes expressar a nossa gratidão comovida. Nanu Ram, na sua língua, repete as minhas palavras, que todos ouvem com um sorriso suave.

Brito Paes e Gouveia vão buscar ao *Pátria* – que não desejo ver, de tal forma me dói a ideia de o ter partido – as bagagens que lá deixámos.

Duas horas depois, pela uma da tarde, um carrito indígena, que dois pequeninos zebús vão arrastando sob o sol que zimbra, conduz-nos à estação de Pipar Road, a dez quilómetros de distância.

No cómico indescritível da caravana que avança pelo caminho árido – os três empoeirados na carriola, ao abrigo de um guarda-sol que Nanu Ram segura; o tio deste adiante, conduzindo os bois cuja corcunda oscila –, atenua-se um pouco a nossa tristeza.

Em volta caminham algumas dezenas de homens quase nus, turbantes brancos contrastando com a cor vermelho-cobre da pele reluzente, falando, rindo, e trazendo-nos de quando em quando uns frutos adocicados que brotam nos arbustos do caminho.

到达车站时，我们都筋疲力尽了，贪婪地享受着车站的宁静与清凉。此时此地，他们依然怀着同样的友爱、好客和关怀之情。

纳努·拉姆是一个淳朴人，他心怀博爱。在一种承诺与喜悦境界中，聪慧唤醒了他的生命。

在两个小时的路途中，我们进行了交谈。他用不太正确的英语和亲近感让我毫无困难地理解了他。

他有一种狂热的求知欲，这让他发出了许多好奇的，同时也是幼稚却富有逻辑性的提问。他显示出的知识面令人惊异，而他许多方面的敏感也让人感动。

我向他谈到圣雄甘地。

在他线条单纯、几乎是贵族的古铜色脸上，闪过一道尊重和敬仰的表情。

这声音直到今天依然回响在我的耳畔。他用柔和的声音跟我说：

“圣雄甘地是伟人！他是一位导师！印度一定要独立！”

沉默了几秒钟后，他用一种忧伤而含蓄的声音说道：

“我多么希望能认识他！”

纳努·拉姆18岁了，此时，他正放假呆在自己的村庄里，这个村庄是沙漠中遗失的那个绿洲。到了冬天，他在焦特布尔的帕塔布爵士高中念书。

他已经掌握了一些梵文，立志要学习印度古典文学。

我向他谈起了葡萄牙，告诉他葡萄牙位于欧洲的角落，俯瞰着大西洋，是一个梦想和冒险之乡。他的双眼盯着空中，仿佛在看地图，回忆学过的地理知识，然后缓缓说道：

“法国……然后是西班牙……最后是葡萄牙，一个非常小的国家！”

可能对他来说，很难相信葡萄牙这么一个小国可以派出三个人驾着飞机去征服东方，他刚刚见证了那架令我们痛苦的飞机坠落……不过，他对于达·伽马的名字并不陌生；他知道，在印度，到处都能碰到葡萄牙名字。

我问他是否愿意去欧洲。

“愿意！”短暂地思考后他回答说：“去看看，然后回来！”

接着他跟我谈到了自己的村庄、亲戚和部落，他对于部落的穷困感到非常遗憾，这并不是因为金钱可以带来幸福，而是如果他们比较富裕，就能更好地接待我们。

在帕帕尔车站，我们想要付钱以回报他们向我们提供的交通，然而，他们的目光是如此悲伤，由于我们不理解他们所做的一切只是出于好意，只是出于他们神圣的好客律条……<sup>90</sup>

五点半有开往焦特布尔的火车。

---

<sup>90</sup> 所有这个地区现在都是巴基斯坦的一部分。（第三版注）

E na estação onde chegamos exaustos, sôfregos de frescura e de tranquilidade, é ainda o mesmo carinho, a mesma hospitalidade, a mesma solicitude.

Nanu Ram. Alma ingénua a desabrochar em florescências de altruísmo. Inteligência a despertar para a vida, num horizonte de promessas e triunfos.

Durante as duas horas do trajecto, conversamos. O seu inglês incorrecto e simplista permite-me compreendê-lo sem dificuldade.

Há nele um febril desejo de saber que o leva a interrogações curiosas, ao mesmo tempo infantis e lógicas. Manifesta conhecimentos que surpreendem e facetas de sensibilidade que impressionam.

Falo-lhe de Mahatma Ghandi.

Na sua face brônzea de linhas puras, quase aristocráticas, passa um relâmpago instantâneo de respeito e de veneração.

E diz-me nessa voz suave que ainda hoje ressoa aos meus ouvidos:

– Mahatma Ghandi é grande! É um mestre! Há-de fazer a independência da Índia!

E, após dois segundos de silêncio, numa voz velada de tristeza:

– Quem me dera conhecê-lo!

Nanu Ram tem dezoito anos. Encontra-se em férias, na sua aldeia, que é aquele oásis perdido no deserto, pois, de inverno, frequenta, em Jodhpur, a Sir Patab High School.

Tem já umas pequenas noções de sânscrito, e todo o seu entusiasmo tende para o estudo da antiga literatura hindu.

Falo-lhe de Portugal, do cantinho da Europa, onde, debruçada sobre o Atlântico, a nossa terra é uma ânsia de sonho e de aventura. Os seus olhos fixam-se no espaço e, como se estivesse olhando a carta, na recordação da geografia que lhe ensinaram, diz lentamente:

– A França... depois a Espanha... e no fim, muito pequenino, Portugal!

Dir-se-ia que lhe custa a crer que desse Portugal pequenino pudessem ter partido três homens, à conquista do Oriente, naquele avião cuja agonia breve presenciara... No entanto, não ignora o nome de Vasco da Gama e sabe que, na Índia, por toda a parte, se encontram nomes portugueses.

Pergunto-lhe se gostaria de vir à Europa.

– Sim! – responde após curta reflexão. – Ir, ver e voltar!

Depois fala-me da sua aldeia, dos seus parentes, da tribo cuja pobreza lamenta, não porque o dinheiro traga felicidade, mas porque lhes teria permitido receber-nos com mais conforto.

E quando, na estação de Pipar, pretendemos retribuir o trabalho que tiveram com o nosso transporte, os seus olhos dizem tristeza, por não compreendermos que aquela gente faz tudo por bem e subordina todos os seus actos à lei sagrada da hospitalidade.<sup>90</sup>

O comboio para Jodhpur passa às cinco e meia.

<sup>90</sup> Toda esta região está actualmente integrada no Paquistão. (Nota da 3.ª edição).

我们告别了纳努·拉姆，走进烤箱般的车厢。两个小时后，我们到了血红色的城市焦特布尔，焦特布尔一比卡内尔铁路主管沃伦先生在这里等着我们。

我们从帕帕尔罗德拍往卡拉奇的电报要从焦特布尔中转，沃伦先生立刻来找我们，向我们提供协助。在此地，还有一位当地国王的使者。

我们被告知，这个城市没有酒店。为了执行这好客的法则，当地国王有一所宏伟的宫殿用来招待路过此地的陌生人，这座宫殿就仿佛是一个高级宾馆。

国王的汽车在等着我们，要把我们送到那座宫殿去。

在寂静的夜晚深处，瞪羚跑着穿过公路，它们都被闪烁的灯光吓坏了……朝着我所不知道的，不真实的，美好的地方拔腿狂奔而去。

一刻钟后，汽车停了下来。

一扇门在我们面前打开，我们进入了国王招待客人的奢华小屋<sup>91</sup>。

在晚餐前，我们向里斯本发了一封痛苦的电报，报告飞机事故。此电报反映了我们不得不放弃此次航行的痛苦，由于风的背信弃义，“祖国号”螺旋桨上的星光永远熄灭了。

餐后，来到了为我们准备的休息地。在这里，我们被一种不熟悉的舒适包围了。舒适的环境与沉痛心情引起的失眠形成了鲜明对比，我们的脑海中各种乱七八糟的想法在不停地旋转，重温着这个应该已经结束的巨大冒险。

---

<sup>91</sup> 通常用于旅游而且不太大的单层房子。但是在印度，这个词有社会阶层的含义，它指的是与公寓楼相对的、只属于一个家庭的房子，是一种典型的中产阶级住宅。在这个国家，这种房子带有身份地位的象征。（编者注）

Despedimo-nos de Nanu Ram com saudade, entramos na carruagem que mais parece um forno e, depois de duas horas de viagem, chegamos à cidade cor-de-sangue, onde somos esperados por Mr. Warren, director do Jodhpur Bikaner Railway.

O telegrama que de Pipar Road enviáramos para Karachi fora interceptado ao passar em Jodhpur, e Mr. Warren apressava-se a vir oferecer-nos o seu auxílio. Encontrava-se ali, também, um enviado do marajá.

Somos informados de que não há hotel na cidade. No cumprimento dessa lei acolhedora da boa hospitalidade, o marajá possui um palácio magnífico, a *Guest House*, onde alberga os forasteiros que passam.

O seu automóvel espera-nos, para ali nos conduzir.

Na imobilidade profunda da noite calada, o torpedo larga através da estrada que as gazelas atravessam correndo, assustadas pela luz faiscante dos faróis... Aquela abalada tem não sei o quê de inverosímil e maravilhoso.

Ao fim de um quarto de hora, o automóvel pára.

Uma porta abre-se diante de nós, e entramos no luxuoso *bungalow*<sup>91</sup> dos hóspedes do marajá.

Ainda antes de jantar, enviamos para Lisboa o doloroso telegrama que anuncia o desastre. Nele se reflecte o nosso desgosto por ter de abandonar a viagem, visto que a perfídia do vento extinguiu para sempre a estrela de ar da hélice do *Pátria*.

E quando, após a refeição, recolhemos aos aposentos que nos prepararam, e onde nos sentimos rodeados de um conforto que desconhecíamos, o contraste entre o ambiente e o nosso estado de espírito suscita insónias em que o pensamento rola tumultuosamente, a reviver o drama que supúnhamos ter posto ponto final na nossa grande aventura.

---

<sup>91</sup> Casa não muito grande e de um único piso, destinada normalmente ao turismo. Na Índia, no entanto, o termo adquire uma conotação social, ao referir-se a qualquer residência pertencente a uma só família, por oposição ao edifício de apartamentos, que é a residência típica da classe média. Neste país, *bungalow* traz consigo um símbolo de *status*. (Nota do editor).



O Forte de Mehrangarh em Jodhpur  
贾斯坦邦焦特布尔的梅兰加尔要塞

IX

O *PÁTRIA II*

九、“祖国二号”

第二天，阳光把我们唤醒。时不时的，有一只燕子从打开的窗户飞进来，在房间里跳来跳去，转了一圈又飞出去了。

我起身走到阳台向外望去，周围都是成片的大树。在忍受了旅程带来的极度紧张和强烈震撼之后几个小时，此时四周一派甜美的宁静，简直能让人变得永恒。帕帕尔罗德的灾难令人如此伤心，使得我们的航程被突然中断。

这时，天空已经发出强烈而炎热的光芒，所有的景色都被笼罩在阳光那火热的光晕中。

我参观了一下这个“酒店”。这是一座豪华的独立小屋<sup>92</sup>，地方特色与室内的舒适相得益彰，家具都是欧式的。整座房子里有一个皇家大厅，体现出精致的品味和对于美的敏感。

为了对抗室外的炎热，房子的天花板上吊着长方形的巨型扇叶，上面连着一根绳子，一个十二岁或者十三岁的小男孩有节奏地拉着绳子；在窗户上，还有一些木质框架，它们由两个平行的长方形组成，中间由横杆连接形成了网格，里面许多枝条交错缠绕。在这个设备上，有一条锌制的檐沟，上面布满小孔，它每十五分钟会接收一壶水，当水被筛过时，湿润了枝条，通过此处的空气被冷却了。

厨房完全是法式厨房。这让人觉得很遗憾，因为我希望能品尝异国风味的菜肴。

管家<sup>93</sup>直挺挺地站在那儿，穿得像任何一个别致餐厅的领班，夸张地问候着我们，他并不蔑视布里托·帕伊斯的赏金，这一切让我们想起了布达纳……

我们十点钟出门了，一辆汽车在等候我们的命令。

在广袤的、荒无人烟的印度沙漠中，焦特布尔是一座生活沸腾的城市。它也是一座奇怪的城市，城中的建筑风格各异，使用的都是红色砂岩。红色的砂岩让色彩的旋律在城市中跳跃，这种红色的振动仿佛能够刺伤了人们的双眼。

现在，古老的要塞像是妖怪下颌那口乱七八糟的牙齿嵌在那里。

我们坐着汽车，飞快地从这个城市宽阔的道路上开过。此时，我们曾经在空气中获得的对于这个城市的印象得到了验证。

政府宫有多个宽广的大厅，我们来到了其中之一。在此，我们向首相致以问候，并向他说明了我们的境况，表达了我们的需求。他告诉我们，国王正在奎达度过这炎热的季节，所以无法荣幸地接待我们。

<sup>92</sup> 通常用于旅游而且不太大的单层房子。但是在印度，这个词有社会阶层的含义，它指的是与公寓楼相对的、只属于一个家庭的房子，是一种典型的中产阶级住宅。在这个国家，这种房子带有身份地位的象征。（编者注）

<sup>93</sup> 原文为法语，意为管家。这个术语已经被作者在句子开头使用。此处使用是为了强调这个地方的法国传统。（编者注）

Na manhã seguinte é o sol que nos acorda. De quando em quando, pelas janelas abertas, uma andorinha, um pardalzinho entra, saltita, dá uma volta e sai.

Levanto-me e chego à varanda. Em volta, grandes massas de arvoredo e uma calma onde seria doce a gente eternizar-se, depois das horas de forte vibração e de tensão nervosa da viagem, tão triste e bruscamente interrompida pelo drama de Pipar Road.

O céu irradia já uma luz intensa e quente, que envolve a paisagem num halo de chama.

Visito o *Guest House*. É um *bungalow*<sup>92</sup> principesco, onde o carácter regional se afoga no conforto das acomodações interiores, mobiladas à europeia. Há um Salão Império, em que transparecem gosto requintado e sensibilidade estética.

Para proteger o ambiente contra o calor externo, havia as *pankas*, espécie de enormes ventarolas rectangulares suspensas do tecto, accionadas por uma corda que um garotito de doze ou treze anos puxa cadenciadamente; e havia também nas janelas uns caixilhos de madeira, compostos por dois rectângulos paralelos e unidos por travessas, formando grade, dentro dos quais se entrelaçavam ramos. Sobre este dispositivo, uma goteira de zinco, crivada por uma série de orifícios, recebe de quarto em quarto de hora um jarro de água que, ao escorrer pelo crivo, humedece os ramos através dos quais o ar passa e arrefece.

A cozinha é por demais francesa, o que lamento, porque esperara poder saborear pratos exóticos.

O mordomo, apumado e vestido como qualquer *maitre d'hotel*<sup>93</sup> de restaurante chique, é todo salamaleques, e não desdenha a gratificação de Brito Paes, o que nos faz pensar em Budhana...

Às dez horas saímos, no automóvel que espera as nossas ordens.

Jodhpur é um borbulhar de vida, na imensidão erma do grande deserto índico. Cidade estranha, cujos edifícios estilizados, de arquitectura característica, são construídos em grés sanguíneo – de toda ela se exala, como nota insistente numa melodia de cor, essa vibração rubra que fere o olhar.

As velhas fortificações parecem agora uma dentadura irregular de mandíbulas monstruosas.

A impressão que nos deixara a cidade, ao avistá-la em voo, confirma-se nessa rápida corrida do automóvel, através das ruas largas.

Num dos grandes salões do Palácio do Governo, cumprimentamos o Primeiro Ministro, que se informa com interesse da nossa situação e das nossas necessidades e nos comunica que o marajá se encontra passando em Quetta a estação calma e que, por isso, não poderá ter o prazer de nos receber. Diz-nos ainda que, embora grande parte das forças do Estado da

<sup>92</sup> Casa não muito grande e de um único piso, destinada normalmente ao turismo. Na Índia, no entanto, o termo adquire uma conotação social, ao referir-se a qualquer residência pertencente a uma só família, por oposição ao edifício de apartamentos, que é a residência típica da classe média. Neste país, *bungalow* traz consigo um símbolo de *status*. (Nota do editor).

<sup>93</sup> *Maitre d'hotel* significa mordomo, termo que já foi usado pelo narrador logo no início da frase. Trata-se aqui de enfatizar a tradição francesa do local (Nota do editor).

他还说，尽管拉杰普塔纳邦的军队大部分在帕鲁——就是迈克拉伦<sup>94</sup> 因故障<sup>95</sup> 降落的那个地方，所有清运飞机所需的人员都马上可供我们调配。

然后我们去了沃伦先生家。在那里，大家商定，戈维亚和铁路公司的职员塔尔顿工程师一起，第二天前往布达纳拆分“祖国号”飞机，并将它运往卡拉奇。沃伦先生告诉我们，无需支付任何费用。

正午时分，我们又回到了“酒店”，在那里，我们吃到了很像样的午餐，像是巴黎最好的酒店提供的似的。

飞机的悲剧让我们精神抑郁，谈话也受到了影响。

布里托·帕艾斯的目光中透露出无法言说的抗拒。戈维亚的目光中满是悲伤和痛心。

大家不可避免地谈到了飞机事故，谈到了葡萄牙和回家。

布里托·帕艾斯抱怨着自己的腿伤；戈维亚说他在自己身上发现了无数黑色的瘀伤。

午餐在沉默中结束，我们无法战胜痛苦的压迫。

半小时后，当戈维亚已经开始午睡时，一个仆人给我们送来了一份电报。

布里托·帕艾斯急切地打开了电报，喊道：

“是从葡萄牙来的！”

我们俩人一起读了起来。席福卡·杜阿尔特向我们宣布，如果我们愿意继续下去的话，葡萄牙政府可以向我们提供一架新飞机。

我叫醒了戈维亚，当他得知电报内容，立刻就不困了。我们将召开一个庄严的会议，讨论怎样回复。

布里托·帕艾斯询问我的意见。

“季风已经到孟买了。”我回答说：“一个月之内，将到达加尔各答。如果我们等着从葡萄牙运来一架飞机，那么我们这次飞行就失去迅速的特点了。除此之外，我还要问：有可能两个月之后前进吗？气候条件允许吗？……我相信，这太难了，我们应该放弃！”

“戈维亚，你说呢？”布里托·帕艾斯询问道。

“我的司令官先生：感谢您重视我的想法，还有您给予我的友情，也感谢您询问我。一切问题都将被很好地解决……”

“我叫您来，是为了听到您的意见！”布里托·帕艾斯坚持道。

“司令官先生：我做好了一切准备。我的司令官先生和机长先生，你们比我更清楚两个月内的气候条件是否允许航程继续！我们不能预先就指望着能前进，因为飞机还没准备好呢！”

---

<sup>94</sup> 英国飞行员。他在1924年这年企图环游世界。（编者注）

<sup>95</sup> 原文为法语，意为故障。（编者注）

Rajputana se encontre em Parlu, onde MacLaren<sup>94</sup> aterrou em *panne*<sup>95</sup>, todo o pessoal de que carecêsemos para a remoção do avião ficava desde logo ao nosso dispor.

Com Mr. Warren, a casa de quem vamos depois, combina-se que Gouveia partirá no dia seguinte para Budhana com o engenheiro Tarleton, funcionário da Companhia de Caminhos de Ferro, a fim de desmontar o *Pátria* e de o embarcar no comboio para Karachi. Mr. Warren informa-nos de que nenhuma despesa teremos a fazer.

E ao meio-dia regressamos ao *Guest House*, onde nos servem um almoço digno dos melhores hotéis de Paris.

A conversação ressent-se da depressão moral em que nos deixou a tragédia.

Há revoltas mudas no olhar de Brito Paes. Há tristeza e desgosto no olhar de Gouveia.

Irresistivelmente, fala-se do acidente, fala-se de Portugal, fala-se do regresso.

Brito Paes queixa-se da sua perna ferida, e Gouveia conta que descobriu numerosas nódoas negras tatuando-lhe a pele.

O *lunch* termina em silêncio, na opressão torturante que não conseguimos vencer.

Meia hora mais tarde – já Gouveia dormia a sua sesta –, um criado traz-nos um telegrama.

Brito Paes abre-o sofregamente, exclamando:

– É de Portugal!

Lemos ambos. Cifka Duarte anuncia-nos que o Governo põe à nossa disposição novo aparelho, para o caso de querermos continuar.

Acordo Gouveia, que perde o sono ao saber do que se trata, e é uma reunião de conselho, magna e solene, em que vai discutir-se a resposta.

Brito Paes pede a minha opinião.

– A monção – respondi – já chego a Bombaim. Dentro de um mês estará em Calcutá. Esperar que mandem um avião de Portugal é tirar à viagem todo o seu carácter de velocidade. Além disso, pergunto: será possível prosseguir de aqui a dois meses? .... Permitti-lo-ão as condições atmosféricas? ... Julgo que será difícil e que devemos, portanto, desistir!

– E você, Gouveia? – inquire Brito Paes.

– Meu Comandante: agradeço-lhe a prova de consideração e amizade que me dá, consultando-me. O que resolverem estará bem resolvido...

– Se o chamei, foi para ouvir a sua opinião! – insiste Brito Paes.

– Meu Comandante: eu estou por tudo. O meu Comandante e o nosso capitão sabem melhor do que eu se as condições atmosféricas dentro de dois meses permitirão que a viagem continue! Não podemos contar com a possibilidade de prosseguir antes, porque o avião não está preparado ainda e não poderá estar na Índia antes de um mês... De modo que não sei!... Peço apenas para lembrar que, depois do desastre de ontem, uma nova interrupção da viagem

<sup>94</sup> Piloto inglês que, nesse ano de 1924, tentava dar a volta ao mundo. (Nota do editor).

<sup>95</sup> Avaria. (Nota do editor).

我只想请求大家记住：在昨天的灾难之后，如果新的航程再次中断，那会更加令人遗憾，特别是如果由于现在就可预见的某些因素的话……

“但你们没看到席福卡给我们拍来的电报吗？在葡萄牙，所有人都希望我们继续前进！”

争论开始了。我们编写了好几份电报稿，讨论考虑了各种前进的可能性，还有困难，还计算着季风的日期，出发……

布里托·帕艾斯的坚韧执着支配了答案。

发出电报之后，忽然，一个念头在我脑中闪过：

“如果印度政府能卖给我们一架飞机呢！？”

我向布里托·帕艾斯和戈维亚解释了自己的想法，他们都认为我的建议棒极了。

下午三点，我们决定当晚就前往卡拉奇去办这件事。戈维亚留在焦特布尔，以便拆分“祖国号”飞机。

我们度过了二十三个小时枯燥的旅程。火车在荒凉而单调的沙漠中行进，偶尔一群瞪羚会出现在植被旁，证明了这大漠中也存在生命。

火车在月台旁等着我们结束用餐。

5月9日下午六点我们终于再次到达了卡拉奇，这是一个平坦却没有阴凉的城市，沙漠的热风不停地掠过它。

此后，关于购买新飞机的谈判开始了。

像所有地方一样，官僚主义非常压制积极性。

我们找到了机场的司令官希克斯先生，他立刻为我们的缘故辩护，如同他就是当事人似的。

我们与罗伯特·耶茨先生交流得更为顺畅，因为他会说葡萄牙语。他有着真正勤奋的头脑，在接下去的十五天中，我们对他极为欣赏，他是一位忠实、高贵和诚挚的同伴。

戈维亚在完成任务之后，也于11日到达了卡拉奇。

旅行让他疲惫不堪，吃晚饭时，他向我们介绍了“祖国号”的拆分和运输。

“前天凌晨，我和塔尔顿工程师去帕帕尔罗德，一头骆驼驮着我到了布达纳村，还是叫布塔纳什么的……我开始工作，可是天气太热了！所以，我不得不随时把工具浸在水里，否则这些工具烫得没法拿。印度人时刻都在帮助我，在他们当中，那位曾经陪伴我们的小男孩向你们二位致以良好的问候。”

“我与那位英国工程师的交流极为困难，为了把飞机运到铁路线旁，他竭尽全力。”

pode ser muito para lamentar, sobretudo se resultar de qualquer factor que devesse ter sido previsto neste momento...

– Mas vocês não vêem que, se o Cifka nos manda este telegrama, é porque em Portugal todos querem que vamos para diante?!

A discussão estabeleceu-se. Redigiram-se vários telegramas, argumentou-se, ponderaram-se as possibilidades de prosseguir, as dificuldades, calcularam-se datas de monção, de partida...

E a tenacidade persistente de Brito Paes ditou a resposta.

Foi depois de enviarmos o telegrama, que, subitamente, me ocorreu:

– Se fosse possível conseguir que o Governo da Índia nos vendesse um avião?

Expus a ideia a Brito Paes e Gouveia, que acharam ótima a sugestão.

E resolvemos – eram três horas da tarde – partir nessa mesma noite para Karachi a tratar do assunto, deixando Gouveia em Jodhpur, para proceder à desmontagem do *Pátria*.

Vinte e três horas de viagem sem encanto, rolando no deserto monótono e estéril, onde de quando em quando surgia uma nota de vida e movimento, um grupo de gazelas junto a uma ilha de vegetação.

O comboio esperava, nas gares, que terminássemos as nossas refeições.

Pelas seis horas da tarde do dia nove de Maio, chegámos de novo a Karachi – a cidade plana, a cidade sem sombra –, que o vento quente do deserto não deixa de fustigar.

Depois iniciam-se as negociações para a compra do avião.

Como em toda a parte, a burocracia é o grande freio das iniciativas.

O comandante do Parque, Mr. Hicks, que procuramos, presta-se imediatamente a advogar a nossa causa, como se fosse ele próprio o interessado.

E Robert Yates, com quem melhor nos entendemos porque fala Português, é a mola real das diligências, começando desde logo a afirmar-se o companheiro leal, nobre e dedicado que em quinze dias tivemos ocasião de apreciar.

Gouveia chega no dia onze, depois de terminada a sua tarefa.

Vem arrasado da viagem e, ao jantar, descreve-nos a desmontagem e embarque do *Pátria*.

– Na madrugada de anteontem, seguimos, o engenheiro Tarleton e eu, para Pipar Road, onde me encarrapitaram em cima de um camelo que me levou até à aldeia de Budhana, Badana ou lá o que é ... Comecei a trabalhar, mas estava tanto calor, que a todo o instante era preciso meter a ferramenta dentro de água para lhe poder pegar. Os hindus estiveram sempre a ajudar-me e, entre eles, aquele pequeno que nos acompanhou à estação e que manda muitas saudades para ambos.

«O engenheiro inglês, com quem me entendia com imensa dificuldade, fez tudo o que era possível para facilitar o transporte do avião para junto da via férrea.

“下午,为了能在车站睡觉,我们骑上骆驼去帕帕尔。我可再也不骑骆驼了!那份颠簸,那骨头!”

“因为那会儿还很热,我请身边的两个印度人给我送张床到站台来。因为累,我睡得很沉。”

戈维亚停了一会儿,深呼吸了一下,然后接着说:

“你们不想知道发生什么了吗?”

“深夜——凌晨三点或四点,我睡眼惺忪地醒来,床剧烈地摇晃了四下。我睁开眼睛,只见几头巨大的动物靠我很近!我吓坏了,一下子朝床的深处跳过去,就像一个十五岁的小伙子一样利索!一眨眼间的功夫,我已经逃到了售票室,使劲摔上门!”

他放下刀叉,打着手势继续述说。

“我的脑子里想着:我这是在印度呢!毫无疑问,我被凶猛的动物包围了——老虎啊,狮子啊,豹子或是豺狼什么的……候车室的四面墙壁保护着我,我安全了,脑中一个声音高叫着:总算是摆脱了!要是我不那么快地醒来,它们能把我吃了,是不是!我好奇地观察着野兽,战胜了恐惧,大着胆子从半开的窗户望去。那些野兽依然还在那儿,肥肥胖胖的,好像正在等我……明白自己安全了,我立刻感到了阵阵寒意。我的眼睛渐渐适应了黑暗,我好像看见这群动物中的一些正栖息在一堵松动的石墙上,嚼着树叶子。这种平静给了我勇气。我把门打开了一下,吆喝了一声,那些动物受到了惊吓。我赶紧把门关上,从门里偷偷地往外看。只见动物们都跑远了,只有一头,一头又大又固执的动物留了下来,正在床腿上蹭痒痒。我冒险走了出去,在适应了黑暗之后,终于,我确认了,那些野兽不过是……不过是些驯服的山羊!”

戈维亚跟我们一起大笑他经历的冒险。最后,他说:

“第二天,我们把飞机运了出去。因为“祖国号”的缘故,铁路线的交通中断了两个小时。你们知道那位工程师跟我说什么吗?为了让人明白,他的汗都出来了:在印度,他不记得天气这么热过,就像我们飞机出事那天似的。”

日子一天天过去了,前景不明。谈判进行得很缓慢。在几分钟的满怀希望之后,就是几个小时的沮丧。来往电报的速度就像是普通信件那么慢。

«À tarde, tornamos a montar nos camelos para vir para Pipar, a fim de dormir na estação. É animal em que não me apanham mais! Que solavancos, que ossos, que temporal!

«Como, mesmo àquela hora, ainda estava muito calor, pedi a dois hindus que trouxessem a cama para o cais. E a cair de cansaço, adormeci profundamente.

Gouveia interrompe-se um momento, para acrescentar depois de respirar fundo:

– E não querem saber o que me aconteceu?

«Altas horas – três ou quatro da manhã –, acordo estremunhado, com quatro fortes abanões na cama. Abro os olhos e deparo, próximo de mim, com meia dúzia de animais enormes! Com os cabelos em pé, dou um salto para o fundo da cama, como se fosse um rapaz de quinze anos! Num abrir e fechar de olhos fujo para a sala de espera, atirando a porta brutalmente!

Pousara o talher e acompanhava a narrativa com profusão de gestos.

– Pela cabeça, passa-me a ideia de que estou na Índia, cercado sem dúvida por animais ferozes – tigres, leões, leopardos ou chacais... E ao ver-me a salvo, entre as quatro paredes da sala de espera, penso em voz alta: «Olha de que eu me livre! Se não acordo tão depressa, era capaz de ter sido comido, hein!?» Na curiosidade de observar as feras, venço o receio e arrischo-me a olhar pela janela que entreabri. Elas lá estavam ainda, corpulentas, como se me esperassem... Mal seguro, senti de novo um calafrio. Mas na escuridão a que os meus olhos se iam agora habituando, pareceu-me ver que alguns dos bichos se empoleiravam num muro de pedra solta, mastigando folhas de árvore. Aquela pacatez deu-me coragem. Abri a porta um momento, para atirar um «chó!» enérgico que os atemorizasse, e tornei a fechá-la rapidamente, espreitando do lado de dentro. Os animais afastaram-se, à excepção de um, renitente e maior, que se ficou, coçando o lombo na perna da cama. Arrisquei-me então a sair e, habituado já à escuridão, verifiquei que, afinal, as feras não passavam de... cabrinhas mansas.

Gouveia ri connosco da aventura. E termina:

– No dia seguinte embarcámos o avião. O tráfego esteve suspenso na linha durante duas horas, por causa do *Pátria*. E sabem o que me disse o engenheiro, que souo para se fazer compreender: que não se lembra de ter sentido, na Índia, um calor tão forte como o que esteve no dia do desastre!

Os dias passam numa expectativa enervante. As negociações prosseguem lentamente. A minutos de esperança seguem-se horas de desalento. Os telegramas parecem trocar-se com a velocidade de cartas ordinárias.

为了打发时间,我们参观了卡拉奇。这个城市没有什么令人好奇的建筑,没有美感,没有花园。我们满怀厌倦。

棱形的、细长的寂静之塔零星地分布在城里。帕西人<sup>96</sup>把死者的遗体摆上面,在安葬骨架前,让秃鹰吃掉尸体的肉。

布里托·帕艾斯的伤加重了一点。热带气候让他的疟疾时有发作。

我们去参观了克里夫登,开放的露台像是面朝海湾露天剧场,海水呈一种不纯净的绿色,海面在疲劳缓慢地起伏着。

乳白色的阳光下,印度人和帕西人穿着独特的民族服饰在乘凉。黄昏时分,出现了一群群祈祷的人,他们的礼拜仪式要崇拜太阳。

通往城中的那条公路建在地势较低的土地上,涨潮时会被淹。这条路笔直宽广,上面布满了各种汽车和畜力车,车上载着四海为家的人,他们在酷暑中贪婪地享受着清凉,呼吸着海边清新的空气。

一些果阿人对我们多有照顾,试图为我们被延长了的旅途助兴。他们把我们带到了马诺拉岛,这个岛是卡拉奇港的天然屏障。

大风拍击着宽广的印度洋,一朵朵浪花盛开在海面。这让我们开始思念大西洋——那目送我们踏上征途的大西洋。

岛上,灯塔像一把匕首似的直插云天。这个岛是个大炮的巢穴。海湾内,水面晦暗而平静,布满牡蛎的岩石像是大泥点。

每到一处——就像后来我们在全印度看到的那样——无论是办公室,房间,酒店客房,政府机关还是寺庙,天花板上都装着吊扇。这些吊扇边转动发出低低的噪声,像是一首单调冗长的歌。在每天最热的时候,它们就像是作用温和的生物碱,让人昏昏欲睡。

---

<sup>96</sup> 帕西人,印度的宗教族群,他们实践琐罗亚斯德教教义。这是源于公元前7世纪的波斯宗教教义,其创始人是波斯哲学家琐罗亚斯德(或称扎拉图斯特拉)。(编者注)

No intuito de combater a inactividade forçada, visitamos Karachi, que sem curiosidades arquitectónicas, sem beleza, sem jardins, nos enche de tédio.

Aqui e além, uma *torre do silêncio*, prismática e esguia, a erguer-se acima do casario. É ali que os pársis<sup>96</sup> depõem os cadáveres dos seus mortos, para os abutres lhes virem devorar a carne, antes de dar sepultura aos esqueletos.

A ferida de Brito Paes agrava-se um pouco. E o clima tropical ocasiona-lhe alguns acessos de impaludismo.

Visitamos Clifden, esplanada aberta como um anfiteatro sobre a baía, onde o mar verde-sujo se cava em ondulações lentas de fadiga.

Hindus e pársis vêm tomar o fresco, pondo na luz opalina da tarde o folclore dos seus trajos característicos. Ao cair da tarde, há grupos em oração, nos ritos litúrgicos dos que adoram o Sol.

A estrada que nos traz à cidade, longa recta nos terrenos baixos que a maré alta inunda, é uma galeria de automóveis e *landaus*, onde, ansiosa de frescura, a turba cosmopolita repousa da canícula, respirando o ar do mar.

Alguns goaneses, que nos cercam de atenções e procuram amenizar o nosso estágio que se prolonga, levam-nos a Manora Island, defesa natural do porto de Karachi.

O mar largo – o Oceano Índico – batido pelo vento, florindo de espuma o quebra-mar, desperta em nós saudades do Atlântico – desse Atlântico que nos viu partir.

A ilha, onde o farol parece a lâmina de um punhal apontado ao céu, é um ninho de artilharia. E as rochas ostreiras, dentro da baía, são quatro nódoas de barro, no quadro das águas baças e tranquilas.

Por toda a parte – o que, de resto, observaremos em toda a Índia –, escritórios, salas e quartos de hotel, repartições públicas e templos têm o tecto eriçado de ventiladores que giram com um murmúrio que é quase melopeia e que, às horas de maior calor, narcotizam como alcalóide de efeito suave.

---

<sup>96</sup> Plural de *pársi* ou *parse*, grupo étnico religioso da Índia que pratica o zoroastrismo, doutrina originada na Pérsia, no século VII a.C., com o filósofo persa Zoroastro (ou Zaratustra). (Nota do editor).

每天早晨,一辆汽车把我们送到德赖罗德机场,了解谈判进度。

罗伯特·耶茨先生告诉我们相关情况。他毫不沮丧,撇开消极的抵抗,提出主张,令人信赖。

耶茨!他快乐、精力充沛、充满青春活力,我们思念他!他的目光坦率,坚定的望向前方。他的性格快活、真诚、顽强。在他灵魂深处,似乎有一种与生俱来的要帮助人的需求。

他出生在瑞士,但并不是瑞士人。所以,他跟我们解释说,就像有的猫把烤箱当做猫窝,但烤箱里的猫并不是小蛋糕。

他三岁来到葡萄牙,会说一口流利的葡萄牙语。

耶茨。圣克拉拉甜点。罗伯特。甜梨。

这是四个我们可以用来形容他的近义词。圣克拉拉甜点,就是他。

某天早晨,那时我们已经很亲近了,我们向他表示感谢,感谢他的奉献;对于他如此倾尽全力地协助我们,我们也表达了感激之情。而他则操着浓重的波尔图口音回答说:

“我就是<sup>97</sup>一块圣克拉拉甜点!非常好!”

后来我们发现,我们居然是表亲:他是我表兄弟的外甥。这件事让我们的友谊更加牢固。我们甚至得出结论:相对来说,世界真的很小。到处都能遇到家人。

耶茨有一句极具个性的话,他总说:

“这叫什么事!真见鬼!”而且他用受洗时的名字称呼戈维亚,就是曼努埃尔。

他会的俚语极多。他把印度人称作“没有尾巴的沙丁鱼”——这一点是他的英国性格特征,就是对于所有有色物种怀有一种深刻的蔑视。

他勤劳而积极,为了航空事业而活。

18日,“祖国号”的残骸被运送到了德赖罗德机场。在机场,很方便把飞机残骸装箱运往里斯本<sup>98/99</sup>。

20日,我们终于收到了来自德里的电报。他们向我们提供了一架D哈维兰9A型飞机,售价4700英镑。耶茨愤怒地大叫:

“这叫什么事!这帮政府养的无尾沙丁鱼全都是印第安人!在英国,这款飞机才值3500英镑!”

耶茨总是把印度人叫成印第安人,并以此结束自己的话。

<sup>97</sup> 在所有版本中这个葡语单词都被写作SIC。这是作者为了表现北部人的口音,北部人发双元音时都好像有一个闭音a。(编者注)

<sup>98</sup> 内含飞机残骸,还有两箱衣服,测量用六分仪,第一次旅程的信件。这些信件是布里托·帕艾上校完成官方报告所需要的,曾被委托给卡拉奇的葡萄牙领事馆,但直到三月末,还未送达里斯本。

<sup>99</sup> 没有向我们提到是否在葡萄牙收到了上述箱子,尽管布里托·帕艾斯多次给领事写信,要求寄送,他还向外交部发出了同样的呼吁。(第二版注)

Todas as manhãs, um automóvel nos conduz ao aeródromo de Drigh Road, para saber do andamento das negociações.

Robert Yates é quem nos informa. Sem desanimar, remove resistências passivas, propõe alvitres, inspira confiança.

Yates! Com que saudade nos recordamos da sua figura alegre, enérgica, radiosa de juventude! Olhar franco, fitando bem de frente. Carácter jovial, sincero, pertinaz. Parece haver na sua alma uma necessidade inata de ser prestável.

Nasceu na Suíça, mas não é suíço, explica ele, pela mesma razão que se uma gata tiver uma ninhada dentro dum forno, os gatinhos não são queques.

Veio para Portugal com três anos e fala Português correctamente.

Yates. Pastel de Santa Clara. Roberto. Pera doce.

Quatro sinónimos que nos serviam para designá-lo, Pastel de Santa Clara é dele.

Quando certa manhã, já íntimos, lhe agradecíamos a sua dedicação e lhe comunicávamos o nosso espanto pela maneira como nos auxiliava, respondeu-nos, na sua pronúncia de sotaque acentuadamente tripeiro:

– Eu sa<sup>97</sup> um pastel de Santa Clara! Muito bão!

Descobrimos, mais tarde, que somos quase primos, visto que ele é sobrinho de primos meus, e esse facto cimenta entre nós uma verdadeira amizade. Chegámos mesmo a esta conclusão: que o mundo é relativamente pequeno. Encontra-se família por toda a parte.

Yates tem frases muito pessoais. Diz constantemente:

– Que cuâisa! Que diatcho! – e trata Gouveia pelo nome do baptismo. É o Manuel.

O seu vocabulário de calão é completo. Chama aos indianos sardinhas sem rabo e – nesse ponto é caracteristicamente inglês – tem por todo o ser de cor um infinito desprezo.

Trabalhador e activo, vive para a aviação.

No dia dezoito chegam os destroços do *Pátria*, que são removidos para o aeródromo de Drigh Road e, ali, convenientemente encaixotados para serem embarcados para Lisboa<sup>98/99</sup>.

Quando, no dia vinte, se recebe enfim o telegrama de Delhi propondo-nos um D. Havi-land, tipo 9A, ao preço de 4700 libras esterlinas, Yates vocifera indignadamente:

– Que cuâisa! Isto são aqueles sardinhas sem rabo do governo que são todos índios! Em Inglaterra o avião custava 3500.

Yates teimou sempre em chamar índios aos hindus.

<sup>97</sup> Sic em todas as edições. Trata-se da forma encontrada pelo autor para traduzir a pronúncia nortenha, que transforma o ditongo /ou/, lendo-o como se nele houvesse um – a fechado (/aw/). (Nota do editor).

<sup>98</sup> Os volumes contendo os restos do avião, bem como dois caixotes com roupas, sextante e as cartas da primeira parte da viagem, necessárias ao major Brito Paes para a elaboração do relatório oficial, foram confiados ao cônsul de Portugal em Karachi, mas até ao fim de Março não tinham ainda chegado a Lisboa.

<sup>99</sup> Não nos consta que os referidos caixotes algum dia tivessem sido recebidos em Portugal, apesar de Brito Paes ter escrito várias vezes ao cônsul, pedindo a sua remessa, e instado junto do Ministério dos Estrangeiros no mesmo sentido. (Nota da 2.ª edição).

在几封电报来往之后，终于有了解决方案。席福卡·杜阿尔德通知我们接受这个方案，布里托·帕艾斯和戈维亚乘火车去拉合尔，出席“祖国二号”的装配。我们都同意新飞机依旧叫“祖国号”。

我留下来进行训练并付清飞机的账单。

在这些孤独的日子里为了让我有时间训练，布里托·帕艾斯给丰塞卡先生写信，请求他完成购买飞机的谈判。他是葡萄牙驻卡拉奇领事，果阿人。我确认，领事馆绝对没有任何兴趣给予我们任何协助。

布里托·帕艾斯把这些信留在酒店给我转交；我就得机场酒店来回跑，两者之间的距离有十公里。我必须办这件事，为此，我耗费了三天的时间……

奥兰领事，是有道理的。

1923年6月，“祖国号”准备离开的时候，神智学协会葡萄牙分会（我是该协会会员<sup>100</sup>）通过其秘书长若昂·安图内斯交给我一个任务，让我在印度向安妮·贝赞特夫人提交葡萄牙神智学会会员的一封信函，这位夫人是该协会久负盛名的会长。

“祖国号”发生事故，我们无法前往瓦拉纳西。应我的请求，布里托·帕艾斯曾计划前往此地，当时神智学会的大本营坐落在那里。

因此，我向卡拉奇市长、神智学会信德省秘书长贾姆希德·梅塔先生传达了葡萄牙神智学会会员的问候。当我们路过埃及时，我也跟神智学会开罗分部总秘书处的一位官员交谈了几分钟。

这样我完成了交待给我的任务。

我们在卡拉奇逗留期间，发生了一件令人好奇的事，我在旅行日志中记载了它。

那是一个下午，我正要按照习惯躺下午睡的时候，一个小男仆跑过来告诉我：有两个印度人找我，他们是神智学会的会员，想问候一下我。

两个人中年轻的那位向我询问旅行的有关细节，询问葡萄牙，还有我们的计划等等。首先，我就如此简慢地接待他们致歉，然后我们愉快地进行了交谈；他鼓动我再次来印度，并多呆些时间以便能够更好地参观美丽的印度，无论是自然风光还是名胜古迹。而那位看起来有75岁左右的老者静静地听着我们谈话，眼睛盯着我，脸上露出微笑。

他们的来访不超过二十分钟。然后，我困极了，睡了一个半小时。在睡眠期间，一种无限的平静之感包围了我。我永远也无法忘记此时做的一个梦。

---

<sup>100</sup> 从1926起，我不再是会员。（第二版注）

E depois de uma troca de telegramas, em que, posto ao corrente da solução encontrada, Cifka Duarte nos comunica aceitá-la, Brito Paes e Gouveia seguem de comboio para Lahore, para assistirem à montagem do *Pátria II*. Concordáramos em manter o mesmo nome ao avião.

Eu fico, para me treinar e liquidar o pagamento do aparelho.

Nesses dias de solidão, em que, a fim de me deixar tempo livre para os treinos, Brito Paes escreve ao Dr. Fonseca, goanês, cônsul de Portugal em Karachi, pedindo-lhe que ultime as negociações para a compra do avião, verifico que aquela entidade se desinteressa em absoluto de todas as diligências com que poderia auxiliar-nos.

As cartas que Brito Paes lhe envia deixa-mas ele no hotel; e sou eu que, correndo do banco ao aeródromo e do aeródromo ao banco – dez quilómetros de distância – tenho de tratar do assunto, perdendo desta maneira três dias...

O cônsul de Orã estava justificado.

Quando, em Julho de 1923, o *Pátria* se aprestava para partir, a Secção Portuguesa da Sociedade Teosófica, de que faço parte<sup>100</sup>, confiava-me, por intermédio do seu Secretário Geral, Dr. João Antunes, o encargo de entregar na Índia uma mensagem dos teósofos portugueses dirigida a Mrs. Annie Besant, veneranda presidente da Sociedade.

O desastre do *Pátria* impedia-nos de tocar em Benares, como Brito Paes resolvera, acedendo ao meu pedido, visto que à data ali se encontrava o Quartel General da Sociedade.

Foi por isso nas mãos do Presidente da Câmara Municipal de Karachi, Mr. Jamshed Mehta, secretário provincial da Sociedade Teosófica no Sind, que depus a saudação dos teósofos portugueses e, bem assim, um ofício do Secretário Geral da Secção da Sociedade Teosófica do Cairo, com quem me fora dado conversar alguns minutos, ao tocar no Egipto.

Assim dei cumprimento à missão de que fora incumbido.

Durante a nossa permanência em Karachi, verificou-se um caso curioso, que assinalai nos meus apontamentos de viagem.

Era de tarde e, como de costume, deitara-me para a sesta, quando o *boy* veio anunciar-me a visita de dois hindus, teósofos, que desejavam cumprimentar-me. Duas figuras curiosas, diferentes, de olhar franco e firme.

Pedi-me o mais novo detalhes sobre a viagem, sobre Portugal, sobre os nossos projectos. Desculpei-me da sem cerimónia da recepção e animadamente conversámos, incitando-me ele a voltar à Índia com mais demora, para ver tudo o que de belo ali existe, desde a natureza, aos monumentos e ao pitoresco dos costumes. O mais velho, que aparentava uns setenta e cinco anos, ouvia-nos em silêncio, com indizível sorriso, sem deixar de fitar-me.

Terminada a visita que não excedeu vinte minutos, invadiu-me profunda sonolência e durante hora e meia repousei, envolto numa infinita sensação de calma. E não mais poderei esquecer o sonho que tive.

<sup>100</sup> E à qual deixei de pertencer em 1926. (Nota da 2.ª edição).





O avião *Pátria II*, adquirido na Índia, para prosseguir a viagem até Macau

为飞抵澳门,在印度购买的“祖国二号”

我梦见那位年长的印度人有回来了，他让我起来，把我带到了一个满是树荫湖泊的公园。在公园里，我们两个坐在一颗古老的树干上，他向我谈起生命，谈起生命的意义，我们必须履行的善良义务，要宽容，要理解，为了让灵魂更完美而工作。接着，他给了我一些建议，并暗示我在不久的将来会发生一些事。他的话语中洋溢着甜蜜与宁静，但是充满了令人激动的说服力。

我醒来的时候，不禁微微地笑了。

那两个印度人的名字我都没记住。但是在梦中听到的话却深深地刻在了我的记忆中，三件或是四件那位印度老者预言的事都在不久后发生了。

28日，我离开卡拉奇，那天下午，令人窒息的狂风席卷了整个城市。

铁路线从德赖罗德机场旁边穿过。耶茨和其他军官都在机场，站在第二司令官的帐篷旁，向我们挥舞着白手帕。

我带走了思念。我已经习惯生活在他们中间，现在满怀感激地离开了这些朋友，或许是永远告别了他们。

我不得不在车厢里呆上二十四个小时。一个巨大的箱子里装满冰块，散发出一点凉气，预防中暑。

我独自一人，当夜幕降临时，我想起了飞行员大家庭。在这个大家庭中，实际上是存在团结的；在这个家庭里，还有慈爱和无私，这些品质应该把人们团结到一个很大的基督团契中。

火车穿过闷热的夜晚，灼热的白天，终于到达了拉合尔。

布里托·帕艾斯和戈维亚在车站接我。他们两个人都很急切，因为那让人神经衰弱的，无所事事的折磨结束了。

五月二十九日，“祖国二号”进行了第一次试飞，我作为乘客登上了飞机。驾驶飞机的是奥利弗上尉，他是一位杰出的英国飞行员。我跟他共进行了三次飞行。

我无限思念我们的布雷盖飞机，思念之情让我的心脏都抽痛了。当想到曾在我手中的四千七百英镑时，一股深切的恐惧之情忽然涌上心头。

我们回到了城中。

拉合尔。郁郁葱葱的花园中，凉风吹过，仿佛在唱一支悲伤的歌。在这里，水流从看不见的地方潺潺流过，可以想见，这里有一些人们看不见的湖泊，古老的吠陀印度，释迦牟尼佛陀，薄伽梵，泰姬陵在空气中飘荡……

O velho hindu voltara, fizera-me levantar e conduzira-me a um parque cheio de sombras e lagos. E ali, sentados os dois junto ao tronco de uma árvore secular, falou-me da Vida, do seu significado, do dever que temos de praticar o Bem, de ser tolerantes, de compreender e de trabalhar pelo aperfeiçoamento do espírito. Depois deu-me alguns conselhos e aludiu a certos incidentes que deveriam ocorrer num futuro próximo. As suas palavras impregnavam-se de doçura e serenidade, mas tinham um poder de persuasão impressionante.

Ao acordar, sorri.

Não tornei a ver os dois hindus, cujos nomes nem sequer fixei. Mas as palavras que ouvira em sonho ficaram-me gravadas na memória, tanto mais que os três ou quatro incidentes a que o velho hindu aludiu se verificaram passado pouco tempo.

No dia vinte e oito deixo Karachi, que um vento sufocante varria nessa tarde.

A linha férrea margina o aeródromo de Drigh Road. Yates lá estava, com outros oficiais, junto da tenda do segundo comandante, acenando-me com lenços brancos.

E eu levava saudades. Habitara-me a viver entre eles e partia cheio de gratidão por aqueles amigos de quem me afastava provavelmente para sempre.

Na carruagem onde o destino me condenara a viver vinte e quatro horas, uma grande caixa de gelo, preventivo contra as insolações, exalava um pouco de frescura.

Sozinho, enquanto a noite descia serenamente, penso na grande família dos aviadores, em que a solidariedade existe de facto, onde se encontra o carinho recíproco e a abnegação que deveria unir os povos numa grande fraternidade cristã.

O trem rolou, através da noite abafada e do dia tórrido, até Lahore.

Brito Paes e Gouveia esperavam-me na estação, ambos ardendo por terminar o suplício daquela inacção neurasténizante.

Foi no dia vinte e nove de Maio que o *Pátria II*, levando-me como passageiro, realizou o seu primeiro voo de ensaio, pilotado pelo tenente Olivier, excelente aviador inglês, com quem seguidamente efectuei três voos.

Uma saudade imensa do nosso Breguet confrangia-me o coração. E, ao pensar que a sorte de quatro mil e setecentas libras esterlinas estava nas minhas mãos, assaltou-me traiçoeiramente um íntimo receio.

Voltamos à cidade.

Lahore. Jardins exuberantes, onde uma brisa quase fria murmura toadas dolentes. Escutam-se murmúrios de água correndo escondida, adivinham-se lagos que se não vêem, e palpitam no espaço as vibrações da milenária Índia dos Vedas, do divino Gautama Buddha, do Bhagavad Gita, do Taj Mahal...

下午，由戈维亚陪同，我再次试飞了“祖国二号”。

这架飞机中装备着丰富的储备物资：一个螺旋桨，一个起落架，填砂支柱<sup>101</sup>，蜡烛，电瓶等等……在拉合尔的天空中拐了个小弯，掠过机轮仓库，在暮色中降落了。

在这次旅行中，这是我最后一次和自己空中的兄弟——戈维亚一起飞行。

我从他的眼中看出了一种沉重。我忍着眼泪，第二天，我不得不哭了出来。在那一刻，我整个灵魂都深情地环绕着他，怀着忍耐顺从之心<sup>102</sup>。

---

<sup>101</sup> 具有一定弹性的缆线，可以增加机翼篷布的张力。（编者注）

<sup>102</sup> 当我回顾这一页的时候，再次记起了这位葡萄牙航空界伟大的机械师——曼努埃尔·戈维亚，他的工作生前并没有得到适当的回报。现在，他已经不在这个世界，当我再次忆起他的时候，我无法抑制自己的钦佩与悲伤之情。（第三版注）

De tarde, ensaio de novo o *Pátria II*, acompanhado por Gouveia.

O aparelho, ajoujado ao peso de abundante material de reserva – uma hélice, um trem de aterragem, *sandows*<sup>101</sup>, velas, bateria, etc. –, descreve uma pequena curva no céu de Lahore e, armazém volante, aterra na luz crepuscular do anoitecer.

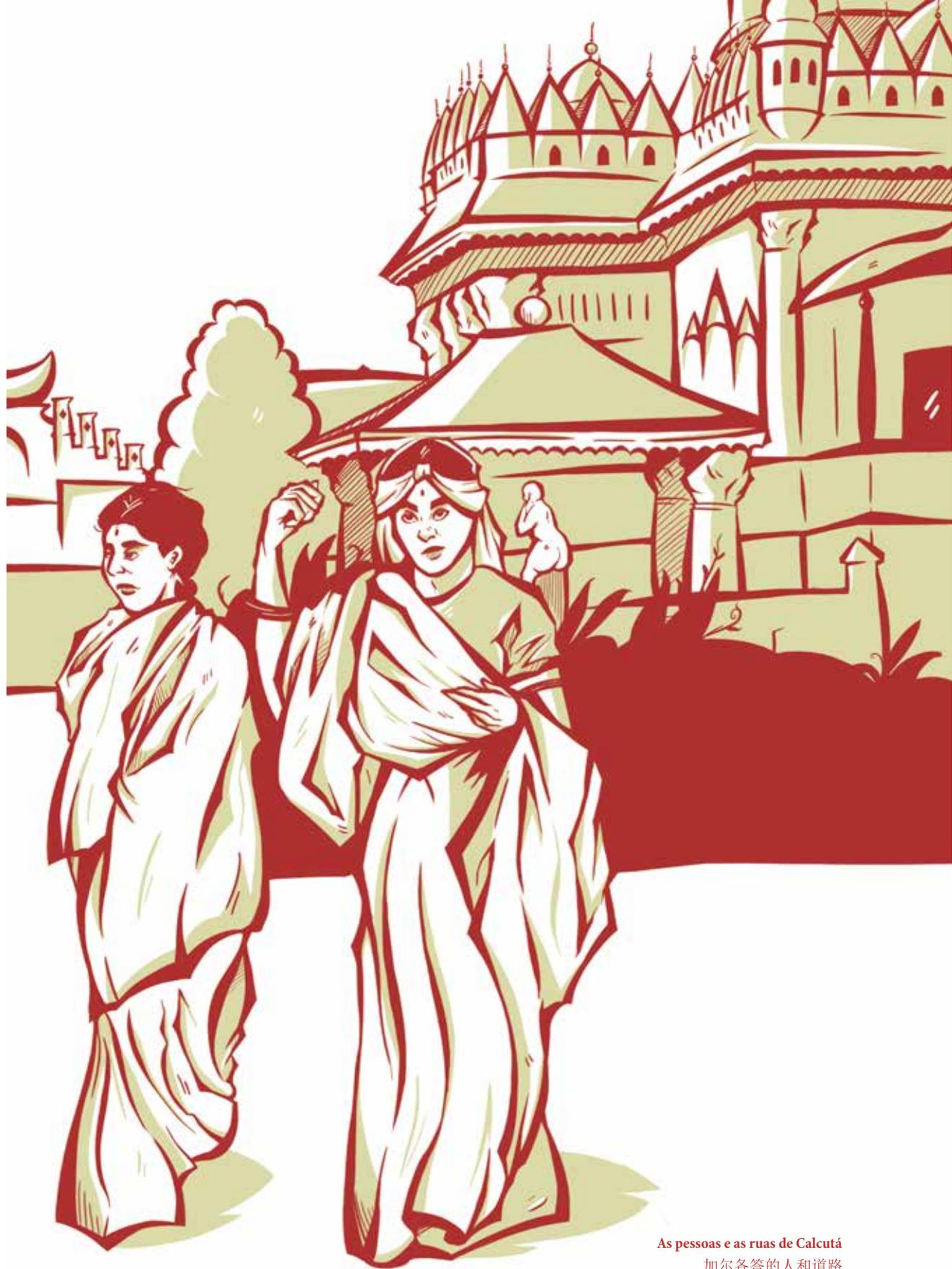
Foi o último voo que, durante a viagem, o nosso irmão do ar realizou comigo.

Leio-lhe nos olhos um profundo pesar. Pressinto lágrimas que há-de chorar no dia seguinte. E toda a minha alma o envolve afectuosamente nesse instante, numa aspiração de conformidade e resignação<sup>102</sup>.

---

<sup>101</sup> Cabos providos de alguma elasticidade, o que permitia aumentar a tensão da tela das asas. (Nota do editor).

<sup>102</sup> No momento em que revejo as provas desta página, relembro o grande mecânico que foi Manuel Gouveia, uma das grandes figuras da aviação portuguesa que não viu, em vida, devidamente recompensados os seus serviços. E ao lembrá-lo, agora que ele desapareceu do mundo, não posso deixar de recordá-lo com admiração e tristeza. (Nota da 3.ª edição).



As pessoas e as ruas de Calcutá  
加尔各答的人和道路



X  
A ÍNDIA  
十、印度

5月30日，早五点半。机场的车把我们酒店送到停机坪，“祖国二号”正在那里待命。终于我们将再次启程，继续前往澳门的旅程<sup>103</sup>。

戈维亚走向我们，他沉默而悲伤。

在宏伟的公路上，晨曦初露，凉爽清新。我们呼吸着纯净的空气，呼吸着茂密的植被释放出的能量。这植被让整个拉合尔城变成了一个巨大的绿色湖泊。

跑道上，“祖国二号”机身那笨拙的锥形三角骨线条引人注目。

现在是六点一刻。我们得出发了。

我们告别了英国军官们，拥抱了戈维亚。

他们微笑着祝我们旅途顺利，我们也感到了同样的别离之痛。

我们登上了飞机，心脏令人不安地砰砰直跳。

螺旋桨开始转动。

飞机开始滑行时，还能看到我们的朋友戈维亚在偷偷地擦去擦眼睛。

他的牺牲和我们的牺牲都是葡萄牙人民作出的牺牲的一部分，为了葡萄牙的福音能够实现，曾把所需要的宝贵事物交给席福卡·杜阿尔特司令交。

在飞安巴拉的两个小时中，我们“防御飞行”<sup>104</sup>，奥利弗在右舷为我们护航。

风景在炎热的迷雾中若隐若现，大块大块的植被黑影和聚居点的灰色影子不时出现在我们的视野。

但这让热窒息的高温让人难以忍受，它在不断地折磨着我们，耗尽我们的精力。

降落前，我们在跑道上方绕了一圈。一想到“祖国二号”的运气掌握在自己的手中，我的情绪就会被干扰。这一圈就是我的情绪象征。

<sup>103</sup> 最初，为了线路不被中断，我们想执飞拉合尔—布达纳—阿格拉。但是后来确认了一下拉合尔到阿拉哈巴德的距离超过了拉合尔到布达纳的距离，我们放弃了这个想法，因为我们觉得这不能增加这次旅行的价值。（第二版注）

<sup>104</sup> 这是一个现在航空术语中没有相应表达的词组。但是，很可能像其他许多在航空中使用的语言一样，它来自航海环境中语言的转变，很可能是来自古代航海语言，植根于“防御守卫”。就其航海起源来看，它的意思是伴随另一艘船航行的船，其任务是在必要时保护那艘船。因此，“防御飞行”应该是指一架飞机被另一架飞机支持或护送飞行以让前者在面对某些机械问题或是任何其它风险时能保持健全。这个词组曾被拉斐尔·布鲁特在他自己编辑的“葡萄牙语词典”（里斯本：西蒙·塔黛乌·费雷拉印刷室，1789年）第一卷第314页，作为“共同”、“在一个联合中”、“伴随”的近义词收录。（编者注）

Trinta de Maio. Cinco e meia da manhã. No automóvel do aeródromo, seguimos do hotel para o Campo de Aviação, onde, no *Pátria II*, íamos finalmente largar de novo a caminho de Macau.<sup>103</sup>

Gouveia vai connosco, silencioso e triste.

Pela estrada magnífica, na frescura tépida do dia que desponta, respira-se pureza, respira-se a energia da vegetação luxuriante que faz de Lahore um grande lago de verdura.

Na pista, o *Pátria II* destaca-se, nas linhas deselegantes da sua fuselagem tronco-piramidal.

São seis e um quarto. É preciso partir.

Despedimo-nos dos oficiais ingleses e abraçamos Gouveia.

No sorriso com que nos deseja boa viagem, sentimos o mesmo pesar que nos confrange.

Subimos para o avião – corações pulsando forte, num enervamento.

Lançam a hélice.

E, quando o aparelho começa a rolar, ainda vemos o amigo que deixamos, a enxugar os olhos disfarçadamente.

O seu e o nosso sacrifício eram a nossa quota-parte no sacrifício do Povo de Portugal que, num rasgo de entusiasmo, entregara a Cifka Duarte o ouro necessário para que o Evangelho de Portugal se cumprisse.

Um salto de duas horas até Ambala, voando de conserva<sup>104</sup> com Oliver, que nos escolta por estibordo.

Paisagem coada pela bruma do calor, através da qual negrejam maciços de vegetação e há nódoas alvadias de povoados.

Mas a mesma temperatura asfixiante, insuportável, sempre, numa tortura contínua que nos esgota.

A volta de pista que damos antes de aterrar é o símbolo da emoção que me perturba ao pensar que, das minhas mãos, depende a sorte do *Pátria II*.

<sup>103</sup> Era nossa intenção, inicialmente, realizar o voo Lahore – Budhana – Agra, para eliminar a solução de continuidade que cortaria, de outro modo, o nosso itinerário. Mas depois de verificar que a distância Lahore – Allahabad excedia a que separava Budhana desta cidade, desistimos da ideia, por entendermos que ela nada acrescentava ao valor da viagem. (Nota da 2.ª edição).

<sup>104</sup> «Voar de conserva» é uma expressão que não tem aplicação na linguagem aérea actual. Contudo, é provável que, à semelhança de tantas outras utilizações linguísticas da aviação que resultam de uma transferência do contexto náutico em que se originaram, também esta será, provavelmente, originária da linguagem naval antiga, e que se radica em «contra-guarda». Significava, na sua origem náutica, o navio que acompanha outro para o proteger em caso de necessidade. Assim, «voar de conserva» deverá significar voar apoiado ou escoltado por outro aparelho, para preservar a integridade do primeiro, neste caso face a algum problema mecânico ou a qualquer outro risco. «De conserva com» aparece já registado em Rafael Bluteau, como sinónimo de «de mão comum», «numa liga», «em companhia», na p. 314 do primeiro volume do seu *Dicionário da Língua Portuguesa*, Lisboa: Simão Tadeu Ferreira, 1789. (Nota do editor).

飞机轮子不可思议地切向地面，飞机进入了机库。英国机械师们全力以赴，以便我们第二天一早能够出发。

围绕着我们的是同样的善良，同样的无私协助，同样的自然、自发的友爱。

晚上，我们陪同一位安巴拉中心的军官飞行员到了车站前往加尔各答，他要去那里准备跑道好让我们可以降落。

火车经过时，我们跟戈维亚交谈了一小会儿。他去阿拉哈巴德，因为那儿没有机械师，所以他的出现是不可缺少的。

这是让人快乐的时刻，但这种快乐很快就变成了私下的了。在空中飞行时，我们的朋友不再出现。在“祖国二号”的飞行途中，在每一个停留点，他都用自己的经验照看着这架飞机。

此后，摆在我们面前的又是四个半小时、八百公里的飞行，直到阿拉哈巴德。

天气好极了，视野极佳。

风景五光十色。

勒克瑙在我们的左边，它洁白无瑕，像是轻轻扇动的白翅膀静静地坐落在铁路线旁。我们远远看到了坎普尔，它让我想起自己读儒勒·凡尔纳<sup>105</sup>的“蒸汽之家”的时光；此外，还有一个大纪念碑，是献给上世纪末此地大屠杀受害者的。

而在拉埃巴雷利上空，我们看见了恒河，神圣而富饶，像一条懒洋洋的蛇睡着了盘踞在那里，蜿蜒曲折，亮闪闪的像是金属的背面，流过手掌似的大片平坦土地。

“祖国二号”顺利地降落在布玛里机场，那是块手掌般平坦的一平方公里土地。

没人在机场等我们。

英国空军驻印度的军官飞行员应该在那里为我们提供协助，给飞机加油，在机场给我们打出信号，可他们以为我们一个小时后才到（这是我们后来才知道）。

飞机被一百来个印度人围住了，我们跟他们语言不通，无法交流。他们在我们周围发出的喧嚣，还有盯着我们的样子，都让人头晕眼花；我们打着手势，几乎是在求他们别碰飞机，可他们毫不理会。他们证明了一件事：那就是我们已经不在拉吉普塔纳邦，居住在这里的人是属于另一个种族的了。

---

<sup>105</sup> 儒勒·凡尔纳（1828年-1905年）是举世闻名的法国作家。他的作品被认为是科幻文学的先驱，因为在那些真实事件发生之前很久，儒勒·凡尔纳就叙述并描绘了潜水艇和飞行器，他还描述了奔赴月球的旅行。比如，大家可以参阅他的作品“从地球到月球”或是“海底两万里”。（编者注）

Como por milagre, as rodas tocam tangencialmente o terreno, e o avião entra no hangar onde os mecânicos ingleses iniciam os plenos, para que possamos partir na manhã seguinte.

Em torno de nós, a mesma gentileza, o mesmo auxílio desinteressado, a mesma simpatia espontânea e natural.

À noite, acompanhamos à gare um oficial aviador do Centro Ambala, que parte para Calcutá, a fim de ali preparar a pista para nela podermos aterrar.

Durante a passagem do comboio, conversamos alguns instantes com Gouveia, que segue para Allahabad, onde, como não há mecânicos, a sua presença se torna indispensável.

São alguns minutos de alegria, essa alegria de que em breve seríamos privados, quando, prosseguindo, a figura do nosso amigo deixaria de aparecer, com a sua experiência, a cuidar do *Pátria II* nos restantes pontos de escala.

Depois, é um novo salto de oitocentos quilómetros, até Allahabad, em quatro horas e meia.

O tempo está óptimo e a visibilidade é excelente.

Há notas de colorido na paisagem.

Lucknow, que nos fica por bombordo, parece pela brancura um frémito de asas brancas, junto de um grande entroncamento de linhas férreas. E Cawnpore, que avistamos ainda, a distância, recorda-me o tempo em que li *A Casa a Vapor*, de Júlio Verne<sup>105</sup>, e o grande monumento às vítimas do grande massacre que ali se verificou em fins do século passado.

De sobre Rae Bareli, avistamos o Ganges, sagrado e fértil, em atitudes lânguidas de cobra adormecida, dorso metálico, sinuoso, a descrever as margens.

O *Pátria II* aterra sem dificuldade no aeródromo de Boumari, quilómetro quadrado de terreno liso como a palma da mão.

Ninguém nos espera no campo.

O oficial aviador que a Direcção da Aeronáutica Inglesa na Índia destacara, para ali nos prestar auxílio, fornecer combustível e proceder à sinalização do campo, calculava (soubemo-lo depois) que chegássemos uma hora mais tarde.

O avião é rodeado por uma centena de hindus, com quem não conseguimos entender-nos. Mas a algazarra de entontecer que fazem à nossa volta, e a maneira como nos olham, não atendendo às recomendações quase suplicante, que lhes fazemos por mímica, para não tocarm no avião, demonstram-nos que já não estamos no Estado de Rajputana, que a raça já é diferente.

<sup>105</sup> Júlio Verne (1828-1905) foi um escritor francês de grande divulgação em todo o mundo. As suas obras podem ser consideradas precursoras da ficção científica, pois, muito antes de tais acontecimentos ocorrerem, Júlio Verne narrou e descreveu viagens em submarinos e máquinas voadoras, tendo também narrado viagens à Lua. Ver as suas obras *Da terra à Lua* ou *Vinte mil léguas submarinas*, por exemplo. (Nota do editor).

附近有一个铁路停靠站，里面有部电话，还有会说英语的人。它的北面是跑道。热浪滚滚，我们终于能够与军事司令官交谈，他告诉我们，一位军官已经离开，去了勃玛力。

我们大汗淋漓。热气简直让人窒息。

半小时后，一辆福特汽车到来……随车来了一位记者。我们原谅了他，因为他带来了水。水？不，他带的是苏打水……一种温暖而无法解渴的液体。

我们躲在车棚的阴凉下，靠着车，接受采访。我们告诉这位记者，“祖国二号”用了四个半小时的时间从安拉巴拉飞到阿拉哈巴德，他表示极为钦佩。

几分钟后，另一辆福特车到了。我们看到从车上下来一位彬彬有礼<sup>106</sup>的金发少尉。看到他，我们对于飞行员是专为飞行而被发明的信念产生了猜测。

他干巴巴地问了我们一下旅途是否顺利，抱怨了一下我们所忍受的四十五摄氏度高温，然后用一种不耐烦的口气告诉我们：

“所有东西都准备好了！汽油，油，水！”

因为戈维亚一点才能到，我们就前往位于东边五公里外的城市。

又是热得令人窒息的一天，从黎波里开始，我们就仿佛一直在穿行在这些火炭组成的念珠串中。

在这个时间，空荡荡的城市被包裹在悬浮的尘土中，风温柔的气息烧灼着它，无法弥散。

戈维亚到了，我们三个人再次兴奋地拥抱在一起。

在他来的火车上，皇家空军的劳上尉祝贺我们已经飞完了一些航段，然后就接着前往加尔各答了。

因为城中没有酒店，汽车把我们送到一家俱乐部，这里像个修道院收容所似的，没有床单，没有枕头，没有蚊帐。在此过夜的旅人，如果想要享受这里的“奢华”，得自备床上用品。

下午，我们又回到了勃马力，在那里准备好“祖国二号”。戈维亚仔细地检查了飞机。

晚饭时，军事司令官和我们干了一杯波特酒，说了一些祝福的话。他是一位长着粉色秃顶，蓄着茂密的唇髭的老将军。

餐桌都摆在户外草坪<sup>107</sup>上，英国人到哪儿都保留着这些完美的草坪。小灯泡组成的帘子下，一支皇后军团的乐队在演奏着平淡的音乐。

一位健谈的军官跟我解释说：

---

<sup>106</sup> 原文单词为另一种拼写方式。（编者注）

<sup>107</sup> 原文为法语。（编者注）

Próximo, há um apeadeiro da linha férrea que, a Norte, limita a pista, um telefone e alguém que fala inglês. Sob a canícula a gente avança e consegue comunicar com o Comando Militar, donde nos informam que um oficial partira já para Boumari.

Transpiramos como esponjas. A atmosfera sufoca.

E meia hora depois, um Ford chega... com um jornalista. Perdoamos-lhe porque traz água. Água? Não. Soda... um líquido morno que não mata a sede.

Abrigados sob a capota do automóvel, suportamos uma entrevista. E o repórter é todo admiração, quando lhe dizemos que o *Pátria II* gastou quatro horas e meia para percorrer a distância que separa Ambala de Allahabad.

Alguns minutos mais tarde, outro Ford aparece, e vemos apear-se um alferes louro, ameinado<sup>106</sup>, em quem a gente adivinha a convicção de que os aviadores foram exclusivamente inventados para voar.

Depois de nos perguntar polidamente se fizemos boa viagem e de se queixar dos quarenta e cinco graus centígrados que suportamos, comunica-nos, num suspiro de tédio:

– Está tudo preparado! Gasolina, óleo e água!

Como Gouveia só chega à uma hora, seguimos para a cidade, cinco quilómetros a Leste. O dia asfixiante é mais uma conta, no rosário de brasas que vimos desfiando desde Trípoli.

Àquela hora, a cidade deserta está envolta numa nuvem de poeira em suspensão, que o bafo manso do vento que queima não consegue dissipar.

Gouveia chega, e é nova explosão de alegria o abraço que nos estreita os três.

No comboio que o trouxe, o tenente Lawe, das Reais Forças Aéreas, segue para Calcutá, depois de nos felicitar pela etapa efectuada.

Como não existe hotel na cidade, conduzem-nos ao clube, espécie de albergue de terceira ordem, onde não há lençóis, não há almofadas, não há mosquiteiros. O viandante que ali pernoita deve fornecer a roupa de cama, se quiser gozar desse luxo...

Pela tarde, voltamos a Boumari, onde aprontamos o *Pátria II*, que Gouveia vistoria cuidadosamente.

Ao jantar, o comandante Militar, velho general de calva rósea e bigodeira farta, oferece-nos um cálice de Porto, com algumas palavras de felicitação.

As mesas acham-se ao ar livre, numa dessas *pelouses*<sup>107</sup> impecáveis que os ingleses conseguem manter em toda a parte. Há bambinelas de lâmpadas eléctricas e um concerto insípido, pela banda do Regimento da Rainha.

Um oficial mais loquaz elucida-me:

<sup>106</sup> O mesmo que «ameinado». (Nota do editor).

<sup>107</sup> Relvado. (Nota do editor).

“这个军团是为保卫非斯城和丹吉尔城而建，当时英国的查尔斯二世迎娶了葡萄牙公主——布拉甘萨的卡特琳娜，那两座非洲城市是公主嫁妆的一部分。”

他把加了苏打水的威士忌加（因为波特酒已经被喝光了）端到嘴边，缓缓地抿着嘴唇品味着，动作简直有些性感。似乎在说约翰·布尔在品味非斯和丹吉尔……

第二天，6月1日早，我们启程前往加尔各答。

航程为八百五十公里。我们从一个极为富庶的地区上空飞过，但它秀丽的风景却消失在迷雾之中，高速飞行让风从我们身边肆无忌惮的狂掠而过。

在恒河旁闪烁了一下的瓦拉纳西呈一种奇怪的几何图形状，坐落在恒河同心圆形的拐弯处。

我们离开了恒河上空，向北飞去。

我们飞越了帕瑞内斯山，这座巍峨的大山高一千九百米，像一根阴沉的大鞭刺似的矗立在平原上，呈暗绿色的金字塔状，山顶一个纯白色的小小村庄闪闪发光。

在一条铁路线上，时不时的有玩具似的火车开过。我们在两千二百米的高度飞行。最后，我们终于到了加尔各答。

这是一个散落在平原上的巨大城市，在不透明的大气中很难看清。

古老的要塞旁，降落场地像是一个装备着树丛的坦克，一个长着草坪的平行四边形。场地的东西边界是两个茂密的灌木丛，南边的界限是一些房屋，北边则是起伏不定的地面，非常危险。在场地中央，有两丛树木，还有一个足球场的球门标杆。

我们在安巴拉用过的机场据说是800X400米，还要加上其他因素：总是刮向有利方向的风。

很显然，我们到达时，风反常地斜着吹过。

在惯常的热旋风中，“祖国二号”开始下降。它几乎都失速了，从树丛顶上掠过，开始接近地面，到了……

我们前面，两棵粗大的树木堵在降落场的中央，让人觉得这两棵树在向我们撞过来，非常危险。

为了避免成为“回归的装饰”<sup>108</sup>（这是法国飞行员的俚语<sup>109</sup>），在绝望中拉动了操纵杆<sup>110</sup>，再次启动了发动机。这架装着400马力发动机的飞机猛烈而紧张地改变了方向，陡然上升，贴着树梢飞过。

<sup>108</sup> 这个俚语的意思是迷路，由于偏离正途而发生事故（编者注）

<sup>109</sup> 原文为法语，指俚语，特定人群用语。（编者注）

<sup>110</sup> 原文为法语术语，指操纵飞机的拉杆，其运动可以控制飞机爬升、下降并使飞机保持平衡。（编者注）

– Este regimento foi fundado para defender Fez e Tãnger, quando Carlos II de Inglaterra desposou Catarina de Bragança, a princesa portuguesa cujo dote era constituído por aquelas duas cidades africanas!

E o homem, levando à boca o *whisky and soda* (porque o Porto já lá vai), saboreia o líquido num movimento de lábios vagaroso e quase sensual! Dir-se-ia John Bull saboreando Fez, saboreando Tãnger...

Na manhã seguinte – um de Junho –, saímos para Calcutá.

Oitocentos e cinquenta quilómetros de voo sobre uma região fertilíssima, cujo pitoresco se perde na bruma e na velocidade a que nos arrasta uma ventania desabrida.

Benares, na margem do Ganges, é uma estranha figura geométrica que cintila um instante, nas curvas harmoniosas das suas avenidas concêntricas.

Abandonamos o rio, que inflecte para Norte.

A montanha de Parasnath, mil e novecentos metros agressivos, ergue-se na planície como esporão sombrio, pirâmide gigantesca e verde-negra, com uma aldeiazinha miniatural e alvíssima a rebrilhar no topo.

Numa linha férrea, alguns comboios se avistam, de tempos a tempos, rodando como brinquedos. Voamos a dois mil e duzentos metros.

E, finalmente, Calcutá, enorme, pulverizada na planície, mal se define na opacidade atmosférica.

Junto ao velho forte, de magistral em estrela, o campo de aterragem parece um tanque de arvoredo, paralelogramo relvado que, a Leste e Oeste, dois bosques maciços limitam, que a Sul um grupo de casas fecha, e que a Norte uma nítida ondulação do terreno torna perigoso. Ao meio, dois grupos de árvores e os postes do *goal* de um campo de futebol.

As dimensões que em Ambala nos tinham sido fornecidas, diziam oitocentos por quatrocentos metros, acrescentando: «Ventos, sempre na melhor direcção».

É claro que à hora a que chegamos, excepcionalmente, o vento sopra atravessado.

O *Pátria II* desce, nos habituais turbilhões da atmosfera tórrida, passa, quase em perda de velocidade, sobre as copas altas do arvoredo, e aproxima-se do solo, pairando...

Na nossa frente, os grossos troncos dos dois grupos de árvores que atravancam o centro do campo dão-nos a impressão de avançar contra nós ameaçadoramente.

Para evitar *la rentrée dans le décor*<sup>108</sup> (como dizem os aviadores franceses no seu pitoresco *argot*<sup>109</sup>), remeto o motor e, num gesto desesperado, puxo pelo *manche*<sup>110</sup>. Inflectindo brusca e nervosamente, o avião, accionado pelos quatrocentos cavalos do seu motor Liberty, atira-se para cima, em subida íngreme, e passa resvés da ramaria alta.

<sup>108</sup> *Rentrer dans le décor* significa despistar-se, ter um acidente por perder a trajectória. (Nota do editor).

<sup>109</sup> Gíria, linguagem própria de um grupo específico. (Nota do editor).

<sup>110</sup> Termo francês que designa a alavanca para pilotar aviões e cujos movimentos controlam a subida, a descida e o equilíbrio da aeronave. (Nota do editor).

在城市热腾腾的烟雾中在跑道上绕了一圈，随着从右舷吹来的风，为了避开那些在地面上悠闲吃草的羊群，我转了个“马棍”<sup>111</sup>式的弯，终于降落了。

我们平均飞行速度是每小时二百公里。

过了一会儿，特谢拉神父，葡萄牙领事和一些英国军官到了。这些人中还包括在这里协助我们的飞行员。巴西领事也来了，这位葡萄牙的好朋友热情地拥抱了我们。

此时，在阴凉处的温度是四十二度。

飞机停在树丛组成的绿拱下，四个“高地人”<sup>112</sup>守卫着飞机。

在各位领事，还有空军的劳上尉，麦克唐纳上尉，苏格拉高地人——他们称为梅丹<sup>113</sup>的，我们离开了跑道，前往酒店。

接着是正式的官方招待，庄严的仪式由果阿殖民地主导。仪式中，作为纪念，向我们每个人赠送了精美的银质奖杯；戈维亚也到了。在外交宴会上，我们很惊异地看到，英国人同意坐在有色人种的旁边。

实际上，特谢拉神父向我们提供的协助令人感动。他是个好脾气的后山省人，有一颗坦率的牧者心灵，行动迅速、聪明，他是我们真正的朋友。我有种感觉，似乎跟他认识很长时间了。

宴会上，加尔各答所有的领事人员都来了，有两点值得记下：因为一个很简单的理由——敢于驾着一架从未开过的飞机继续相似的航程，劳上尉举杯向我们敬酒，是他给我们取了有趣外号的；还有就是麦克唐纳上尉，在喝了许多酒之后，他向我们展示他的铁头功，他用额头瞄准，使劲撞向核桃，想用额头的撞击力砸开核桃。

加尔各答是个大城市。如果不是因为炎热，我们会以为自己是在欧洲。

至于其他的事，所有人都说这个温度很反常。糟糕的是，在安巴拉和安拉拉巴德人们已经跟我们说过同样的话；我们不由自主地开始得出结论，就是在我们停留的地方，反常就是经常。

这个城市的一切——铺好的宽阔大道，辉煌的建筑，美丽的花园等等，无不透出英国文明的影子。但是，这种文明的影响无法将环境中那些突出的特点掩盖消灭，无论是通过建筑，诗歌，宗教，甚至是印度服饰，这一切都让城市的特点保留了下来。

---

<sup>111</sup> 马棍：飞机滚转运动时，划出的紧迫而猛烈的曲线。不要忘记，那时的飞机时没有刹车的。（第二版注）

<sup>112</sup> 属于苏格兰军团的个人。（编者注）

<sup>113</sup> 波斯语词汇，用来称呼广场、公共地点。（编者注）

Uma volta de pista em meio às emanações tórridas e tempestuosas da cidade e aterramos finalmente, com vento por estibordo, provocando um *cavalo de pau*<sup>111</sup> para evitar o rebanho de vacas pacíficas que se encontrava pastando no local.

A nossa velocidade média fora de duzentos quilómetros à hora.

Pouco depois, chegam o Rev. Padre Teixeira, cônsul de Portugal, e alguns oficiais ingleses, entre os quais o piloto para ali destacado para nos prestar auxílio. Vem também o cônsul do Brasil, grande amigo do nosso País, que nos abraça com entusiasmo.

Quarenta e dois graus à sombra.

O avião recolhe ao arco de verdura de um dos maciços de arvoredos, e fica sob a guarda de quatro *highlanders*<sup>112</sup>.

Acompanhados pelos cônsules, pelo tenente Lawe das Forças Aéreas e pelo tenente Mac Donald, dos *highlanders*, deixamos a pista – o *Maidan*<sup>113</sup>, como lhe chamam –, seguindo para o hotel.

Depois são as recepções oficiais, a sessão solene promovida pela colónia goanesa (durante a qual nos oferecem, a cada um, como recordação, delicadas taças de prata), a chegada de Gouveia e um banquete diplomático, em que, por consideração por nós, os ingleses consentem em sentar-se à mesa com elementos de cor.

O auxílio que nos presta o Padre Teixeira é, na verdade, comovente. Transmontano de boa ténpera, alma de patriota sincero, de uma iniciativa inteligente e expedita, procede para conosco como verdadeiro amigo. Tenho a impressão de conhecê-lo há séculos.

Durante o banquete, ao qual compareceu todo o Corpo Consular de Calcutá, há duas notas interessantes a registar: o brinde do tenente Lawe, que nos cobre dos epítetos mais lisonjeiros, pela simples razão de termos ousado continuar semelhante viagem num tipo de avião que nunca tínhamos pilotado, e o original processo usado pelo tenente Mac Donald para quebrar nozes, quando, já sob o efeito das libações, nos demonstra a resistência da sua caixa craniana, estalando-as à força de pancadas assestadas com a testa.

Calcutá é uma grande cidade. Sem o calor, poder-nos-íamos julgar na Europa.

De resto, dizia toda a gente, aquela temperatura era excepcional. O pior é que já em Ambala e Allahabad, nos tinham dito a mesma coisa; e a gente, involuntariamente, começa a concluir que, nestas paragens, a excepção é frequente.

Nas amplas avenidas asfaltadas, nos esplêndidos edifícios, nos jardins encantadores, em quase tudo se observa a influência da civilização britânica. Todavia, essa influência não conseguiu eliminar do ambiente aquilo que nele se projecta através da arquitectura, da poesia, da

<sup>111</sup> *Cavalo de pau*: Curva apertada e brusca descrita pelo avião ao rolar. É de lembrar que, ao tempo, os aviões não possuíam travões. (Nota da 2.ª edição).

<sup>112</sup> Indivíduo que pertence ao regimento escocês. (Nota do editor).

<sup>113</sup> Palavra persa que designa praça, local público. (Nota do editor).

布里托·帕艾斯被可怕的炎热折磨坏了，他到达时有了个简单的愿望：洗个冷水澡。

领事为我们在城里最舒适的酒店预订了房间。我看到布里托·帕艾斯跑进房间去，兴高采烈地打开凉水龙头，这是他期待已久的快乐！因为非常怀疑，他伸出两根手指试了下温度，然后迅速地全力缩了回去。我听见他用一种现在常有的忧郁声音，泄气地说：

“水在沸腾！”

酒店上面露台上的储水箱从早到晚都被太阳晒着。

布里托·帕艾斯并不是容易放弃的男人。他让酒店送来几公斤的冰块，把冰块倒在澡盆里。冰块化了，水还是热的。

有如此之多的词语用来描绘夏天加尔各答火炉般的炎热。

为了满足向我们致敬的人，我们不得不在此度过了三个夜晚。但我们很想离开，实在是难以忍受这里的高温。高温让我们旅游的热望凉了下來。因为担心季风，我们急切地想要离开。季风的季节正在逼近。

四日，我们起飞前往阿恰布。

戈维亚留了下来。在当天黎明的微曦中，飞机就要起飞了，我还看见他在“祖国二号”旁。我们应该只有到了澳门才会再次见到他。压抑着心中强烈的不舍之情，我们让飞机开始滑行，他挥着手，跟我们告别，祝我们旅途顺利。

在狭窄的跑道上，“祖国二号”腾空而起，牛奶色的晨雾依偎着大地，飞机向上爬升，到了恒河三角洲上空，布里托·帕艾斯注意地看着地图。

支流和运河组成了复杂的河网，交织成一个解不开的迷宫。看清它需要强大的眼力。

每一段我们完成的航程都再一次证明了布里托·帕艾斯作为领航员的杰出能力。

地平线上，出现了季风<sup>114</sup>最早的信号。

---

<sup>114</sup> 季风季是一年当中大风猛烈吹来的季节。这个术语源自阿拉伯语，用来称呼那些在印度洋上和东南亚能够感受到的强烈的季节性风，它与雨季和旱季之间的交替有关；在此期间，风从印度西南部吹来，引起强降雨。（编者注）

religião e, até, da indumentária, que se mantém, imprimindo-lhe sempre a sua nota característica.

Brito Paes, horrivelmente atormentado com o calor, tem esta aspiração bem simples ao chegar: tomar um banho frio.

Ao entrar nos aposentos reservados pelo cônsul no hotel mais confortável da cidade, vejo-o correr ao quarto de banho e abrir a torneira de água fria com essa alegria que traduz o antegozo de um prazer longamente esperado. Como duvidando de tanta ventura, avança dois dedos a verificar a temperatura, que o força a retirá-los apressadamente. E ouço-o dizer desanimado, com aquela hipocondria que agora o invade mais a miúdo:

– Está a ferver!

Os reservatórios do hotel, em cima, nos terraços, apanham sol de manhã à noite.

Brito Paes não é homem que desista facilmente. Manda vir alguns quilos de gelo e despeja-os na banheira. O gelo funde, e a água permanece quente.

Tanto basta para descrever o que é, no verão, a fornalha de Calcutá.

Ali somos forçados a passar três noites, para satisfazer aqueles que desejam render-nos homenagem. Mas o nosso desejo de partir e a temperatura insuportável arrefecem em nós qualquer veleidade turística. Vivemos ansiosos por largar, preocupados com a monção, cuja época se aproxima.

No dia quatro, levantamos voo para Akyab.

Gouveia fica. Estou a vê-lo ainda, na madrugada translúcida, acompanhando o *Pátria II*, que vai tomar posição para descolar. Só devíamos tornar a vê-lo em Macau. E a gente recalca bem fundo a nossa mágoa, de passo que o avião começa a rolar, e ele agita os braços, em gesto de adeus que é um voto de boa viagem.

Na pista escassa, o *Pátria II* consegue desprender-se do solo, subindo através da névoa matinal, tulle cor-de-leite a aconchegar a terra, e avança sobre o delta do Ganges, que Brito Paes atentamente vai confrontando com a carta.

A rede complexa dos braços do rio e dos canais entrecruza-se em labirinto inextricável, que exige uma formidável tensão do olhar.

Cada etapa cumprida, porém, é mais uma prova da extraordinária competência de Brito Paes como observador.

No horizonte, aparecem os primeiros sinais de monção<sup>114</sup>.

<sup>114</sup> A monção é a época do ano em que os ventos sopram em fortes rajadas. O termo, de origem árabe, designa os fortes ventos sazonais que se fazem sentir no oceano Índico e no Sudeste da Ásia, associados à alternância entre

从吉大港上空经过时，下面的风景让我记起葡萄牙米尼奥地区的一个小镇子。只见大块的厚厚的积雨乌云<sup>115</sup>飘在山峰的上方。

“祖国二号”飞进了阵阵雨中，旁边是一个个阳光反射出的彩虹圈。彩虹时隐时现，发出的光芒映出了飞机的剪影，圆润的云朵衬在后面。

东南风减慢了我们的航速。

旅程很单调，我们飞在同样的树木繁茂的地区上空，沿海散落着一个个小村庄和袖珍小岛。

我们已经到阿恰布省，这里平原面积扩大了，大地上的池塘一个接一个。最后城市终于出现了。尽管贫穷，混乱，但整个城市仿佛镶嵌在一个由清澈的海水和茂盛的植被组成的画框中。

港口是一个极大的滨海湖，湖中布满了大大小小的岛屿，或陡峭，或平坦，或荒凉，或洒落着小屋，岛上多石的山峰消失在低云缠绕中。

我们在一片狭窄的土地上降落了，一个又矮又壮的小伙子跑过来接待我们并协助我们。这个小伙子一张黝黑的脸庞被茂密的大胡子遮着。他是潘德雷斯，陪伴麦克拉伦环游世界的飞行员。

他立刻准备好帮助我们，还向我们简要地讲述了英国队的征程：

“在科孚岛我们有了第一次故障<sup>116</sup>。这个时候，纳皮尔-里昂发动机开始显示出一些缺点。降落时，下方的机翼、螺旋桨和起落架都断了。我们不得不等着从伦敦运来替换零件修复这些故障。飞机被修好了之后，一直到印度都只发生了一次故障。那是在从开罗到巴格达的途中，不过我们还是撑到了拉马迪埃，并在那儿把飞机修好了。从卡拉奇到阿格拉，飞机在帕鲁又发生了故障，本来因为酷热稀薄的大气，我们就很难保持飞行高度。”潘德雷斯强调说：“即使没有故障，我们也必须降落了。因为发动机运转不良引起了新的延误，我们必须更换新的发动机，这样就不得不等着在巴格达订购的发动机到来。因为第二个发动机不是全新的，我们决定在加尔各答进行更换。在阿恰布，飞机起飞时赶上了下雨，飞机变得沉重而不好控制，因为没有足够长的地面用来滑行，飞机在地面上达不到足够的速度，结果掉到了海滩旁的港口……运气太糟了！”他若有所思地结束了自己的话：

<sup>115</sup> 一种云，其特点是垂直扩展明显，其厚度可高达15公里，其形状让人想起铁砧的形状。这种云可产生强降雨，特别是在炎热的月份，其内部的风力可达一百五十公里/小时。（编者注）

<sup>116</sup> 原文为法语，故障之意。（编者注）

De sobre a cidade de Chittagong, que faz lembrar, pela paisagem que a envolve, uma vilzinha do Minho, avistam-se grandes massas de cúmulos-nimbos<sup>115</sup>, poisadas sobre as montanhas.

O *Pátria II* singra entre aguaceiros, acompanhado pelo círculo irisado que é a reverberação da luz solar a decompor-se e a aureolar a silhueta do avião de um resplendor de arco-íris, a acompanhar a sombra sobre as convexidades arredondadas das nuvens.

O vento Sudeste retarda-nos a marcha.

E a viagem é monótona, sobre a região igualmente arborizada, com povoados que se repetem e pequenas ilhotas guarnecendo o litoral.

Ao atingirmos a província de Akyab, a planície alarga-se, o terreno transforma-se numa série de charcos consecutivos e a cidade aparece enfim, humilde, desordenada, numa curiosa moldura de mar límpido e vegetação pujante.

O porto é uma ria imensa, onde se engastam ilhas grandes, pequenas, alcantiladas, planas, desertas ou polvilhadas de casario, cujos cimos pedregosos se perdem na poalha marfinada das nuvens baixas.

Aterramos no campozito estreito, onde um rapaz baixo e musculado, de rosto moreno sombreado por uma barba fortíssima, acorre a receber-nos e a felicitar-nos. É Panderleith, o piloto que acompanha MacLaren na volta ao mundo.

Põe-se imediatamente ao nosso dispor e conta-nos sucintamente o que tem sido a viagem da equipe inglesa:

– Em Corfu tivemos a primeira *panne*<sup>116</sup>. O motor Napier-Lyon começou nessa ocasião a manifestar os seus defeitos. Ao aterrar, partiam-se as asas inferiores, a hélice e o trem de aterragem. Foi necessário esperar que, de Londres, nos mandassem material para substituir o que se avariara. Feitas as reparações, e até à Índia, apenas tivemos uma pequena *panne* entre o Cairo e Bagdad, conseguindo, no entanto, chegar a Ramadi, onde a reparámos. De Karachi para Agra, nova *panne* em Parlu, que veio sobrepor-se à dificuldade de manter a altura de voo, devida à rarefacção da atmosfera quentíssima. Creio – acentuou Panderleith – que, mesmo sem *panne*, teríamos sido forçados a aterrar. O mau funcionamento do motor, porém, implicou nova demora, pois foi preciso substituí-lo e esperar, por isso, a chegada do que tínhamos de reserva em Bagdad. Como o segundo motor não era novo, decidimos substituí-lo em Calcutá. Aqui em Akyab, o avião apanhou chuva e, ao descolarmos, pesado e desregulado, teve de ser arrancado do terreno em perda de velocidade, por não ter campo para rolar, indo cair no porto, junto à praia... *Very bad luck!* – terminou melancolicamente.

---

a estação das chuvas e a estação seca, durante a qual os ventos sopram do Sudoeste da Índia, originando chuva intensa. (Nota do editor).

<sup>115</sup> Tipo de nuvem que se caracteriza por uma significativa expansão vertical que atinge até 15 quilómetros de altura e cuja forma lembra a de uma bigorna. Produz chuvas intensas, sobretudo nos meses quentes, e no seu interior os ventos podem atingir até cento e cinquenta quilómetros por hora. (Nota do editor).

<sup>116</sup> Avaria. (Nota do editor).

“现在我们在等待从东京预订的飞机。一艘美国驱逐舰<sup>117</sup>会把这架飞机我们运来。”

他的讲述没有丝毫奢望，甚至是谦逊的。

四个发动机，一个起落架，一个螺旋桨，两架飞机，在双倍的时间里飞的距离跟“祖国号”已经飞过的差不多。

英国很大，英国政府没有干涉过远航的组织工作，但是这次航程一开始，英国政府就向航空队提供了所有的航空资源。

潘德雷斯认为这很自然。

当我们向他讲述自己在航程中经历的事时，他的嘴唇怀疑地翘了起来，成了O形。

他还是问出来了：

“那葡萄牙战争部呢？”

我们沉默了，没有勇气告诉他真相。

那天下午，在不像信德省那么炎热的阳光下，我们正在准备“祖国二号”飞机，以便第二天可以起飞离开。雷暴正在接近，我们被压在下面。这时，下面这封电报到了：

“请将所有信件交付航空俱乐部。

席福卡·杜阿尔特”

我们感到了一种悲伤的预感。各种可能性都有，但是真相，令人痛苦的真相并没有浮现在我们的脑海。那时，我们无法相信葡萄牙会用自己的手试图消灭空军。

那是一种激情，其他那么多人加入进来。我们拒绝担心，重新沉默地投入了被中断的任务。

第二天早晨我们要离开的时候，我们的信心加强了。尽管当潘德雷斯指着有威胁的天气说了一句话，使我们的意志力仿佛受到了鞭打。他说：

“季风的迹象……你们得利用季风还没到的开放空间。可是我觉得你们过不去了！”

东南风卷着灰色的云朵，“祖国二号”起飞之后立刻就要沿着山脊飞行。在一个小时的时间里，我们沿着航线飞行，想要飞行三万零二百米，突破云雾，冲向仰光。这根本不可能。我们机翼的下方，一块块稻田好像是玻璃组成的网格，人们吼叫着禁止我们降落。

---

<sup>117</sup> 原文为英语。（编者注）

– Agora estamos à espera do avião que tínhamos de reserva em Tóquio. É um *destroyer*<sup>117</sup> americano que no-lo traz.

A narrativa é feita sem pretensão, quase com modéstia.

Quatro motores, um trem de aterragem, uma hélice, dois aviões para percorrer, no dobro do tempo, uma distância quase igual à que o *Pátria* percorrerá.

A Inglaterra é grande, e o Governo Britânico, que não teve interferência na organização da viagem, pôs, no entanto, desde que ela se iniciou, todos os recursos da aeronáutica à disposição da equipe.

Panderleith acha natural.

E quando lhe contamos as circunstâncias em que fazemos a viagem, dos seus lábios evola-se um *oh!?* que diz quase cepticismo.

Arrisca mesmo uma pergunta:

– Mas então... o Ministério da Guerra!?

E nós calamo-nos, porque não temos coragem para lhe dizer a verdade.

Nessa tarde, quando, sob um sol que, sem a violência do sol do Sind, pesava contudo sobre nós como à aproximação duma trovoadá, preparávamos o *Pátria II* para partir no dia seguinte, chegava-nos este telegrama enigmático:

«Dirijam toda correspondência Aero Club.  
Cifka Duarte»

Assaltava-nos um triste pressentimento. Hipóteses múltiplas nos ocorreram, mas a verdade, a dolorosa verdade, não aflorou o nosso pensamento. Não podíamos supor que mãos portuguesas pretendessem aniquilar, naquela hora, a Aviação Militar.

Era uma emoção mais a juntar-se a tantas outras. Reagindo contra a preocupação, remergulhamos, em silêncio, na tarefa interrompida.

E à hora da largada, na manhã seguinte, a nossa confiança recrudescera, como se a nossa força de vontade tivesse recebido uma chicotada, mau grado a frase de Panderleith, a apontar-nos o tempo ameaçador:

– Sinais de monção... É preciso aproveitar uma aberta! Mas parece-me que vocês já não passam!

O *Pátria II* descola sob a cinza das nuvens que o Sudoeste varre, e aproa imediatamente à cordilheira. Durante uma hora, navegamos no rumo, procurando de trinta a mil e duzentos metros, um rasgão da névoa, por onde romper para Rangoon. Impossível. Sob as nossas asas, o terreno encharcado é uma quadrícula de vidro, no recorte dos arrozais, a gritar-nos a proibição de aterrar.

<sup>117</sup> Navio de guerra. (Nota do editor).

东北风推动着风暴，与我们迎面相撞，就像被一种听不见的声音控制的、长着翅膀的妖魔似的。渐渐的，就像埃德加·爱伦坡的“陷阱与钟摆”<sup>118</sup>中描写的那样，云雾开始下降到了水田上方，抓住了我们，包围了我们，迫使我们后退。

布里托·帕艾斯以一贯的冷静地站在自己的位置上，似乎在读取这些沿海列岛的每一个岛屿，他在地图上读出的每一个名称都浮现在我眼前，当听到他的声音向我指出路线，我听到的是一个在大风大浪中指挥若定的船长。

我们飞过宽阔的海上通道，绕过多山的岛屿，有时岛上有些小村庄，如画的风景消失在我们的惶恐不安中。最后，看到了艾雷瓦岛那狭窄的怀抱向我们敞开，我们终于在云拱下跨入了岛上的咽喉之地，阿恰布再次收容了我们，最后一缕被遗忘的阳光照在跑道上。

因为还早而且天气有变坏的趋势，我们立刻加满了汽油和润滑油。

一群好奇的缅甸人围住了我们的飞机，他们穿着古怪的服装——颜色鲜艳的宽裤子，中国式遮阳帽，深色的和式上衣。在晴朗的早晨，他们的衣服在深翡翠色的大海上背景下脱颖而出，把风景描画得五颜六色。

缅甸人长着一张男子气概的脸，口腔由于不停地嚼槟榔<sup>119</sup>变黑了，厚厚的嘴唇中间总是叼着长长的雪茄，让人有种丑陋的印象。我们不明白怎么可能对缅甸会产生喜爱之情，但缅甸人并不这么想，这是子午圈的问题……

这群人兴奋地蹲在地上，似乎有些目瞪口呆。

我们被招待住在高级专员的独立屋中。下午，他带我们去郊区转了一圈。

热带植被让公路和道路变成了树叶组成的高耸的殿堂，让我们产生了一种这是陌生的巴西亚马逊的感觉。

下午降临时，我们的心灵感受到了一种宁静。但这宁静消失在一种柔和的色调中，坠入了雷暴的天空。人们能听到大海在近处缓慢地呼吸，发出奇怪的回声……

当天晚上我们跟迈克拉伦<sup>120</sup>进行了交谈。

<sup>118</sup> 埃德加·爱伦坡1842年出版的短篇小说。爱伦坡是一位美国作家、诗人和文学评论家，他不但创立了犯罪小说，也是美国第一位短篇小说家。（编者注）

<sup>119</sup> 槟榔果是槟榔树的种子，由于其刺激和促进兴奋的作用而在这群亚洲人中被广泛使用。长时间使用会使唾液呈红色，牙齿发黑。（编者注）

<sup>120</sup> 英国飞行员。他在1924年这年企图环游世界。（编者注）

A tempestade, que o vento impele para Nordeste, caminha ao nosso encontro, como teoria de monstros alados que uma inaudível voz comande. A pouco e pouco, como em *O poço e o pêndulo*, de Edgar Poe<sup>118</sup>, a chapa da névoa desce sobre a chapa quadriculada da inundação, aperta-nos, faz-nos cerco e força-nos a recuar.

Com o sangue frio de sempre, parecendo ler em cada ilha desse arquipélago costeiro o nome que lê na carta, Brito Paes, de pé, no seu lugar, afigura-se-me, quando o olho, ao ouvi-lo indicar-me a rota, um comandante de navio em horas de vendaval.

Passamos sobre largos canais marítimos, contornamos ilhas montanhosas, por vezes tatuadas de aldeolas, cujo pitoresco se perde na incerteza dos momentos que vivemos, penetramos finalmente na goela hiante que o colo estreito da ilha Aleywa escancara para nós, sob uma arcada de nuvens, e Akyab acolhe-nos de novo, quase sorrindo numa última réstia de sol que se ficou, esquecida, sobre a pista.

Como é cedo ainda, e o tempo ameaça piorar, completamos imediatamente os plenos de gasolina e óleo.

Em torno do aparelho, reúne-se uma curiosa turba de birmaneses, cujos trajos extravagantes – calções largos de cores vivas, guarda-sóis chineses, quimonos sombrios – pintalgam a beleza da paisagem que, na luz dúbia da manhã coberta, destaca sobre o mar o seu forte colorido de esmeralda.

A birmanesa, de rosto másculo, boca enegrecida pelo betel<sup>119</sup> que não cessa de mascar, longo charuto constantemente espetado nos lábios grossos, impressiona pela fealdade. A gente não compreende como pode haver paixões na Birmânia. Contudo, os birmaneses não pensam da mesma maneira. Questão de meridiano...

Aquela multidão, acorada em êxtase, parece petrificada de admiração.

De tarde, com o Alto Comissário, em cujo *bungalow* estamos hospedados, damos uma volta pelos arredores.

A vegetação tropical transforma estradas e caminhos em altíssimas naves de folhagem e suscita em nós imagens amazónicas de um Brasil desconhecido.

Há tão grande serenidade no cair da tarde, a esvair-se em tonalidades macias e a escorrer no céu de trovoada, que a gente sente na alma, repercutindo estranhamente, a respiração lenta do mar que se ouve perto...

Falamos, nessa noite, com MacLaren<sup>120</sup>.

<sup>118</sup> Conto de Edgar Allan Poe, publicado em 1842. Poe foi um escritor, poeta e crítico literário americano, criador da ficção policial, tendo também sido o primeiro escritor americano de contos. (Nota do editor).

<sup>119</sup> A noz de betel é a semente da palmeira de areca, muito usada por esta população asiática pelas suas propriedades estimulantes e propiciadoras de bem-estar. O seu uso prolongado concede à saliva um tom avermelhado e aos dentes, uma cor negra. (Nota do editor).

<sup>120</sup> Piloto inglês que, nesse ano de 1924, tentava dar a volta ao mundo. (Nota do editor).

他的言语中透出一种钢铁般坚韧的意志。他的眼中则反射出一种不是气馁而是令人不安的悲伤情绪，因为他看到了残酷的现实正在摧毁一个人的梦想，而这个满怀梦想的人在忍受着痛苦。

我们告诉他自己想要飞越若开山脉，前往仰光。这座山的山脊把我们和伊洛瓦底河谷分开。他坦言不同意：

“现在这季节太可怕了。山脉总是被云雾环绕，整座山脉没有一块巴掌大的地方让你们可以稍作修整……”他犹豫了一下，仿佛有些担心，但是最后还是说了出来：“我打算沿着海岸走。我认为这个季节不可能越过山脊。”

外面雷声隆隆，回声绵延不绝。大雨倾盆而下，一道道闪电不断地划过天际。在电闪雷鸣之间的空隙，外面听到雨水敲在窗上。

麦克拉伦<sup>121</sup>做了个手势，他没确认是什么意思……

饮用了一杯鸡尾酒之后，这个夜晚结束了。这杯酒是为庆祝在这次航行中，我们已经取得的成绩。告别时，无论如何我们都和这位英国飞行员相约6月20日下午茶的时间在香港相见。

早晨六点的天空显得很慈悲，让我们在起飞后不久就能够爬升到四千米。

若开山脉那充满敌意的沟壑开始在“祖国二号”的机身下展开。蓝天下，飞机在高空卷云和低空积云之间滑过，机翼擦着云飞过。

下方茂密的森林像是乱七八糟卷成一团的狮鬃毛，似乎有野兽在里面呼吸……不可抑制的，飞机有故障<sup>122</sup>的想法在我们脑中一闪而过。

山上的一道洪流就是一道伤口。丛林中一条窄窄的小道蜿蜒曲折，好像到处都是老虎，猎豹……

若开山的沟沟壑壑都在退去，飞机在棉花般的云朵下飞行，阳光强烈地照射着云彩。飞机装备的自由神发动机毫不含糊地发出欢快的金属震动声。

山的高度在渐渐降低；伊洛瓦底河谷在山脚下蔓延，巨大的积云影子映在上面。

兴时达地区坐落在泥泞汹涌的河水旁，它金色的佛塔和庙宇曲线优美的屋顶都深受中国艺术的影响。

我们降到了一千米的高度；热浪逼近我们；疲劳的感觉阵阵来袭。

---

<sup>121</sup> 参阅前面的注解。（编者注）

<sup>122</sup> 原文为法语，故障之意。（编者注）

As suas palavras denotam a tenacidade de uma vontade férrea. Nos seus olhos, reflecte-se uma tristeza que não é desânimo, mas que perturba, porque traduz o sofrimento de alguém que teve um grande sonho e vê a realidade obstinada em destruí-lo.

Quando o informamos da nossa intenção de seguir para Rangoon, sobrevoando o Arakan Yoma – a cordilheira que nos separa do vale do Irrawaddy – discorda francamente:

– A época é terrível. A montanha está sempre coberta de nuvens e não há, em toda ela, um palmo de terra onde pousar... – Tem uma hesitação, como se receasse falar, e termina, vencendo-se: – Eu tenciono seguir a costa. E não julgo possível fazer, nesta época, a travessia da cordilheira.

Fora, os trovões ribombam, prolongados por ecos soturnos, e um aguaceiro cai, iluminado pelos relâmpagos que esfuziam ininterruptamente.

Quando, a espaços, súbitos silêncios se alargam por instantes, ouve-se o cantarolar da chuva nas vidraças.

MacLaren<sup>121</sup> tem um gesto que não chega a definir-se...

A noite termina com um *coktail* bebido pelo êxito das nossas viagens e, à despedida, o aviador inglês, apesar de tudo, marca-nos *rendez-vous* em Hong Kong, no dia 20 de Junho, à hora do lanche.

O céu, benévolo na manhã do dia seis, permite-nos atingir quatro mil metros, pouco depois de partirmos.

O Arakan Yoma começa a desenrolar sob o velame do *Pátria II*, que sulca o espaço entre os cirros tenuíssimos que empedram o azul e os altos cúmulus que as asas roçam, a hostilidade das suas ravinas.

A floresta densa, em baixo, tem o aspecto emaranhado de uma juba da cordilheira. Pressente-se a respiração das feras... E irresistivelmente, a ideia de *panne*<sup>122</sup> crepita um segundo na nossa mente.

Uma torrente é um gilvaz da montanha. Na selva, onde as sinuosidades de uma pista estreita parecem rastos de traça, aqui e além, há tigres, panteras, jaguares...

Os recôncavos do Arakan vão passando, sob o algodoado das nuvens fortemente iluminadas, onde a canção metálica do Liberty ressoa sem o menor desfalecimento.

Pouco a pouco, a altitude da montanha diminui; o vale do Irrawaddy alastra no sopé, manchado a nanquim pela sombra de cúmulus agigantados.

Henzada, com seus pagodes dourados e seus templos de tecto curvilíneo, onde se nota já a influência da arte chinesa, dormita junto ao rio barrento e caudaloso.

Descemos para mil metros; o calor aperta; a agitação do ar fatiga.

<sup>121</sup> Ver nota anterior. (Nota do editor).

<sup>122</sup> Avaria. (Nota do editor).

在通往仰光的路上，风景变得单调。我们离开了伊洛瓦底河，沿着曲折的铁路线向前飞，弯弯的铁路线跟一条公路白色的犁沟交织在一起，旁边是细水长流的小河——荷朗河。

在永盛州上空，我们遇到了两场密集的大雨。一座座紫褐色的斜塔直指天穹。

在树丛中仰光那发红影子出现了。城中湖光点点，到处都是佛塔， 在我们的高度看这些像是在看金色的微型装饰品。

让我们用来降落的跑道是一条赛马道，比加尔各答的梅丹<sup>123</sup>还差：长七百米，宽三百米，坐落在城市正中心，周围都是树木，教堂的塔，佛塔和小屋的顶部。

像往常一样，风横着吹过来，尽管从我们得到的信息来看这种情况从未发生过。

6月6日是特别的一天。

驾着飞机从大佛塔的顶尖下面飞过并躲过蜘蛛网一般的电话线之后，我终于在第三次尝试时降落了下来。

人们立刻围了过来，包括葡萄牙驻缅甸领事阿莱舒·德索萨先生；民用水上飞机场站长坎普先生；飞行员帕特里克少校；高级专员处和军事司令部的代表；记者，摄影师和警察等等。

因为长时间飞行在高空四千米处且无补充氧气，我们觉得特别累。

我们以此为由去了“标准酒店”。在酒店，吃了一顿美味的午餐后，我们像块石头一样在床上沉沉睡去，沉浸在比铅块还重的困倦中。

我们醒来的时候，外面大雨倾盆；我们想起了放在露天的飞机——因为没有机库，此时它正被大雨浇着——不由不安地互相望着。可是我们什么也做不了，为了不在无用的意志消沉中失去活力，我们只有屈从。

我们回到了飞机场，坎普先生和他的机械师们正在维护准备“祖国二号”。他很惊讶，因为我们把自己的飞机交到了陌生的手中；如果我们这么做了，那是因为能够感觉到，人们是那样热情谨慎地向我们提供协助。

据说全世界的飞行员和机械师从公元1924年开始在飞行比赛中都致力进行合作。

尽管没有从里斯本收到过任何官方消息，但从“祖国号”离开千泉新城起，葡萄牙领事就一直在等着我们。他交给我们一张二十英镑的支票并告诉我们说，这些钱是他在全国认捐中所负担的份额，而认捐活动是为了资助我们这次飞行。在他的眼中，闪着激动和热情，充满了爱国情怀的光芒。我们沉默地紧紧握了握彼此的手，这比任何能说出的言语更加雄辩。

---

<sup>123</sup> 波斯语词汇，用来称呼广场、公共地点。（编者注）

A paisagem monotoniza-se e, a caminho de Rangoon, deixamos o Irrawaddy, para seguir a linha férrea que coleia, entrançada no sulco branco de uma estrada, junto ao riacho delgado que é o rio Hlang.

Sobre Insein, passamos entre dois aguaceiros espessos, altas torres inclinadas, de uma cor castanho-alilazada, onde se apoia a abóbada do céu.

A mancha de Rangoon vermelheja enfim, envolta no arvoredo de em torno, com seus lagos e o seu notável pagode, que, da nossa altitude, fica reduzido às proporções de um pequeno *bibelot* em oiro.

A pista – um campo de corrida de cavalos – é pior ainda que o *Maidan*<sup>123</sup> de Calcutá: setecentos metros de comprimento por trezentos de largura, em pleno centro da cidade, entre árvores, torres de igreja, pontas de pagode e casario.

Como de costume, o vento sopra transversalmente, muito embora das nossas informações constasse que tal circunstância se não dava nunca.

O dia seis de Junho era, portanto, outro dia excepcional...

Consigno aterrar à terceira tentativa, depois de passar mais baixo que o alto minarete do Grande Pagode e de escapar à teia de aranha dos fios telefónicos.

Rodeiam-nos imediatamente o Dr. Aleixo de Sousa, cônsul de Portugal na Birmânia; Kemp, chefe de uma estação civil de hidroaviões; o major Patrick, aviador; os representantes do alto comissário e do comandante militar; jornalistas, fotógrafos e polícia.

A viagem cansou-nos extraordinariamente, devido à longa permanência a quatro mil metros, sem oxigénio suplementar.

Desculpando-nos, por isso, seguimos para o Hotel *Criterion*, onde, depois de um bom almoço, caímos na cama como duas pedras e mergulhámos num sono de chumbo.

Ao acordarmos, chove a cântaros; olhamo-nos inquietos, ao pensar no avião, que, desabrigado – não há hangar –, apanha o aguaceiro em cheio. Mas nada há a fazer; e a gente resigna-se, para não perder energia em enervamentos vãos.

Voltamos ao campo, onde Kemp, com os seus mecânicos, está tratando de preparar o *Pátria II*. Surpreenderá que assim o abandonássemos a mãos estranhas; se o fazíamos, é porque sentíamos quanto era solícito e escrupuloso o auxílio que nos prestavam.

Dir-se-ia que todos os aviadores e mecânicos do mundo estavam empenhados em colaborar na grande competição aérea desse ano da graça de 1924.

O cônsul de Portugal, que, desde a partida do *Pátria* de Vila Nova de Milfontes, nos espera, muito embora nenhuma comunicação oficial tenha recebido de Lisboa, entrega-nos um cheque de vinte libras. Essa importância é – diz-nos ele – a sua quota na subscrição nacional que tem subsidiado as despesas da viagem. Adivinha-se-lhe no olhar a comoção, o entu-

<sup>123</sup> Palavra persa que designa praça, local público. (Nota do editor).

仰光是缅甸首都，人口稠密。它是优秀的商业中心，各种商业活动的熔炉。居民们很能适应此地让人衰弱的气候条件。

路上很热闹，人和车都川流不息。汽车、人力车和大木车混在一起。人力车只有两个轮子，一个中国人在拉着；而拉大木车的都是一些肌肉发达的男人，他们像活动铜雕似的走在路上。

我们参观了皇家湖，它有一种东方诗歌似的神秘。这里，有一些意想不到的角落，树荫点缀着小路，这些树木只有赤道两旁才有。

夜晚降临，巨大的吸血鬼们慢慢拍打着翅膀，掠过城市，像巨大的黑色果实似的悬在最高的树枝上。

缅甸人在世界化的环境中迷失了，这里中国人占主导地位，欧洲人则以军人为主。

在两天的时间里，大雾和雨水紧紧相随，跑道被淹没，我们看不到蓝天。

跑道变得泥泞不堪，起飞很困难。为了方便起飞，我们把后备的螺旋桨和起落架从飞机中拿了出来，把它们交给了领事先生；而领事则将把它们交给戈维亚。

尽管天空被雾笼罩，我们还是决定9日离开。带着抽紧的心脏，口中念着信经，我们沿机场边缘驾着飞机，一丝不苟地利用每一厘米的跑道。

这是最后的告别，我们开始滑行。

飞机紧张地爬升了三百米，向一颗弹丸似的射了出去，从新教徒哥特式教堂的尖顶勉强飞过，飞上天空。空中，太阳把厚厚的云层撕开了一个大口。接着，我们一直在爬升，绕梅丹<sup>124</sup>一圈，告别了缅甸，向东南方的曼谷飞去。

---

<sup>124</sup> 参阅前面的注解。（编者注）

siasmo, o fervor patriótico. E nos silenciosos apertos de mão que trocamos há mais eloquência do que em todas as palavras que pudéssemos dizer.

Rangoon, capital da Birmânia, é um agitado formigueiro humano; centro comercial por excelência, cadinho de actividades, cuja população vive adaptada às condições climáticas debilitantes.

Nas ruas, o movimento é intenso e ininterrupto. Aos automóveis misturam-se *rikshós* – pequeninos carros de duas rodas para uma só pessoa, que um chinês puxa – e grandes carroças tiradas por homens musculados quase nus, que se deslocam como estátuas vivas de bronze.

O Lago Real, que visitamos, tem o mistério de um poema oriental, com recantos inesperrados, caminhos matizados de sombras, aquelas sombras que projectam árvores como só há para os lados do Equador.

Ao cair da noite, vampiros enormes esvoaçam num lento bater de asas e poisam, ficando suspensos, como grandes frutos negros, dos galhos mais altos.

O birmanês perde-se no cosmopolitismo do ambiente onde predomina o chinês e os europeus se contam por milhares.

Durante dois dias, nevoeiro e chuva se sucedem, encharcando a pista e vedando-nos o azul.

A fim de facilitar a descolagem difícil, na pista exígua que a humidade amoleceu, a hélice e o trem de aterragem que trazíamos de reserva são retirados de bordo e entregues ao cônsul, que por seu turno os entregará a Gouveia.

E no dia nove decidimos partir, não obstante o céu enevoadado. Com o coração apertado e o credo na boca, conduzimos o aparelho à orla do campo, no meticuloso aproveitamento de todos os centímetros.

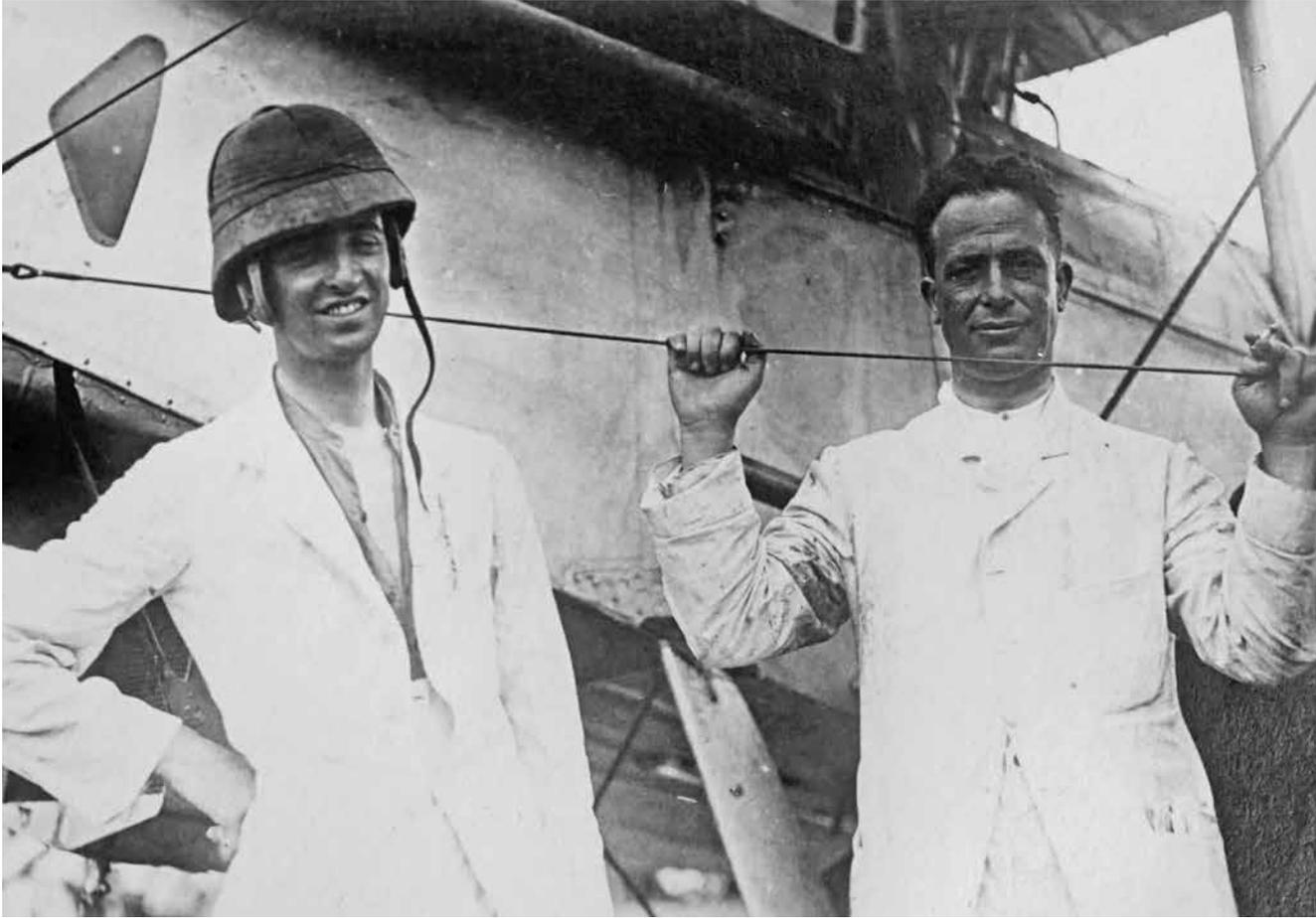
Os últimos adeus, e começamos a rolar.

O avião galga nervosamente trezentos metros, lança-se no espaço como um projectil, passando quase tangente às agulhas góticas da catedral protestante, e entrega-se ao sol que brilha num largo rasgão das nuvens. Depois, subindo sempre, dá uma volta sobre o *Maidan*<sup>124</sup>, despede-se da Birmânia, e aproa a Sudeste, rumo a Bangkok.

---

<sup>124</sup> Ver nota anterior. (Nota do editor).





Sarmento de Beires e Brito Paes na chegada a Rangoon

萨尔门托·德贝雷斯和布里托·帕伊斯抵达仰光



A Estátua de Wat Pra Kaew em Bangkok  
曼谷的玉佛寺

XI

DA BIRMÂNIA AO TONQUIM

十一、从缅甸到越南东京

我们在仰光以东四十公里处离开了海岸。当时，飞机左舷的一股海龙卷风水柱正被强风卷着远去。

我们再次飞行在海面与天空之间。在这个暴风雨的清晨灰色的光线下，水面像是一块锈迹斑斑的板，上面洒满了硝石结晶。

在一刻钟的时间内，地面从地平线消失了。接着，我们朝白色的毛淡棉市飞去——这座城市坐落在翠绿色的平原上，平原上散落着一块块玻璃似的水田。

在更远的地方，特纳瑟利姆山愤怒地隆起，像是白鼬斗篷上的一条带子，这里或那里被一些险要、高耸的山峰撕裂。

穿过云层，“祖国二号”爬升到了四千五百米的高度，飞在皑皑白雪的上方。清澈的天空中，太阳在闪耀。

一股钻心的冷气穿透了我们，让人冷得直打颤。我们都有点思念曾在印度忍受的炎热了……

偶尔的，在大块的水积云中间，可以远远望见山脉的两侧都被茂密的森林覆盖。

下方似乎有野兽的气息，传到我们耳中就成了一种奇怪的声音。

随着“祖国二号”向前飞，云变少了，风暴渐消。

当我们进入湄南河流域后，平原开始延伸成了一片片种植着低矮植被的广袤大地。我们被它吸引住了，为了离得近些，就降低了飞行高度。天空湛蓝，一如葡萄牙的天空。

这里没有公路，只有一条铁路线，像是煤做的黑线似的蜿蜒在五颜六色的土地上。

在阿瑜陀耶上空，又可以看到水田了，这时航程恢复了令人恼火的特性。

快两点的时候，廊曼机场的露台像个白色的四边形在地平线上显现出来。我们高兴地降落了，因为跑道棒极了，而且，五个小时多一点的航程相对来说是很平静、安宁的。

暹罗航空的工作人员像所有曾经接待过我们的航空人员一样，有着高贵的灵魂，他们用亲密、友爱、充满热情的态度接待了我们。

此地航空中心的司令官将军和许多军官一起在机场等待我们，他用法语告诉我们：一支机械师团队，还有飞机所需的燃料，都可归我们调配使用。

飞机需要更换升降舵舵柄的一条电缆，修补机篷。我们向修理车间的主管说了一下情况，这位空军少尉全神贯注地听着我们的话。我们把“祖国二号”交到了他的手中。

Quarenta quilómetros a Leste de Rangoon, largamos a costa, enquanto por bombordo uma espessa tromba de água se afasta, turbilhonada pela ventania.

Mais uma vez navegamos entre céu e mar. Na luz cinza da manhã tormentosa, a superfície das águas tem o aspecto de uma chapa de ferrugem salpicada por cristais de salitre.

Durante um quarto de hora, a terra desaparece do horizonte, para surgir depois, na alvura de Moulmein, incrustação na planura esmeraldina, de onde a onde manchada pelas nódoas vítreas da inundação.

Mais longe, a cordilheira de Tinasserim soergue-se como enraivecida, toda envolta num manto de arminho, esfarrapado aqui e além pelos cumes mais agudos e mais altos.

Voando através das nuvens, o *Pátria II* atinge quatro mil e quinhentos metros, sobre uma toalha de neve, no templo infinito do céu límpido onde o sol rebrilha.

E quase temos saudades do calor que suportámos na Índia... Um frio penetrante trespassa-nos e faz-nos tiritar.

De quando em quando, os flancos da cordilheira cobertos pela floresta densa apercebem-se por entre nuvens de grandes ventres hidrónicos.

E a respiração das feras parece ainda desprender-se lá de baixo, e chegar até nós, por uma bizarra anomalia acústica.

À medida que o *Pátria II* avança, as nuvens rareiam, e dissipa-se a tempestade.

Quando entramos no vale do Mae Nam Chao Phraya – riozito pouco mais largo que o próprio nome –, a planície alonga-se em vastas campinas de vegetação baixa que nos atraem, num convite mudo a voar mais perto, sob um céu de iluminura, tão azul como o céu de Portugal.

Não há estradas. Apenas uma linha férrea risca, no colorido uniforme do terreno, um traço de carvão.

Sobre Ayutia, os campos alagados recomeçam, e o voo retoma o seu carácter de farândola irritante.

Próximo das duas horas, a esplanada do aeródromo de Dawn Muang recorta-se como quadrilátero alvacentos no horizonte. E aterra-se com prazer, porque a pista é magnífica e o voo, que durou pouco mais de cinco horas, foi relativamente calmo e repousante.

A aviação siamesa recebe-nos como todas as aviações nos receberam: com espírito de classe, carinho, simpatia e amizade.

O general comandante do Centro, que nos esperava no campo com vários oficiais, informa-nos em francês de que temos à nossa disposição uma equipe de mecânicos e todo o combustível de que necessitarmos.

É necessário substituir um cabo do comando do leme de profundidade e remendar a tela da fuselagem. Disso informamos o director das oficinas, oficial piloto que nos escuta atentamente e a quem deixamos entregue o *Pátria II*.

我们四点钟乘上了火车, 前往位于此地南边二十公里处的曼谷。在曼谷, 接待我们的是军队参谋长——他是国王的兄弟; 还有葡萄牙代理领事, 他是个温存而故作<sup>125</sup>的意大利人, 对待我们有一种特别重视礼仪、注重阶层的态度。

为了能够在领事馆被接待, 我们需要提前若干分钟请求, 然后在一间大厅中再等上长长的十五分钟。那间大厅很没有品味。

在酒店, 领事向我们赠送了晚宴。他很小心地刮过了胡子, 刮得干干净净的面孔像是女性的一样。为了让脸变得柔软, 他在上面敷了一层薄薄的米粉。这张脸上同时透出对我们的冷漠和殷勤, 前者是我们应得的, 后者则是他的官方职位所必须要有的。

不过在俱乐部里我们度过了充满真挚情感的时刻。当时, 英国人, 法国人和暹罗飞行员为了我们所取得的成绩热情地举杯庆祝。

从我们到达此地, 一位谦逊, 近乎谦恭的澳门土生葡人, 名叫若阿金·安东尼奥的领事馆员工就一直陪着我们。当他想把自己的感觉用话语表露出来时, 那是一种发自内心的喜悦。

出自这种自发的热情和朴实, 他的双手放在向我们赠送的纪念品上摩挲着。

第二天, 即6月10日, 我们再次乘火车回到了廊曼机场。我们还不能离开, 因为检查飞机发动机时, 发现一个抽油泵坏了。在指示了应该怎样维修之后, 我们信任地把修理任务交到了暹罗机械师们的手中。

为了消磨时间, 打发无聊, 我们把廊曼机场的修理和储备设施走了一遍。我们非常惊讶, 目瞪口呆——我们有什么可不信任的呢? 而想起自己国家的航空事业状况时, 我们不禁悲从中来。

这个机场的跑道十分大——有两平方公里, 机场拥有八个砖石结构的机库。向机库敞开的大门里望去, 只见里面停满了各种各样的飞机, 有教练机, 战斗机, 轰炸机, 观测机, 豪车<sup>126</sup>等等。这些五花八门的飞机代表了三个品牌: 双操纵杆的纽波特飞机; 纽波特-德拉热战斗机; 其它用途的布雷盖飞机。

不远处, 车间里在有条不紊地进行着加工工作, 充满了机器嘈杂的轰鸣声, 它们正在为飞机准备制造材料。所有的部件都是在这里被制造组建起来的, 只有发动机和一部分原材料是进口的。

定期空中邮政服务是由军队的军官们来执行的, 邮政收入是空军收入的一个重要来源。

暹罗全境散落着七十二个飞机场, 这鼓舞起航空爱好者们的信心, 乘客人数日益增加。

---

<sup>125</sup> 原文为法语。(编者注)

<sup>126</sup> 指的是非常豪华的超长轿车, 一般为白色或黑色, 通常是很有钱的人或是在特别的聚会场合才使用。(编者注)

Pelas quatro horas, tomamos lugar no comboio que nos leva a Bangkok, vinte quilómetros a Sul, e ali somos recebidos pelo Chefe do Estado-Maior, irmão do Rei, e pelo cônsul interino de Portugal, italiano melífluo e *poseur*<sup>125</sup>, que tem para conosco atitudes cerimoniais e ultra-protocolares de ministro importante e cioso da hierarquia.

Para sermos recebidos no Consulado, precisamos de fazer-nos anunciar com alguns minutos de antecedência e de esperar quinze minutos largos, num salão de mau gosto, com pretensões a Luís não sei quantos.

Oferece-nos um jantar no hotel e reflecte-se-lhe na face bem barbeada, cuidadosamente barbeada, femininamente escanhoadada, que uma leve camada de pó de arroz amacia, a indiferença que lhe merecemos e a amabilidade forçada do cargo oficial.

No clube, porém, há um minuto de sincera emoção, entre franceses, ingleses e aviadores siameses, que brindam pelo nosso êxito, calorosamente.

Modesto, quase humilde, o macaense Joaquim António, empregado do Consulado que nos acompanha desde a chegada, é uma alegria íntima a querer traduzir-se em palavras, a querer expandir o que sente.

Nas lembranças que nos oferece, as suas mãos põem uma vibração de entusiasmo espontâneo e de simplicidade cativante.

Na manhã seguinte – 10 de Junho –, o comboio leva-nos de novo a Dawn Muang, donde não conseguimos descolar, por verificarmos, ao experimentar o motor, que uma das bombas elevatórias de gasolina se encontrava avariada. Depois de indicarmos como deve ser feita, confiamos a reparação a um dos mecânicos siameses.

Para matar tempo e tédio, percorremos as instalações das oficinas e depósitos de Dawn Muang, que nos surpreendem, que nos maravilham e – por que não confessá-lo? – que nos entristecem, ao recordar a miséria em que vive a nossa aviação.

Na pista imensa – dois quilómetros quadrados –, os oito hangares de alvenaria deixam ver, pelas grandes portas abertas, numerosos aviões de instrução, caça, bombardeamento, observação, *limousines*<sup>126</sup> e ambulâncias. Esta multiplicidade de tipos representa, todavia, três únicas marcas: Nieuport, para o duplo comando; Nieuport-Delage para caça; e Breguet para os restantes serviços.

Não muito longe, as oficinas em cujo acabamento se trabalha estão cheias do labutar ruidoso das máquinas que preparam material para os aparelhos, cuja célula é inteiramente construída ali, sendo exclusivamente importada uma parte das matérias-primas e o motor.

O serviço-postal aéreo, executado por oficiais do exército, funciona regularmente, constituindo para a Aeronáutica Militar uma importante fonte de receita.

E como os setenta e dois aeródromos que polvilham o território siamês inspiram confiança aos *dilettanti* do ar, o número de passageiros aumenta de dia para dia.

<sup>125</sup> Pessoa afectada, pedante.

<sup>126</sup> Carro muito longo e luxuoso, normalmente de cor branca ou preta, geralmente usado por pessoas muito ricas ou em ocasiões de festa muito especiais. (Nota do editor).

我们观察着，倾听着，比较着。

实际上，暹罗政府的标准和葡萄牙大多数政府的标准之间差别很大……

关于这个遥远的亚洲国家，我们习惯把它想象成一个民智落后的国家，但其航空业却被视为是在战争与和平中不可或缺的武器。确实，它不能跟大国空军相比，这是一个跟我们一样的小国，然而，它的航空业已经值得一提。

而在我们的国家……国会1921通过的年度预算，现在已经被不相称地、荒谬地削减了，由于飞行员们的善意和他们作出的牺牲，这预算才能让葡萄牙空军依然保持活力<sup>127</sup>。

当钱瑞夫盖恩上尉领着我们穿过一个个车间时，这些想法在我们的脑海中闪过。

午后的天空，沉重的乌云在翻滚，我们怀着惆怅的思乡之情想念葡萄牙故乡……

11日，天气不好不坏——风雨交加中我们到了乌汶。这段航程我们的航速为每小时183公里，布里托·帕艾斯再次展示出他永远都是一个伟大的航行者。

在这段航程中，在呵叻有一个备用机场，巨大的白色十字架标示出了它。

下方，两座高耸的山脉之间一条狭窄的通道，茂密的森林覆盖了它，上面是铁路线蓝莹莹的路轨，一列火车沿着铁轨那平缓的曲线慢慢前行。

乌汶是暹罗内部一个简朴的小城，几乎就是个小村庄。

在这里接待我们的是一位飞行员中士，他只会说两三个法语单词。一位让人无法理解的翻译协助我们。

尽管如此，“祖国二号”立刻就进入了机库。在机库中，人们对飞机进行了全面的清洗和清洁。

在乌汶，人们向我们提供协助，他们的善意已经弥补了语言带来的困难。我们又一次确认了航空界的团结一致。航空在和平中可以扮演多么重要的角色啊<sup>128</sup>！这个印象在我心灵深处刻下了不可磨灭的印迹。

---

<sup>127</sup> 本书付印的时候，我得知了战争部1925—1926年的建议预算额。根据这个建议，给予葡萄牙空军的金额（材料供给）为2368康多。这微薄的预算。根据空军航空督查部提出的，完全合理、必要的预算，仅仅航空材料园一项就需要4500康多，而全部整个空军则需7171康多。无言以对。

<sup>128</sup> 很明显，航空战争的职业化和发展毁灭了这种几乎是梦幻般的可能性。尽管如此，我们相信，未来当战争结束后，空军必将完成其终极使命。（第二版注）

A gente observa, escuta e compara.

Como é grande, na realidade, a diferença entre o critério dos governos siameses e o da maioria dos governos portugueses...

Ali, naquela nação longínqua dos confins da Ásia, onde nos habituamos a imaginar um povo atrasado, a aviação é olhada como arma indispensável na paz e na guerra. Por certo se não pode comparar com os exércitos aéreos das grandes potências. Pequena potência como nós, no entanto, a sua aviação pode ser considerada já modelar.

No nosso país... as verbas que, em 1921, o Parlamento aprovou são, hoje, reduzidas por incongruentes e absurdos cortes àquelas que, mercê da boa vontade e do espírito de sacrifício dos aviadores, conseguem ainda manter activa a Aeronáutica Portuguesa<sup>127</sup>.

Tudo isto nos passa pelo cérebro, enquanto o tenente Chandraveguine nos vai cicero-nando através das instalações.

Sob o céu da tarde, que pesadas nuvens de tempestade assaltam, pensamos em Portugal com nostálgica melancolia...

No dia onze, por tempo medíocre – aguaceiros e ventania –, atingimos Oubon, depois de uma viagem efectuada à velocidade média de 183 quilómetros à hora, em que Brito Paes, mais uma vez, se manifesta o grande navegador de sempre.

Durante o voo, um campo de recurso, em Korat, faz-se assinalar pela sua grande cruz branca.

E, como nota de beleza, a passagem entre duas montanhas, num colo estreito coberto de floresta espessa, onde avistamos um comboio que rola devagarinho, nas curvas suaves dos carris muito azuis.

Oubon é uma cidadezinha modesta, quase uma aldeola, no interior do Sião.

Somos recebidos por um sargento aviador, chefe de pista, que apenas conhece duas ou três palavras de francês. Assiste-nos um intérprete incompreensível.

Apesar disso, porém, o *Pátria II* é recolhido sem demora ao hangar, onde o lavam, limpam e procedem aos plenos.

No auxílio que nos prestam em Oubon, onde a boa vontade tinha de suprir a possibilidade de nos compreendermos por palavras, verificávamos mais uma vez a grande solidariedade aeronáutica e vincava-se-me mais profundamente no espírito a impressão do papel pacificador que poderia caber à Aeronáutica<sup>128</sup>.

<sup>127</sup> Estava a imprimir-se este livro quando chegou ao meu conhecimento a proposta orçamental do Ministério da Guerra para 1925-1926. Por essa proposta, arbitra-se à Aeronáutica Portuguesa (dotação material) uma verba de 2.368 contos. O orçamento escasso, imperiosamente necessário, apresentado e justificado pela Inspeção Aeronáutica Militar, era, só para o Parque de Material Aeronáutico, de 4.500 contos e, na sua totalidade, de 7.171 contos. Sem comentários.

<sup>128</sup> O profissionalismo e o desenvolvimento da aviação de guerra destruíram, aparentemente, esta possibilidade quase visionária. Cremos, apesar de tudo, num futuro em que, findo o ciclo das guerras, a Aeronáutica cumprirá a sua missão definitiva. (Nota da 2.ª edição).

飞行员是没有国界的。我们的世界就是天空，牺牲的精神压倒其他一切情感。无论是哪个国籍的飞行员实现了一个飞行目标，都能让整个飞行大家庭震动，因为这个大家庭中每个成员都懂得什么是飞行！

跑道的负责人是一位真正的战士，他沉默寡言，沉着专注，用一辆带边斗的车把我们送到了高级专员府邸。高级专员是一位精明、活泼的老者，他只会说自己国家的语言，牙齿因为咀嚼槟榔<sup>129</sup>已经变黑。他穿着这个地区的特色服饰接待我们：白色外衣，紫色的七分裤，奶油色的丝质袜子和带银扣的鞋子。

高级专员阁下通过一位军官跟我们交谈，这位军官说一口语法正确的法语。阁下请我们吃午餐，他没有出现但向厨师致了敬；晚上，在一幢公共建筑中，我们出席了晚宴，其他客人穿着色彩鲜艳、花哨的制服，衬得我们这三身制服是那么暗淡。

风景，一种难以形容的如画风景在这里，在乌汶达到了美的顶峰。我们身处丛林，周围的植被茂盛得密不透风。

当我们乘着边斗车经过狭长的道路时，土著人停了下来，毫不在意地看着我们。尽管他们的文明程度不高，飞机和飞行员不能引起他们的好奇心。

这些在地里干活的人，服装减少到了只是一条裹住臀部周围的带子；而女人，则用一条肮脏的带子缠住乳房，下面穿一条及膝打褶短裙。

在这些女性的面孔上，我看不出一点美的迹象。她们都长着一张土黄色的圆脸，斜斜的眼睛，一口因为嚼槟榔变得漆黑的牙齿。

他们的问候方式是如此独特而令人好奇：男人像祷告似的合上手，把手伸向陌生人路过的方向，同时低下头，头越低说明越尊重被问候人；女人则是先屈下身体，也要合上双手，谦逊地垂下目光。

我们在一间为飞行员和飞机乘客准备的木质凉亭中度过了夜晚。12日，我们动身前往越南北部的东京。

航程漫长而困难，我们差不多用了六个小时。

---

<sup>129</sup> 槟榔果是槟榔树的种子，由于其刺激和促进兴奋的作用而在这群亚洲人中被广泛使用。长时间使用会使唾液呈红色，牙齿发黑。（编者注）

Para os aviadores não há fronteiras. O nosso mundo é o céu. O espírito de sacrifício prevalece acima de todos os outros sentimentos. E um feito aeronáutico, qualquer que seja a nacionalidade de quem o realiza, faz vibrar sempre a grande família daqueles que sabem o que é voar!

O chefe de pista, tipo de verdadeiro soldado, taciturno, concentrado, leva-nos num *sidecar* ao Palácio do Alto-Comissário, velhote esperto e vivo, que só conhece a língua nacional, que masca betel<sup>129</sup> patrioticamente, tem os dentes lacados e nos recebe no traje regional: casaco branco, calções roxos pelo meio da perna, meia de seda creme e sapatos de fivela de prata.

Sua Excelência, que conversa connosco através de um oficial cujo francês é gramaticalmente correcto, oferece-nos um almoço a que não comparece, mas que faz honra ao cozinheiro; e à noite, num edifício público, assistimos a um banquete em que as nossas três fardas contrastam sombriamente com o colorido berrante dos uniformes que envergam os outros convivas.

A paisagem, de um pitoresco indescritível, atinge em Oubon o auge do esplendor. Estamos em plena selva. A vegetação que nos rodeia parece impenetrável, de tão densa.

Quando passamos no *sidecar*, pelos caminhos estreitos, os indígenas param, olhando-nos com indiferença, apesar do seu estado de civilização rudimentar. Aviões e aviadores não despertam, entre eles, a menor curiosidade.

A indumentária do homem do campo reduz-se à espécie de tanga que enrolam em torno dos quadris; e a da mulher, à faixa suja que lhe esconde os seios, e ao saiote curto, até ao joelho.

Não se descortina o menor vestígio de beleza nesses rostos femininos, terrosos, bolachudos, de olhos oblíquos e boca negra de betel.

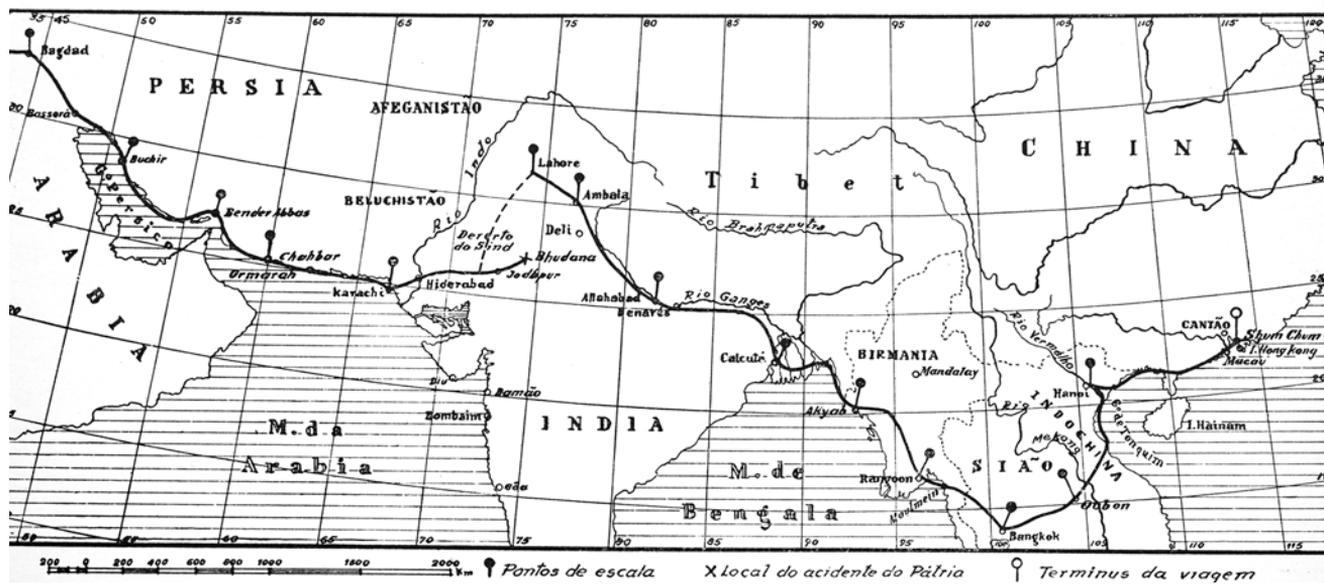
A maneira de saudar é original e curiosa. O homem põe as mãos, como se fosse a orar, avança-as na direcção do forasteiro que passa, e baixa a cabeça tanto mais, quanto maior consideração lhe merece a pessoa a quem saúda. A mulher acocora-se primeiro e junta também as mãos, baixando o olhar pudicamente.

Passamos a noite num pavilhão de madeira, destinado aos pilotos e passageiros das carreiras aéreas e, no dia doze, partimos para o Tonquim.

Viagem longa e difícil, em que gastamos perto de seis horas.

<sup>129</sup> A noz de betel é a semente da palmeira de areca, muito usada por esta população asiática pelas suas propriedades estimulantes e propiciadoras de bem-estar. O seu uso prolongado concede à saliva um tom avermelhado e aos dentes, uma cor negra. (Nota do editor).





Croquis do itinerário da Viagem (II)  
 (Bagdad - Budhana, Lahore - Macau)

飞行路线草稿(二)  
 (巴格达—布达纳, 拉合尔—澳门)

在乌汶和他曲之间，“祖国二号”掠过了由一块块支离破碎的云朵组成的巨大云层，在云与云的缝隙间，我们瞥见了泥泞而凹凸不平的地面。

此后，最后的那些丰富雨水让弯弯曲曲的湄公河发黄。

雨云渐渐变厚，他曲成了我们在云的缝隙中看到的最后一个定居点。

为了越过安南山脉那些岩石组成的障碍，我们向东北偏东方向飞去，飞行高度两千五百米。此时，我们北边一点的地方，一道道瀑布从天空倾泻而下，像是一条绉纱的幕帘。

我们盲飞了一个小时<sup>130</sup>，山间的一条条沟壑藏在密实的云层下。

偶尔的，一座更高、石头更多、更尖锐的山丘在满是泡沫的海面上像一个布满阴影的小岛剪影一般朝我们尖叫着、诅咒着扑过来！

云层形成了一块大幕，在这大幕的流苏上，在地平线上，大海变蓝了——那是我们渴望已久的中国海！白色的浓雾变得稀薄，开始减轻、消散；深谷，宽阔的沟壑，畸形的岩石等等阴沉地标记着我们的航程。

我们到达了一座小城海岸的上空，布里托·帕艾斯认出了这个城市：河静。

“祖国二号”<sup>131</sup>迎着风向北飞去。在飞机的右舷，太平洋那平静的海面仿佛给我们带来了兄弟海洋——大西洋——的思念。

飞机兴奋地划开长空，飞行在东方的天空中。这里的天空阳光闪亮，到处都是光明与快乐的景观。

只是飞机的发动机会有的突发的、令人不寒而栗的颤抖，还有让我担心的、小小的停顿。随着我们向前飞，颤抖增大了。我跟布里托·帕艾斯有了以下的对话，我将逐字复制。

萨尔门托·德贝雷斯：“发动机运转不良。我不知道它能否坚持到河内。”

布里托·帕艾斯回答说：“发动机是你的事。如果你认为方便降落，你的前方有荣市机场。”

萨尔门托·德贝雷斯：“审慎起见，应该降落。但这太讨厌了。”

布里托·帕艾斯：“就是。100公里外我们有另一个机场。”

我们继续前进，飞过了另一个机场。此时，我们的愿望把我们带到了达红河三角洲上空。这里，一个新的灰色的、不透明的云层迫使我们下降，以便让视线与地面保持接触。

---

<sup>130</sup> 那时还没有带P. S. V设备的飞机。（第二版注）

<sup>131</sup> 原文使用了一个航海术语，意思是为了尽量利用风的作用改变航向。（编者注）

Entre Oubon e Takhek, o *Pátria II* navega rasando um vasto lençol de nuvens em farrapos, cujo tecido esburacado nos deixa entrever as ondulações encharcadas do terreno.

Mais adiante, o rio Mekong ziguezagueia, avolumado pelas águas abundantes das últimas chuvas.

A pouco e pouco, a toalha de nimbos engrossa e Takhek é a última povoação que avistamos, num rasgão boquiaberto.

Aproamos a És-Nordeste, voando a dois mil e quinhentos metros de altitude, para saltar a barreira de penedias da cordilheira anamítica, enquanto, um pouco a Norte, catadupas de água descem no céu uma cortina de crepe.

É uma hora de navegação cega<sup>130</sup>, em que os córregos da montanha se escondem ciosamente sob o manto compacto das nuvens.

De longe a longe, a gritar-nos imprecações, um cerro mais alto, pedregoso e aguçado, recorta-se como ilha de sombra em mar de espuma.

E já quando no horizonte, nas franjas do lençol das nuvens, o mar se azula – o Mar da China tão desejado! –, a albumina da névoa adelgaça-se, começa a romper-se, dilui-se, e ravinas profundas, abismos hiantes, rochas disformes passam a marcar sombriamente o nosso itinerário.

Atingimos a costa sobre uma cidade minúscula, que Brito Paes reconhece: Ha Tinh.

O *Pátria II* orça<sup>131</sup>, aproando a Norte. A estibordo, as águas tranquilas do Pacífico parecem trazer-nos saudades do seu irmão, o Atlântico.

E o avião voa contente por sulcar o céu oriental, onde o sol cintila, enchendo a paisagem de luz e de alegria.

O motor, porém, tem estremecimentos bruscos, pequenas suspensões que me preocupam. E como, à medida que avançamos, a vibração aumenta, troco com Brito Paes a seguinte correspondência, que reproduzo textualmente:

«Brito Paes: O motor trabalha mal. Não sei se chegará a Hanói».

Resposta de B. P.: «Motor é consigo. Se lhe parece conveniente, aterre. O campo de Vinh está na sua frente».

S. B.: «A prudência manda aterrar. Mas é uma chatice».

B. P.: «Lá isso é. A cem quilómetros, temos outro campo».

E prosseguimos, e o outro campo passa, e o nosso desejo de chegar leva-nos até ao delta do Rio Vermelho, onde um novo banco de nuvens, pardacento e opaco, nos força a descer para manter o contacto com o solo.

<sup>130</sup> Sem os aparelhos da P. S. V que não existiam ainda. (Nota da 2.ª edição).

<sup>131</sup> «Orçar» é um termo náutico, que significa mudar de rumo, para aproveitar melhor a acção do vento. (Nota do editor).

我们潜到下方——我们的飞行高度曾是一千八百米——只有二十米的高度，才能再次看到地平线，恢复视野。

这最后的一百公里，我们超低空<sup>132</sup>飞行在泥泞的稻田上方，在这里降落意味着转向倾覆，这是令人激动的事。

不时的，浓雾那毛茸茸的触角擦过潮湿的土地，即使处在我们这样的高度，一瞬间眼睛也什么都看不见。

在水的迷宫中，领航任务让布里托·帕艾斯工作繁重。

到了中午，在半透明的大气层中，河内城白色的痕迹终于在被水淹没的平原上脱颖而出。我们从机库和高高的、插着天线的无线电报站中认出了白梅机场，它们在低空的迷雾中几乎都消失了。

雨水把跑道变成了名副其实的泥潭。在跑道上绕了一圈之后，“祖国二号”降落了。居然没有转向倾覆，我也不知道为什么。

法国机械师和安南人朝飞机跑过了，我把飞机从泥泞中开到了机库。（越北）东京空军的主管，葡萄牙领事，飞行员，记者和摄影师等人向我们致以拉丁式的热列祝贺，我们有很长时间没有感受过这种方式了。

这段航程让我们累极了。

领事贾斯珀先生是一位比利时公民，从与他的初步接触中，就能感到他的善良、友好、礼貌和外交手腕。他用自己的潘哈德汽车把我们送到大都市酒店，在那里，在一系列提前准备好的宴会开始之前，他让我们睡了几个小时<sup>133</sup>。

第二天早晨，在私人召见中，驻河内的法国驻扎官阁下<sup>134</sup>向我们致以热烈的祝贺并向我们授勋，我们被授予柬埔寨皇家军团骑士的称号。

在酒店，人们请我们出席了一场官方宴会，一场在机场举行的午餐会，还有在亲密友好的贾斯珀家族中举行的一次午茶。把我们与他们联合在一起的是那种深深的亲和力。

河内是个拥有120000居民的城市，其中12000人是欧洲人。居民中，安南人占统治地位，他们显然都是些懒惰且不太聪明的家伙，最担心的事好像仅限于无事可做<sup>135</sup>。

---

<sup>132</sup> 原文为法语。（编者注）

<sup>133</sup> 贾斯珀先生是另一位同名的比利时政治家的兄弟。（第二版注）

<sup>134</sup> 原文中使用了外交法规中的一个术语，指的是居住在东道国的外交官的状态。（编者注）

<sup>135</sup> 1929年，当我在流亡中为Lui-Siang元帅服务时，在河内度过了一年的时间。因此，有机会纠正自己错误的表面印象。在这明显的懒惰和缺乏智慧的面具下面，隐藏着反抗运动。在以后的岁月中，这种反抗将会爆发，把越南拖入战争。（第二版注）

Mergulhámos – estávamos a mil e oitocentos metros – e só a vinte metros de altura conseguimos recuperar horizonte e visibilidade.

Esses últimos cem quilómetros, voando em *ruse-mottes*<sup>132</sup> sobre arrozais lamacentos, onde aterrar significava capotar, foram qualquer coisa de emocionante.

De quando em quando, cabeleiras desgrenhadas da névoa que roçam a terra húmida envolvem-nos, mesmo àquela altura, afivelando-nos instantâneas vendas sobre os olhos.

A orientação, no labirinto de água, exige de Brito Paes um trabalho insano.

Ao meio-dia, na translucidez da atmosfera, a mancha clara de Hanói destaca-se, por fim, sobre a planície inundada e, junto ao campo de Bac-Mai, que reconhecemos pelos hangares, os altos postes da T.S.F. com sua antena quase se perdem no nevoeiro baixo.

Depois de uma volta sobre a pista, que as chuvas transformaram em autêntico atoleiro, o *Pátria II* aterra e não capota nem sei porquê.

Mecânicos franceses e praças anamitas correm para o aparelho que, rolando na lama, conduz até ao hangar, onde o director da Aeronáutica do Tonquim, o cônsul de Portugal, aviadores, jornalistas e fotógrafos nos felicitam com aquela exuberância latina que há muito tempo não sentíamos junto de nós.

O voo fatigou-nos bastante.

Mr. Jaspas, o cônsul – cidadão belga, cuja afabilidade, simpatia, delicadeza e tacto diplomático se adivinham ao primeiro contacto –, conduz-nos no seu Panhard ao Hotel *Métropole*, onde nos deixa dormir algumas horas, antes de encetar a série de banquetes antecipadamente preparados<sup>133</sup>.

Na manhã seguinte, em audiência particular, S. Ex.<sup>a</sup> o Residente<sup>134</sup> da França em Hanói apresenta-nos as suas congratulações e condecora-nos com o grau de cavaleiros da Ordem Real do Cambodge.

Oferecem-nos um banquete oficial no hotel, um almoço no Campo de Aviação, um chá na delicada e simpática intimidade da família Jaspas, à qual ficamos ligados pelo impulso de afinidades profundas.

Hanói é uma cidade de cento e vinte mil habitantes, dos quais, doze mil europeus. Predomina, pois, o elemento anamita, tipo aparentemente preguiçoso e pouco inteligente, cuja preocupação suprema parece resumir-se em não fazer coisa alguma<sup>135</sup>. Responde invariavel-

<sup>132</sup> A baixa altitude. (Nota do editor).

<sup>133</sup> Mr. Jaspas era irmão do conhecido político belga do mesmo nome. (Nota da 2.<sup>a</sup> edição).

<sup>134</sup> Termo do código diplomático que se refere à situação do diplomata que reside no Estado que o acolhe. (Nota do editor).

<sup>135</sup> Quando, em 1929, como exilado, ao serviço do marechal Lui-Siang, passei um ano em Hanói, tive oportunidade de verificar o erro desta apreciação superficial. Sob essa aparente indolência, sob essa capa de falta de inteligência, ocultava-se então o movimento de rebeldia que explodiria, anos depois, através dos vários episódios que levaram à guerra do Vietnam. (Nota da 2.<sup>a</sup> edição).

如果我们问他们一个问题，他们总是毫无变化地回答不。如果向他们下达一个命令，我们还没说完，他们就肯定地点着头说：

“来接我……”（原文为法语）<sup>136</sup>

“是，先生！”（原文为法语）同时，不管我们想要的是什么，他们随便去取点什么东西就给我们。

本地土著妇女一般都不漂亮，她们让人想起更为纤弱的暹罗人，顶着一头油污的头发，一口漆黑的牙齿。

她们就像是混血杂交中意外绽放的花，是一种有着奇怪的美感的形象。

我们参观了两个鸦片馆<sup>137</sup>。

第一个坐落在一个妓院里，它让我们在精神上感觉到痛苦、怜悯和厌恶。

鸦片馆里有一个巨大的、几乎是方形的、像板子一样坚硬的矮榻<sup>138</sup>，较低那一侧向吸食者那边延伸，旁边，在一个有雕刻的铜方盘或是非洲黑木方盘中，放着全套吸食用具：鸦片灯；柚木鸦片箱，上面镶着珍珠贝母；小银棒，这是用来把鸦片膏挑到鸦片灯的火苗旁进行加热，然后把它挑到鸦片枪的管道中；鸦片枪，它的样子让人想起长竹笛，有镶银边的，象牙或玉制的鸦片枪。

进门处，我们被介绍给一位法国军官。这位半醉的法国军官面色憔悴，贪婪地伸展在烟榻，起身用含糊的声音告诉我们“魅力”<sup>139</sup>所在。他的神情中透出一股痛苦和舒适混合在一起的迷惘。

在烟盘的另一侧，一个中国女人在重新准备烟枪。她让烟枪倒向一侧，在火苗的热度中让生物碱形成的水珠渗出。吸食者大口地吸着。

我们在里面待了一小会儿，好奇看着吸食者沉醉其中的过程。只见他们用小棍四次把新的鸦片膏挑到瓷制烟枪中。吸食者的表情渐渐变化，直到他们清醒的洞察力淹没在无意识的恐慌中。

这让人感到遗憾；为了不要看到最终的结果，我们出去了。结果在另一位军官的车中，他向我们讲述了奇妙的品味和奇特的生活方式。

透过迷蒙的夜晚，我们被带到了郊区，那里有一个特别面向“文明人”的大烟馆。

---

<sup>136</sup> 翻译：-来接我……

-是，先生！（编者注）

<sup>137</sup> 原文为法语。（编者注）

<sup>138</sup> 架高而倾斜的平台，可作为床用。（编者注）

<sup>139</sup> 原文为法语。（编者注）

mente que não, se lhe fazemos uma pergunta. E quando se lhe dá uma ordem, acena afirmativamente com a cabeça, antes de acabarmos de a formular:

– *Va me chercher*<sup>136</sup>...

– *Oui, monsieur!* – e parte a buscar o que quer que seja, indiferente ao nosso pensamento.

A mulher indígena, geralmente, não é bonita; faz lembrar a siamesa num tipo mais franzino, cabelos oleosos, dentes negros de laca.

Como florescências de excepção, no entanto, encontram-se, entre as mestiças, figuras de beleza estranha.

Visitamos duas *fumeries*<sup>137</sup>.

A primeira, instalada num lupanar, deixa-nos no espírito uma impressão dolorosa, de piedade e repulsa.

Num enorme divã baixo e quase quadrado, duro como laje – o *bat-flanc*<sup>138</sup> –, estendem-se os fumadores, ao lado de um tabuleiro de cobre trabalhado ou de pau preto, no qual se encontra toda a palamenta: a lamparina de azeite, a caixa de ópio, em teca, com aplicações de madrepérola, as pequeninas hastes de prata que servem para levar a pérola do ópio ao calor da chama que a recoze e para introduzi-la em seguida no forninho do cachimbo, que lembra uma comprida flauta de bambu onde há incrustações de prata e remates de marfim ou jade.

Ao entrar, somos apresentados a um oficial francês, que, semi-ébrio já, olhar esgazeado, se levanta para dizer-nos, numa voz arrastada, o «*enchanté*»<sup>139</sup> da praxe, e torna a estender-se sofregamente no *bat-flanc*. Na sua expressão reflecte-se um confuso misto de angústia e de bem-estar.

Do outro lado do tabuleiro, uma chinesa prepara novamente o cachimbo que, deitado de lado, de modo a expor a gota coagulada do alcalóide ao calor da chama, o fumador aspira a grandes haustos.

Nos rápidos momentos que ali nos demoramos, curiosos de assistir ao progresso da embriaguez, por quatro vezes a hastezita minúscula transporta nova esfera de ópio ao forninho de porcelana. E a expressão do fumador vai-se modificando a pouco e pouco, até que a sua lucidez se submerge no pântano da inconsciência.

Aquilo causa lástima, e para não ver o fim, saímos, entrando no automóvel de um outro oficial, de quem nos contam maravilhas de gosto e originalidades na maneira de viver.

Através da noite brumosa, levam-nos a um arrabalde, onde fica a *fumerie* particular do «civilizado».

<sup>136</sup> Tradução: – Vai-me buscar...

– Sim, Senhor! (Nota do editor).

<sup>137</sup> Casa de ópio. (Nota do editor).

<sup>138</sup> Estrado sobrelevado e inclinado, que serve de cama. (Nota do editor).

<sup>139</sup> Encantado. (Nota do editor).

一条小路从公路中叉出去，一堵高墙出现在前面，上面画着一只稚气的大象。拍了拍门环，那扇神秘的门打开了。我们觉得自己进入了一个小型的中国艺术博物馆。五颜六色的灯笼发出柔和的光，怯怯地照着吸烟室，那个装饰得富丽堂皇的佛像仿佛要脱颖而出。瓷制的大佛表达了喜悦与满足。因为原本严肃、深刻、高度专注的印度神祇，被移植到中国的乐观环境中后，变成了一个胖胖的、笑容快乐，透着知足的形象。这座佛像的塑造技法娴熟，色彩鲜艳，是一件令人钦佩的瓷塑作品。武器，香水瓶，鸦片枪，水果满得快溢出来的大银果盘等等，都是吸鸦片仪式的供品。

在大厅深处，一盏昏暗的小灯发出影影绰绰的光，灯下一张宽大的烟榻上依次摆放着铜制烟盘，全套吸鸦片设备，一套鸦片枪收藏品。此外，还有一些瓷制棱柱形物体，两边微微凹陷，这是用来支撑头部的。

中式床是一种只有中国人才能在里面睡着的柜子：一张婴儿床被封闭在鸟笼形的拥挤空间中。

另一间大厅也是同样的风格，陈设精致，品味高尚。

这里到处都是老虎皮，长绒地毯上的斑纹和阴影淹没在人们的脚步声里。

室外，一道窄窄的石梯伸到下面，石梯的最后一级没入了碧绿的湖水中。湖中大朵的荷花正在盛开。

在夜晚坚不可摧的静默中，*cai-nhá*（小房子）<sup>140</sup> 有一个收容隐士的地方，我们被笼罩在一种无法言说的麻木和异化了现实中……

两天过去了。

当天下午，雷声隆隆，天空不断地被大块乌云遮盖，暴雨倾盆而下。

稻田中的泥浆要把白梅机场变成一个大泥潭了！在此处起飞是不明智的<sup>141</sup>。

所以，参阅了中印半岛的可降落机场并听取了罗杰·吉亚莫特中尉提供的特别变化条件之后，我们决定前往宗，确认当地机场的位置。

这一天，当地报纸上登载了一封电报，它让我们目睹了正在里斯本发生的事件的严重性。这封电报是这样的：

<sup>140</sup> *Cai-nhá*: 安南语，小房子的意思。

<sup>141</sup> 正是由于这个原因，一架福克飞机侧翻了，当时阿根廷飞行员扎尼少校正驾着此机尝试做环球飞行。

Um atalhozinho desprende-se da estrada, segue um muro alto onde negreja o desenho infantil de um elefante, bate-se à aldraba de uma porta que se abre misteriosamente, e temos a impressão de entrar num pequeno museu de arte chinesa. No salão de fumo – timidamente iluminado por lanternas de colorido suave –, o altar de Buda destaca-se na opulência da ornamentação. A imagem de porcelana exprime alegria, satisfação plena. Porque a divindade hindu, grave, extática, profundamente concentrada, transfigurou-se, ao ser transplantada para o ambiente optimista da China, nessa figura obesa de sorriso prazenteiro, irradiante de contentamento. Como execução e como colorido, a porcelana é admirável. Armas de guerra, fumadores, o cachimbo de ópio, grandes salvas de prata a abarrotar de frutos, «pivetes» são as oferendas rituais.

Ao fundo da sala, na penumbra que a luz débil de uma lamparina não consegue dissipar, o tabuleiro de cobre, a complexa palamenta e a colecção de cachimbos repousam em ordem, sobre o vasto divã. Há também uns prismas de porcelana, de faces laterais ligeiramente côncavas, que servem para apoiar a cabeça.

O leito chinês é uma espécie de armário dentro do qual só um chinês conseguirá dormir: catre minúsculo, encerrado num apertado recinto com jeito de gaiola.

Nas outras salas, o mesmo requinte, o mesmo bom-gosto, o mesmo estilo.

Por toda a parte, peles de tigre, zebando os tapetes felpudos e sombrios que afogam o ruído dos passos.

Do terraço exterior desce uma escada estreita de pedra, cujos últimos degraus mergulham nas águas verdes de um lago, entre lótus enormes, sangrando flores.

E no silêncio da noite impenetrável, a *cai-nhá*<sup>140</sup> tem um recolhimento de eremitério, que nos envolve num indefinível manto de torpor e alheamento das realidades...

Dois dias passam.

Pela tarde, do céu que trovoadas sucessivas mascarram a grandes manchas de carvão, desabam aguaceiros.

E o campo de Bac-Mai, círculo de lama no meio dos arrozais, vai-se transformando num lodaçal cada vez maior, donde não é prudente descolar<sup>141</sup>.

Por isso, depois de compulsado o indicador dos campos de aterragem da Indochina e de ouvir as informações fornecidas especialmente pelo tenente Roger Guillaumot, decidimos ir a Tong reconhecer o aeródromo da localidade.

Foi nesse dia que um telegrama publicado no jornal local começou a deixar-nos entrever a gravidade dos acontecimentos que se estavam desenrolando em Lisboa. Rezava assim:

<sup>140</sup> *Cai-nhá*: pequena casa, em língua anamita.

<sup>141</sup> A capotagem que inutilizou o Fokker em que o piloto argentino, major Zanni, estava tentando a volta ao mundo foi certamente devida a este facto.

## 英雄飞行员<sup>142</sup>

“巴黎来电：葡萄牙飞行员被困滞留在里斯本的周边，他们通知政府，希望把他们的要求传达给国会，他们至死也不会放弃自己的要求。”

从这段简洁的消息中，我们不可能不明白其中的奥妙。这又为我们的澳门之旅增添了一个动力。直观地来说，我们意识到，为了将葡萄牙空军从耻辱和暴力中解救出来，我们有必要到达澳门<sup>143</sup>。

参观了位于山西市社四公里外的宗机场后，法国驻扎官<sup>144</sup> 温托拜尔先生，一位法国空军的“老人”<sup>145</sup>，马上打开了自己家的大门，招待收留了我们。我们回到了白眉机场，减轻了“祖国二号”多余的负荷。

布里托·帕艾斯决定，他搭乘陪伴我们的普伊帕罗中尉的布雷盖飞机。他让我跟机械师梅森在一起飞，这位机械师可比他轻多了。

飞机停在一条跑道尽头，跑道长一百米宽二十米。跑道的地面还算结实。

但是，仅仅携带着一百升汽油的“祖国二号”是如此轻盈，只需五米就离开了地面，它起飞的样子让法国人目瞪口呆。

在短短的四十五分钟航程中，发电机停止运转了。

对于我们来说，这是第一次严重故障<sup>146</sup>。尽管如此，我们正常降落了。机械师得到命令，明天早晨飞机要被修好。然而，发动机拒绝了。我们焦虑了好几个小时，觉得有必要等待戈维亚的到来。

19日下午，当我们进行新一轮试验时，一切都正常运转了。在暗淡而甜蜜的暮色里，飞机发出的美妙声音回响在巴维和谭岛遥远的山坡间。这里不规则的地形在红河三角洲上开了一个露天剧场般的空间。

东京（越南）的天空！色调柔和的天空。阳光仿佛让透明的湖水变得更为深邃……

---

<sup>142</sup> 原文为法语。

一封来自巴黎的电报宣布，在里斯本附近被包围、封锁的葡萄牙飞行员们向政府宣告：他们将誓死抵抗，要把自己的愿望传达给议会。（编者翻译）

<sup>143</sup> 这条消息提到的是发生在1924年6月10日到15日间的空军飞行员反抗事件。（第二版注）

<sup>144</sup> 原文中使用了外交法规中的一个术语，指的是居住在东道国的外交官的状态。（编者注）

<sup>145</sup> 原文为法语。（编者注）

<sup>146</sup> 原文为法语，故障之意。（编者注）

DES AVIATEURS HÉROIQUES<sup>142</sup>

*Un télégramme de Paris annonce que les aviateurs portugais bloqués et assiégés près de Lisbonne, ont communiqué au Gouvernement qu'ils voulaient que leur desideratum fut transmis au Parlement et qu'ils résisteraient jusqu'à la mort.*

No seu laconismo, a notícia, que nos era impossível compreender em toda a sua latitude, foi mais um impulso no caminho de Macau. Intuitivamente, percebíamos que era necessário chegar, para salvar da violência e do opróbrio a Aviação Portuguesa<sup>143</sup>.

Depois de ter visitado o campo de Tong, a quatro quilómetros da cidade de Son Tay, onde Wintrebert, Residente<sup>144</sup> da França, *vieille tige*<sup>145</sup> da Aviação Francesa, nos abria desde logo as suas portas, para em casa dele nos hospedar, voltámos a Bac-Mai, a aliviar o *Pátria II* de toda a carga supérflua.

Brito Paes decide tomar lugar a bordo do Breguet do tenente Puyperou, que nos acompanha, deixando ir comigo o mecânico Maison, bastante menos pesado do que ele.

E o avião é colocado na extremidade da faixa exígua de cem metros de comprido e vinte de largura, em que a consistência do terreno ainda se mantinha.

Mas, leve como estava, o *Pátria II*, com cem litros de gasolina apenas, não precisou de mais de cinco metros para se soltar do terreno; e a maneira como descola deixa os franceses estupefactos.

Durante a curta viagem – quarenta e cinco minutos –, a geradora deixa de funcionar.

É a nossa primeira *panne*<sup>146</sup> séria. Aterramos normalmente, apesar disso, e o mecânico recebe ordem para ter o avião pronto na manhã seguinte. O motor, porém, recusa-se. Vivemos horas de ansiedade. Julgamos que vai ser necessário esperar a chegada de Gouveia.

No dia dezanove à tarde, contudo, ao proceder a novo ensaio, tudo funciona normalmente. E, na doçura do crepúsculo morrente, a cantilena sonora ecoava, a repercutir nas encostas distantes do Ba Vi e do Tham Dao, cujos perfis irregulares abrem um anfiteatro sobre o delta do Rio Vermelho.

Céus do Tonquim! Céus de aguarela, que o sol aprofunda em transparências de lago...

<sup>142</sup> Aviadores heróicos.

Um telegrama de Paris anuncia que os aviadores portugueses bloqueados e cercados perto de Lisboa comunicaram ao Governo que pretendiam que o seu desiderato fosse transmitido ao Parlamento e que resistiriam até à morte. (Tradução do editor).

<sup>143</sup> A notícia referia-se à revolta da Aviação Militar ocorrida entre 10 a 15 de Junho de 1924. (Nota da 2.ª edição).

<sup>144</sup> Termo do código diplomático que se refere à situação do diplomata que reside no Estado que o acolhe. (Nota do editor).

<sup>145</sup> Velha carcaça. (Nota do editor).

<sup>146</sup> Avaria. (Nota do editor).

从水彩绘出般的天空中，泻下一缕彩色玻璃般的光线，下面是一块块水波荡漾的稻田，像是织出了一幅幅波斯地毯……

当然也有一些铁青色的灰暗时刻——就像日食时，阴暗的天空那种青灰色——那是暴风雨就要来临，紫色的闪电已经发出了最初的信号，阵阵沉闷的雷声从远方传来……

东京（越南）的天空！这反复无常的天空，刚刚还是水洗般的湛蓝，一瞬间，你就让我们如此震惊，闪电猝不及防地就打碎了漂浮在空中的宁静！

我们和温托拜尔先生在山西省呆了两天，他待我们如兄弟。在这两天当中，我们休息并做准备。

在我们面前的一千公里航程充满了各种威胁和台风。

躺下时，我们两个人的脑海中飘过了一样的想法：

“我们需要明天就走。迈克拉伦<sup>147</sup>跟我们约好喝下午茶的。”

---

<sup>147</sup> 英国飞行员。他在1924年这年企图环游世界。（编者注）

Céus de aguarela, a escorrer uma luz de vitral, tecendo tapetes persas na paisagem de arrozais, vidrada pela inundação...

Há momentos de penumbra lívida – lívida como a penumbra arrepiante dos eclipses – quando a tempestade está para explodir, faíscam já os primeiros clarões violáceos dos relâmpagos e se ouvem ribombos surdos e distantes de trovões...

Céus do Tonquim! Céus inconstantes, na serenidade ilusória do seu azul lavado, que, instantes depois, nos fulminam de surpresa, quando a descarga eléctrica estilhaça, abruptamente, o silêncio abafado que flutua!

Esses dois dias de permanência em Son Tay, junto de Wintrebert, que nos trata como irmãos – a mesma fraternidade de sempre, – são de repouso e de preparação.

Diante de nós alongam-se mil quilómetros, povoados de ameaças e tufões.

Ao deitar-nos, ocorre-nos a ambos a mesma ideia:

– É preciso partir amanhã. MacLaren<sup>147</sup> marcou-nos encontro para o lanche.

---

<sup>147</sup> Piloto inglês que, nesse ano de 1924, tentava dar a volta ao mundo. (Nota do editor).



A Catedral de São Paulo em Macau  
澳门的大三巴

XII  
A ÚLTIMA ETAPA  
十二、最后一段航程

清晨的天空泛着乳白色，充满了希望。山脉无力地伸展着，阳光要把它们从浓雾中解放出来。云雾像一条项链一样缠绕着一座比较高、比较细长的山峰上。

跑道上，“祖国二号”在等待我们。  
天空万里无云。

我们已经不会因为当初出发时的那种情感而感到激动，而只是用一种隐蔽的声音下意识地嘟囔着一些不安和焦虑的话。

温托拜尔，贾斯珀，普伊帕罗中尉和梅森跟我们握手告别。然后，我们都来到了自己的岗位，把飞机开出库，开始了最后一段航程。

最后一段航程！这几个词让我们浑身有一种神秘的颤抖！这巨大的饥渴，总算是到头了！

“祖国二号”朝着火热的大气层中飞去。尽管还是早晨，热浪已将我们震撼。

速度指示器不运转了，但是我们可以听到，自由神发动机正在英勇地响起，唱着有节奏的歌。

明亮晴朗的天空是一种诱人的暗示，在邀请我们。

十五分钟后，像所有醒来很晚的大城市一样，在我们的下方，河内城在稻田上伸展开来。

美国飞行员<sup>148</sup>三天前离开的海防是一个耸立在大平原上的陶土堆。在这个城市的天然港口中，微小的船儿随着河水温柔的波浪起伏着。

布里托·帕艾斯告诉我：我们的平均速度是大约每小时一百七十公里。

在我们的前方，就是东京湾（北部湾）水域，下龙湾、拜子龙洒落其间，光滑如镜的水面倒映出幽灵般一动不动的鸿基礁石，像是悬浮在深渊中的黑色石块，这一切让我们有一种飞出地球的感觉。

鸿基和阿图的煤矿给沟壑纵横的海岸装饰了黑色的花边。

“祖国二号”顺风而行，在左舷，棉花般的积云被甩在宋铁山的后面，飞机将犁开那清澈透明的天空。天空向东画了个椭圆形的弯，消失在地平线的尽头。

强烈的西南风推着我们飞过从蒙凯到北海的上空。这个地区风景如画，但是有海盗出没，如果降落将会非常危险。

不过，发动机运转良好。十一月的天空，大气层清澈透明，我们的思绪只痴迷于一个想法：我们迫不及待地想要到达澳门。

---

<sup>148</sup> 三架进行周游世界的美国飞机。（第二版注）

A manhã era um dilúvio de opalas, um frémito de esperança. As montanhas espreguiçavam-se com languidez singular, sob a luz do Sol que as ia despindo da bruma. Sobre um pico mais alto e mais esguio, poisava, esquecido, um colar de névoa.

Na pista, o *Pátria II* esperava-nos.  
Nem uma nuvem no céu.

E em nós, se não vibrava já aquela emoção das horas da partida, falava, porém, inconscientemente, uma voz oculta, a murmurar palavras de inquietação e ânsia.

Wintrebert, Jaspar, Puyperou e Maison apertam-nos as mãos; tomamos os nossos lugares, e o avião larga para a última etapa.

A última etapa! Dessas duas palavras evolava-se uma vibração misteriosa! Que sede imensa, a nossa, de chegar ao fim!

O *Pátria II* solta rumo na atmosfera quente, que, apesar da hora matinal, nos sacudia com violência.

O indicador de velocidade não funcionava, mas, aos nossos ouvidos, soava heroicamente a canção rítmica do Liberty.

O céu luminoso e límpido era um convite, era uma insinuação.

Quinze minutos depois, Hanói que, como todas as grandes cidades, se levanta tarde, espalmava-se em baixo, no seu leito de arrozais.

Haifongue, que os aviadores americanos<sup>148</sup> haviam deixado três dias antes, era um montículo de barro a emergir da planície alagada. No seu porto natural, os navios microscópicos deixavam-se embalar pela mareta suave do rio.

Brito Paes comunica-me a nossa velocidade média: cento e setenta quilómetros à hora.

Adiante de nós, espraiam-se agora as águas do golfo do Tonquim, onde as rochas de Hon Gay, polvilhando as baías de Ha Long e de Fai Tsi Long, reflectem a sua imobilidade espectral na superfície espelhenta, como se fossem blocos de negrume em suspensão no abismo, dando-nos a impressão de voar fora do planeta.

Hon Gay e Há-tu, com as suas minas de carvão, tarjam de luto a costa ravinada.

E o *Pátria II*, vento em popa, deixando por bombordo a massa algodoadada dos cúmulos acastelados por detrás da Serra Songtieu, ia sulcando o céu diáfano, que, para Leste, se encurvava elipticamente até perder-se nos confins do horizonte.

O Sudoeste fortíssimo impelia-nos sobre a pitoresca região que se alonga de Mon-Kay a Pakhoi, zona infestada de piratas, onde seria perigoso aterrar.

Mas o motor funcionava admiravelmente, a atmosfera conservava a transparência de um dia de Novembro e, no nosso pensamento, como obsessão, só uma ideia, só uma ansiedade: chegar a Macau.

<sup>148</sup> Os três aviões americanos que tinham empreendido a viagem de circum-navegação. (Nota da 2.ª edição).

我们预感到了英勇的葡萄牙人的热情，率性真诚的人民在大冒险的时刻所迸发出的热情；我们仿佛还听到了充满力量和勇气地大喊，就像出发时最重要的一瞬间：

“前进！”

北海是一个重要的中国城市。直到现在，这里每年还有一个野蛮的集市，妇女在集市上被按体重买卖，就像食用肉一样<sup>149</sup>。下方，红色的土地从我们的机翼下滑过，上面有着稀疏的植被，大块大块的裸露土壤不时显现期间。一些迎风招展的旗帜肯定了一些欧洲人的存在。

然后出现的是法国租借地：位于雷州半岛的广州湾，它向我们送上了一个苍白的微笑，祝我们旅途顺利。

能见度有所降低，但飞机依旧在快速、正常地前进。

我们注意着方位，对于下方的单调景色无动于衷——都是些带状的海岸线，土黄色的大海。

渐渐地，雷电开始让天空或明或暗。一些具有威胁的障碍让导航工作变得更为困难。

下午一点，阳江从云中出現，点燃了我们暗淡的生活，一种悸动在我们的脑海中闪烁了几秒。

布里托·帕艾斯递给我一片纸：

“阳江，每小时208公里。还差150公里。”

斜斜的、粗绳一般的雨柱开始让我们浑身湿透，密密麻麻地敲在机蓬上，机翼上。闪电把暴风雨中的黑暗天幕撕开了一个个大口。“祖国二号”在雨中摇摆着，在风中上下翻飞着，如同被妖魔缠身。

后退的想法闪过我的心中。在广州湾有个着陆点。但布里托·帕艾斯否定了：

“广州湾200公里，逆风。澳门150公里。”

我们爬升到了一千八百米的高度，绝望地想要越过暴风雨，可是我们悲剧性地被它包围了。

没有用。

暴风雨更大了，连续不断的之字形闪电晃花了我们的眼睛。

突然，发动机发出了略显犹豫的声音，只见电压表的指针残酷地自动指出：发电机停止运转了。

---

<sup>149</sup> 这个原始传统在1930年被废除了。（第二版注）

Presentíamos o entusiasmo da brava gente portuguesa, do povo rude e sincero que sente as horas grandes da aventura, e ouvíamos, como no instante supremo da partida, o mesmo grito de força e de coragem:

– Avante!

Pakhoi, a importante cidade chinesa onde anualmente se realiza ainda uma bárbara feira, com mulheres vendidas a peso como carne de consumo<sup>149</sup> deslizando sob as nossas asas, grandes calvas a manchar a vegetação frouxa, no terreno avermelhado de em torno. Algumas bandeiras, ondulando ao vento, confirmavam a presença de europeus.

Depois foi a concessão francesa de Kouang-Tchéou-Wan que, a Leste da Península de Leizhou, nos enviou um pálido sorriso de boa viagem.

A visibilidade diminui ligeiramente, mas o voo prossegue, veloz e normal.

Atentos ao rumo, desinteressamo-nos da paisagem que se monotoniza – litoral rendilhado e mar barrento.

A pouco e pouco, porém, começam a alargar-se os claros-escuros da trovada. Há já grandes barricadas hostis, que dificultam a orientação.

Pela uma hora da tarde, Yang Kiang, numa clareira de nuvens, acende palpitações da vida anémica, instantânea, que bruxuleiam segundos.

Brito Paes passa-me um pedaço de papel:

«Yang Kiang. 208 kms. à hora. Faltam 150».

A viagem continua por entre a turba de monstros que enegrece o horizonte. Grossas cordas de água oblíquas começam a encharcar-nos, rufando na tela tensa das asas. Relâmpagos lívidos abrem fauces hiantes na obscuridade tempestuosa. E o *Pátria II* baila, endemoninhado, nos remoinhos do vento.

Passa-me pela mente a ideia de retroceder. Em Kouang-Tchéou há um campo de aterragem. Mas Brito Paes pondera:

«Kouang 200 kms. Vento contra. Macau 150».

Subimos a dois mil e oitocentos metros, numa tentativa desesperada para ultrapassar a tempestade que nos envolve mais tragicamente.

Em vão.

O temporal aumenta e as faíscas ziguezagueiam, num contínuo relampejar que nos encandeia.

De súbito, o motor hesita ligeiramente, e o ponteiro do voltímetro acusa, com cruel automatismo, que a geradora deixou de funcionar.

---

<sup>149</sup> Esta tradição primitiva foi suprimida em 1930. (Nota da 2.ª edição).

从理论上来说,我们应该还能使用蓄电池中的电力,再飞两个小时;但是,一种模模糊糊的预感渐渐地进入到了我的内心深处。总之,我们觉得半个小时之内就能到澳门。

恶劣的天气在继续,而且比之前更加肆无忌惮了。但我们的飞机勇敢地顶住了大风的袭击,冷静地穿越云层,并以疯狂的速度飞过最后的几十公里。

二十分钟后,布里托·帕艾斯请求我立刻下降。他模糊地瞥见了海岸的一角并认出了它,他不想失去联系。“祖国二号”摇晃着,大雨形成的水井开了个口,飞机利用了这个口子。在很低的高度,若干米开外,路环岛圆圆的脊背隆起在飞机的右舷,沉浸在浓雾之中。

暴雨愤怒地抽打着飞机,我们冲进了澳门地峡,飞过青州岛和关闸。

此时是下午两点半左右。

密集的雨点像是一道无法穿越的厚帘子。

飞机飞了个半圆形,但强风把“祖国二号”推远了一点。我们尝试着再次俯冲,却遇到了一道黑色的、不透明的移动水墙,不得不中止行动。

情况更严重了。我们需要摆脱被阻的困境。

布里托·帕艾斯写道:

“试着往广东飞,方向北,广东河。”

我试着往前飞,但是雨水把我们包围得越来越紧,狂风似乎就是想要毁掉飞机。

我们在海面以上十米处飞行;现在已经没有闪电了;然而暴雨继续残酷地惩罚着我们。

有时,一些有着丘陵和陡坡的岛屿突然出现在我们的视野中。

布里托·帕艾斯再次写道:

“飞往香港。方向东。这似乎更轻松。”

又调整<sup>150</sup>了一下,“祖国二号”顺风而去。

这是五分钟古怪的飞行。我们的飞机似乎是狂暴的飓风中一片飘零的树叶……尽管飞行高度低至只离地面数米,但是大地却像是在云层和龙卷风水柱中一个支离破碎的碎块,无法辨认。人们会说,那是让人神经错乱的时刻。

---

<sup>150</sup> 原文使用了一个航海术语,意思是为了尽量利用风的作用改变航向。(编者注)

Teoricamente, devemos poder voar ainda duas horas, utilizando a carga da bateria: mas um pressentimento vago instala-se-me no espírito. Contudo, dentro de meia hora, pensamos estar em Macau.

O mau tempo continua, mais desabrido que nunca. O avião, porém, resiste galhardamente aos golpes da ventania e, indiferente às nuvens que atravessa, galga a uma velocidade doida as últimas dezenas de quilómetros.

Vinte minutos mais tarde, Brito Paes pede-me precipitadamente que desça. Vislumbrou um ponto da costa que reconheceu e não quer perder o contacto. O *Pátria II* pica, aproveitando a goela aberta de um verdadeiro poço de chuva. A poucos metros de altitude e de distância, a ilha da Lapa soergue-se por estibordo, dorso arredondado a mergulhar na névoa.

Sob o açoite furioso dos aguaceiros densos, rompemos para o istmo de Macau, e passamos sobre a Ilha Verde e as Portas do Cerco.

Eram aproximadamente duas horas e meia.

A água caía em cortinas espessas, intransponíveis.

Descrevendo um semi-círculo, que o vento furioso alarga, o *Pátria II* afasta-se um pouco e, ao tentar de novo romper, encontra a muralha líquida que avança, negra e opaca, barrando terminantemente a passagem.

A situação agrava-se. Precisamos de libertar-nos da tenaz que ameaça fechar-nos sem remissão.

Brito Paes escreve:

«Tente seguir Cantão, rumo Norte, rio Cantão».

Aproo, tento avançar, mas o círculo de água aperta-nos cada vez mais, e a fúria do vento parece apostada em esfacelar o avião.

Voávamos a dez metros do mar; já não havia relâmpagos; só os aguaceiros continuavam a castigar-nos sem piedade.

De vez em quando, inesperadamente, uma ilha aparecia, montanhosa e abrupta.

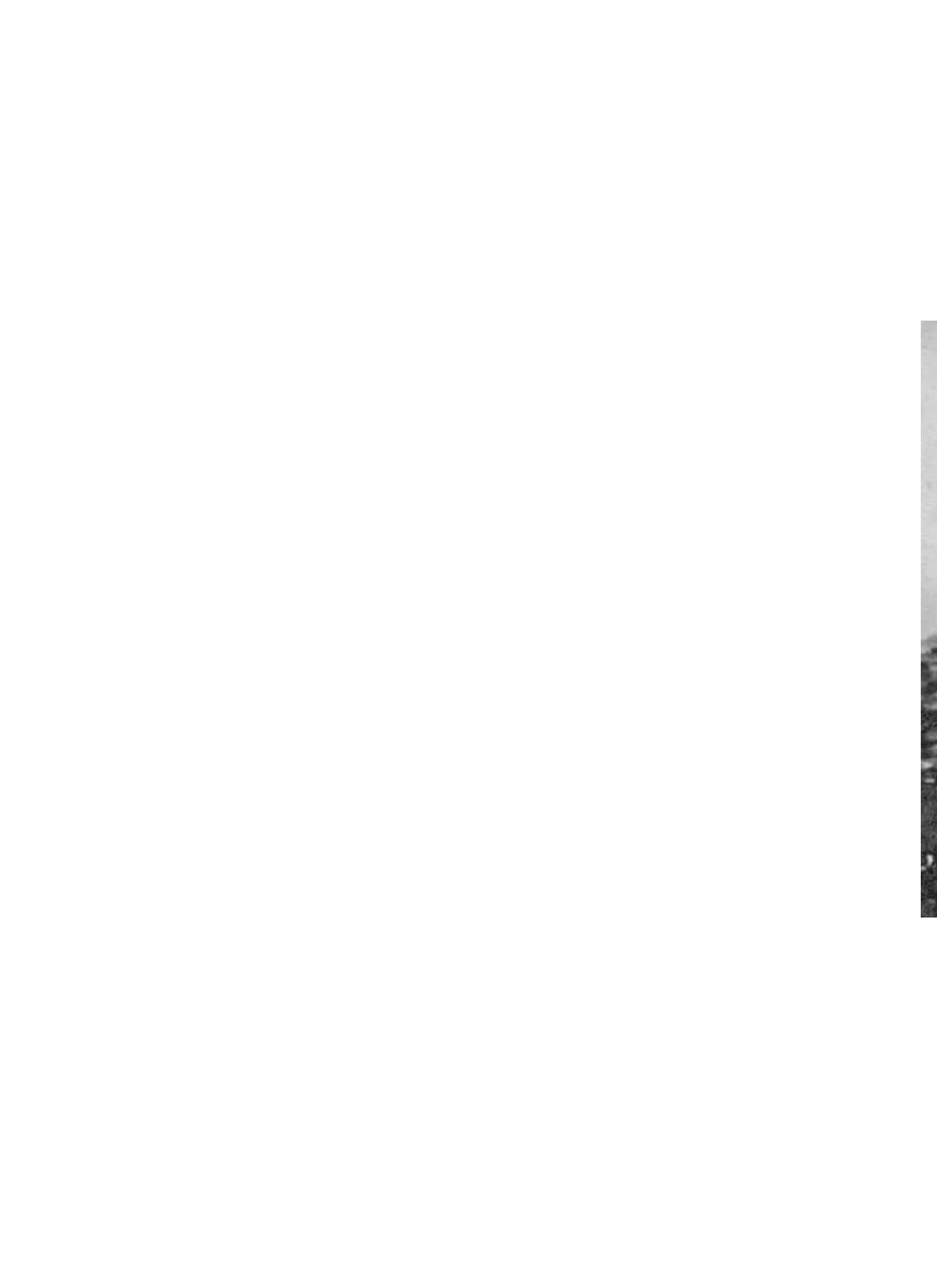
Brito Paes volta a escrever:

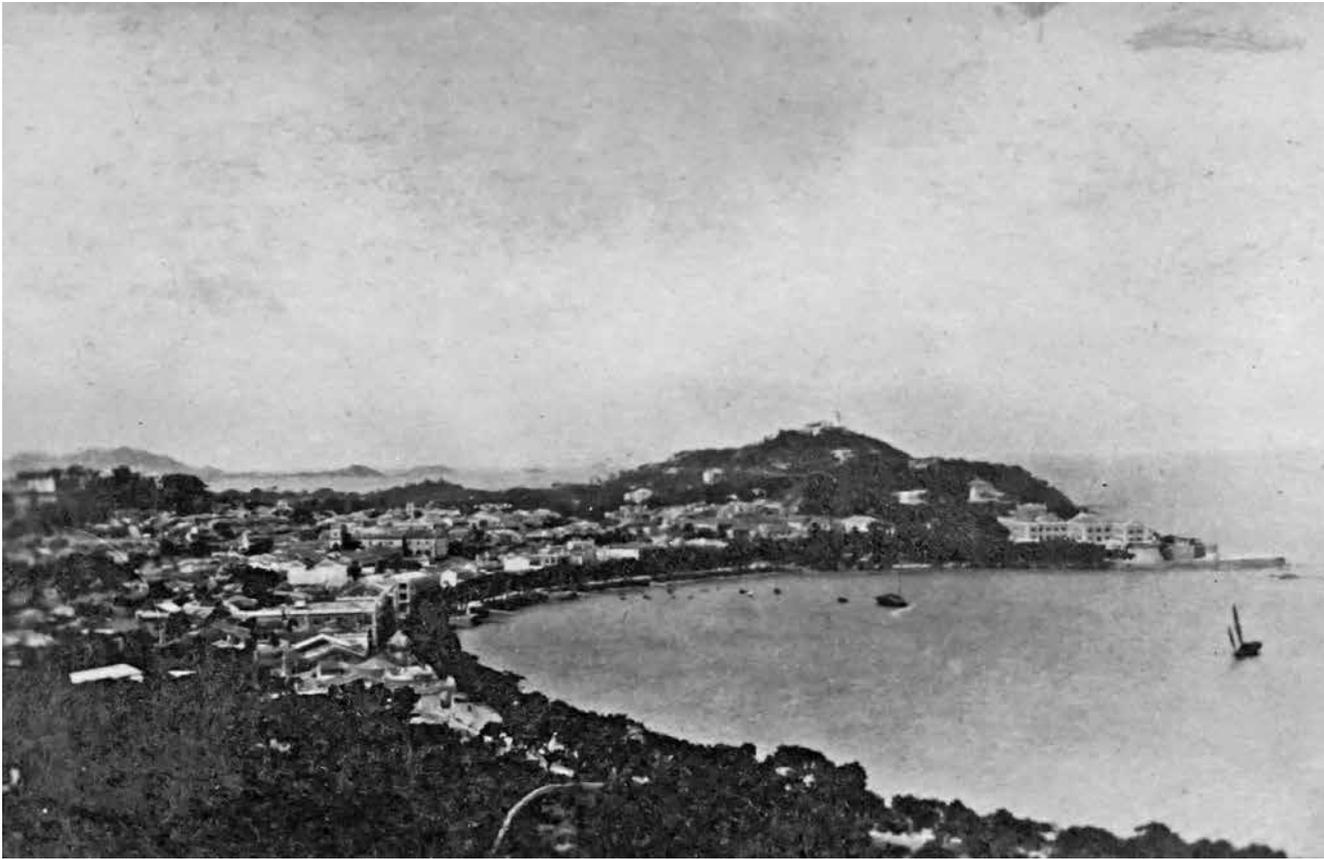
«Siga Hong Kong. Rumo Este. Parece mais aliviado».

Orçando<sup>150</sup> uma vez mais, o *Pátria II* aproa ao rumo, vento em popa.

São cinco minutos de voo desvairado. O aparelho parece levado como folha de árvore na violência do furacão... O terreno que, apesar de voarmos a poucos metros, se avista como fragmentado por entre nuvens e trombas de água, é irreconhecível. E aqueles momentos dir-se-iam vividos em plena alucinação.

<sup>150</sup>«Orçar» é um termo náutico, que significa mudar de rumo, para aproveitar melhor a ação do vento. (Nota do editor).





Macau  
(Em 1924)

澳门  
(1924年)

突然，布里托·帕艾斯指着在大地上闪闪发亮的九龙铁路线，高喊着让我转弯。

但发动机系统停滞了，它吓人地振动着，我试图让发动机保持转速，但这要求被否定了。

我向布里托·帕艾斯很快地做了个手势告诉他情况。此时，大雨暂停后的天空下，一块一块的稻田无边无际，像个象棋盘似的映入我们的眼帘。深色的泥泞土壤引人注目，我隐约看见一小块凹陷的场地，它是周边唯一一块这样的场地。

发动机的转速在减缓，我转了一圈要降落时，螺旋桨停了。

所有我的小心……

因为这块着陆地很小——一百米长，八十米宽，飞机在一个土丘上跳了几下之后，撞到了一块台地上，螺旋桨和起落架都断了。

布里托·帕艾斯从飞机中走了出来，我听到他尖叫着，那声音透出由于无能为力而产生的怒气：

“下降！下降！下降！”他只是必须要说些什么。

航程结束了。我们驾着布雷盖飞机从千泉新城出发，完成了葡萄牙——印度的航线之后，“祖国二号”在澳门上空飞翔。

在我们降落之后一小会儿，倾盆大雨继续浇下来，一个中国士兵向我们这边跑过来。他手中拿着武器，赤着脚，穿了一件让我们想起睡衣的浅色衣服，头上扣着一顶篮子似的宽边帽。

我们试着跟他讲葡萄牙语，法语，英语……他怀疑地望着我们，好像一个词都没懂。我们只好使用尽可能想象出来的身体语言，请求他在我们回来之前，看管一下飞机。像安南人一样，这个小男人也摆动他的头部表示肯定，但我觉得他什么都没听懂。

两公里外一个古老肮脏而贫穷的城郊村镇是岑覃 (Shum-Chum) 城。布里托·帕艾斯给我看他的地图，英国人的领土离得很近。

抱着能有人给指路的希望（地图的比例尺很大，上面只有铁路线，应该离这儿不远）。我们坚决地走向房屋群，走进迷宫般的狭窄街道，这些街道弯弯曲曲，令人作呕，有些刺眼的店招在风中摆动，一群脏脏的小孩在门口牙牙学语。

我们进到一间不知做什么生意的商店，我甩出的一句“你会说英语吗？”柜台后接待我们的两个中国人对此无动于衷。

我们接着往前走进一个杂货店中。老板向我们亲切地微笑着，说着冗长押韵的话，他说的应该是中文吧。

De repente, Brito Paes grita-me que vire, apontando a linha férrea de Kowloon a brilhar sobre o terreno a escorrer.

Mas o motor baixa de regime, vibra assustadoramente e, ao tentar conservar-lhe o número de rotações, nega-se a responder.

Em gestos rápidos, informo Brito Paes, lançando a vista sobre a região que, numa aberta do tempo, nos deixa ver o interminável xadrez dos arrozais. Destacando-se pelo colorido limoso-escuro, enxergo um campozito côncavo, único nas cercanias.

O número de rotações diminui e, ao dar uma volta para aterrar, antes ainda de ter aprofado ao vento, a hélice pára.

Todo eu sou cuidado...

Mas o avião ressalta num montículo de terra e, como o campo é pequeníssimo – cem metros de comprido por oitenta de largo –, vai bater de encontro a um socalco que lhe parte a hélice e o trem de aterragem.

Brito Paes sai do aparelho e ouço-o gritar naquela voz em que transparece toda a sua cólera impotente:

– Desça! Desça! Desça! – e era apenas a necessidade de dizer alguma coisa.

A viagem estava terminada. O *Pátria II* voara sobre a cidade de Macau, depois de ter completado o percurso Portugal-Índia, efetuado no avião Breguet em que saíramos de Vila Nova de Milfontes.

Poucos instantes depois de aterrarmos – a chuva torrencial continuava caindo a cântaros –, um soldado chinês aproximou-se correndo. Trazia a arma na mão, vinha descalço, vestia uma roupa clara que lembrava um pijama, e poisava-lhe no alto da cabeça um largo chapéu que mais parecia um cesto.

Tentámos falar-lhe em português, francês, inglês. Ele olhava-nos desconfiado, sem dar sinal de entender palavra. Usando então da mímica mais expressiva que nos foi possível imaginar, pedimos-lhe para guardar o aparelho até voltarmos. E, como os anamitas, o homenzinho oscilou a cabeça num movimento afirmativo, mas julgo que não percebeu nada.

A dois quilómetros, um velho burgo sujo e miserável era a cidade de Shum Chun. Brito Paes mostrou-mo na carta; o território inglês ficava próximo.

E na esperança de encontrar alguém que nos indicasse o caminho (o mapa, de escala reduzida, apenas dava notícia da linha férrea, que não devia estar longe), avançamos resolutamente para a aglomeração do casario, dédalo de ruas estreitas, tortuosas, nauseabundas, com letreiros berrantes balouçando ao vento e uma garotada imunda falando às portas.

Entramos numa loja cujo negócio não conseguimos definir, e atiro um *Do you speak english?* que deixa impassíveis os dois chineses que nos atendem por detrás do balcão.

Seguimos adiante, a uma mercearia. O proprietário sorri amavelmente e dispara-nos uma lengalenga, que deve ser chinês. Como o que pretendemos saber é onde fica a linha férrea,

因为我们想知道火车线在哪里，我尽可能地模仿号角声，火车的鸣笛声和蒸汽机的喘息声。这个男人目瞪口呆地盯着我们，他一定是觉得这是两个疯子。

我们只好再走向别的店：一间小百货店，在那里，我又把那些动作重复了以便，但一点用也没有。布里托·帕艾斯在一边用流利的葡语称他们是粗人。

这时，我脑中飘过一个绝妙的主意，我指出自己想写字。那个中国人给我带来了一支蘸满墨汁的毛笔，这是中国人用来勾画他们的文字的。

我画了连一个孩子都能懂的简单线条，勾出一列火车——冒着热气的牵引车<sup>151</sup>，有窗户的车厢，乘客等等一切。

我们的“对话者”终于长呼一声“啊”，总算是懂了！然后他就去给我们取香烟。

我们从早晨起就没有吃过东西。在漫长、坎坷的飞行之后，我们从飞机着陆的地方一直走到这个城市——两公里的路，这让我们胃口大开，而预计在此过夜则让人感到不太愉快。

阴沉的下午正在来临，我们依旧在雨中，已经厌倦了那些让人百思不得其解的问题，因此我们决定去城市的另一端探索一下。

我们看到在二百米远的地方有个火车站。我们赶紧跑过去，到了一个雨篷的下面——雨一直都没停，而我们在这里遇见的依然是中国人。

月台上，一个看守阻止我们通过。但是从车站里面出来了一群人，应该是官员吧。他们很和气地欢迎我们，给我们端来不加糖的茶，拿来英国香烟，还兴高采烈地向我们展示了一面黑色的大旗，上面有白色的奇怪的中国字。

或许是因为他们更为敏锐，或许是因为我们的手势更富表现力，他们向我们指出了一座八百米外的小房子——那是位于香港边境地区的中国海关。在海关，一位粗通英语的工作人员建议我们前行。我们又走了五百米，到了粉岭站，这里是英国领土了。

布里托·帕艾斯不断抱怨胸疼，胳膊疼，特别是脚踝疼，这让他行走不易。

我把他留在车站，这时一列火车到了。我坐进一把竹子和藤编的椅子上，由两个苦力<sup>152</sup>搬运着，回到了飞机降落的地方。我们现在知道了，那是一个中国坟场。

在行进途中，我被关在这个竹藤的架构中颠来颠去，比在波浪起伏的海上坐船还难受。我都快吐了。

<sup>151</sup> 原文是英语术语，指的是一列蒸汽机车的牵引车，其作用是运送驱动机器所需要的燃料和水。（编者注）

<sup>152</sup> 术语，指的是19世纪和20世纪中国和印度的体力劳动者。（编者注）

imito o melhor que posso o som de uma corneta, o apito de uma locomotiva e o resfolgar do vapor. O homem fita-nos boquiaberto e, provavelmente, julga-nos doidos.

Transpomos novos umbrais: os de um estabelecimento com pretensões a capelista, onde repito a mesma mímica sem resultado. Brito Paes, do lado, chama-lhes brutos em bom Português.

E, julgando que me ocorria uma ideia genial, indico que desejo escrever. O chinês traz-me papel e o pincelzinho molhado em tinta nanquim de que se servem para desenhar os caracteres da sua escrita.

A traços simples, que uma criança compreenderia, esboço um comboio – máquina fumegando abundantemente, *tender*<sup>151</sup>, carruagens com janelas, passageiros e tudo.

O nosso «interlocutor» deixa escapar um – *ah!* – de quem compreendeu enfim, e vai buscar cigarros.

O jejum em que nos mantínhamos desde pela manhã, o longo e acidentado voo e, finalmente, a caminhada desde o campo onde aterrámos até à cidade – dois quilómetros puxados – abriu-nos o apetite e tornava pouco aprazível a perspectiva de passar ali a noite.

A tarde sombria ia caindo, estávamos num pingo e, fartos de interrogações baldadas, decidimos ir em exploração até à extremidade oposta da cidade.

A duzentos metros, avistámos uma estação de caminho-de-ferro. Corremos para lá debaixo de um lençol de água – a chuva não pára – e, ai de nós! encontrámos chineses ainda.

No cais, uma sentinela pretende impedir-nos a passagem. Mas de dentro sai um grupo, certamente de oficiais, que nos acolhem com simpatia, nos oferecem chá sem açúcar, cigarros ingleses e nos mostram com grandes demonstrações de alegria uma grande bandeira preta, pintalgada por estranhos caracteres chineses desenhados a branco.

Ou porque sejam mais argutos, ou porque a nossa gesticulação seja mais expressiva, apontam-nos um casinhoto a oitocentos metros, a Alfândega Chinesa, na fronteira dos territórios de Hong Kong, onde um empregado que arranha vagamente o idioma de Shakespeare nos aconselha a prosseguir. Quinhentos metros mais longe, entramos na gare de Fan Ling, em território inglês.

Brito Paes queixa-se frequentes vezes de dores no peito, nos braços e, sobretudo, num tornozelo, que lhe dificultam o andar.

Deixo-o na estação onde um comboio chega e, tomando lugar numa cadeirinha de bambu e verga que dois *coolies*<sup>152</sup> transportam, volto ao local onde aterrámos, que é, sabemo-lo agora por informações, um cemitério chinês.

A caminhada, nos solavancos da caranguejola, é pior que uma viagem de barco, em mar agitado. Enjoo quase.

<sup>151</sup> *Tender* é um termo inglês que designa o vagão-reboque de uma locomotiva a vapor, usado para transportar o combustível e a água necessários para a alimentação da máquina. (Nota do editor).

<sup>152</sup> Termo que, entre os séculos XIX e XX, designava os trabalhadores braçais da China e Índia. (Nota do editor).

当我来到“祖国二号”的旁边，偶然遇见了一帮中国人。他们对于飞机的出现很吃惊，为了避雨，这些人带着让我心碎的无意识跑到了下方的机翼上。

在一些士兵当中，我好不容易才认出之前的那一位（第一眼看上去，所有的中国人都像是双胞胎），当时我将“祖国二号”交付给他并让他看管。士兵们和民众亲密相处。我用手势命令机翼上的人下来，可是这些无畏的人不明白或是不想明白我的意思。

我从飞机中尽可能地拿了些东西出来（行李，地图，飞机中一些替换了我的椅子的设备等），回到了粉岭。两个苦力在后面飞跑，就像是脚上长了翅膀。

到了之后，我才想起来：自己没有中国货币。用一种高姿态，我给了他们在河内用剩的银子。可是他们抗议不要！在吵闹中，我们通过电话得到了铁路督查的仁慈帮助，他让站长付给苦力们钱。障碍消除了，我们终于平静地走进车厢。晚七点，火车把我们带到了九龙，此时，我们已经极为疲惫，浑身湿透。

“迈克拉伦呢？”<sup>153</sup>我们到达的时候问

“没有消息……”某人回答我们说。

英国缺席了。葡萄牙尽管迟了一点点，但是在约定好的日子里出现了。

葡萄牙移民在休闲俱乐部接待了我们。葡萄牙领事塞尔韦拉·德阿布克尔克先生激动向我们表示欢迎。晚上，我们睡在他家。自从那小说难以描写的戏剧性一幕之后——就是1924年6月20日，在暴风雨的狂怒中，“祖国二号”在澳门城的上空飞过那一幕——我们终于在领事家友好的屋檐下睡了第一个觉。

这次的飞行时间是四小时五十分钟。我们飞过了1050公里，平均速度为每小时217公里。在最后一个小时当中，我们的平均速度达到了262公里。

---

<sup>153</sup> 英国飞行员。他在1924年这年企图环游世界。（编者注）

E, ao chegar junto do *Pátria II*, deparo com um bando de chineses que, para se abrigar da chuva, tomou de assalto o avião e se instalou nas asas inferiores, com uma inconsciência que me confrange.

Alguns soldados, entre os quais a custo reconheço aquele a quem confiáramos a guarda do aparelho (à primeira vista, os chineses parecem todos gémeos), confraternizam com o povo-léu. Intimo-os por gestos a descer. Mas a malta impávida não entende ou não quer entender.

Tiro o que posso (bagagens, cartas e alguns instrumentos de bordo que me substituem na cadeirinha) e regresso a Fan Ling, correndo atrás dos *coolies* que deslizam como se tivessem asas nos pés.

Só ao chegar me lembro que não temos dinheiro chinês. Num gesto superior, entrego-lhes a prata que nos sobrou de Hanói. Mas os demónios protestam, numa algazarra, e é necessário que, pelo telefone, consigamos da gentileza do inspector dos Caminhos-de-Ferro que o chefe da gare lhes pague, para o berreiro cessar, e podermos entrar tranquilos na carruagem que, pelas sete horas da noite, nos depõe em Kowloon, exaustos e encharcados.

– MacLaren<sup>153</sup>? – perguntamos ao chegar.

– Não há notícias... – responde-nos alguém.

A Inglaterra faltara ao *rendez-vous*. Mas Portugal, embora com ligeiro atraso, não deixara de comparecer no dia marcado.

A Colónia Portuguesa recebe-nos no Clube de Recreio, onde o cônsul de Portugal, Cerveira de Albuquerque, nos dá comovidamente as boas-vindas. É sob o tecto amigo da sua casa que dormimos o nosso primeiro sono depois do drama, que a narrativa mal descreve, desse dia 20 de Junho de 1924, em que o *Pátria II*, em meio à fúria da tempestade, voou sobre a cidade de Macau.

O voo durara quatro horas e cinquenta minutos. Percorrêramos mil e cinquenta quilómetros à velocidade média de duzentos e dezassete quilómetros à hora. E a velocidade média, na última hora, atingira duzentos e sessenta e dois quilómetros.

---

<sup>153</sup> Piloto inglês que, nesse ano de 1924, tentava dar a volta ao mundo. (Nota do editor).



**O retrato da tripulação (Brito de Paes, Sarmento de Beires e Manuel Gouveia)**

机组人员肖像 (布里托·德帕伊斯, 萨尔门托·德贝雷斯和曼努埃尔·戈维亚)

XIII  
CONCLUSÃO  
十三、结论

6月21日早晨，暴风雨继续扫过这一带的群岛。葡萄牙领事向我们宣布：“澳门号”马达巡逻舰进入香港港。

这艘舰在桑托斯·佩德罗中尉的指挥下，前一天下午从澳门出发去接我们。这50英里的水上航程就像赫茨司令官说的那样，这艘平底船“在潮湿中航行”，历史将不会记载这段历险记，因为舰上的船员是如此谦逊，没有突出这次航行的真正价值。

一位在舰上的记者跟我们简洁地说了一下情况：夜里，气旋风暴在波涛翻滚的大海上挖出一个个深坑，大浪拍打着舰艇，就像拍在薄薄的蛋壳上；满载着澳门葡萄牙人的热望，这艘船乘风破浪，航行在到达英国港口最短的航线上。

只是到了深夜，这艘舰的肋材不祥的嘎吱作响，这是沉船的预兆。司令官安详地命令所有人穿上救生衣……

桑托斯·佩德罗司令温和地微笑着，仿佛没有做过任何值得一书的事情。他长时间地紧紧拥抱我们，流露出因为我们的胜利飞行而感到的激动。他告诉我们，对于澳门来说，这次可怕的航程是怎么样的：

“大约中午的时候，澳门城收到了电报，这封电报宣布“祖国二号”已从山西省离开。尽管当时有暴风雨，但兴奋的人群还是向飞机着陆场跑去。所有人的眼中都流露着不安，其中夹杂着希望，希望能看到飞机顺利到达。”

“几个小时过去了……”

“哪怕是最有信心的人，怀疑之情也开始侵入他们的心灵。”

“大约在三点差一刻的时候，有些人听到了飞机发动机的金属震动声。人们不禁喜悦万分，但这喜悦之情很快就弥散在乌云密布的天空中了。飞机的声音消失在大风忧伤的嗡嗡声中。慢慢的，所有人都悲伤地四散开去，怀着沮丧和担心之情回到了自己的家中。”

“两个小时后，总督府的旗帜降了下来，降半旗了。人们对于这个致哀标志的原因毫不知晓（最终人们得知，那是因为越南东京总督在广东被袭身亡），都以为是你们的飞行以一次致死的灾难事故而结束了。热望变成了一种痛苦折磨。”

“然而，下午六点，我接到了命令，让我们驶向香港去接我亲爱的朋友们。这个消息在城中传开，所有人再次兴奋不已。”

“这次航行很可怕，不过幸运的是，我们都还在。”

关于那夜，这些就是从一位水手口中说出的所有话。哪怕他曾经那么多次地怀疑自己是否能到达目的地。

No dia vinte e um de Junho pela manhã – o temporal continuava azorragando o arquipélago –, o cônsul de Portugal anuncia-nos a entrada da lancha-canhoneira *Macau* no porto de Hong Kong.

O barco, do comando do Primeiro tenente Santos Pedro, saíra na véspera à tarde de Macau para vir buscar-nos. E essa viagem de cinquenta milhas, naquela embarcação de fundo chato, que, como diz o comandante Herz, «navega numa humidade», é uma página de assombro que a história não registará, porque a modéstia dos seus tripulantes lhe não realçou o verdadeiro valor.

Um jornalista que vinha a bordo diz-nos, resumidamente, que, durante a noite, enquanto a ventania ciclónica cavava abismos no mar encapelado, a casca de ovo, gemendo, batida pelos vagalhões, singrou a rota mais curta para chegar à feitoria inglesa, trazendo nela toda a ansiedade dos portugueses de Macau.

Apenas quando, altas horas, o cavename rangeu mais sinistramente, num prenúncio de naufrágio, o comandante, com serenidade, ordenara que todos vestissem os cintos de salvação...

Sorrindo modestamente, como se nada houvesse feito de notável, o Comandante Santos Pedro estreita-nos num abraço que se prolonga, a reflectir a emoção que lhe causa o nosso triunfo, e conta-nos o que foi, para Macau, essa terrível jornada:

– O telegrama anunciando a partida do *Pátria II* de Son Tay foi recebido na cidade por volta do meio-dia, e a população alvoroçada acorreu ao campo, em massa, apesar do temporal desenfreado. Sentia-se em todos os olhares uma inquietação imensa, a que se aliava a esperança de ver chegar o avião.

«E as horas passaram...

«A incerteza começou a invadir os espíritos mais confiantes.

«Pelas três horas menos um quarto, pouco mais ou menos, algumas pessoas ouviram a trepidação metálica de um motor. Foi um clarão de alegria que logo se esvaiu no negrume do céu. O ruído perdeu-se no zumbido soturno da ventania e, a pouco e pouco, tristemente, todos debandaram, desanimados e apreensivos, para suas casas.

«Duas horas depois, a bandeira foi içada, a meia haste, no Palácio do Governador. Ignorando o motivo do lutuoso sinal (que afinal era o atentado que vitimou o Governador do Tonquim, em Cantão), toda a gente supôs que a viagem tivesse terminado por um desastre fatal. A ansiedade transformou-se em confrangimento.

«Pelas seis horas da tarde, porém, recebi ordens para levantar ferro rumo a Hong Kong, em busca dos meus amigos. E a notícia, espalhada pela cidade, alvoroçou de novo toda a gente».

«A viagem foi tremenda. Mas, felizmente, aqui estamos!»

E é tudo quanto os seus lábios de marinheiro nos dizem sobre aquela noite no mar, em que tantas vezes duvidara da possibilidade de chegar ao seu destino.

凌晨，当“澳门号”进入香港湾风平浪静的水面上时，船员们的脸上应该还带着夜晚危险带来的冰冷气息，那危险持续了整晚……

这一壮举，今天那些没有经历过的人或已经将它遗忘了，或冷漠得不知怎样估量它。但这一切都被保存在了时光中，只是我们人类的双眼还没有学会破译它。

下午，“祖国号”巡逻舰进入港口，皮瓦尔司令和他的军官们亲切友爱地接待了我们。

在巡逻舰上，我们自离开千泉新城后第一次又踏上了一小片葡萄牙领土。

人们都下意识地感觉到了各种感情，有骄傲、爱国和思念之情，所有的人——军官，士官，水兵——眼中都噙着热泪。我们模模糊糊地看见，这次飞行尝试，一次飞往海外省份的年度空中飞行带来了多么正面的后果！我们的飞机机翼带着祖国旗帜的颜色来到了这个海外省份，它们被祖国的阳光照耀。

日子一天天过去，拆分飞机的任务被交托给了两个葡萄牙海员和已解散的殖民地航空的机械师们，一些澳门人和英国人辅助他们。

某个清晨，他们遇到了困难。我们降落地点所在的地区被孙中山<sup>154</sup>和陈炯明的军队占领了一些日子，这个地区依然位于两军有小规模军事冲突的地带。那位将军司令官通知机械师们：他不知道飞机是属于谁的。而且有一些为陈炯明服务的西方飞行员不准移动“祖国二号”。

因此，一个人员众多的考察队23日早十点登上了火车，到达粉岭站。在中方司令部，司令长官接待了我们。

翻译们向他转达了我们的指示，司令官微笑着，看起来很满意的样子。对于自己所做出的照顾，他仅仅要求我们正式表示感谢，并将此刊登在香港读者最多的报纸上。

24日，戈维亚到了。他的脸红扑扑的，上面的小汗珠发着光，他拥抱了我们，叹息着抱怨着，擦着额头上的汗说：

---

<sup>154</sup> 孙中山 (1866年——1925年), 中国政治家、革命家, 现代中国国父。他是第一位主张推翻清朝帝国体制, 建立民主共和国的革命者。孙中山先生是1911-1912年推翻清王朝革命的主要领导者。1924年, 民主主义革命者陈炯明 (在德贝雷斯的文中将其名字拼写为Chien -Ki-Ming) 拒绝孙中山的向中国中部进发的命令, 孙中山被暂时逐出自1920起占领的广州。为了更广泛地理解这个问题, 请参阅黎涛 (Lai To) 和李福源 (Lee Hock Guan) 编纂的、有关孙中山的研究汇编“孙中山, 南洋和1911年革命”, 新加坡, 中国文化遗产中心出版。感谢阿尔弗雷德·戈麦斯·迪亚斯为本条注解提供的信息。(编者注)

Quando, de madrugada, a *Macau* fundeou nas águas mansas da baía de Hong Kong, a tripulação devia trazer ainda na face o sopro glacial do perigo que a bafejara durante a noite ...

O feito, hoje esquecido por aqueles que o não viveram ou cuja indiferença o não soube avaliar, lá ficou impresso em letras de luz, nos registos do Tempo, que tudo arquivam, mas que os nossos olhos humanos não aprenderam a decifrar ainda.

Pela tarde, entra a canhoeira *Pátria*, onde o comandante Bivar e os seus oficiais nos recebem com vivas demonstrações de amizade e carinho.

Aquela tolda é a primeira parcela de território português que pisamos, depois da largada de Vila Nova de Milfontes.

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

Os dias que se seguem destinam-se à desmontagem do aparelho, de que se encarregam dois marinheiros portugueses, mecânicos da extinta Aviação Colonial, com alguns auxiliares macaenses e ingleses.

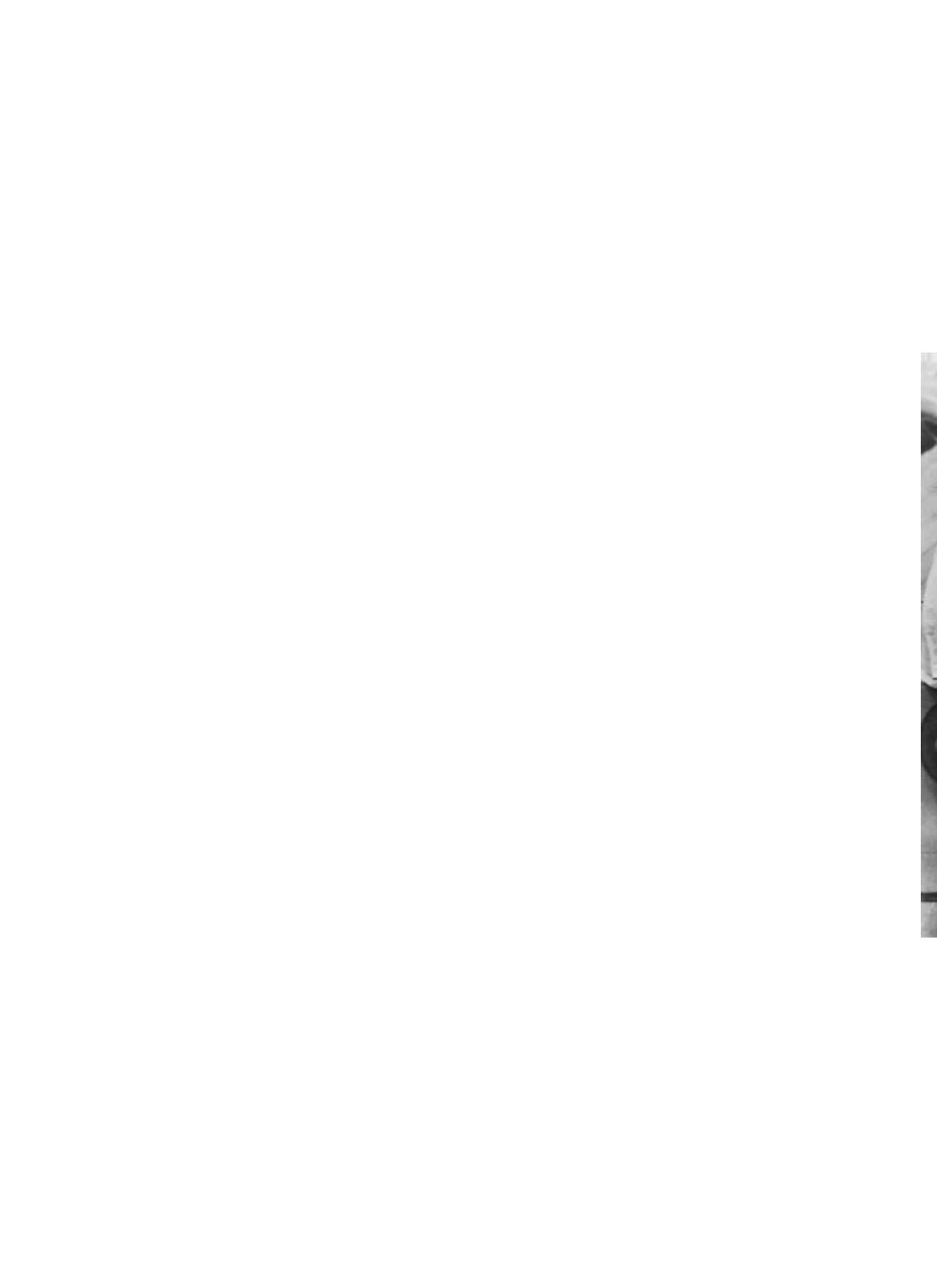
Certa manhã surgem dificuldades. O terreno em que aterrámos, incrustado numa zona conquistada havia alguns dias às tropas de Ch'ien Chiung-ming pelo exército de Sun Yat-sen<sup>154</sup>, encontrava-se ainda sob o regime de escaramuças, e o general comandante comunicara aos mecânicos que, não sabendo a quem pertencia o avião, e havendo aviadores europeus ao serviço de Ch'ien Chiung-ming, não autorizava a remoção do *Pátria II*.

Por esse motivo, no dia vinte e três, uma numerosa expedição tomava lugar no comboio que, pelas dez horas da manhã, chegava a Fan Ling e era recebida, no Quartel General chinês, pelo comandante em chefe.

Os intérpretes transmitiram-lhe as nossas indicações, e o general, sorrindo, deu-se por satisfeito, pedindo apenas que a sua amabilidade lhe fosse agradecida oficialmente, e que o facto fosse publicado nos jornais mais lidos de Hong Kong.

No dia vinte e quatro, chega Gouveia. Rosto afogueado, camarinhas de suor a reluzir, abraça-nos e lamenta-se, esponjando a testa:

<sup>154</sup> Sun Yat-sen (孫中山) (1866-1925) foi um militar e estadista chinês que ficou conhecido como o pai da Nação Moderna (國父), uma vez que foi o primeiro revolucionário a defender o derrube do sistema imperial Qing e a fundação de uma república democrática. Sun foi o principal líder da revolução de 1911/1912 que derrubou a dinastia Qing. Em 1924, o revolucionário nacionalista Ch'ien Chiung-ming (que o texto de Beires grafa Chien-Ki-Ming) recusa-se a avançar pela China central, como lhe sugeria Sun Yat-sen, e expulsa temporariamente este último de Guangzhou, que ocupava desde 1920. Para uma compreensão mais alargada, veja-se a compilação de estudos sobre esta figura, editada por Lee Lai To e Lee Hock Guan (2011): *Sun Yat-Sen. Nanyang and the 1911 Revolution*, Singapura, Chinese Heritage Center. Agradece-se a Alfredo Gomes Dias as informações que permitiram a redacção desta nota. (Nota do editor).





A bordo da canhoneira *Pátria* com o comandante Bivar  
在“祖国号”巡逻舰上与皮瓦尔司令在一起



O *Patria II* acidentado a ser desmontado no cemitério chinês  
坠毁的“祖国二号”在中国墓地被拆解

“每次我都会出点事！你们不想知道我是怎么进入中国的吗？……”他很紧张，立刻接着讲述：“船靠岸了，因为我带着一个箱子，里面是你们在仰光留下的螺旋桨和起落架，我叫了个中国人来，让他把箱子弄到前往澳门的船码头。这个搬运工要七美元，我觉得好像贵了，就还价说‘五美元！五！’戈维亚伸出右手掌，张开手指比划着：“最后问题解决了，我向他指了指箱子。当我看到一大堆人去搬箱子的时候有些惊奇，不过我想‘显而易见，他们都太瘦弱了……’”

“搬完箱子了，我抽出一张五美元递给那个跟我讨价还价的中国人。这人开始说着什么，我听不懂。为了避免冲突，又给了他两美元。这时，出现了一个英国人，当他明白发生了什么事的时候，他用手势告诉我，不要这么做。然后他走开去为我叫出租车。这是一位警察。”

“他转身走后，这些中国人开始了一阵震耳欲聋的喧闹。多少人啊！就像夏天围在糖盘旁边的苍蝇似的。”

“他们当中的一个人向我走近了一点，举起了拳头。我本来已经很紧张了，一看这情形，我无法控制自己，给了他一耳光！打得不是很重，但那家伙大概没站稳，就……趴在了地说，额头上蹭破了一块。”

“他站起来，用手捂着脸，流血了，天啊！……他好像要把我给吃了。”

“幸运的是，这时候出租车到了。我用尽胳膊的力量拉开车门，对司机喊着，让他赶快走。可是那个坏蛋，别的中国人跟他一样吗？！……我拽着外衣领子把他甩开，冲他用葡萄牙语大叫着放开，然后钻进了出租车，从正在增长的骚动中逃离。”

“可是，我的司令官，您想我是坐在车座的垫子上吗？……不，我记起了过去在里斯本电影院看过的中国电影……我蹲在车的底部迎接要到来的一切！还好，我这么做了。因为出租车还没开，一把匕首就刺破了后座的填充物……”戈维亚直到现在还在出汗，他结束道：“每次我都会出点事……”

25日，我们踏上“祖国号”巡逻舰，下午三点半，我们换到军士们划的一艘小艇上，在澳门登陆。

在这小小的半岛上，古老的葡萄牙城市矗立在这亚洲的尽头。不规则的街区排列在关闸和大海之间，仿佛是中国大陆伸向太平洋的一只手掌，向自己富庶、阴凉的岛屿乞讨几个小钱。

– Sempre me acontece cada uma! Então não querem saber como é que eu fiz a minha entrada na China?... – Nervosamente, foi logo contando: – O navio acostou, e como eu trazia o caixote com a hélice e o trem da aterragem que deixaram em Rangoon, chamei um chinês para justar com ele o frete para o cais da carreira de Macau. O carregador pediu-me sete dólares, o que me pareceu caro, e por isso discuti: «*Five dollars! Five!*» – E Gouveia espalma a mão direita, dedos afastados, a reforçar a explicação. – Por fim lá se resolveu, e indiquei-lhe o caixote. Admirou-me ver a chusma que lhe pegou, mas calculei: «Provavelmente são fraquitos...»

«Terminado o trabalho, tiro uma nota de cinco dólares e entrego-a ao chinês com quem tinha justado. O homem começa a dizer não sei o quê e, para evitar questões, disponho-me a dar-lhe mais dois dólares, quando aparece um inglês que, percebendo do que se tratava, depois de me indicar por gestos para não fazer caso, se afasta à procura de um táxi para mim. Era um polícia.

«Quando o viram pelas costas, os chineses começaram numa gritaria de ensurdecer. E depois, que quantidade! Pareciam moscas, no Verão, à volta de um açucareiro.

«Um deles, avançou um pouco para mim, de punhos levantados e, ao ver aquilo, eu, que já estava nervoso, não me contive: preguei-lhe uma bofetada! Não foi grande... Mas o tipo estava provavelmente mal seguro nas pernas, e zás... estatelou-se no chão, fazendo um arranhãozinho na testa.

«Quando, ao levantar-se, passa a mão pela cara e vê sangue, caramba!... parecia que me queria comer.

«Felizmente o táxi chegou naquela altura e, abrindo alas à força de braço, gritei ao *chouffeur* que se despachasse. Mas o malandro, que era chinês como os outros!?... Sacudo-o pela gola do casaco, berro-lhe em Português que largue, e entro no táxi, fugindo à zaragata que aumentava.

«Mas o meu Comandante pensa que me sentei na almofada? É o sentas!... Não, que eu lembrava-me das fitas passadas na China, que tinha visto nos cinemas de Lisboa... Acocorei-me na fundo do carro para o que desse e viesse. E fiz bem, meu Comandante! Porque o táxi ainda não começara a andar, e já uma lâmina de punhal atravessava o estofado do assento de trás... – Gouveia transpira ainda e termina: – A mim sempre me acontece cada uma...

No dia vinte e cinco, embarcávamos na canhoneira *Pátria* e, às três horas e meia da tarde, num escaler em que os sargentos de bordo pediram para ocupar o lugar dos remadores, desembarcávamos em Macau.

A península minúscula em que a secular cidade portuguesa dos confins da Ásia se com-prime, na desordem dos seus bairros, entre as Portas de Cerco e o mar, parece a palma da mão que a China estende ao Pacífico, como a mendigar-lhe a esmola das suas ilhas aveludadas e sombrias.

在南湾,那条几乎是圆形的大道像是手腕和拇指间的弧线;圣母雪地殿小教堂静静地矗立在一座山丘的顶部<sup>155</sup>。

这里的风景有着中国版画的含蓄色调。周围,水的颜色发红,广东和西边的河流带来了大量的冲积土,舢舨<sup>156</sup>,三桅快速帆船<sup>157</sup>和漂泊者的无龙骨小船<sup>158</sup>让人仿佛朦朦胧胧地忆起曾经的快帆船。这些船的船头低低的,上面长方形的船帆被风吹得鼓了起来,英姿飒爽地在海中摇动。

我们在这里度过的日子是欢宴不断的日子。所有人对待我们的那种友爱之情是任何言语都无法表达的。女士们<sup>159</sup>,陆上和海上的军官们,军队和海上的士官们,水手和士兵等人<sup>160</sup>,都向我们赠送贵重的纪念品,用另一种方式表达着他们的钦佩、热情和令人愉快的尊重与热爱。

火把游行深深地刻在了我的记忆中,因为它是一个令人好奇、真正极具特色的演出。在游行<sup>161</sup>中,到处都是光亮,到处都是色彩和生命,火把在黑暗中滑行,其中还夹着鞭炮的爆裂声。在这里,很多场合人们都要放鞭炮:庆生,表达快乐或悲伤,驱邪,治疗疾病等等。

当“祖国号”巡逻舰带着我们离开澳门前往广东时,我们的心中充满了真诚而深厚的谢意。

我们对于中华民国南部首府的访问是短暂的,但是却让我们再次意识到,这次飞行对于把居住在海外的葡萄牙人凝聚起来来说是多么重要!

葡萄牙领事菲利克斯·奥尔塔先生用甜蜜的语言向我们介绍了在此城中居住的五十个葡萄牙人。

<sup>155</sup> 因为不断的填海造土以扩大城市面积,所有景观都变了。文中的描写已经与现状不符。(第二版注)

<sup>156</sup> 也叫“三板”,中国式木制平底小船,使用船桨或是风帆行驶。它的葡语名字“san-pan”来自中文“三板”,其含义是“三块木板”。这种船是用来在平静的水面进行运输或是捕鱼的。(编者注)

<sup>157</sup> 一种快速而形体较长(其长度可达二十五至三十米)的中式船只,较为容易驾驭。这种船身上融合了中国和欧洲的航海技术,它将葡萄牙轮船的船体形状和中国帆结合在一起。(编者注)

<sup>158</sup> 一种小型平底无骨船,传统上使用船桨划行,带有圆形遮阳棚,并且由妇女驾驶。有时这种船也作为住房使用,特别是在澳门。(编者注)

<sup>159</sup> 参见伊莎贝尔·莫茹让撰写的介绍中公布的这些女士们的签名。(编者注)

<sup>160</sup> 有些获赠礼品现在还在位于辛特拉的航空博物馆中。(编者注)

<sup>161</sup> 原文为一种法语表达方式,意思是夜间游行,在游行中,参与者手持火炬或是彩色灯笼。(编者注)

A Praia Grande, avenida quase circular, faz a curva entre a chave da mão e o polegar, onde a capelinha da Guia se alcandora no topo de uma colina<sup>155</sup>.

A paisagem tem veladas tonalidades de gravura chinesa. No colorido avermelhado das águas em torno, onde os rios de Oeste e de Cantão vão despejando colossais massas de aluvião, os *sampans*<sup>156</sup>, as *lorchas*<sup>157</sup> e os *tancares*<sup>158</sup> de linha extravagantes, a revelar reminiscências de caravelas, balouçam bizarramente, proas baixas, velas rectangulares enfunadas pelo vento.

Os dias que ali passámos são de festa ininterrupta, e a afectividade carinhosa com que toda a população sempre nos envolveu tornaria injusta qualquer citação especial. As senhoras<sup>159</sup>, os oficiais de terra e mar, sargentos do exército e da marinha, marinheiros e soldados<sup>160</sup> oferecem-nos recordações valiosas, que são outros tantos padrões de admiração, de entusiasmo, de consoladora estima.

Como espectáculo curioso, extravagante, verdadeiramente característico, recordarei a marcha *aux flambeaux*<sup>161</sup>, cheia de luz, de cor e de vida, deslizando na sombra, por entre o estrelajar contínuo dos *panchões*, os estalinhos chineses, que ali são utilizados para múltiplos fins: celebração de nascimentos, manifestações de regozijo ou de pesar, exorcismos, tratamento de enfermidades, etc.

Ao deixar a cidade a bordo da canhoneira *Pátria*, que nos conduz a Cantão, levamos os corações cheios de gratidão sincera e profunda.

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

Félix Horta, cônsul de Portugal, apresenta-nos aos cinquenta portugueses da cidade, com palavras lisonjeiras em que põe toda a sua alma e, durante as quarenta e oito horas que

<sup>155</sup> Com os aterros destinados a alargar a área da cidade, tudo se modificou, e a descrição não corresponde à realidade actual. (Nota da 3.ª edição).

<sup>156</sup> Embarcação chinesa pequena, em madeira, de fundo chato, movida a remos ou à vela. O seu nome provém do chinês «san-pan», que significa «três tábuas», e é utilizada quer para o transporte, quer para a pesca em águas calmas. Em Português, diz-se «sampana». (Nota do editor).

<sup>157</sup> Embarcação chinesa rápida e comprida (podia atingir entre os vinte e cinco e os trinta metros de comprimento), de fácil navegação, que resultou da conjugação das técnicas navais europeias e chinesas, combinando a forma portuguesa do casco com as velas chinesas. (Nota do editor).

<sup>158</sup> Pequeno barco de fundo chato, sem quilha, tradicionalmente movido a remo, com toldo arredondado e tripulado por mulheres. É às vezes usado também para habitação, sobretudo em Macau. (Nota do editor).

<sup>159</sup> Veja-se a assinatura de várias dessas senhoras nas imagens publicadas na introdução de Isabel Morujão. (Nota do editor).

<sup>160</sup> Algumas dessas ofertas encontram-se no Museu do Ar, em Sintra. (Nota do editor).

<sup>161</sup> «Marche aux flambeaux» é uma expressão francesa que significa desfile nocturno, durante o qual os participantes transportam na mão tochas ou lanternas multicolores. (Nota do editor).

我们在此逗留了四十八个小时，在此期间，他的和蔼善良让我们近距离地领略了中国的异国情调。在这里，人们也向我们赠送了可爱的纪念品：刺绣华丽的大批肩，玉器饰品<sup>162</sup>，展示了中国人无限耐心的象牙项链和牙雕——它们是一种高尚的艺术。

这个城市布局混乱，街道弯弯曲曲，类似于岑覃 (Shum-Chum)。

在一些罕见的大道上，美国的影响力将穿过这古老的城市。大道上，时不时有运兵的汽车通过，车上的士兵整装待发，手枪做好了射击准备，一副好战的样子——一个重要角色正在路上。

时不时的，喃喃私语声，喧嚷声，一些子弹……

就这样，孙中山<sup>163</sup>的中国将在未来的重生中苏醒。

像在澳门一样，这儿有许多人都生活在船里。

欧洲人居住在沙面岛上。这个小岛只有两端连着城市，让它变成了一个被遗忘的欧洲角落。一条运河将这个地区与河岸分开，上面挤满了舢舨，芸芸众生蜂拥而至。

6月7日，我们乘“祖国号”巡逻舰离开，前往香港并于第二天早晨到达。

应葡萄牙领事的邀请，我们对这块葡萄牙殖民地的访问是再启澳门的庆祝和致敬活动。

在东方的英国领地由一些岛屿和一块宽广的大陆领土构成——这是中国割让给英国的，这块领地将渐渐扩大。

这里的风景迷人：海水有着艳丽清澈的颜色，宏伟的道路通向浅水湾、粉岭和山巅，人们在悬崖峭壁上开出了令人惊奇的、迷人的观景台。

香港湾应该是世界上最美的海湾之一。

我们在塞尔韦拉·德阿布克尔克家度过了八天的时间。期间，英国官方机构和侨民们以及塞尔韦拉·德阿布克尔克先生全家的关怀让我们深受感动。

---

<sup>162</sup> 用作装饰的物体或零件，特别是在家具上。(编者注)

<sup>163</sup> 孙中山 (1866年—1925年)，中国政治家、革命家，现代中国国父。他是第一位主张推翻清朝帝国体制，建立民主共和的革命者。孙中山先生是1911-1912年推翻清王朝革命的主要领导者。1924年，民主主义革命者陈炯明 (在德贝雷斯的文中将其名字拼写为Chien -Ki-Ming) 拒绝孙中山的向中国中部进发的命令，孙中山被暂时逐出自1920起占领的广州。为了更广泛地理解这个问题，请参阅黎涛 (Lai To) 和李福源 (Lee Hock Guan) 编纂的、有关孙中山的研究汇编“孙中山，南洋和1911年革命”，新加坡，中国文化遗产中心出版。感谢阿尔弗雷德·戈麦斯·迪亚斯为本条注解提供的信息。(编者注)

ali passamos, as suas afabilidades e gentileza, permitem-nos apreciar de perto o exotismo da China. Ali nos oferecem também adoráveis recordações: xailes de bordados vistosos, *bibelots*<sup>162</sup> de jade, colares e esculturas de marfim em que se revela a minuciosa paciência chinesa, ao serviço de uma arte superior.

A cidade é um labirinto de ruas tortuosas, semelhantes às de Shum Chun.

Nas raras avenidas que a influência norte-americana vai cortando através da antiquíssima cidade, vêem-se passar, de quando em quando, automóveis com soldados nos estribos, pistolas aperradas, atitude bélica: – um importante personagem que se desloca.

Por vezes um burburinho, uma algazarra, alguns tiros...

É assim que a China de Sun Yat-sen<sup>163</sup> vai acordando para um futuro renascimento.

Como em Macau, grande parte da população vive em barcos.

Os europeus, instalados na Shameen, ilhazita que duas pontes ligam à cidade, transformaram-na em recanto da Europa perdido naquelas paragens. E o canal que separa o bairro da margem do rio está coalhado de *sampans*, onde formigam milhares de seres.

No dia sete de Julho, partimos na canhoneira *Pátria* para Hong Kong, onde chegámos na manhã seguinte.

A nossa visita à colónia portuguesa, a convite do cônsul de Portugal, é a reedição das festas e homenagens de Macau.

A feitoria britânica do Oriente, constituída por algumas ilhas e por um vasto território continental – concessão da China à Inglaterra –, vai alargando lentamente.

A paisagem fascina: o mar tem uma cor límpida de esmalte, e as estradas magníficas que levam a Repulse Bay, a Fan Ling e ao cimo da montanha abrem nos alcantis encantadores mirantes de surpresa.

A baía de Hong Kong deve ser uma das mais belas do mundo.

As entidades oficiais britânicas associam-se às manifestações da colónia, e a família de Cerveira de Albuquerque, em casa de quem passamos esses oito dias, é para nós de uma solididade afetiva que nos sensibiliza profundamente. E até uma personalidade chinesa cujo nome

<sup>162</sup> Objeto ou peça que se usa como adorno, sobre o mobiliário. (Nota do editor).

<sup>163</sup> Sun Yat-sen (孫中山) (1866-1925) foi um militar e estadista chinês que ficou conhecido como o pai da Nação Moderna (國父), uma vez que foi o primeiro revolucionário a defender o derrube do sistema imperial Qing e a fundação de uma república democrática. Sun foi o principal líder da revolução de 1911/1912 que derrubou a dinastia Qing. Em 1924, o revolucionário nacionalista Chên Chiung-ming (que o texto de Beires grafa Chien-Ki-Ming) recusa-se a avançar pela China central, como lhe sugeria Sun Yat-sen, e expulsa temporariamente este último de Guangzhou, que ocupava desde 1920. Para uma compreensão mais alargada, veja-se a compilação de estudos sobre esta figura, editada por Lee Lai To e Lee Hock Guan (2011): *Sun Yat-Sen. Nanyang and the 1911 Revolution*, Singapura, Chinese Heritage Center. Agrade-se a Alfredo Gomes Dias as informações que permitiram a redacção desta nota. (Nota do editor).

甚至还有一位中国人宴请了我们，我不记得他的名字了。宴会上我们品尝了许多珍贵的中国美食：燕窝木耳汤，烤乳猪，松花蛋，蛇肉，海鲜沙拉，海参，还有许多我不认识的东西。

我们离开香港时，已经有了许多朋友；我们最大的愿望是：所有人都能感受到来自我们心灵深处的，对于他们的无限认可。

我相信，塞尔韦拉·德阿布克尔克先生感受到了，他知道我们带走了思念。

澳门总督罗德里格·罗德里格斯对待我们的方式是一种真正的、迷人的礼遇。在他的命令下，为了看望居住在上海、东京和美国的葡萄牙侨民，能够有机会满足他们拥抱我们的温柔愿望，在侨民中重振爱国之情，“祖国号”飞行团队将经过北美回到祖国。

在上海的狂热气氛中，葡萄牙领事卡萨诺瓦在葡萄牙租界前以高贵的风度接待了我们；在一场有趣的游园会<sup>164</sup>中，人们祝福我们，向我们赠送了纪念品；在日本，我们看到了颜色阴沉的富士山幽灵般的变幻，一瞬间，白雪皑皑的山头出现在浓雾之上；太平洋上，32000吨的“加拿大皇后号”<sup>165</sup>用自己低沉刺耳的汽笛发出凄楚的警报声，在不间断的浓雾中，我们在船上领略了太平洋的温柔；还有温哥华的美景，在冰冷纯净的空气中闪闪发亮维多利亚岛……都像闪电冒出的火花般出现在我们的思念中<sup>166</sup>。

然后是西雅图——征兆着美国不安生活的第一缕微光，那里的摩天大楼直刺云霄。

旧金山，奥克兰，圣何塞和萨克拉门，冒着快乐的火焰接待了我们。

葡萄牙驻加利福尼亚总领事欧科里德斯·戈拉特·达科斯达是我们在美国交的一个好朋友，我们永远无法忘记他。他有着有教养的心灵，出众的才智，在我们经过美国的这个州时，欢迎仪式上，他用自己的外交手腕和爱国精神引领了仪式。

在他和他的家人旁边，我们度过了令人慰藉的几个小时，感受到了我们周围浓浓的友爱之情，那不仅仅是因为戈拉特·达科斯达的道德观和知识观所体现的深刻的葡萄牙主义，也是由于我们之间的亲近之情很快就转变成了友谊。

<sup>164</sup> 在花园中举行的派对。(编者注)

<sup>165</sup> 著名的穿越太平洋蒸汽邮轮，建于1920年。其目的是自加拿大西海岸(温哥华)航行至日本、香港和中国大陆。它的首航是在1922年5月5日。晚些时候，在第二次世界大战期间，这艘船被用作运送军队的战舰。1943年，在运送意大利战争战俘和波兰及希腊难民时，在帕尔玛斯角以南640公里处被意大利潜艇达芬奇号击沉。(编者注)

<sup>166</sup> 因某些乘客的要求，应“加拿大皇后号”指挥官的邀请，我在这艘英国大邮船的宴会厅就本次飞行举行了一次讨论会。这次讨论会引起了人们很大的兴趣，以至指挥官请我重复此次讨论会，而且为了给他留下原始的记录，我用还可接受的英语进行了记录——这给我带来了巨大的工作量。还有一次，我介绍了当时作为对于一个国家的宣传，长途飞行代表着什么。(第三版注)

não recorde nos ofereceu um banquete onde saboreamos as iguarias mais raras da culinária chinesa: sopa de ninhos de andorinha e de alga preta, leitão lacado, ovos podres, cobra, marisco em salada, holotúrias, e não sei que mais.

Ao deixar Hong Kong, deixávamos amigos. A nossa maior aspiração era a de ter a certeza que todos sentiam o infinito reconhecimento das nossas almas.

Creio que Cerveira de Albuquerque o sentiu, e sabe que trouxemos saudades.

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

O delírio frenético de Shangai, onde Casanova, cônsul de Portugal, nos recebe fidalgamente, à frente da Colónia Portuguesa, cujas felicitações e lembranças nos são ofertadas num interessante *garden-party*<sup>164</sup> – a visão espectral do Fujiyama negrejando, por instantes, com sua coifa de neve, acima da bruma; a mansidão do Pacífico, com suas névoas constantes, através das quais as trinta e duas mil toneladas do *Empress of Canada*<sup>165</sup> lançam o alarme lúgubre dos seus apitos roucos; a beleza da paisagem de Vancouver, com Vitória reluzindo na atmosfera glacial e pura – são relâmpagos que faíscam na onda avassalante da nossa nostalgia<sup>166</sup>.

Depois é Seattle, primeiro vislumbre da irrequieta vida norte-americana, *sky-scrapers* perfurando o céu.

São Francisco, Oakland, São José e Sacramento são labaredas de alegria a receber-nos.

Euclides Goulart da Costa, Cônsul Geral de Portugal na Califórnia, é um grande amigo que ali deixamos e nunca mais poderemos esquecer. Espírito culto, inteligência excepcional, o seu tacto diplomático e o seu espírito patriótico revelaram-se na maneira como orienta as cerimónias que assinalaram a nossa passagem por aquele Estado Norte-Americano.

Junto dele e de sua família passamos horas de consolador convívio, sentindo no ambiente carinhoso de que nos rodeiam, não só o profundo portuguesismo de Goulart da Costa, que

<sup>164</sup> Festa de jardim. (Nota do editor).

<sup>165</sup> Célebre paquete trans-pacífico, construído em 1920, para fazer a travessia desde a costa Oeste do Canadá (Vancouver) até ao Japão, Hong Kong e China. A sua viagem inaugural foi a 5 de Maio de 1922. Mais tarde, durante a segunda guerra mundial, foi usado como navio de guerra, para transporte de tropas. Em 1943, quando transportava prisioneiros de guerra italianos juntamente com refugiados polacos e gregos, foi torpedeado e afundado pelo submarino italiano *Leonardo da Vinci*, a 640 Km a Sul do Cabo Palmas. (Nota do editor).

<sup>166</sup> A convite do comandante do *Empress of Canada*, baseado no desejo manifestado por certo número de passageiros, pronunciei no salão de festas do grande paquete inglês uma conferência sobre a viagem, a qual despertou tanto interesse, que o comandante me pediu para repeti-la e, ainda, para lhe deixar guardar o original que tanto trabalho me dera a redigir num inglês aceitável. Ainda uma vez se demonstrou o que representava ao tempo, como propaganda para um país, uma viagem aérea de longo curso. (Nota da 3.<sup>a</sup> edição).

在他领导下的葡萄牙人委员会与美国官方机构合作，组织了接待我们的活动。毫无疑问，我们在经过这个葡萄牙侨民重要聚居点时，这一切让我们激动万分（并将永远留在我们的心中）。

在某些地方，就像在加利福尼亚一样，人们怀着巨大的热情与慷慨接待了我们。

在那些日子里，我们可以从近处密切观察生活在繁荣的美国的葡萄牙人，能够再次确认“祖国号”的这次飞行给他们心理上带来的影响。

人们在市政厅向我们致敬。在那儿，我们向一位美国海军军官承认理解美国英语很困难，结果从他口中我们听到了这句令人惊奇的话：

“这也难怪，您是跟英国人学的英语。英国人不会说英语。”

我们举两个事实，只是来定义一下善良的葡萄牙人是多么感性。从他们的嘴唇中吐出的呼喊，让我们依稀听见了离开千泉新城时人们的欢呼声。

他们组织了一次在萨克拉门托的巡游。八辆汽车组成了车队，葡萄牙旗帜和美国旗帜迎风飘扬。车队快速行进在水泥路面的公路上，喇叭发出刺耳的轰鸣声<sup>167</sup>，通过了一个个有葡萄牙人居住的小镇和村庄。

在一个公路的拐弯处，车队停了下来。

一个男人举着一面小小的葡萄牙旗帜，问飞行员在哪儿。

他一言不发地打开车<sup>168</sup>门，伸出双臂紧紧地拥抱着我们，激动地久久抱着我们不放，沉默中涌动着他对遥远祖国的思念。那一刻，对他来说，我们就代表着遥远的祖国。

那是很短的一瞬间，只有几秒钟。之后，车队继续前进。这位默默无闻的人那令人难忘的形象消失在公路扬起的尘埃中，但却永远地刻在了我们的心间。

我们动身去波士顿的那天，快车下午16点停在了奥克兰。在大道上，葡萄牙领事和他的家人一直陪我们到那里。此时，一个小伙子进到车厢里，给我们每个人一张小收藏卡，上面写着幼稚但真诚的四行诗，他狂热地拥抱着我们，当火车渐行渐远往东开去，他哭了。

---

<sup>167</sup> 原文为kláxons，英语单词Klaxon的派生词，指高音汽笛的声音，Klaxon曾是制造商的商标。（编者注）

<sup>168</sup> 指的是非常豪华的超长轿车，一般为白色或黑色，通常是很有钱的人或是在特别的聚会场合才使用。（编者注）

se afirma, pelo valor moral e intelectual, como a simpatia que rapidamente se transforma em amizade. A Comissão de portugueses que, sob a sua presidência, organizou a recepção em que colaboraram as entidades oficiais americanas não duvida, por certo, da emoção que nos causou (e em nós perdurará) a nossa passagem naquele núcleo importantíssimo de colonos portugueses.

Em parte alguma, como na Califórnia, a recepção atingiu culminâncias tamanhas de entusiasmo e de generosidade.

São alguns dias em que, observando de perto os portugueses do florescente Estado Norte-Americano, podemos constatar novamente o alcance psicológico da viagem do *Pátria*.

Somos homenageados no City Hall, e ali ouvimos, da boca de um oficial da Marinha de Guerra Norte-Americana, a quem confessávamos o nosso embaraço para compreender o inglês da América, esta frase estupenda:

– Não admira. O senhor aprendeu inglês com os ingleses. E os ingleses não sabem falar inglês.

Citaremos dois factos que, por si só, definem a sensibilidade dessa boa gente portuguesa, de cujos lábios parece desprender-se anda o mesmo grito que ouvimos na hora incerta da largada de Milfontes.

Organizara-se um passeio a Sacramento. Os oito automóveis que formavam o cortejo, bandeiras portuguesas e americanas flutuando ao vento, deslizavam, velozes, na estrada cimentada, fazendo bramar os *klaxons*<sup>167</sup> estridentes ao passar pelas vilas e aldeias onde residiam portugueses.

Num cotovelo da estrada, a marcha suspende-se.

Um homem, segurando uma pequenita bandeira portuguesa, pergunta pelos aviadores.

Sem uma palavra, abre a portinhola da *limousine*<sup>168</sup>, e são dois braços que nos apertam, longamente, comovidamente, num silêncio enorme latejante de toda a sua saudade da Pátria longínqua, que, naquele momento, para ele representamos.

É um instante breve, de alguns segundos. O cortejo prossegue, e a figura inesquecível daquele homem obscuro desaparece na poeira da estrada e fica gravada em nós.

No dia da nossa partida para Boston, quando o expresso parou em Oakland, na 16th Avenue, até onde nos acompanhou, com sua família, o cônsul de Portugal, um rapaz sobe à carruagem e, depois de entregar a cada um de nós um pequenino cromo em que escrevera três quadras ingénuas mas sinceras, abraça-nos com frenesi, e fica chorando quando o trem se afasta, na sua longa caminhada para Leste.

<sup>167</sup> Buzina estridente dos automóveis. Palavra inglesa, derivada de *Klaxon*, que era a sua marca comercial. (Nota do editor).

<sup>168</sup> Carro muito longo e luxuoso, normalmente de cor branca ou preta, geralmente usado por pessoas muito ricas ou em ocasiões de festa muito especiais. (Nota do editor).

在这些场合（布里托·帕艾斯在他一次精彩的演说中说的），我们觉得自己很伟大。

那些臂膀，是拥抱我们的葡萄牙臂膀，代表着万里之外的同样的葡萄牙人民，是他们帮助我们取得了胜利！

我们通过险峻的落基山脉时，灾难性的森林大火让山梁在整晚都散发着悲剧性的红色；通过盐湖时，盐湖城的海鸥仿佛在述说着摩门教的传说；终于，通过普拉特河到了新英格兰这片散落着湖泊和灌木丛的地区，我们到了波士顿。在波士顿，奥特子爵，葡萄牙驻华盛顿部长，葡萄牙领事和葡萄牙侨民热情地接待了我们。尽管人们挣扎在令人遗憾的危机之中，但是他们确认了罗德里格·罗德里格斯的话，告诉我们应该做出牺牲，从北美动身回国，尽管这样做会推迟我们到达里斯本的日期。

我经过马萨诸塞州的时候，一场让人痛苦的健康烦恼把我关在酒店的房间中，无法去参观新贝德福德、普罗维登斯、秋河和其他葡萄牙侨民聚居区。在这些地方，布里托·帕艾斯和戈维亚受到了极为亲切的接待。

在我们动身前往纽约的前夜，为了致敬，一群工人给我们带来了纪念品。他们能够体会到飞机的机翼真是泯灭边界的伟大武器，这些人做着手势，含蓄地承认了跨洲和跨洋飞行对人类皆兄弟这一大同思想贡献良多。

纽约，纽瓦克和泽西市是我们在美国最后参观的几个地方。

每到一处，同样的热情，同样的友爱，这卢西塔尼亚式的敏感——或许在都市中变弱了，在海外，却大大增强了，加上强大的种族适应性，让葡萄牙侨民在与生活的奋斗中得到了更多的制胜法宝，在美国的土地上到达胜利的顶峰。

美国东部的葡萄牙侨民中，纽瓦克侨民聚居点对我们的接待极为殷切，令人印象深刻。

我们终于在8月28日登上“阿基塔尼亚”号，动身前往欧洲。

晨雾中，逆光衬出了纽约那些高大建筑物的长方形形状。阳光照耀着自由女神像，女神高举着火炬。

“阿基塔尼亚”号沉浸在大西洋的孤独之中……

Nessas ocasiões (disse-o Brito Paes, num dos seus discursos mais brilhantes), sentimo-nos grandes.

Aqueles braços são braços de Portugal que nos estreitam e simbolizam, a milhares de léguas, o mesmo Povo Português que nos ajudara a vencer. Na mudez eloquente do seu gesto, parecia que Portugal nos bendizia pelo triunfo das asas portuguesas.

Através da paisagem ríspida e alcantilada das Rocky Mountains, em cujos contrafortes o incêndio sinistro das florestas punha, durante a noite, trágicas vermelhidões; através do Lago Salgado onde a gaivota de Salt Lake City conta a lenda dos mórmons; através do vale do rio Platte, da região dos lagos e dos bosques da Nova Inglaterra, chegávamos a Boston, onde o Visconde de Alte, ministro de Portugal em Washington, nos recebia, com o cônsul de Portugal e a Colónia Portuguesa, que, apesar da lamentável crise em que se debatia, confirmava, com o calor da sua recepção, as palavras do Dr. Rodrigo Rodrigues, ao dizer-nos que devíamos sacrificar-nos, regressando pela América do Norte, muito embora, por esse facto, tivéssemos de retardar um pouco a nossa chegada a Lisboa.

A minha passagem pelo Estado de Massachusetts foi assinalada por um doloroso incómodo de saúde que, imobilizando-me no quarto de hotel, me inibiu de visitar New Bedford, Providence, Fall River e outros núcleos de colonos portugueses, onde Brito Paes e Gouveia foram recebidos com grandes demonstrações de simpatia.

Na véspera da nossa partida para Nova-Iorque, um grupo de operários vinha trazer-nos a homenagem de uma recordação. Pressentindo nas asas a grande arma demolidora das fronteiras, esses homens, com o seu gesto, reconheciam implicitamente nas viagens aéreas transcontinentais e transatlânticas o pacífico factor da idade luminosa da Grande Fraternidade Humana.

New-York, Newark e Jersey-City são as nossas últimas visitas, nos Estados Unidos.

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

A destacar-se entre as colónias portuguesas de Leste, pela maneira como nos recebe, o núcleo de Newark requinta de solicitude.

Finalmente, no dia vinte e oito de Agosto, a bordo do *Aquitânia*, partíamos para a Europa.

Na neblina da manhã, os rectângulos esguios dos altos edifícios nova-iorquinos recortavam-se em contraluz. A Estátua da Liberdade, iluminada em cheio pelo sol, levantava bem alto o seu facho ardente.

E o *Aquitânia* mergulhou na solidão do Atlântico...

我们在海天之间航行了六天。

9月2号夜里，船到了伦敦。在此，我们耽搁了三天，接受了葡萄牙商业厅的致敬，还出席了一个宴会。宴会是由葡萄牙大使诺尔顿·德马托斯将军主导的。

7日，“阿尔兰扎号”离开了南安普顿，开往里斯本。

船上一些葡萄牙人说：在我们到达时，应该有庆祝活动。这消息在乘客中传播。

9日中午，在雨中，我们进入特茹河防波堤内。在那遥远的4月2日下午，当我们离开时，这个城市阳光明媚，而此时在雨天悲伤的光线下，城市仿佛在打着哈欠。

我们穿着制服倚在船舷上，盘算着坏天气或许会阻碍水上庆典活动，但河流和城市一派正常的面貌让我们有些吃惊。

许多乘客——那些冷漠的乘客——似乎是故意的，用讽刺的目光看着我们，这让我们一小会儿之后就下到客舱，换上了我们的西服便装。

船下了锚。

来接我们的是布斯莱恩船运公司的若泽·瓦雷里奥先生。

“里斯本没人知道。”他明确道：“我自己也是偶然得知的……”

“可是没人收到一份从伦敦拍来的电报吗？”

“没有！我是从“阿尔兰扎号”被拦截的一次无线电中得知的。”

烦人的雨水让我们记起在中国的降落。

我们的离开几乎是秘密的，似乎我们是阴谋家。

若泽·瓦雷里奥先生的及时帮助让我们办理复杂的海关手续时不那么辛苦劳碌。全程中，我们的行李第一次在海关只是由于被关照而没被搜查——尽管我们持外交护照。

布里托·帕艾斯笑着说：

“好极了！好极了！这样我们就可以说，我们是怎么出去的就是怎么回来的。”

我们跟所有人一样，得到的解释是：在这个混乱的电报故事中，电报在一位部长的写字台上睡了两天，从一位部长秘书的文件夹中消失了。

9月14日，这令人激动的旅程结束于宫殿广场。在此，共和国总统特谢拉·戈麦斯阁下亲手向我们授予金塔佩剑勋章，里斯本人民高声欢呼。

Seis dias, entre céu e mar.

No dia dois de Setembro à noite chegávamos a Londres, onde nos demorávamos três dias, recebendo a homenagem da Câmara Portuguesa de Comércio, num banquete a que presidia o general Norton de Matos, Embaixador de Portugal.

No dia sete, o *Arlanza* deixa Southampton, a caminho de Lisboa.

A bordo, alguns portugueses comunicam-nos e fazem correr entre os passageiros o programa dos festejos que deviam ter lugar, à nossa chegada.

Pelo meio-dia de nove, entramos a barra do Tejo sob um aguaceiro, e a cidade que deixáramos, risonha de sol, nessa tarde distante de dois de Abril, aparece-nos, bocejando, sob a luz triste de um dia de chuva.

Debruçados na amurada, fardados, e calculando que o mau tempo tivesse impedido o cortejo fluvial anunciado, o aspecto normal do rio e da cidade surpreende-nos.

Muitos passageiros, a quem aquela indiferença parece intencional, olham-nos quase com ironia e impelem-nos, dentro em pouco, a descer aos beliches para envergar os nossos discretos fatos à paisana.

O navio lança ferro.

A receber-nos, aparece o sr. José Valério, da Booth Line.

– Em Lisboa ninguém sabe! – esclarece. – Eu próprio, só tive conhecimento por acaso...

– Mas então não se recebeu nenhum telegrama de Londres?

– Não!! Eu soube por um rádio do *Arlanza*, que foi interceptado.

A chuva impertinente recorda-nos a aterragem na China.

O nosso desembarque é quase clandestino. Parecemos conspiradores.

O auxílio providencial de José Valério facilitava-nos extraordinariamente a faina difícil das formalidades da Alfândega, onde, pela primeira vez em toda a viagem, só por favor as nossas bagagens não eram vasculhadas, apesar dos passaportes diplomáticos.

Brito Paes comentava sorrindo:

– Ótimo! Ótimo! Assim podemos dizer que entramos como saímos!

A explicação, tivemo-la como toda a gente, nessa confusa história do telegrama, dormitando dois dias sobre a secretária de um ministro, desaparecido da pasta de um secretário de ministro.

Essas jornadas comoventes de catorze de Setembro, quando, terminada a parada no Terreiro do Paço, durante a qual S. Ex.<sup>a</sup> o Dr. Teixeira Gomes, Presidente da República, por suas próprias mãos nos condecorou com a Torre e Espada – o Povo de Lisboa delirantemente nos ovacionou; – da visita impressionante ao Porto, onde, no Teatro Sá da Bandeira, Leonardo Coimbra nos saudava em nome da cidade, num daqueles rasgos de oratória que dele fizeram

在令人印象深刻的波尔图之旅中，在萨·达班德拉剧院，在一次让他成为伟大演说家的讲演中，里奥纳多·科因布拉以城市的名义向我们致以欢迎。在千泉新城的迷人聚会中，人们感叹着我们到达时的沉寂——这很大程度上是由于疏忽或是某些人的故意，他们想要阻止人民表达自己的情感，跟对待我们的方式相比较，他们更为严重地欺骗了人民。

千百人的眼中都含着热泪，他们把鲜花掷向我们，所有人都在热情地高喊着最美的词汇，表达着“祖国号”飞机的胜利给葡萄牙带来的欢乐，表达着葡萄牙空军的胜利。这胜利是回响，是我们在精神上曾经度过，曾忍受过的痛苦和快乐的回声。

觉得幸福——坦率地说我们觉得幸福——那不是因为因为人们试图加在我们身上的光环，也不是因为在这些致敬仪式中含有满足我们骄傲的阿谀奉承，甚至也不是因为我们觉得自己配得上这些欢呼。

而是因为它们是葡萄牙人民的胜利欢歌，这些庄严的仪式是为了向这些举行仪式的人民自己致敬。这些人民，葡萄牙人民，他们高贵，慷慨，勇敢，在本土，在海外各省，在外国，他们是“祖国号”飞行之旅的灵魂；这些翻开这本小书的葡萄牙人民，请接受我的全部感激之情。

1924年8月

1925年1月

um tão grande tribuno; – da festa encantadora de Milfontes – supriram, porém, largamente, o silêncio feito em volta da nossa chegada, por desleixo ou intenção de alguém, que, impedindo o Povo de se manifestar, o ludibriou mais do que a nós.

As lágrimas que brilhavam em milhares de olhos, as flores que sobre nós foram lançadas, os gritos de entusiasmo soltados por tantas bocas traduziam, melhor que todas as palavras, a alegria de Portugal pelo triunfo das asas do *Pátria*, pela vitória da Aeronáutica Portuguesa, e eram a repercussão dessas horas em que, de mãos dadas com o Brasil, tinha vivido e sofrido espiritualmente a beleza e as angústias que nós vivêramos e sofrêramos.

E se nos sentimos felizes – sinceramente o afirmo –, não foi pela glória de que pretendiam aureolar-nos, nem pelo que nessas homenagens havia de lisonjeiro para o nosso orgulho, nem tão-pouco porque julgássemos ter merecido essas hossanas.

Mas porque elas eram o cântico da Vitória do Povo, porque essas solenidades eram em honra do próprio Povo que as celebrava – esse Povo português, nobre, generoso, admirável, que, na Metrópole, no Ultramar e no estrangeiro, fora a alma da viagem do *Pátria* – esse Povo de Portugal em cujas mãos desponho hoje estas páginas, com toda a minha gratidão.

Agosto, 1924

Janeiro, 1925



XIV  
APÊNDICE RECAPITULAÇÃO  
TÉCNICA DA VIAGEM

十四、附录  
航程技术回顾



### Voos do avião *Pátria* (Breguet 16 - BN 2) “祖国号”飞机航程 (布雷盖16飞机——BN2型)

Data 日期	Emprego do Tempo 工作时间	Aterragens 降落次数	Duração do voo 飞行时间	Quilóm. percorridos 飞行公里数	Velocidade média (kms/h) 平均航速 (公里/小时)	Altitude máxima (metros) 最高航行高度(米)	Estado Atmosférico 天气状况
		Hora   Min. 小时   分					
<b>ANTES DA PARTIDA</b> 出发前							
22-IX-21 1921年9月22日	Manhã – primeiro ensaio do avião. Passageiro Brito Paes 早晨——第一次试航。 乘客: 布里托·帕艾斯	1	0 30	50	-	600	Bom tempo 天气晴好
26-IX-23 1923年9月26日	Manhã – Voo de ensaio depois de sofrer várias reparações. Comportamento satisfatório. Percurso: Amadora-Sesimbra-Setúbal-Vila Nova de Milfontes. Passageiro: Mecânico Luís Rodrigo Pilo 早——经过多次修理后试飞。 路线: 阿玛多拉——色辛布拉——千泉新城。 乘客: 机械师路易斯·罗德里格·皮路	1	1 05	160	160	1.000	Bom tempo 天气晴好
22-X-23 1923年10月22日	Manhã – Regresso à Amadora, via Setúbal. Passageiro: Mecânico Manuel Gouveia 早——经塞图巴尔回到阿马多拉。 乘客: 机械师曼努埃尔·戈维亚	1	1 02	140	155	900	Nuvens baixas Vento S. fresco 云层较低, 南风, 凉爽
5-1-24 1924年1月5日	Manhã – Amadora- Lisboa-Setúbal-Vila Nova de Milfontes. Passageiro: Mecânico Manuel Gouveia 早——阿马多拉——里斯本——千泉新城 乘客: 机械师曼努埃尔·戈维亚	1	1 13	140	127	1.000	Bom tempo 天气晴好
	Tarde – Regresso à Amadora, seguindo o mesmo itinerário e com o mesmo passageiro 下午——经同一路线回到阿马多拉, 乘客为同一人	1	1 00	140	155	1.100	Bom tempo 天气晴好
A transportar   载重		5	4 50	630			

Data 日期	Emprego do Tempo 工作时间	Aterragens 降落次数	Duração do voo 飞行时间	Quilóm. percorridos 飞行公里数	Velocidade média (kms/h) 平均航速 (公里/小时)	Altitude máxima (metros) 最高飞行高度(米)	Estado Atmosférico 天气状况
			Hora   Min. 小时   分				
Transporte   运输		5	4 50	630			
28-I-24 1924年1月28日	Manhã – Amadora-Setúbal-Vila Nova de Milfontes. Passageiro: Mecânico Graça. Descolagem com 640 Kg de carga útil 早——阿马多拉——塞图巴尔——千泉新城 乘客: 机械师格拉萨 载有效重量640千克起飞	1	0 55	130	162	1.400	Bom tempo 天气晴好
29-I-24 1924年1月29日	Tarde – Ensaio do Avião com 860 Kg de carga útil. Passageiro: Brito Paes 下午——载860千克有效重量试飞。 乘客: 布里托·帕艾斯	1	0 18	-	-	400	Bom tempo 天气晴好
30-I-24 1924年1月30日	Tarde – Ensaio do Avião com 1.140 Kg de carga útil. Descolagem em 400 m. Passageiro: Brito Paes 下午——载1140千克有效重量试飞。 滑行400米起飞。 乘客: 布里托·帕艾斯	1	0 25	60	150	500	Bom tempo 天气晴好
31-I-24 1924年1月31日	Manhã – Último Ensaio do avião com 1450 Kg de carga útil, a saber: 760 L de gasolina nos depósitos superiores (550 Kg); 105 L de gasolina nos depósitos inferiores (75 Kg); 490 L de água (lastro) nos depósitos laterais (490 Kg); 128 L de óleo (115 Kg); 65 L de água no radiador e nourrice (65 Kg); Peso do piloto e do observador (155 Kg); 1.450 Kg Descolagem com cerca de 600 metros. Comportamento satisfatório. Regresso à Amadora. Passageiro: Brito Paes 早——载有效重量1450千克最后一次试飞, 其中: 外挂油箱中加760升汽油 (550千克); 内油箱加105升汽油 (75千克); 侧面油箱中490升水 (镇流器) (490千克); 128升水 (115千克); 散热器和补给水箱65升水 (65公斤); 飞行员和观察员体重 (155千克) 1450千克 滑行600米起飞。表现令人满意。 回到阿马多拉。 乘客: 布里托·帕艾斯	1	1 15	130	140	900	Regular 天气一般
A transportar   载重		9	7 43	950			

Data 日期	Emprego do Tempo 工作时间	Aterragens 降落次数	Duração do voo 飞行时间	Quilóm. percorridos 飞行公里数	Velocidade média (kms/h) 平均航速 (公里/小时)	Altitude máxima (metros) 最高航行高度 (米)	Estado Atmosférico 天气状况
			Hora   Min. 小时   分				
Transporte   运输		9	7 43	950			
2-IV-24 1924年4月2日	Tarde - Condução do Avião para Vila Nova de Milfontes. (Ante-primeira etapa da viagem) Passageiro: Brito Paes 下午——驾驶飞机前往千泉新城。(第一段航程前) 乘客: 布里托·帕艾斯	1	0 50	130	185	1.100	Nortada rija. Atmosfera Agitada 强硬的北风。大气层活跃。
Totais   共计		10	8 33	1.080			

Data 日期	Emprego do Tempo 工作时间	Aterragens 降落次数	Duração do voo 飞行时间	Quilóm. percorridos 飞行公里数	Velocidade média (kms/h) 平均航速 (公里/小时)	Altitude máxima (metros) 最高航行高度 (米)	Estado Atmosférico 天气状况
			Hora   Min. 小时   分				

**ROTEIRO DA VIAGEM**

**飞行日志**

**Tripulação. Comandante e observador: Cap. Brito Paes.**

**Piloto: Cap. Sarmento de Beires**

**机组**

**指挥官及观察员: 布里托·帕艾斯上校**

**飞行员: 萨尔门托·德贝雷斯上校**

7-IV-24 1924年4月7日	Manhã - Partida de Vila Nova de Milfontes às 6h.02m. Percorso: Odemira-Vila Real de Santo António-Sevilha-Tarifa-Algeciras-Málaga. Aterragem às 10h.22m (TMG) 早——6:02从千泉新城出发。 路线: 奥德米拉——维拉里奥·德圣安东尼奥——塞维利亚——塔里发——奥热希拉——马拉加 10点22分降落 (TMG)	1	4 30	630	146	1.200	Temporal, aguaceiros, vento SO fortíssimo 暴风雨, 极强的西南风
A transportar   载重		1	4 30	630			

Data 日期	Emprego do Tempo 工作时间	Aterragens 降落次数	Duração do voo 飞行时间	Quilóm. percorridos 飞行公里数	Velocidade média (kms/h) 平均航速 (公里/小时)	Altitude máxima (metros) 最高航行高度 (米)	Estado Atmosférico 天气状况
			Hora   Min. 小时   分				
Transporte   运输		1	4 30	630			
9-IV-24 1924年4月9日	Manhã – Partida de Málaga às 10h.31 M (TMG). Percurso: Velez Málaga-Ilha de Alboran- ao largo do Cabo das Três Forcas-Oran. Aterragem às 13h.16m (TMG)  早——10点31分从马拉加离开 (TMG)。航线: 维勒斯·马拉加——奥布朗岛——特雷斯佛萨角——奥兰。13点16分降落 (TMG)	1	2 45	450	166	1.700	Regular. Vento O fortíssimo 天气一般。 强风
12-IV-24 1924年4月12日	Manhã – Partida de Oran às 7h.12 M (TMG). Percurso:Tlemccn-Miliana-Argel-Dellys-Bougie-Philipville-Tabarca-Mateur-Túnis. Aterragem às 14h.02 m (TMG)  早: 7点12分从奥兰起飞。(TMG)。航线: 特兰姆森—米莉阿那—阿尔及尔—得利斯—布吉—菲利普维尔—塔巴尔卡—马特尔—突尼斯 14点02分降落 (TMG)	1	6 50	1.100	164	2.200	Vento O forte. Atmosfera calma 强风。 大气层平静。
14-IV-24 1924年4月14日	Manhã – Partida de Túnis às 9h.03m (hora local). Percurso: Enfidaville-Sousse-Sfax-Maharés-Ilha Djerba-Zarzis-Tripoli. Aterragem às 15h.53m (hora local). Manuel Gouveia integrou-se na tripulação  早——9点03分从突尼斯起飞 (当地时间)。航线: 恩达菲维尔—苏斯—斯法克斯—马哈雷斯—德杰巴岛—杰尔吉斯的黎波里15点53分 (当地时间) 降落。曼努埃尔·戈维亚加入机组	1	6 50	700	104	2.000	Vento SO fortíssimo. Atmosfera agitada 西南风。极为强劲。大气层极不稳定。
16-IV-24 1924年4月16日	Manhã – Partida de Tripoli para a etapa Tripoli – Benghazi às 7h.58m (hora local). Percurso: Homs – Misurata – Taúrgia – Homs. Verificando sobre Taúrgia que a velocidade média não excedia 100 Kms/h, decidimos regressar ao aeródromo mais próximo, tendo gasto no regresso (200 Kms) uma hora (1). Aterragem às 10h57m (hora local).  晨——7点58分 (当地时间) 从的黎波里起飞的黎波里一班加西航段。航线: 霍姆斯—米斯拉塔—塔乌吉亚—霍姆斯。在霍姆斯上空, 确认平均速度不到100公里/小时, 我们决定返回最近的机场, 回程 (200公里) 消耗了一个小时。10点57分 (当地时间) 降落	1	4 00	500	125	2.400	Vento SE fortíssimo (Ghibli). Atmosfera agitadíssima. 极为强烈的东南风 (吉卜力)。大气层极为活跃。
A transportar   载重		5	24 55	3.380			

Data 日期	Emprego do Tempo 工作时间	Aterragens 降落次数	Duração do voo 飞行时间	Quilóm. percorridos 飞行公里数	Velocidade média (kms/h) 平均航速 (公里/小时)	Altitude máxima (metros) 最高飞行高度 (米)	Estado Atmosférico 天气状况
			Hora   Min. 小时   分				
	Transporte   运输	5	24 55	3.380			
18-IV-24 1924年4月18日	Manhã – Partida de Homs às 7h..32m (hora local). Percurso: Misurata-Taurgha – contornando toda a costa até Zouaina-Bengazi. Aterragem às 13h.50m (hora de bordo)  早——7点32分(当地时间)从汉姆斯出发。 航线: 米苏拉塔—塔乌尔基亚—绕过整个海岸直到扎海纳—班加西海岸。 13点50分降落。	1	6 18	800	129	2.400	Atmosfera agitadaíssima. Visibilidade péssima. Vento SE Fortíssimo (Ghibli)  大气层极为活跃。视野非常不好。极强的东南风(吉卜力)。
20-IV-24 1924年年4月20日	Manhã- Partida de Bengazi às 6h.19m (hora local). Percurso: Derna-Tobruk-Sidi Barrani-Mersa Matruh-El Daba-Tanta-Cairo. Aterragem às 15h34m (hora de bordo)  早——6点19分(当地时间)从班加西起飞。 航线: 德尔纳—托布鲁克—赛迪巴拉尼—马特鲁港—艾尔.达巴—坦塔—开罗 15点34分降落(当地时间)。	1	9 15	1.350	148	2.500	Bom tempo 天气晴好
23-IV-24 1924年4月23日	Manhã – 5h.35m (hora local). Partida gorada, por ter rebentado uma câmara de ar no momento da descolagem.... Partida do Cairo às 6h.30m (hora local). Percurso: Zagazig-Raffa-Jaffa-Haifa-Beirut-Rayak. Aterragem às 11h.50m (hora de bordo)  早——5点35分起飞 (当地时间)。由于滑行时爆了一个轮胎, 出发不成功..... 6点30分(当地时间)从开罗起飞。 航线: 扎加齐格—拉法—雅法—海法—贝鲁特—里亚格 11点50分降落(机上时间)。	1	5 10	760	149	2.200	Calmó até Beirut. Agitadaíssimo sobre Rayak  直到贝鲁特, 天气都很平静。 直到拉雅克, 天气变化异常激烈。在拉雅克上空
26-IV-24 1924年4月26日	Manhã – Partida de Rayak às 8h.05m (hora local). Percurso: Damasco-Ramadi-Bagdad. Aterragem às 14h.05m (hora local). (2)  早——8点05分(当地时间)从里亚格起飞。 航线: 大马士革—拉马迪艾—巴格达。 14点05分(当地时间)降落。(2)	1	6 00	850	149	2.700	Regular 天气一般。
	A transportar   载重	9	51 38	7.140			

Data 日期	Emprego do Tempo 工作时间	Aterragens 降落次数	Duração do voo 飞行时间	Quilóm. percorridos 飞行公里数	Velocidade média (kms/h) 平均航速 (公里/小时)	Altitude máxima (metros) 最高飞行高度(米)	Estado Atmosférico 天气状况
			Hora   Min. 小时   分				
Transporte   运输		9	51 38	7.140			
27-IV-24 1924年4月27日	Manhã – Partida de Bagdad às 7h.18m (hora local). Forçados a regressar ao ponto de partida por motivo do mau funcionamento do motor (*). 早——7点18（当地时间）从巴格达起飞。由于发动机运行不良被迫返回起飞地点。（*）	1	0 18	40	133	300	Calmo. Calor sufocante 天气平静。 令人窒息的炎热。
28-IV-24 1924年4月28日	Manhã – Partida de Bagdad às 6h (hora local). Percurso: Kut-el-Amara-Bender Rig-Bushire. Aterragem: Às 12h.15m (hora de bordo) 早——6点（当地时间）从巴格达起飞。 航线: 库特阿马拉—本德里克—布什尔 12点15分（当地时间）降落。	1	6 05	860	143	900	Abafado e sufocante. Vento SE. Céu coberto 令人窒息的潮湿和炎热。东南风。天空晴朗。
2-V-24 1924年5月2日	Manhã – Partida de Bushire às 6h.17m (hora local). Aterragem em Bender Abbas às 10h.48m (hora de bordo) 早——6点17分（当地时间）从布什尔起飞。10点48分（当地时间）在本德尔阿巴斯降落	1	4 31	670	149	1.200	Bastante calmo. Calor sufocante 天气很平静。 令人窒息的炎热。
3-V-24 1924年5月3日	Manhã – Partida de Bender Abbas às 5h.58m (hora local) Percurso: Djask-Chahbar. Aterragem às 9h.28m (hora de bordo) 早——5点58分（当地时间）从本德尔阿巴斯起飞。航线: 德亚斯科—恰赫巴哈尔。9点28分降落（机上时间）。	1	3 30	550	157	1.600	Regular 天气一般。
4-V-24 1924年5月4日	Manhã – Partida de Chahbar às 6h.31m (hora local). Percurso: Gwadar-Pasni-Ormara-Karachi. Aterragem às 13h (hora de bordo) 早——6点31分（当地时间）从恰赫巴哈尔起飞。航线: 瓜德尔—伯斯尼—奥尔马拉—卡拉奇。13点（机上时间）降落。	1	6 29	880	121	1.100	Mau tempo. Visibilidade péssima 天气不好。 视线极差。
A transportar   载重		14	72 31	10.140			

Data 日期	Emprego do Tempo 工作时间	Aterragens 降落次数	Duração do voo 飞行时间	Quilóm. percorridos 飞行公里数	Velocidade média (kms/h) 平均航速 (公里/小时)	Altitude máxima (metros) 最高航行高度 (米)	Estado Atmosférico 天气状况
			Hora   Min. 小时   分				
	Transporte   运输	14	72 31	10.140			
7-V-24 1924年5月7日	Manhã – Partida de Karachi às 6h.18m (hora local). Destino: Agra. Percurso: Hiderabad-Jodhpur-Pipar Road-Budhana, onde fomos forçados a aterrar às 11h.16m, danificando o avião 早——6点18分 (当地时间) 从卡拉奇出发。目的地: 海德巴拉—焦特布尔—帕帕尔罗德—布达纳。航线:, 由于飞机被损坏, 我们被迫于11点16分降落。	1	5 20	820	157	1.200	Bom tempo até Jodhpur. Depois agitado, calor sufocante, atmosfera rarefeita 直到焦特布尔, 天气晴好。之后, 天气变化剧烈, 令人窒息的炎热, 大气稀薄
	Totais   共计	15	77 51	10.960			

VOOS DO AVIÃO PÁTRIA II (De Haviland DH 9)  
“祖国二号”飞机航程(德哈维兰 DH9)

Data 日期	Emprego do Tempo 工作时间	Aterragens 降落次数	Duração do voo 飞行时间		Quilóm. percorridos 飞行公里数	Velocidade média (kms/h) 平均航速 (公里/小时)	Altitude máxima (metros) 最高航行高度(米)	Estado Atmosférico 天气状况
			Hora   Min. 小时   分					
<b>TREINOS EM LAHORE (*)</b> 在拉合尔训练 (*)								
29-V-24 1924年5月29日	Manhã – Voo em duplo comando com o tenente Olivier. Voltas da pista.	3	0 50		-	-	1.500	Bom tempo 天气晴好
	早——奥利佛加入,在 双重指挥官的指导下飞行。返回跑道。							
	Tarde – Volta de pista. Passageiro: Manuel Gouveia	3	0 10		-	-	200	Bom tempo 天气晴好
	下午——回到跑道。乘客: 曼努埃尔·戈维亚							

**ROTEIRO DA VIAGEM (CONTINUAÇÃO) (1)**

**飞行日志 (续) (1)**

30-V-24 1924年5月30日	Manhã: Percurso Lahore-Amballa 早——路线: 拉合尔——安巴拉	1	2 05	290	145	1.900	Calmo 天气平静。
31-V-24 1924年5月31日	Manhã: Percurso Amballa-Allahabad 早——航线: 安巴拉—阿拉哈巴德	1	4 30	800	177	2.200	Vento O forte 强风。
1-VI-24 1924年6月1日	Manhã: Percurso Allahabad-Calcutá 早——航线: 阿拉哈巴德—加尔各答	1	4 15	800	195	2.200	Agitado 天气变动剧烈
4-VI-24 1924年6月4日	Manhã: Percurso Calcutá-Chitaggong-Akyab 早——航线: 加尔各答—吉大港—阿恰布	1	3 55	650	162	2.200	Regular 天气一般
A transportar   载重		4	14 45	2.540			

Data 日期	Emprego do Tempo 工作时间	Aterragens 降落次数	Duração do voo 飞行时间	Quilóm. percorridos 飞行公里数	Velocidade média (kms/h) 平均航速 (公里/小时)	Altitude máxima (metros) 最高飞行高度 (米)	Estado Atmosférico 天气状况
			Hora   Min. 小时   分				
	Transporte   运输	4	14 45	2.540			
5-VI-24 1924年6月5日	Manhã: Partida para Rangoon. Forçados a retroceder pelo mau tempo (*) 早——出发前往仰光。由于天气不好被迫后退。	1	1 55	260	144	1.200	Temporais. Vento SO forte 风暴。 强烈的西南风。
6-VI-24 1924年6月6日	Manhã: Partida de Akyab às 9h.10m (hora local). Aterragem em Rangoon às 13h.15m (hora de bordo) 早——9点10分(当地时间)从阿恰布出发。 13点15分(机上时间)在仰光降落。	1	4 05	650	158	4.000	Regular. Céu coberto. Aguaceiros 天气一般。多云。 阵雨
9-VI-24 1924年6月9日	Manhã: Partida de Rangoon às 8h.40m (hora local). Aterragem em Bangkok às 13h.55m (hora de bordo) 早——8点40分(当地时间)从仰光起飞。13点55分(机上时间)在曼谷降落。	1	5 15	680	129	4.500	Mau tempo até à cordilheira. Regular até Bangkok 一直到山脊,天气糟糕。到曼谷为止,天气晴好。
11-VI-24 1924年6月11日	Manhã: Partida de Bangkok às 7h.05m (hora local), rumo a Korat e Oubon. Aterragem às 10h.10m (hora bordo) 早——7点05分(当地时间)从曼谷起飞,飞往呵叻和乌汶。10点10分(机上时间)降落	1	3 05	550	177	600	Nuvens e chuviscos 云块和细雨。
12-VI-24 1924年6月12日	Manhã – Partida de Oubon às 6h.55m (hora local). Percurso: Tahkek-Ha Tinh-Vinh-Nam Dinh-Haifongue-Hanoi. Aterragem às 12h.45m (hora de bordo) (Pista completamente encharcada) 早——6点55分(当地时间)从乌汶起飞。航线:他曲—河静—荣市—南定—海防—河内。12点45分(机上时间)降落(跑道完全湿透)。	1	5 50	780	136	2.600	Chuva no Sião. Cortina de nuvens sobre as montanhas. Nevoeiro sobre o delta do Rio Vermelho 在暹罗有将干。云雾遮山。红河三角洲上空有浓雾。
	A transportar   载重	9	34 55	5.460			

Data 日期	Emprego do Tempo 工作时间	Aterragens 降落次数	Duração do voo 飞行时间		Quilóm. percorridos 飞行公里数	Velocidade média (kms/h) 平均航速 (公里/小时)	Altitude máxima (metros) 最高飞行高度 (米)	Estado Atmosférico 天气状况
			Hora   Min. 小时   分					
	Transporte   运输	9	34	55	5.460			
17-VI-24 1924年6月17日	Tarde – Transferência do avião de Bac-Mai para Tong, por motivo do mau estado da pista. Passageiro: Mecânico francês Maison. Voltas sobre Hanói e Tong (*) 下午——由于跑道状况不佳, 将飞机从白梅机场转到宗机场。乘客: 法国机械师梅森。在河内和宗上空打转。	1	0	45	100	166	1.600	Regular 天气一般。
20-VI-24 1924年6月20日	Manhã – Partida de Tong às 9h.58m (hora local). Percurso: Hanói-Haifongue-Kwang Tcheou-Wang-Yang Kiang-Macau-Kowloon-Shum Chun (China), onde fomos forçados a aterrar por avaria no Delca System (ignição). Impossibilitados de aterrar em Macau, devido ao temporal. A aterragem efectuou-se às 14h.48m (hora de bordo), num cemitério chinês. Avião ligeiramente danificado 早——9点58分 (当地时间) 从宗机场起飞。航线: 河内—海防—广州湾—阳江—澳门—九龙—岑覃 (Shum Chun) (中国), 在此地由于带戴尔加系统 (点火) 故障我们被迫降落。由于风暴, 无法在澳门降落。14点48分 (机上时间) 在一片中国墓地上实施了降落。飞机有轻微的损毁。	1	4	50	1.050	223	3.000	Tempo excelente até Yang Kyang. Trovoadas, chuva, vento, temporal desfeito até Shum Chun. Aterragem debaixo de chuva torrencial. 直到阳江, 天气状况都极好。到岑覃 (Shum Chun) 为止, 雷鸣, 雨, 强风暴。高飞机在大暴雨中降落。
	Totais   共计	11	40	30	6.610			

## NOTAS

### 注释

– No cálculo das velocidades médias, descontaram-se sempre no tempo de voo cerca de 5 m, correspondentes às voltas de pista à partida e à chegada.

– As distâncias foram calculadas em função do percurso efectuado.

(\*) Todos os voos assinalados com o asterisco não são contados na Recapitulação Final, por não terem representado qualquer avanço na direcção de Macau.

(1) No cálculo do tempo de voo gasto no percurso total foram descontadas 2 h. 30 m correspondentes ao percurso Homs – Taughha – Homs e na distância percorrida descontaram-se igualmente 400 kms correspondentes ao referido trajecto, por não terem representado qualquer avanço na direcção de Macau.

(2) No cálculo da velocidade média relativa a esta etapa, descontaram-se 12 m gastos sobre Rayak, na subida a 2.700 m.

(3) Os apontamentos incompletos tomados durante a segunda parte da viagem não permitem a descrição detalhada das etapas.

– 计算平均速度时,要减去飞机离开、到达时在跑道上盘旋的时间,约为5分钟。

– 距离的计算以实际飞过的路程计算。

(\*) 所有带有星号的航程都未计入最终的技术回顾中,因为它们对于澳门方向的行进无任何意义。

(1) 在计算所有飞行时间时,减去了2个小时30分钟,对应的是汉姆斯 – 塔乌尔基亚- 汉姆斯路线,这段路线的飞行距离400公里也将同样减去。因为这段飞行对于向澳门行进无任何代意义。

(2) 计算这一段的平均速度时,减去在里亚格上空的12分钟,飞行高度2700米。

(3) 因为第二段航程的笔记不全,所以无法详尽描述这几段航程。

## RECAPITULAÇÃO FINAL

### 最终回顾

Percurso total efectuado no avião *Pátria*..... 10.960 kms  
Percurso útil efectuado no avião *Pátria*..... 10.520 kms

Tempo total de voo ..... 77 h . 51 m  
Tempo útil de voo ..... 74 h . 23 m  
Etapas: 14  
Tempo relativo a voltas de pista (a descontar) ..... 1 h . 10 m

Tempo a considerar para o cálculo da velocidade média ..... 73 h . 13 m  
Velocidade média (aproximada): 143,6 kms/h aprox.

Percurso total efectuado no avião *Pátria II*.....6.610 kms  
Percurso útil efectuado no avião *Pátria II*.....6.250 kms

Tempo total de voo ..... 40 h . 30 m  
Tempo útil de voo ..... 37 h . 50 m  
Etapas: 10  
Tempo relativo a voltas de pista (a descontar) ..... 50 m

Tempo a considerar para o cálculo da velocidade média.....37 h. 00 m  
Velocidade média (aproximada): 169,1 kms/h aprox.

Percurso total nos dois aviões..... 17.570 kms  
Percurso útil nos dois aviões..... 16.760 kms

Tempo total de voo ..... 118 h . 21 m  
Tempo a considerar para o cálculo da velocidade média 110 h . 13 m  
Velocidade média (aproximada): 152 kms/h aprox.

“祖国号”飞行里程 .....10960公里  
“祖国号”有效飞行里程.....10520公里

飞行时间总计 ..... 77 小时 51 分  
有效飞行时间 ..... 74 小时 23 分  
航程分段: 14段  
在跑道上的时间 ..... 1 小时 10 分

用来计算平均速度的时间 ..... 73 小时 13 分  
平均速度: 大约 143,6 公里 / 小时

“祖国号”飞行里程 .....6610公里  
“祖国号”有效飞行里程.....6250公里

总飞行时间.....40 小时 30 分  
有效飞行时间 .....37 小时 50 分  
航程分段: 10段  
在跑道上盘旋时间: (需减去) ..... 50 分

用来计算平均速度的时间 .....37 小时 00 分  
平均速度 (大约): 169,1 公里 / 小时

两架飞机总飞行距离 .....17.570 公里  
两架飞机有效飞行距离.....16.760 公里

总飞行时间 ..... 118 小时 21 分  
用来计算平均速度的飞行时间..... 110 小时 13 分  
平均速度: 约152 公里 / 小时



XV

APÊNDICE FOTOGRÁFICO  
FOTOGRAFIAS DE OBJECTOS  
RELATIVOS AO RAIDE LISBOA-MACAU

第十五章 照片附录  
里斯本——澳门空中突袭相关物品  
照片

## AGRADECIMENTOS

### 感谢

Agradece-se a Leonor Brito Paes a solicitude com que nos atendeu e a autorização para publicar a fotografia do anel do aviador Brito Paes, referido no capítulo III desta narrativa.

感谢莱奥诺尔·布里托·帕伊斯对我们关怀备至的接待并允许我们出版在书中第三章提到的布里托·帕伊斯的戒指照片。

Agradece-se ao Museu do Ar a autorização para fotografar estes objectos do seu acervo, relativos à viagem do *Pátria*.

感谢航空博物馆允许我们拍摄这些与“祖国号”航空之旅有关的馆藏物品。



Mapa utilizado pelos aviadores durante a viagem, anotado pelos próprios (vista total e parcial)  
飞行员们在飞行期间使用的地图, 由他们自己标注 (部分及完整视图)





Anel com o brasão da família Brito Paes, oferecido ao aviador pelo seu pai, momentos antes de levantarem voo em Vila Nova de Milfontes

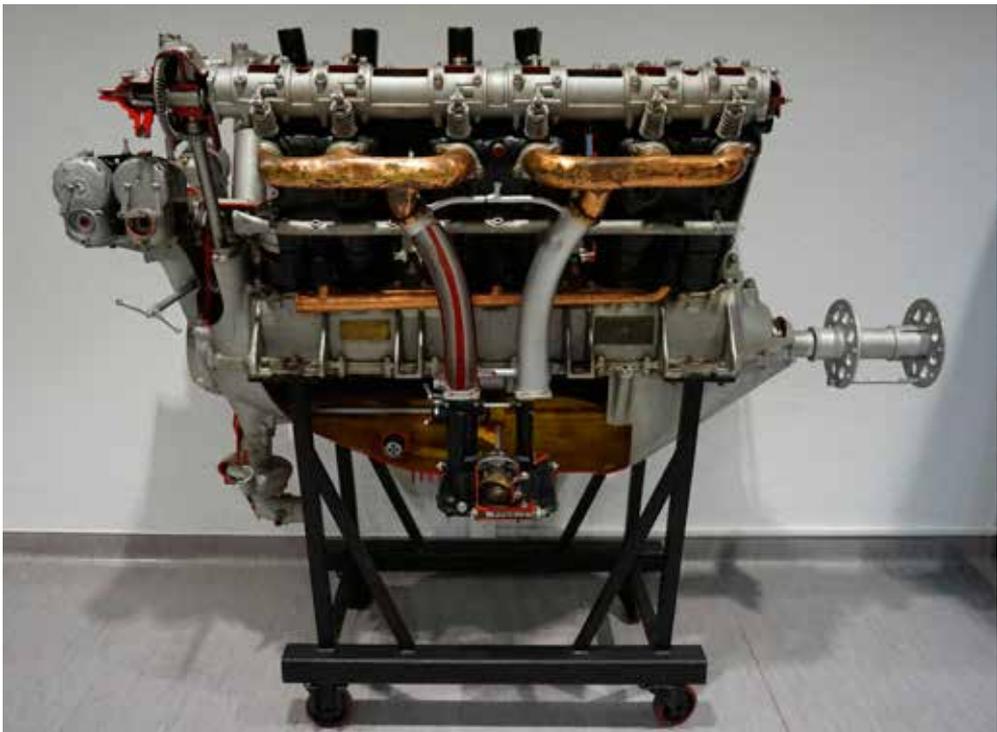
从千泉新镇起飞前,刻着布里托·帕伊斯家族徽章的戒指,它是这位飞行员的父亲赠给他的。



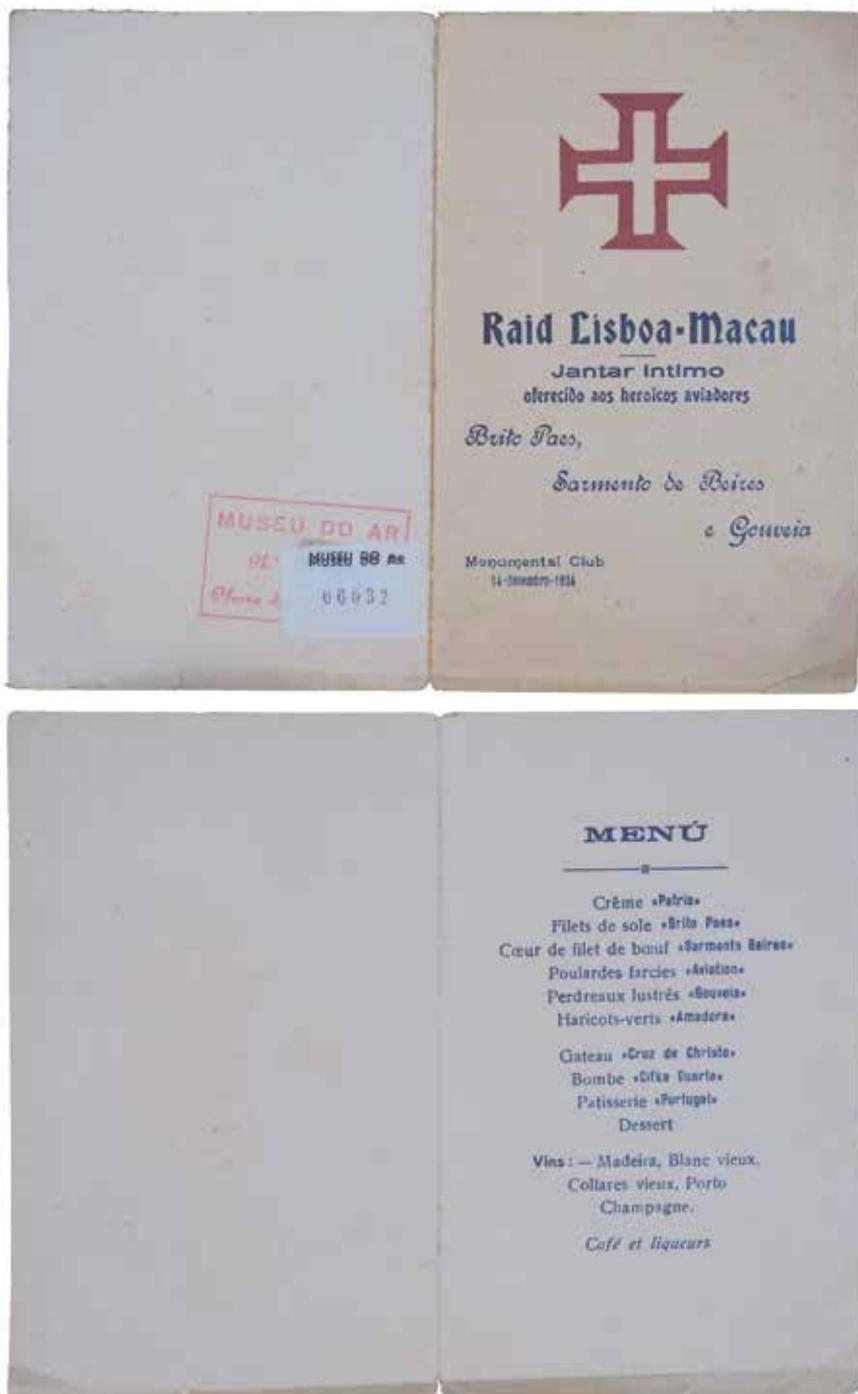
A bússola do *Pátria* | “祖国号” 的罗盘



Relógio de bordo do *Pátria* | “祖国号”上的时钟



Motor do *Pátria* (Renault 300 CV) | “祖国号”的发动机 (雷诺300CV)



Menu de um jantar de homenagem aos aviadores no Monumental Club, em Lisboa, em Setembro de 1924.

1924年9月, 在里斯本纪念俱乐部举行的向飞行员们致敬的晚宴菜单