

当机翼也能书写: 第一次里斯本——澳门空中突袭 (1924年) 的回忆与历史

伊莎贝尔·莫茹让

波尔图大学文学院
文化、空间与记忆跨学科研究中心

QUANDO OS ASES ESCREVEM:
MEMÓRIA E HISTÓRIA
DO PRIMEIRO RAIDE AÉREO
LISBOA-MACAU (1924)

ISABEL MORUJÃO

FLUP/CITCEM

如果回忆是我们所拥有的¹： 为什么重印这本书

值此距1920年4月7日到6月20日第一次实现里斯本——澳门之间的飞行近100年之际，我们重印若泽·曼努埃尔·萨尔门托·德贝雷斯的“从葡萄牙到澳门”一书，这不但让我们有提前庆祝之感，同时让人回忆起那些被遗忘了的时光和人们。遗忘，并不是现在才有的趋势。早在1516年，加尔西亚·德雷森德在他的“游吟之歌”序言中就曾哀叹道：“现在，所有这些行为和其他本质的影响没有像以前一样被宣扬，而其他国家的人们已经做了这件事。”² 抵消这种倾向是任何时代都有的要求，具体来说，这种姿态为研究葡萄牙及世界航空打开了大门，在国际学术界受到欢迎并敦促人们给予注意³……实际上，这些二十世纪二十年代的航空“突袭”或许是康乃馨革命之前，葡萄牙人做出的最后一些具有国际影响力的开创性行为。然而，今天，年轻一代的葡萄牙人和外国人对此一无所知。因为与其他那些也有航空先驱的国家相反，葡萄牙人把这一切忘记了！而在其他国家，航空先驱成了多样化研究、庆祝活动和各种探讨的主题，其体裁从技术性很强的文章到电影都有。

国家记忆的迅速消失引起了法国历史学家皮埃尔·诺拉的反思性关注，他在1984年组织编纂了重要著作“记忆的场所”。这表明，记忆易逝的状况要求并通知人们要清点那些曾经体现记忆的地方，以及那些由于人们的意愿，将记忆永远镌刻的象征性符号，纪念物，字典和博物馆等。

现在，由萨尔门托·德贝雷斯，布里托·帕伊斯和曼努埃尔·戈维亚实现的非凡航空之旅以及当时他们所处的同样非凡的环境，在葡萄牙留下了许多证据：千泉新城有一座纪念碑，在许多其他城市的地名中留下一些印记⁴，在航空博物馆的先驱厅中保存了与这次飞行有关的一些物件，他们的名字进入了百科全书和“伟大的葡萄牙人名册”中……此外，还有飞行员之一的若泽·曼努埃尔·萨尔门托·德贝雷斯撰写的一本相关旅行叙事书籍。

¹ 费尔南多·佩索阿-雷伊斯：“颂歌”，“尽你所能，至高无上。”

² “加尔西亚·德雷森德的游吟之歌”：安德烈·克拉贝·罗沙简介及注解，第一卷，里斯本，巴西图书中心，1973年版，第2页。

³ 请参阅，如麦罗德·西蒙德-侯顿主编的材料汇编“新闻和空中征服记：故事，图片和诗歌”。“平台：航空航天的过去与现在”（在线），2018年秋季刊第五期。网址：<http://revues.univ-tlse2.fr/pum/nacelles/index.php?id=564>。“飞行员-作家”，“历史见证人”（安东尼奥·蒙特罗，玛利亚·德法蒂玛·奥特里尼奥，多明戈·法利亚及若泽·多明戈斯·德阿尔梅达主编，2017年。巴黎：文稿出版社，207-235页。）

⁴ 波尔图，莱萨·德帕梅拉，里斯本，贝雅，埃武拉等城市的路名。

SE A MEMÓRIA É QUANTO TEMOS¹: O INTERESSE DESTA REEDIÇÃO

Estando-se a poucos anos do centenário do raide aéreo Lisboa-Macau, realizado entre 7 de Abril e 20 de Junho de 1924, a reedição da obra *De Portugal a Macau*, de José Manuel Sarmiento de Beires, adquire antecipadamente um sentido celebrativo, ao mesmo tempo que relembra uma história que o tempo e as pessoas foram deixando cair no esquecimento. Não é esta uma tendência de agora, pois já em 1516 Garcia de Resende, no Prólogo ao seu *Cancioneiro Geral*, a lamentava: «Todos estes feitos e outros muitos d'outras sustâncias não são divulgados como foram, se gente d'outra nação os fizera»². Contrariar esta propensão é, pois, uma exigência de todos os tempos e, no caso concreto, um gesto que abre portas à investigação sobre a aviação portuguesa e mundial, que tem vindo a encontrar, nos meios académicos internacionais, um acolhimento a que urge ir prestando atenção.³ Na verdade, estes raides aéreos dos anos vinte foram talvez os últimos grandes feitos pioneiros dos portugueses, de repercussão internacional, antes da revolução dos cravos. Contudo, são hoje desconhecidos das gerações mais novas e dos estrangeiros, porque os portugueses se esqueceram deles, contrariamente ao que sucedeu aos pioneiros da aviação de outros países, que são hoje objecto dos mais variados estudos, celebrações e abordagens, desde os artigos mais técnicos até ao cinema.

A constatação do desaparecimento rápido de memórias nacionais suscitou a preocupação reflexiva do historiador francês Pierre Nora, que organizou em 1984 a importante obra *Les Lieux de la Mémoire*. Aí se demonstra como essa condição precívél das memórias exige e convida o inventário dos lugares em que elas encarnaram e onde, pela vontade dos homens, elas se fixaram residualmente em símbolos, monumentos, comemorações, dicionários e museus.

Ora, da extraordinária viagem aérea realizada por Sarmiento de Beires, Brito Paes e Manuel Gouveia – e das também extraordinárias circunstâncias em que ela se realizou – ficaram diversos testemunhos em Portugal: um monumento em Vila Nova de Milfontes, algumas marcas na toponímia urbana de várias cidades do país⁴, a presença de objetos associados ao raide na sala dos pioneiros do Museu do Ar, entradas em enciclopédias e no *Grande Livro dos Portugueses...* e um livro, uma narrativa de viagens escrita por um dos aviadores, José Manuel Sarmiento de Beires.

Enquanto narrativa da viagem do avião *Pátria*, no contexto do risco de uma travessia pioneira e sem apoios do Estado, este livro de Sarmiento de Beires tem um interesse inegável

¹ Fernando Pessoa-Ricardo Reis, Ode «Quanto faças, supremamente faze».

² *Cancioneiro geral de Garcia de Resende*. Introdução e notas de Andrée Crabbé Rocha. Tomo I. Lisboa, Centro do Livro Brasileiro, 1973, p. 2.

³ Veja-se, por exemplo, o dossier *La presse et la conquête de l'air. Histoires, imaginaires, poétiques*, sous la direction de Mélodie Simard-Houde. «Nacelles. Passé et présent de l'aéronautique et du spatial / Past and Present of Aeronautics & Space» [en ligne], n.º 5, automne 2018. URL: <http://revues.univ-tlse2.fr/pum/nacelles/index.php?id=564> e a obra *Aviateurs-écrivains. Témoins de l'histoire, Savoirs / Exotopies* (Direcção de António Monteiro, Maria de Fátima Outeirinho, Dominique Faria e José Domingues de Almeida José (2017). Paris: Éditions Le Manuscrit, 207-235.

⁴ Em ruas das cidades do Porto, Leça da Palmeira, Lisboa, Beja, Évora...

作为“祖国号”飞机的飞行叙事，叙述在面临开创性飞行的风险且没有国家支持的背景下的航空之旅，这对于那些对飞行、对葡萄牙第一共和国这个关键时期发生的历史事件感兴趣的人，萨尔门托·德贝雷斯的这本书有着不可否认的兴趣。这部写在一部见证记录中并经过文学剪裁的优秀作品使得读者群自然而然地扩展到了不同的公众，因为这本书讲述了一次真正的冒险，其中的英雄有血有肉，他们曾无数次面对极为危险的情况。这本书通过讲述在遥远的二十年代实现的开拓性飞行，充分地说明了那次飞行的冒险意义。“冒险”⁵这个词从词源学的角度来看，其字面意思是“正在到来的”。那时，正在到来的不仅仅是飞行员接受的飞行逆境，还有空中通讯的未来和他们想要在葡萄牙建立的新时代。

实际上，“祖国号”从葡萄牙飞至澳门的空中之旅是国际公认的、航空工程和航空先驱的非凡壮举。在这次空中航行持续的三个月中，整个葡萄牙翘首以待，等待着飞行员们成功的消息。

在今天我们生活的这个时代，对于事实和人们的记忆已经不再是一种社会实践的结果。为纪念那些有关的日期和事件设立了一些假日，然而从人们的疏离感中我们得知，尽管有这种集体表达，人们对于这些记忆还是不知道，进而变得无动于衷。因此，当记忆越少在人们的内心中存在，就越有必要通过外部支持恢复它们，就像历史学家皮埃尔·诺拉⁶指出的那样，只有通过“存在的有形标记”才能让记忆生存下来。

1968年，即这次飞行之后的四十四年，萨尔门托·德贝雷斯把“从葡萄牙到澳门”这本书的第三版献给布里托·帕伊斯，尽管他始终保留着第一版的“献给葡萄牙人民”的献辞。布里托·帕伊斯已于1934年去世，曼努埃尔·戈维亚也已于1966年去世。在经历过驾驶飞机前往澳门这个巨大冒险的三位男子中，当时只有德贝雷斯还活着，但他已经敏锐地意识到不存在天然的、自发的记忆，而“大胆的作品”不再能够从“死亡的律法”⁷中解脱出来。这一作者版仿佛意味着这次出版只是出于他的个人意愿，出于他自愿、有意记住这次飞行的态度，还要将它从历史运动中解脱出来，在其发展中，把它从自己身上卸下。萨尔门托·德贝雷斯个人的纪念意识使这本书有了第三版，他自己支付了费用。这本书是一个有形的、物质的印记，旨在重塑那段已被湮没的历史时刻，把它拯救出来成为一个具有辨识度的地方。

⁵ 葡语“冒险”一词来自拉丁语动词*advenire*，意思是“到来，随后到来”。这一术语意味着正在到来的动作，即将到来的动作（出乎意料的），因此还引申出“运气，命运，困难，财富”的含义。

⁶ 皮埃尔·诺拉，“在记忆和历史之间地点的争议”。雅拉·安·科里翻译，载于“历史计划”PUC-SP杂志，圣保罗，12月号，1993年，12页。<https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/viewFile/12101/8763>

⁷ 引自“卢西塔尼亚之歌”，第一章，第二节。

para os entusiastas da aviação e para os que se interessam pelos acontecimentos portugueses nesta época nevrálgica da Primeira República. Mas a relevância da obra, escrita num registo testemunhal e com um recorte literário que não escapa ao leitor, alarga-se, naturalmente, a um público diversificado, pois narra uma aventura real, em que os heróis são de carne e osso e vivem inúmeras situações de alto risco. Pelo facto de narrar um voo pioneiro, realizado nesses já longínquos anos vinte, o livro confere a essa aventura aérea o seu sentido pleno, etimologicamente alicerçado em *adventura*⁵, que, literalmente, significa «que está a chegar». E o que estava a chegar, naquela altura, era não só a adversidade da viagem que os aviadores aceitaram enfrentar, mas também o futuro das comunicações aéreas e de uma nova era que almejavam construir também em Portugal.

A viagem do *Pátria* de Portugal até Macau foi, de facto, um extraordinário feito de engenharia aeronáutica e de aviação pioneira, reconhecido internacionalmente. Em Portugal, durante os quase três meses que durou a travessia aérea, o país inteiro viveu suspenso das notícias que chegavam sobre o sucesso dos seus aviadores.

Vive-se hoje numa época em que a memória dos factos e das gentes já não resulta de uma prática social. Sabemo-lo pelo alheamento da população relativamente a feriados que assinalam datas e feitos que, mesmo apesar dessa expressão colectiva, as pessoas ainda desconhecem e a que acabam por se tornar indiferentes. Assim, quanto menos a memória é vivida do interior, maior é a necessidade de a reivindicar através de suportes exteriores, do recurso a «marcas tangíveis de uma existência» que só através delas poderá sobreviver, como constatou o historiador Pierre Nora⁶.

Em 1968, quarenta e quatro anos após a viagem, a terceira edição do livro *De Portugal a Macau* é dedicada por Sarmento de Beires a Brito Paes, embora mantendo sempre a «dedicatória da primeira edição», dirigida ao povo português. Brito Paes havia já morrido, em 1934, e Manuel Gouveia também, em 1966. Dos três homens que haviam vivido a grande aventura da viagem aérea a Macau, só Beires era ainda vivo, mas já detentor da consciência aguda de que não existia memória espontânea e de que as «obras valerosas» já não libertavam «da lei da morte»⁷. Esta sua edição de autor parece querer significar que a publicação resultou apenas da sua vontade individual de lembrar, do seu gesto tão voluntário quanto intencional de recordar a viagem, arrancando-a assim do movimento da História que, no seu dever, parecia tê-la desgarrado de si. A consciência comemorativa individual de Sarmento de Beires fazia da terceira edição deste livro, que ele próprio custeou, uma marca palpável, materializada, que visava restituir à História esse momento já apagado, resgatando-o como lugar de identidade. A Brito

⁵ *Adventura* vem do verbo latino *advenire*, que significa «chegar, sobrevir». O termo significa, pois, a acção que está a chegar, a acção que sobrevém (sem se estar à espera), de onde resulta ainda o sentido de «sorte, fado, desdita, fortuna».

⁶ Pierre Nora, *Entre Memória e História. A problemática dos lugares*. Tradução de Yara Aun Khoury, in *Projeto História*, Revista da PUC-SP, São Paulo, (10), Dez. 1993, p. 12. <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/viewFile/12101/8763>

⁷ Cf. *Os Lusíadas*, Canto I, estrofe segunda.

他满怀深情地把“这些被湮灭的、我们的航空之旅的残片”献给布里托·帕伊斯。顺便说一句，在近20年后的1984年，皮埃尔·诺拉也是通过这个新奇的表达定义了记忆的场所：“记忆的场所，首先就是残片”，意思是被历史活动自身所分解的历史时刻，从将它们遗忘的令人眩晕的时间流中解脱出来，最终又归于历史。确实，四十四年后，随着集体记忆的消退（还是在康乃馨革命的伟大时刻之前，那场革命将创造出各种新的英雄），萨尔门托·德贝雷斯将忠诚的记忆献给他“缺席”的同伴，这是三位飞行员的私人记忆，是他们冒险、大胆计划的记忆，这记忆也同时属于葡萄牙人集体和葡萄牙历史。

今天，飞往澳门的航空之旅是一个记忆的场所，我们也通过再版这本书恢复它。在里斯本——澳门“空中突袭”百年纪念之前，提供这些文字无疑有助于新的研究、阅读和庆祝活动。

自1999年起，澳门不再是一个葡萄牙省份。然而，在其目前的文化全景中，两国共同的历史和文化遗产的价值受到重视，这已转化为对葡萄牙语日益增长的兴趣和中葡之间日益紧密的关系。

2017年，在若安娜·弗雷塔斯的一次报道中（现在可以在Youtube上观看，链接：[ps://www.youtube.com/watch?v=yx0Thdy0BuE](https://www.youtube.com/watch?v=yx0Thdy0BuE)），为了给首都航空公司开通北京——葡萄牙的航线做宣传，提及了这次1924年的空中“突袭”。这不是任何一个三大传统档案制作人（即教会，国家或家庭）抛出的记忆，而是由一个航空公司来展示，曾早在1924年就能实现的空中连接，怎样在九十三年之后才能再度以决定性的方式成为现实。萨尔门托·德贝雷斯在1924年就预感到可以建立葡萄牙——澳门和葡萄牙——中国⁸年度空中连接的机会，但这从未发生过⁹。

如果没有一些支持内容将这本书情境化，将21世纪的读者置于那遥远的1924年，“从葡萄牙到澳门”这本书是无法重新出现在市场上的。从与航空开拓精神密不可分的情节、空间的回忆，到那个时代全世界航空竞争的环境，还有当时织出葡萄牙全景的审美-政治思想，以及作品本身之前的多篇前言，我们尝试着尽可能广泛地涵盖这次“突袭”的各种情况。所以我们也投入了解移往澳门的葡萄牙移民潮，以便更好地理解为什么选择这个遥远的目标作为那次长途飞行的目的地。

⁸ “在无意识的自豪感中，所有人的眼泪中映射着爱国主义和思念之情——军官们，中士们和水手们；我们瞥见了每年飞往海外省份的航空旅行将带来的有益后果，飞机的机翼上载着国旗的色彩，那曾被遥远的祖国的太阳照耀的色彩。”他进一步说道：“对于南中国首都的访问尽管很短暂，但让我们能够再次评估我们的飞行对于那些居住在国外的葡萄牙人的重要性。”（引自13章：结论）

⁹ 1996年，即这次空中突袭之后七十二年后，葡萄牙航空公司TAP开通了前往澳门的商业航班，由于无法盈利，两年后中止了。

Paes dedica então, emocionadamente, «estes restos apagados da nossa viagem». Será, aliás, através dessa mesma curiosa expressão que, quase duas décadas mais tarde, em 1984, Pierre Nora definirá *Les Lieux de la Mémoire*: «os lugares da memória são, antes de tudo, restos», isto é, momentos da história que, dissolvidos pelo movimento da própria história, a ela são devolvidos, depois de arrancados a esse fluxo vertiginoso do tempo que os esquece. Efectivamente, ao ser confrontado, quarenta e quatro anos mais tarde, com o esbatimento da memória coletiva (ainda antes do grande momento da revolução dos cravos, que criaria novos heróis de conquistas diversas), Sarmento de Beires dedica ao seu companheiro «ausente» a fidelidade de uma memória que, tendo sido, no plano do risco e da ousadia, privativa de três aviadores, pertencia também à colectividade e à História dos portugueses enquanto traço de uma identidade solidária, audaz e temerária.

A viagem aérea a Macau é hoje, portanto, um lugar de memória, que aqui também se reivindica através desta edição. A disponibilização deste texto antes da comemoração do centenário do raide Lisboa-Macau facilitará certamente novas investigações, leituras, celebrações.

Desde 1999 que Macau já não é província portuguesa. No seu actual panorama cultural sobressai, no entanto, o empenhamento na valorização da história e do património comum aos dois países, que se tem traduzido num crescente interesse pela língua portuguesa e pelo estreitamento dos laços entre Portugal e a China.

Em 2017, numa reportagem de Joana Freitas (disponível hoje no youtube através do link <https://www.youtube.com/watch?v=yx0Thdy0BuE>), este raide de 1924 foi chamado à colação, para divulgar a abertura da rota Pequim-Portugal pela Capital Airlines. Não foi uma memória accionada por qualquer dos três grandes clássicos produtores de arquivos (Igreja, Estado ou Família), mas por uma companhia aérea, que procurou mostrar como a ligação conseguida em 1924 só noventa e três anos mais tarde se objectivava de forma decisiva. No entanto, Sarmento de Beires já intuía, em 1924, a oportunidade de uma ligação anual de Portugal a Macau e à China,⁸ que nunca veio a verificar-se⁹.

A obra *De Portugal a Macau* não poderia reaparecer actualmente no mercado sem alguns conteúdos de apoio que a contextualizassem e que situassem o leitor do século XXI nesse já remoto ano de 1924. Da recordação dos episódios e dos espaços que estiveram indissociavelmente ligados ao pioneirismo aeronáutico, ao ambiente de competição mundial vivido pela aviação da época e aos ideários estético-políticos que cruzavam o panorama português de então, procurou-se, com os vários prefácios que antecedem a obra propriamente dita, cobrir o mais amplamente possível as circunstâncias que envolveram este raide. Por isso se investiu

⁸ «E, inconscientemente, ao sentir o orgulho, o patriotismo e a saudade que se reflete em todos aqueles olhos rasos de água – oficiais, sargentos, marinheiros –, vislumbramos as benéficas consequências que resultariam do empreendimento de uma viagem aérea anual às nossas Províncias Ultramarinas, que ali levasse, nas asas de um avião, as cores da bandeira, ungidias pelo sol da Pátria distante». E ainda, mais adiante: «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» (Cf. Cap. XIII – Conclusão).

⁹ Em 1996 (setenta e dois anos após este raide aéreo), a TAP inaugurou um voo comercial para Macau, que foi descontinuado dois anos mais tarde, por não ser rentável.

每次再版自己作品时，萨尔门托·德贝雷斯都会引入新的脚注，以逐步澄清早在1925年编辑的文本。在这些注解中，有的解释了一些航空术语（如，何为“木马”）；有的纠正了一些关于某些人民和国家的最初看法，这些看法后来被证实是不正确的；还有的解释了当时“祖国号”飞机中途停留之地的政治环境，以便让人们从最小的细节以及他们所经历的种种复杂情况中理解整篇“报告”。这本书在1925年首次出版后，于1953年出了第二版，1968年出了第三版。今天，每一版都售罄了。

在本版，即第四版中（这是自作者1974年6月去世后的第一版，也是21世纪第一版），我们保留了原版的所有脚注。同时，我们注意到无论是事件发生的距离还是时代都非常遥远，为使阅读变得较为容易，增加了一些脚注。我们使用括号标注这些脚注并标明“编辑注”，以便与其他作者的脚注区分。

为了寻求中葡两国间的跨文化对话，这次我们（通过与“WG图书”的良好合作）投入出版了葡语—汉语双语版本，第一次让华人团体能够接触到这个飞行叙事故事。这个故事的叙述人——飞行员若泽·曼努埃尔·萨尔门托·德贝雷斯将中国的地理、文化、烹调和历史也渗透在自己的叙事记录中，使得早在20世纪初，这种欧洲人看待中国的眼光就得以传播¹⁰。

难以预料的八十天不完美的结晶¹¹

1925年4月7日（根据本版最后的脚注，这是“祖国号”飞机从葡萄牙千泉新城飞往澳门启程一周年的日子），从葡萄牙—澳门航空之旅归来之后，我们正在再版的这本书立刻得以发表，当年它取得了巨大的出版成功¹²。

¹⁰ 在连续的再版中，由作者做出的注解纠正了这些最初的看法，以寻求更新这些随着时间的流逝已过时的看法。比如，飞越北海时，萨尔门托·德贝雷斯承认“这个重要的中国城市还有一个一年一度的野蛮集市，在集市上，妇女们被以肉类消费市场的价格按体重出售。”（第12章——最后一段航程）。在第二版中，这句话被保留了（它忠实地反映了1924年的现实），但是插入了作者的注解，在注解中，他澄清“这种原始的传统在1930年被废除了。”

¹¹ “从葡萄牙到澳门”萨尔门托·德贝雷斯的表述（献辞）。

¹² 本书第一版印数为2000册，此外还有70册使用Liorre纸张印刷，并由作者本人编号、签名的特别发行本。

também na compreensão dos fluxos migratórios portugueses para Macau, no sentido de se perceber melhor a escolha desse destino longínquo como meta para esta viagem de longo curso.

A cada reedição da sua obra, Sarmento de Beires foi introduzindo algumas notas de rodapé, num progressivo processo de clarificação do texto que editara logo em 1925. As notas explicavam termos aeronáuticos (como «cavalo de pau», por exemplo), corrigiam percepções iniciais sobre povos e países que, posteriormente, se revelaram inexatas ou explicitavam circunstâncias políticas dos locais onde o *Pátria* fez escala, para que todo o relato pudesse ser compreendido nos mínimos detalhes e em toda a complexidade de algumas situações vividas. À primeira edição de 1925 seguiu-se a segunda, em 1953, e ainda a terceira, em 1968. Qualquer delas se encontra hoje esgotada.

Nesta quarta edição da obra (a primeira desde a morte do autor, em Junho de 1974, e também a primeira deste século XXI), todas essas notas ao texto se mantiveram e acrescentaram-se ainda outras, no sentido de facilitar ainda mais a sua leitura, atendendo à distância dos acontecimentos e do tempo. Esta intervenção em nota vai assinalada entre parêntesis com a indicação «nota do editor», para se distinguir das restantes, que foram notas do autor.

A aposta numa edição bilingue Português-Mandarim (que resultou de uma feliz parceria com a *WG Books*) procura dar resposta ao diálogo intercultural entre os dois países, tornando acessível pela primeira vez, entre a comunidade chinesa, esta narrativa de viagens aéreas, em que o território chinês, a sua geografia, cultura, gastronomia e história perpassam também nos registos do seu narrador, o aviador José Manuel Sarmento de Beires, permitindo esta divulgação do olhar de um europeu sobre a China, nos inícios do século XX¹⁰.

UMA CRISTALIZAÇÃO IMPERFEITA DE OITENTA DIAS DE INCERTEZA¹¹

Publicado logo a seguir ao regresso da viagem aérea de Portugal a Macau, aos sete de Abril de 1925 («data do primeiro aniversário da partida do avião *Pátria* de Vila Nova de Milfontes para Macau», conforme consta da nota final da edição), este livro que agora se reedita conheceu, no ano de 1925, um extraordinário sucesso editorial¹².

Diversas foram as circunstâncias que explicam o forte impacto deste livro junto dos leitores portugueses da época. Tratava-se da narrativa detalhada de uma viagem aérea pioneira a nível mundial, que devolvera prestígio além-fronteiras a um Portugal que, por força da

¹⁰ As notas de rodapé das sucessivas edições controladas pelo autor foram corrigindo esse olhar inicial, procurando actualizar a informação que, com o decorrer dos anos, se tornava ultrapassada. Assim, por exemplo, ao sobrevoar Pakhoi, Sarmento de Beires reconheceu «a importante cidade chinesa onde anualmente se realiza ainda uma bárbara feira, com mulheres vendidas a peso como carne de consumo» (Cap. XII – A Última Etapa). Na segunda edição, manteve a frase (que era fiel à realidade de 1924), mas inseriu uma nota de rodapé, onde esclarece que «esta tradição primitiva foi suprimida em 1930».

¹¹ Expressão de Sarmento de Beires, em *De Portugal a Macau* (dedicatória)

¹² A primeira edição da obra teve uma tiragem de dois mil exemplares, acrescida de uma tiragem especial de setenta exemplares em papel Liorne, numerados e rubricados pelo autor.

有多种情况可以解释为什么这本书当时在葡萄牙读者中产生了巨大影响：这是一本世界级的、详细讲述一次开拓性航空之旅的叙事故事书，享誉全世界；同时，葡萄牙却处于第一共和国时代的不稳定环境中，无论是社会、经济还是政治上的情况都令人沮丧。如加戈·科蒂尼奥¹³所说，从飞行总里程来看，“祖国号”实际上飞过了半个世界。这是一个了不起的成就，特别是与其他国家用于长途飞行的飞机相比，无论是飞机型号还是技术条件，这次飞行使用的飞机不但老旧残破而且技术落后¹⁴。

另一方面，这本书提前在“新田地”杂志发布了消息，引起了人们对于“即将出版”¹⁵的“由作者及布里托·帕伊斯以及曼努埃尔·戈维亚一年前所做的精彩旅行的报告”产生了期望和好奇。书中叙事是建立在有经验的权威讲述故事的基础上——讲述者亲身经历了它，这对于引起人们的兴趣起到了决定性的作用。

最后，本书的献辞写明“献给葡萄牙人民”，使每个葡萄牙人都与这次艰难的飞行所取得的成功有了联系。这或许可以解释为什么在一个葡萄牙文盲率高达65%的时代（根据1920年的人口普查¹⁶），这本书被广泛接受。萨尔门托·德贝雷斯将通过这次飞行达到的、意味深长的胜利也归功于葡萄牙人民，并将这一点载入国家证明和进步计划中，使得当时葡萄牙社会最具参与度，最具思想性的一些领域受到鼓舞¹⁷：“献给葡萄牙人民，从他们那儿我们获得了富有吸引力的力量，让我们走向胜利；献给葡萄牙人民，在飞往澳门的旅程中，为了让葡萄牙的名字享誉世界，他们奉献出惊人的精力和巨大的热情。”

这是一部以第一人称，从自己在这次飞行冒险中获得的直接经历和感觉出发讲述的故事。葡萄牙人，所有的葡萄牙人都为这次飞行冒险做出了贡献——当时从南到北，全国都特别为此开设了多个公众募捐手册。这本书是1924年4月7日到6月20日那“难以预料”¹⁸的八十天令人印象深刻的记录。期间，整个葡萄牙通过后来在报纸上发表的电报或是信件热切地、紧紧地追随飞行员们从远方传来的消息。

¹³ 科蒂尼奥，1924:17。

¹⁴ 请注意，萨尔门托·德贝雷斯怎样介绍曾在巴格达与“祖国号”团队相遇的飞行家佩尔蒂埃-索昔，在本书第6章中，作者觉得那简直就像天外救星，文字上是这样的：“索昔那让人羡慕的杰奎琳号飞机也在此降落，杰奎琳号优美的线条与祖国号的笨重轮廓形成了鲜明对比。”

¹⁵ 请参阅，如，“新田地”1925年4月，第44号刊。

¹⁶ 引自坎迪亚斯，2007年：40。

¹⁷ 萨尔门托·德贝雷斯与“新田地”杂志（1921年由卡布拉尔·普罗恩萨在里斯本创刊）的联系是，1921年至1926年他是杂志经常性撰稿人，在接下来的十年里，尽管不再那样经常，他还是确认了自己的撰稿才干。

¹⁸ 萨尔门托·德贝雷斯在作品献辞中的表述。

instabilidade que caracterizou a Primeira República, se encontrava então social, económica e politicamente deprimido. Na totalidade da distância aérea percorrida, o *Pátria* realizara praticamente metade da volta ao mundo, como afirmou Gago Coutinho¹³, o que configurava um feito de grande notoriedade, sobretudo porque realizado a bordo de um avião frágil e tecnicamente já obsoleto, quando comparado com os modelos e condições técnicas em que os outros países empreendiam os seus voos de longo curso¹⁴.

Por outro lado, o anúncio do livro fizera-se antecipadamente na Revista «Seara Nova», gerando expectativas e curiosidade em torno do «relato da maravilhosa viagem efectuada há um ano pelo autor, por Brito Paes e Manuel Gouveia», «a sair brevemente»¹⁵. A narrativa surgia, pois, firmada na autoridade experiencial de quem contava a história, tendo-a vivido, circunstância que terá sido determinante para o interesse que suscitou.

Finalmente, a dedicatória do livro «ao povo de Portugal» implicava cada português no êxito dessa difícil viagem, o que talvez explique a alargada recepção da obra, numa época em que a taxa de analfabetismo em Portugal era de 65% da população, segundo o censo de 1920¹⁶. Sarmento de Beires atribuía aos portugueses uma co-responsabilidade no tão expressivo triunfo alcançado através da viagem, inscrevendo esta no programa de progresso e afirmação nacional que animava alguns sectores mais interventivos e pensantes da sociedade portuguesa de então¹⁷: «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».

Esta era portanto uma narrativa que contava, na primeira pessoa e a partir da experiência directa do vivido e do sentido, o que tinha sido a aventura desse raide aéreo, para cuja realização os portugueses – todos os portugueses – tinham contribuído financeiramente, através das múltiplas subscrições públicas que se abriram para o efeito, de norte a sul do país. O livro era o registo impressionante desses «oitenta dias de incerteza»¹⁸, vividos entre sete de Abril e vinte de Junho de 1924, durante os quais Portugal inteiro acompanhou ávida e intensamente as notícias longínquas que chegavam dos aviadores, por telegrama ou por carta, e que eram posteriormente divulgadas nos jornais portugueses.

As circunstâncias que envolveram toda a viagem, desde a ideia inicial até à sua consecução, pesaram também na curiosidade e no empolgação dos portugueses com este raide

¹³ COUTINHO, 1924:17.

¹⁴ Atente-se na forma como Pelletier-Doisy, que se cruzou com a equipa do *Pátria* em Bagdad, é apresentado por Sarmento de Beires, no capítulo VI desta obra, quase como um *deus ex machina*, em sentido literal: «atterra também no seu admirável aparelho – o «Jacqueline» –, cujas linhas elegantes contrastavam violentamente com a pesada silhueta do *Pátria*».

¹⁵ Veja-se, por exemplo, o n.º 44 da «Seara Nova», de Abril de 1925.

¹⁶ Cf. CANDEIAS, 2007: 40.

¹⁷ A ligação de Sarmento de Beires à revista «Seara Nova» (fundada em 1921 em Lisboa, por iniciativa de Raul Proença) de que foi um colaborador assíduo entre 1921 e 1926 e, já menos assíduo, na década seguinte, confirma esta vocação actuante.

¹⁸ Expressão de Sarmento de Beires na dedicatória da obra.

从开始的想到最后完成，这次空中之旅的种种环境背景也让葡萄牙人对这次开拓性空中突袭感到好奇和兴奋。实际上，从葡萄牙航空界第一次投入并开拓了本国大陆领土之外的新航线之后，即1920年布里托·帕伊斯和萨尔门托·德贝雷斯飞越马德拉岛的壮举（他们飞到了马德拉上空，但是由于大雾无法降落，而在回程中由于事故丧失了飞机¹⁹），葡萄牙空军就梦想着能够进行一次长途飞行。飞行巨子卡洛斯·布莱克对这项壮举激动不已，他通过开设航空武器的募捐册竭尽全力想要购买一架飞机以实现这个梦想。终于在1921年购入了被布里托·帕伊斯命名为“祖国号”的飞机。不过经过了一些事件后，这架飞机被为购买它而成立的筹款委员会令人茫然地送给了国家。

而葡萄牙政府则以“仅使用现有的航空资源，不得动用国库”为条件同意实现这次飞行，但这次飞行直到1923年8月才获得最终授权。这个意外导致了全国性的认捐运动，布里托·帕伊斯的姐姐玛丽亚·多塞乌·帕伊斯当年11月在阿兰特茹开始这项运动。它产生了如此之大的反响：它不但是一个最富有表现力的时刻——其中汇集了所有的努力和资源，也是葡萄牙人20世纪上半叶所经历的最令人激动、最令人兴奋的时刻。正是有了这种团结、慷慨的资金和情感支持，萨尔门托·德贝雷斯，布里托·帕伊斯和曼努埃尔·戈维亚才能实现这次世界航空史上开拓性的壮举，将葡萄牙和澳门从空中连接在一起——因为从国家层面，没有任何支持或是表现出任何兴趣——在出发前，国家元首没有向他们道别，尽管为此举行了听证会²⁰。

¹⁹ 这次飞行是首次从里斯本到马德拉岛的空中穿越，执飞的是“黑骑士号”飞机。

²⁰ 在这次飞行后，萨尔门托·德贝雷斯和布里托·帕伊斯被共和国总统授予剑与塔骑士团司令，机械师曼努埃尔·戈维亚被同一骑士团奖励为骑士。

当飞行员们于1924年9月9日回到里斯本时，已经是另外一个政府在主宰国家的命运。许多因素导致了由奥瓦罗·德卡斯特罗领导的葡萄牙第一共和国第39届政府垮台，但是其与航空有关的政策触发了这届政府的终结。实际上，在飞往澳门期间，对于战争部长或含蓄或明确的指控越来越多，不仅是对里斯本——澳门航空之旅态度的指控，也是对他无力领导军队，特别是航空部队的指控。当时这种政府与空军的紧张状态导致了1924年5月30日政府令，根据该令，空军少校斯弗卡·杜阿尔特被免除葡萄牙航空局主任职务，并规定，从那以后，该职务只能由空军之外的、任何其它军种的上校军官担任。面对既不理解也不能接受的事实，空军军官们拒绝服从当时被任命的航空局主任莫莱斯·萨尔门托上校的命令，他们通过无线电传递消息，决定在军营中起义并且只服从斯弗卡·杜阿尔特少校的命令。接着，空军军官们飞过里斯本上空进行政治宣传并表明他们的宗旨不可动摇。因此，阿马多拉飞机场被政府军队包围（为此政府动用了大约2000名士兵），但是空军军官们要求战争部长辞职。五天后，政府给他们派去了另一位将军（贝尔纳多·法利亚），在与其进行对话后，飞行员们最终投降并被押解至圣儒里昂·达巴拉塔监狱。然而，政府在这次镇压中并没有取得完全胜利，因为公众舆论对他们不利，议会也受到谴责和抨击，其中包括政府对于里斯本——澳门空中突袭不予支持的态度并且与空军站在对立面。1924年6月24日，政府向议会提交了一份动议，然而遭到了议会拒绝，这样，奥瓦罗·德卡斯特罗政府垮台，紧接着导致被捕的飞行员们被释放。有关内容，可参阅FAVA2016。

pioneiro. De facto, após a primeira investida da aviação portuguesa em desbravar novas rotas aéreas para além do território continental, com o feito aéreo empreendido em 1920 por Brito Paes e Sarmento de Beires até à ilha da Madeira (que sobrevoaram, mas onde não puderam aterrar em virtude do nevoeiro, vindo a perder o avião num acidente de regresso)¹⁹, a aviação militar portuguesa sonhava com um voo de longo curso. Entusiasmada pelo prémio com que o magnata Carlos Bleck reconhecera essa primeira proeza, envidou esforços para adquirir um avião que possibilitasse esse feito, através da abertura da subscrição da Arma da Aeronáutica. E assim se adquiriu, em 1921, o avião que Brito Paes baptizou de *Pátria* e que, após vários incidentes, acabou por ser desconcertantemente oferecido ao Estado, pela mesma comissão que angariara os fundos para a sua aquisição.

Do Governo português passaria, pois, a depender a realização da viagem, que só alcançou a definitiva autorização em Agosto de 1923, na condição de se efectivar «sem dispêndio para a Fazenda Nacional, apenas utilizando os recursos disponíveis da Aviação». Desta contingência resultou o movimento de subscrição nacional que a irmã de Brito Paes, Maria do Céu Paes, iniciou em Novembro desse ano no Alentejo e que teve tal repercussão, que se viria a revelar um dos mais expressivos momentos de congregação de esforços e recursos, empolgação e entusiasmo vividos pelo povo português na primeira metade do século XX. Foi com este solidário e generoso apoio financeiro e emocional que Sarmento de Beires, Brito Paes e Manuel Gouveia conseguiram realizar esse feito pioneiro da aviação mundial, ligando Portugal a Macau por rota aérea, sem qualquer apoio ou demonstração de interesse por parte do Estado português, cujo Chefe supremo nem deles se despediu antes da partida, apesar da audiência solicitada para o efeito. E o mesmo sucedeu com os ministros da Guerra e dos Estrangeiros²⁰.

¹⁹ Este voo constituiu a primeira travessia aérea de Lisboa à ilha da Madeira e foi realizado a bordo do avião «Cavaleiro Negro».

²⁰ Depois da viagem, Sarmento de Beires e Brito Paes foram condecorados pelo Presidente da República com a Comenda da Ordem de Torre e Espada, tendo o mecânico Manuel Gouveia sido distinguido como Cavaleiro da mesma Ordem.

No regresso dos aviadores a Lisboa, a 9 de Setembro de 1924, era já outro o Governo que presidia aos destinos do país. Foram vários os factores que precipitaram a queda do 39.º Governo da I República Portuguesa, comandado por Álvaro de Castro, mas a sua política relativa à aviação despoletou o seu fim. De facto, enquanto decorria a viagem aérea a Macau, as acusações veladas ou explícitas ao ministro da Guerra cresceram de tom, não se restringindo apenas à sua atitude relativamente ao raide Lisboa – Macau, mas também à sua alegada incompetência para dirigir o Exército, particularmente o ramo da Aeronáutica. Esta tensão que opunha o Governo à Aviação da época extremou-se com a publicação do Decreto Governamental de 30 de Maio de 1924, pelo qual o Major aviador Cifka Duarte era exonerado das suas funções de director da Aeronáutica Portuguesa, determinando que, a partir daquele momento, o cargo só pudesse ser exercido por um coronel de qualquer arma do exército, à excepção da aviação. Postos perante este facto que não entendiam nem aceitavam, os oficiais da aviação militar recusaram-se a acatar as ordens do então nomeado director da Aeronáutica, coronel Morais Sarmento, difundindo por rádio a mensagem de que a aviação se encontrava revoltada nos seus quartéis e que só obedeceria às ordens do Major Cifka Duarte. Seguidamente, os oficiais aviadores sobrevoaram Lisboa, distribuindo propaganda e revelando-se inamovíveis nos seus propósitos. O Campo de Aviação da Amadora foi então cercado por tropas do Governo (foram destacados cerca de dois mil homens para o efeito), mas os oficiais aviadores exigiam a demissão do ministro da Guerra. Cinco dias depois, foi-lhes enviado outro General (Bernardo Faria), a quem os aviadores acabaram por se render, na sequência das conversações então entabuladas, sendo posteriormente conduzidos, sob prisão, para a Torre de S. Julião da Barra. O Governo, no entanto, não saíra totalmente vitorioso desta crispação, pois a opinião pública era-lhe desfavorável, e o Parlamento inflamava-se com censuras e invectivas, pelas quais se acusava o governo de, displicentemente, não ter

这样就可以理解葡萄牙人民看待这次飞行和飞行员们的欣喜之情：他们用自己的钱财、祷告和全部的关注和关怀爱护着这几个飞行员。同样的，我们也可以理解人们对“从葡萄牙到澳门（“祖国号”之旅）”这本书的好奇心，因为只有通过这本书，人们才能真正了解这次空中之旅所经历的许多困难和危险的细节，而且这项壮举的参与者之一以第一人称作了见证。作者在致辞中将其称为“难以预料的八十天”，描述了多个在飞行中与死亡擦身而过的瞬间。由于飞行距离（半个世界）和飞行时间（八十天）的缘故，这次空中之旅及其叙事立刻将读者们的想象力召唤了出来，他们想起了儒勒·凡尔纳著名的小说“环游世界八十天”。然而，当冒险是在真实的飞机上，由有血有肉的飞行员进行时，尽管事前知道结果是有利的，围绕着这次行动的压力也会带来更大的焦虑和期望。这位叙述者权威的声音从自己亲历的经验出发，以第一人称讲述，使得那个时代的读者们仿佛身临其境——因为祖国号搭乘了又一位乘客：葡萄牙人民，读者们似乎目睹了那史诗般错综复杂的航程，并为此激动不已²¹。

施舍之旅

“众筹”这个在21世纪创造的术语是指：为了某种共同利益的举动而集体募集资金的过程（在葡萄牙，2015年8月24日发布的102号法律规范了它）。在所有的金融网络被互联网组织起来之前的大约一个世纪，正是“众筹”这种手段让人们确信，他们可以购买一架飞机，这架飞机将实现从里斯本穿越天空，飞抵澳门的航程。实际上，这次空中突袭最有趣、最特别的一面，特别是对于今天看待这件事的人来说，是只有通过多个公众认捐筹款运动用来购买需要的飞机以及筹集相关费用，才有可能实现的这一背景。想象一下，今天如果要靠国家的参与才能实现这几乎让人惊呆的航行得怎么做才行。更何况那是差不多一百年前。

²¹ “是葡萄牙人民与我们同在，是葡萄牙人民指挥一切”。（德贝雷斯，“从葡萄牙到澳门（第三章）”。当时新闻界语言中也弥漫着同样的基调，比如我们可以在1924年5月5日“亚速尔日报”安东尼奥·若泽·德阿尔梅达的专栏中读到：

我们记得在这架飞机中，(……) 是天才的承载者和种族的希望，现在去的不仅仅是三个坚定、勇敢、聪明和充满勇气的男子。一个新的机组已经进入飞机，带着平静、英勇和自信指挥它。

这个无敌而坚韧的机组成员，他的名字叫葡萄牙。

Compreende-se assim o enlevo com que o povo português olhava esta viagem e estes aviadores, que acarinharam com o seu dinheiro, as suas preces e toda a sua atenção e desvelo. Entende-se deste modo, também, a curiosidade com que o livro *De Portugal a Macau (A viagem do Pátria)* foi recebido, pois só através dele todos os detalhes das dificuldades e dos muitos perigos que envolveram esta viagem seriam efectivamente conhecidos, narrados testemunhalmente, na primeira pessoa, por um dos participantes dessa arrojada proeza. A narrativa, que o autor apresenta na dedicatória como sendo a «cristalização imperfeita de oitenta dias de incerteza», presentifica vários momentos da viagem em que os aviadores roçaram de perto a morte. Pela distância percorrida (meia volta ao mundo) e pela duração (oitenta dias), viagem e narrativa convocam de imediato, no imaginário do leitor, a célebre ficção de Júlio Verne, *A volta ao mundo em oitenta dias*. No entanto, quando a aventura viajeira decorre no plano do real, com aviadores de carne e osso, a tensão gerada em torno da acção assume contornos de maior ansiedade e expectativa, mesmo quando o desfecho se sabe, de antemão, ser favorável. A voz autorizada deste narrador, que fala a partir de uma primeira pessoa legitimada pelo lado vivencial da sua experiência, permitiu ao leitor emocionado da época conhecer, quase na sua própria pele, os meandros dessa épica viagem em que o avião *Pátria* levou sempre mais um passageiro a bordo: o povo português²¹.

UMA VIAGEM DE ESMOLAS

O *crowdfunding*, esse termo que o século XXI forjou para designar os processos de financiamento colectivo para iniciativas de interesse comum (e que em Portugal se encontra regulamentado pela Lei n.º 102/2015, de 24 de Agosto), foi o meio que permitiu, quase um século antes de todas estas redes de financiamento organizadas pela internet, a convicta aquisição do avião que realizaria a travessia aérea Lisboa-Macau. De facto, um dos aspectos mais extraordinários e interessantes deste raide, sobretudo para quem o perspectiva hoje, é a circunstância de a sua concretização só ter sido possível pelas várias e sucessivas movimentações de subscrição pública, para aquisição do aeroplano que permitiria a viagem e o suporte das despesas a ela associadas. Imaginar hoje o que seria fazer depender da participação nacional uma viagem desta envergadura quase nos deixa atónitos. E, no entanto, assim foi, há quase cem anos.

Durante o tempo que decorreu entre a subscrição inicial da Arma da Aviação para aqui-

apoiado o raide Lisboa – Macau e de ter afrontado a Aviação Militar. A 26 de Junho de 1924, o Governo apresentou ao Parlamento uma moção de confiança, que foi rejeitada, caindo deste modo o Governo de Álvaro de Castro, de que resultou, seguidamente, a libertação dos aviadores presos. Sobre esta matéria, ver FAVA, 2016.

²¹ «É o Povo de Portugal quem vai connosco e quem manda» (Beires, *De Portugal a Macau*, cap. III). Esta mesma ideia perpassava na linguagem da imprensa da época, como se pode ver pelo excerto da crónica de António José d'Almeida no jornal *Diário dos Açores*, 5 de Maio de 1924:

Lembremo-nos de que dentro desse avião, (...) portador do Génio e das esperanças da Raça, não vão actualmente apenas três homens de rígida, audaciosa e inteligente coragem. Um novo tripulante saltou já para dentro dele, assumindo-lhe, com calma, heroicidade e confiança, o comando supremo.

Esse tripulante, invencível e indomável, chama-se Portugal.

在航空武器司为购买飞机开始认捐到飞行（被战争部刁难）的最后准备期间，飞行费用由航空部队支持的授权过期了，布里托·帕伊斯就从自己的财产里拿出来100康多（折合今天的500欧元，但当时可是一小笔财富）。萨尔门托·德贝雷斯这边则刚刚编写了一本自己的诗集，名为“风的交响曲”，交由“新田地”杂志出售，所得利润也用于资助这次航空之旅。这本诗集1924年5月面世，封面标价10埃斯库多，当时飞行正在进行中，许多人以高于标价的价格购买它，目的就是为了这次使整个国家受益匪浅的空中突袭做贡献。诗集第一版印刷的1300册很快就售罄。后来增印到3000册，也很快售罄。

整个葡萄牙从南到北，还有马德拉群岛，亚速尔群岛，在巴西，还有澳门，都掀起了为这次飞行购买飞机募集款项的认捐活动。不久之后，还购买了第二架飞机，因为在完成飞抵澳门的空中之旅之前，“祖国号”降落时遭受风暴，在印度巴塔拉的一个村庄解体了。正当飞行员们没有钱继续飞行准备回国时，斯弗卡·杜阿尔特少校寄去了葡萄牙政府允许继续这次空中突袭的许可，于是他们花了4300英镑购买新飞机（“祖国二号”），这钱也是葡萄牙人辛苦贡献。书中的第八章“悲剧时刻”值得一读，这一章令人激动地叙述了那场迫使“祖国号”降落并摧毁了飞机的风暴。然而，在航程是否能继续这一令人不安的时刻，葡萄牙报纸不断发布消息，在报纸的页面上、专栏中都是对于葡萄牙航空英雄主义的赞扬。

购买第二架飞机再次点燃了葡萄牙人的激情，他们展开各种发明和创举来支持飞行费用，这次飞行将葡萄牙置于在飞行领域取得不俗成绩的国家之中²²。安东尼奥·若泽·德阿尔梅达在“世纪”上撰写了一个长篇专栏，“亚速尔日报”也转载了²³。文中，他确信这次飞行能够取得成功，“我们一致履行自己的义务，为你们寄去我们的钱和我们的灵魂。”这种无私给予的姿态让布里托·帕伊斯在澳门俱乐部解释自己飞行时的情形时，将其简明扼要地概括为“就像各位看到的，这是架施舍来的飞机。”²⁴

²² 在前往澳门的飞行准备期间，为纪念巴西独立一百周年，加戈·科蒂尼奥和萨卡杜拉·卡布拉尔在国家的支持下于1922年进行了第一次著名的飞越南大西洋之旅。

²³ “亚速尔日报”，1924年5月5日。

²⁴ “里斯本——澳门突袭”执行委员会报告，1924年：36页。

sição do aparelho e os preparativos finais do raide (dificultados pelo Ministério da Guerra), caducou a autorização para que as despesas da viagem fossem suportadas pela Arma da Aeronáutica, pelo que Brito Paes despendeu, do seu próprio património, a quantia de cem contos (o equivalente, hoje, a quinhentos euros, mas que, na época, constituía uma pequena fortuna). Sarmiento de Beires, por seu lado, que acabara de aprontar um livro seu de poemas, intitulado *Sinfonia do Vento*, colocara-o à venda pela «Seara Nova», revertendo o seu lucro para o financiamento da viagem. Com um preço de capa de dez escudos, o livro saiu em Maio de 1924, já a viagem ia a meio, e muitos foram os que o adquiriram por um preço superior, com o objectivo de contribuir para esse raide que galvanizava então o país inteiro. A primeira edição teve uma tiragem inicial de mil e trinta exemplares, reforçada até ao terceiro milhar, tendo esgotado rapidamente.

Por todo o lado, de norte a sul do país, nas ilhas dos Açores e da Madeira, no Brasil e em Macau, emergiram iniciativas de subscrição para aquisição do avião, mais tarde estendidas a um segundo aeroplano, pois o *Pátria* partiu-se ao aterrar, debaixo de um temporal, na aldeia de Budhana, na Índia, antes de cumprida a travessia até Macau. Sem dinheiro para continuar viagem, os pilotos preparavam-se para regressar, quando o Major Cifka Duarte envia a permissão do governo português para continuarem o raide e adquirirem novo avião (o *Pátria II*), que foi comprado na Índia por quatro mil e trezentas libras esterlinas, também elas produto do contributo e do empenho esforçado dos portugueses. Vale a pena ler, no capítulo VIII, intitulado «Horas Trágicas», o emocionante relato dessa tempestade que obrigou à aterragem que haveria de destruir o *Pátria*. Entretanto, acerca do nevrálgico momento de incerteza relativamente à viabilidade de se prosseguir viagem, os jornais portugueses iam dando notícias sucessivas, ao mesmo tempo que, nessas páginas de imprensa, crónicas inflamadas exaltavam a heroicidade da aviação nacional.

A compra do segundo avião fez acender de novo a emoção dos portugueses, que se desdobraram em invenções e iniciativas para suportar as despesas da viagem que colocaria Portugal entre os países com grandes feitos na aviação²². António José d'Almeida escreve então uma longa crónica n' *O Século*, que o *Diário dos Açores* também reproduz²³, onde afirma a sua confiança no sucesso da viagem, «se unanimemente cumprirmos o nosso dever, mandando-lhes o nosso dinheiro e a nossa alma». Destes gestos de oferta abnegada resultará a síntese lapidar com que Brito Paes explicaria, no clube de Macau, as circunstâncias em que viajaram: «um avião de esmolas, como V. Exas vêem»²⁴.

Por todo o país, nas ilhas, no Brasil e em Macau, se promoveram subscrições e espectáculos diversos, cujos lucros revertiam para a angariação de fundos para a viagem, os aviadores e os aviões, sobretudo após o acidente que inutilizou o primeiro *Pátria*. A imprensa divulgou

²² Durante os preparativos desta viagem a Macau, realizou-se a primeira e célebre travessia aérea do Atlântico Sul, com Gago Coutinho e Sacadura Cabral, em 1922, com apoio do Estado, no âmbito das comemorações do primeiro centenário da independência do Brasil.

²³ *Diário dos Açores*, 5 de Maio de 1924.

²⁴ «*Raid*» *Liboa-Macau. Relatório da Comissão Executiva*, 1924: 36.

全国上下，还有离岛上，在巴西，在澳门，都在推广各多种认捐活动和演出，得到的利润归为这次飞行、飞行员和飞机的筹款基金所有，特别是在“祖国号”无法再使用后。新闻界也为自己的读者开设了认捐册，比便让读者们能够资助这个艰巨的国家事业，许多时候捐款额会出现在报纸首页并且总是在更新，以此号召大家一起为此献身。此时，当飞行已经成功进行了多个阶段，并首次胜利开辟了从里斯本到印度的航线之时，葡萄牙政府考虑要参与其中。然而，葡萄牙人民拒绝了政府的帮助，他们展开各种举措，骄傲地承担所有费用²⁵。足球比赛，斗牛表演和剧院音乐演出是最常见的方式，但是也有其他活动，比如拍卖会，出售动物，甚至还有香皂和其他产品，它们包着与此有关的外壳。在这股集体声援、集体努力的浪潮中，新闻界发挥了重要作用，他们不仅报道飞行所取得的进展，提供飞行员们的信息，还促进和推广了所有这些活动²⁶。并不只是一些最重要的报纸称自己为推动者，其他一些全国性的和地区性的报纸、日报和周刊，无论是综合性的还是专业性的（如体育报刊）都连续多期为此奋斗。

飞行员们到达澳门后，在那里居住的葡萄牙人为飞行员们²⁷举行宴会，向他们赠送礼物²⁷（其中的一些还可以在位于阿尔维卡的飞行博物馆中看到）：“女士们，陆上和海上的军官们，陆军和海军士官们，水手和士兵等人，都向我们赠送贵重的纪念品”（第十三章）。飞行员们7月7日到访香港，同样的事情也发生在香港。根据总督罗德里格·德梅内斯的命令，他们乘船回葡萄牙，并借此经过上海、广东、东京还有美国等地，让“祖国号”团队与在当地居住的葡萄牙社团共同庆祝这辉煌的胜利。

²⁵ “塞图巴尔人”，周六，1924年6月14日，第一页：“这次航空之旅留下了一笔重要的债务，它必须由我们所有人清偿，因为政府曾完全忽略东方航路，现在，在最后阶段却要来支付这史诗般飞行创下的赤字，这是不可接受的——哪怕是用国家的钱。是人民，他们快速冲向报纸、航空局，促进在全国各地开设的募捐活动，他们给大家好好地上了一节爱国主义的课，即任何人都不应忽略如此崇高的壮举（……）。我们接受迟到的协助，那只能让人民崇高而充满关怀的价值观黯然失色的协助，这是可接受的吗？不！（……）我们知道我们不应接受从国家哪怕一分钱。”

²⁶ 新闻界也自称担任宣传各个认捐册捐款交付截止日的角色。从这点来看，人们对提供账单有着特别的热情，在这些账单上可以看到认捐发起人及其代表，他们亲自将认捐名单扩展到自己的个人联系人列表中。人们可以查看多份报告，这些报告公开发表在在报纸上和单独的小册子上，列出了每一位捐款人的姓名和捐赠金额。

²⁷ 布里托·帕伊斯在澳门俱乐部的演讲。在演讲中，他讲述了这次航空之旅的各个方面（各阶段，准备，飞机祝福仪式，在他们暂停的许多地方受到的欢迎，国际航空界之间友好的氛围，各个领事馆的态度，在澳门受到的接待，团队勇气等），列举了澳门人民的善意，不无讽刺地比较了这个团体的喜悦、信任与某些葡萄牙人的不信任和苦涩——这让“祖国号”的空中之旅变得困难：“晚餐会，宴会，芭蕾舞，音乐演出，总之，所有一系列节庆的表达方式都让人相信在葡萄牙人们觉得我们只是来了一场充满欢乐和乐趣的旅行。”（帕伊斯，1924年：35）

também subscrições para os seus leitores poderem colaborar no financiamento desta exigente causa nacional, e o valor dos donativos aparecia às vezes na primeira página, actualizado sempre, apelando ao empenhamento de todos. Nesse momento em que, já vencidas várias etapas e alcançado o triunfo da primeira ligação aérea de Lisboa até à Índia, o Estado português ponderava envolver-se, o povo recusou a ajuda do Governo e desdobrou-se em iniciativas para arrostar orgulhosamente com todas as despesas²⁵. Desafios de futebol, touradas e récitas de teatro foram as mais comuns, mas houve também outras actividades, como leilões, vendas de animais e até a comercialização de sabonetes e de vários outros produtos com invólucro alusivo à efeméride. Nesta onda de solidariedade e de esforço colectivo, a imprensa desempenhou um papel de assinalável relevo, não só noticiando a progressão da viagem e dando informações sobre os aviadores, como também fomentando e divulgando todas estas actividades²⁶. E não foram apenas os jornais mais importantes que chamaram a si esse protagonismo: jornais nacionais e regionais, diários e semanários, gerais ou específicos (desportivos, por exemplo) fizeram sua esta causa, em edições sucessivas.

Após a chegada dos aviadores a Macau, a população portuguesa aí residente desdobrou-se em atenções, festas e presentes para os aviadores²⁷ (alguns dos quais se podem actualmente ver no Museu do Ar, em Alverca): «As senhoras, os oficiais de terra e mar, sargentos do exército e da marinha, marinheiros e soldados oferecem-nos recordações valiosas» (cap. XIII). O mesmo sucedeu em Hong Kong, que os aviadores visitaram a 7 de Julho, e também nos vários núcleos portugueses de Xangai, Cantão e, ainda, de Tóquio e dos Estados Unidos, através dos quais os aviadores fizeram a sua viagem de regresso a Portugal, em navio, por ordem do Governador Rodrigo de Meneses, de forma a possibilitarem às comunidades aí residentes festejar com a equipa do *Pátria* o glorioso sucesso. As senhoras portuguesas de Hong Kong quiseram perpetuar a sua gratidão a Sarmiento de Beires num álbum encadernado de 11,5 x

²⁵ *O Setubalense*, Sábado, 14 junho de 1924, p. 1: «Essa viagem deixa ficar em aberto uma importante dívida, que tem de ser saldada por todos nós, visto que não é admissível que o governo, que se alheou por completo da rota ao Oriente, viesse agora no fim cobrir – embora com o dinheiro da nação – o deficit existente por virtude dessa nova epopeia. Foi o povo que, acorrendo pressuroso aos jornais, à Aeronáutica, e concorrendo para as subscrições que foram abertas pelo país fora, deu a grande lição patriótica de que ninguém se devia alhear de tão sublime feito.(...) Era lá admissível que aceitássemos um auxílio que, vindo tarde, só poderia ofuscar o grandioso e solidário valor da grei? Não. (...) Entendemos que do Estado não devemos aceitar nem um ceutil».

²⁶ Foi também a imprensa que chamou a si o papel de divulgar os prazos para entrega do dinheiro proveniente das múltiplas subscrições. Neste ponto, é de assinalar o extraordinário zelo de prestação de contas que se observa nos promotores de subscrições e nos delegados que por sua vez as alargavam pessoalmente à sua lista pessoal de contactos. Podem consultar-se vários relatórios, que ora aparecem publicados em jornais ora em brochuras avulsas, discriminando cada subscritor, com nome e contributo.

²⁷ Brito Paes, no discurso que proferiu no Clube de Macau, durante o qual apresentou a viagem nas suas múltiplas vertentes (etapas, preparação, bênção do avião, acolhimento nos vários locais onde fizeram escala, clima de camaradagem entre a aviação internacional, atitudes dos vários consulados, recepção em Macau, coragem da equipa, etc.), enumera muito de passagem as gentilezas do povo de Macau, não sem uma certa ironia, comparando a alegria e confiança desta comunidade com a desconfiança e mordacidade de alguns portugueses que dificultaram a viagem do *Pátria*: «Jantares, banquetes, bailes, récitas, enfim, toda uma série de manifestações festivas que quasi deram razão aos que em Portugal julgavam que só fariamos uma viagem cheia de divertimentos e prazeres.» (Paes (1924: 35).

在香港的葡萄牙女士们希望在一本大小为11.5厘米x15厘米, 赠给萨尔门托·德贝雷斯的相册中永远保存她们对他的感激之情, 相册里有她们所有人的签名²⁸, 她们还在其中绘制了香港的山区风景。



萨尔门托·德贝雷斯提供的相册中的一些图片 (该飞行员的家族档案)

顺便说一句, 那个时代的女性总是被飞行员们所吸引。当然, 这是英雄主义的魅力所致, 她们可以、也希望用自己的艺术, 在自己能够干涉的 (小但富于创造力的) 领域参与其中。早在准备阶段, 就是玛丽亚·多塞乌斯·帕伊斯女士发起了公众认捐, 并且极受多位女士们的欢迎, 她们追随她的脚步; 还有许多其他女士让露天游艺会, 茶叙, 音乐演出等活动搞得生气勃勃。女士们 (无论是无名的普通人还是名人, 例如著名演员阿梅利亚·雷伊·古拉苏) 的参与、承诺、努力和活力显得意义特殊, 特别是考虑到当时葡萄牙妇女的情况: 她们被置于安分、谨慎、围绕着家庭的境地……

东方的召唤: 或许是萨格雷什海角未知的回忆²⁹

出于多种原因, 旅行文学一直对读者产生着极大的吸引力: 有时候是为了重新绘制世界地图时能够获得陌生地区的相关信息; 有时候是为了对新的动植物种类, 或是风俗民情的描述; 还有的时候是为了对于冒险进入蛮荒之地所面临的种种险境的叙述, 这时旅行者的印象和遭受的出乎意料的刺激则为读者们打开了一扇通往其他人经验和未知世界的大门。

在葡萄牙, 所谓的威尼斯人马可·波罗围绕着丝绸之路的经典旅程激起了国家的战略兴趣——旅程于13世纪成书, 以其手稿复制本为基础出现了许多翻译本。此后, 可能没有一本旅行故事能像费尔南·门德斯·平托的“朝圣”那样产生了如此巨大的影响。在作者去世后大约30年, 这本书于1617年出版, 立刻就引发了关于虚构和现实之间界限的争议。

²⁸ 签名表中有74个名字, 由艾丽斯·塞尔韦拉·德阿布克尔克领衔, 她很可能是葡萄牙领事塞尔韦拉·德阿布克尔克妻子。当时, 萨尔门托·德贝雷斯在飞过澳门, 祖国二号在深圳附近的中国墓地降落后, 在这位领事家中度过了他踏上中国土地的第一个夜晚。

²⁹ 萨尔门托·德贝雷斯“从葡萄牙到澳门”书中的话。(第二章)

15 cm que lhe dedicaram, onde consta a assinatura de cada uma delas²⁸ e no qual desenharam também a paisagem montanhosa de Hong Kong.



Algumas imagens do álbum oferecido a Sarmento de Beires (arquivo da família do aviador)

Aliás, é curioso ver como a população feminina da época sempre gravitou imenso em torno dos aviadores. Movia-a certamente a atracção pela heroicidade, à qual pôde e quis associar-se com as suas artes e no âmbito da sua esfera (sempre reduzida, mas criativa) de intervenção. Já durante os preparativos para a viagem, a subscrição pública fora iniciada por Maria do Céu Brito Paes, tendo sido muitíssimo bem acolhida por várias senhoras que lhe seguiram o gesto e por muitas outras que dinamizaram quermesses, chás de beneficência, recitas, etc. A elas (às anónimas como às famosas, entre as quais se destacou a actriz Amélia Rey Colaço, por exemplo) se deve envolvimento, liderança, empenhamento, esforço e activismo, tanto mais significativos quanto a situação da mulher, no Portugal de então, pressupunha recato, discrição, circunscrição à esfera do lar...

O APELO DO ORIENTE: TALVEZ REMEMORAÇÕES IGNOTAS DO PROMONTÓRIO DE SAGRES²⁹

A literatura de viagens exerceu desde sempre um grande fascínio sobre os leitores, pelas mais variadas razões: umas vezes pelas informações sobre territórios desconhecidos que iam redenhando o *mapa mundi*; outras pela descrição de novas espécies zoológicas e botânicas ou de costumes e de povos; outras ainda pelo relato dos perigos que se abatiam sobre aquele que se aventurava por lugares ignotos, em que a emoção do inesperado e as impressões do viajante abriam ao leitor o mundo da experiência do outro e do desconhecido.

Em Portugal, depois do estratégico interesse pela clássica viagem do supostamente veneziano Marco Polo em torno da Rota da Seda – vertida em livro no séc. XIII e objecto de traduções várias a partir de cópias manuscritas –, talvez nenhuma narrativa viajeira tenha conhecido tanto impacto como a *Peregrinação* de Fernão Mendes Pinto, salvaguardada a con-

²⁸ A lista de assinaturas contém setenta e quatro nomes e é encabeçada por Alice Cerveira de Albuquerque, provavelmente a esposa do cônsul de Portugal, Cerveira de Albuquerque, em casa de quem Sarmento de Beires passou a primeira noite em território chinês, depois de, tendo sobrevoado Macau, o *Pátria II* ter aterrado num cemitério chinês, perto da cidade de Shum Chun.

²⁹ Frase de Sarmento de Beires em *De Portugal a Macau* (cap. II).

不管怎样,其中的一些故事也受到国王、宗教修团等人的关注,比如加斯帕·达克鲁斯修士的“中国-霍尔木兹条约”,或是安东尼奥·特内罗的“行程路线”。在那遥远的十六、十七世纪,这些旅行叙事向人们揭示了行程路线、冒险、气候、地图、地形地势、地理、当地出产、人民秉性、土地财富、风俗、服装等等内容,其中的某些作品获得了皇家补贴,因为它们对国家做出了贡献,即通过旅行者的牺牲得以实现了旅行,这种旅行带来的认知上的进步为国家做出了贡献。这些作品的一个共同点是充满兴趣、好奇心和倾心于遥远的东方,特别是那些葡萄牙人尚未进入的、极为遥远的地区,比如,中国,日本等。

后来,五个世纪之后,东方又一次进入葡萄牙人的视野。这次不是为了发现通往东方的海路或是陆路,而是开辟新的交通路线:这次是通过空中连接到达东方,与已经在那里居住的葡萄牙人团体建立联系。

在二十年代,为了实现环游世界的目标,整个航空界都在辛勤工作,征服新的航线。萨卡杜拉·卡布劳尔(他在女王新镇是萨尔门托·德贝雷斯的教练)加快了实现这个梦想的步伐,不过在梦想实现之前,1924年11月他死于一场悲惨的飞行事故。除了其他因素,前往澳门的飞行漫长而艰苦,人们需要为这条雄心勃勃的线路做好准备:

当“祖国号”即将重生之际,在我们心中涌现出一个想法,就是要飞到印度,让印度成为这次历史性飞行的目的地;后来在计划中又将它延伸到澳门,我们希望同时能为那些开始环游世界的人将这次飞行变为一次准备。³⁰

此外,在“从葡萄牙到澳门”第一章之前的很大一部分页面中包含着布里斯托·帕伊斯1924年7月在澳门发表的演讲摘录³¹。在演讲中,他列出了此次空中之旅的两个目标:全世界都在努力实现各种伟大的空中旅程,要争取将葡萄牙航空的名字有尊严地列入其中;而首当其冲的目标是爱国者们需要到达“澳门,葡萄牙领土中最葡萄牙的领土,在那里,卡蒙斯获得灵感,写出了‘卢西塔尼亚人之歌’”。

³⁰ 德贝雷斯(1968年):21

³¹ 非常详细地登在澳门报纸上(在1924年7月19日的“祖国报”上),并全文登载在“里斯本——澳门“突袭”:圣保罗执行委员会报告”上,圣保罗,1924年:25-38。

trovêrsia entre os limites do real e da ficção que logo se gerou desde a primeira hora da sua publicação póstuma, em 1617, cerca de trinta anos depois da morte do seu autor. Em todo o caso, algumas narrativas foram também objeto de interesse por parte de reis, ordens religiosas, etc., de que são exemplo o *Tratado das Cousas da China e de Ormuz*, de Frei Gaspar da Cruz, ou o *Itinerário*, de António Tenreiro. Nesses já longínquos séculos XVI e XVII, as narrativas de viagens revelavam roteiros, peripécias, climas, mapas, terrenos, relevos, geografias, produtos locais, natureza dos povos, riquezas das terras, costumes, trajes, tendo algumas obras merecido tenças régias, por elevados contributos à nação, isto é, pelo progresso dos conhecimentos permitido pela viagem e pelo sacrifício dos viajantes que a realizaram. Um traço comum a quase todas elas é o interesse, curiosidade e atracção por esse longínquo Oriente, sobretudo pelas zonas mais distantes e ainda não acedidas pelos portugueses, como a China, o Japão, etc.

Ora, foi novamente o Oriente que, volvidos cinco séculos, voltou a estar na mira dos portugueses, já não para descobrir caminhos marítimos ou por terra, mas ainda para rasgar novas vias de comunicação, desta vez através de ligações aéreas até às comunidades portuguesas que aí se alojaram.

Nos inícios dos anos vinte, a aviação mundial trabalhava arduamente na conquista de novas rotas, com o objetivo de realizar a volta ao mundo, esse sonho acalentado por Sacadura Cabral (instrutor de Sarmento de Beires em Vila Nova da Rainha), que haveria de morrer tragicamente num acidente de aviação, em Novembro de 1924, antes de concretizar essa aspiração. A longa e exigente viagem aérea a Macau apresentava-se, entre outras razões, como uma preparação para esse trajecto mais ambicioso:

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 mundo³⁰.

Aliás, a obra *De Portugal a Macau* contém, significativamente, nas páginas que antecedem o primeiro capítulo, um excerto do discurso de Brito Paes, pronunciado em Macau em Julho de 1924³¹, em que enumera as duas finalidades da viagem: a vontade de inscrever condignamente a aviação portuguesa no empenho mundial em realizar grandes viagens aéreas e, antes de mais, a necessidade patriótica de ir «a Macau, terra portuguesa entre as terras portuguesas, onde Camões se inspirou para escrever *Os Lusíadas*».

No século XXI, o fascínio pela literatura de viagens regressou com uma força insuspeitada e reafirmou-se de um modo consistente, conhecendo configurações singulares: viajar sobre os trilhos e as rotas de anteriores e notáveis viajantes, para depois da viagem – e até durante, dada a era das telecomunicações em que se vive – relatar impressões e arrastar os lei-

³⁰ Beires (1968): 21.

³¹ Publicado com grande detalhe na imprensa de Macau (no Jornal *A Pátria*, em 19 de julho de 1924) e, na íntegra, em «*Raid*» *Lisboa-Macau. Relatório da Comissão Executiva de São Paulo*, S. Paulo, 1924: 25-38.

21世纪,读者对于旅行文学的迷恋毫无疑问地强势回归并不断得到重申,我们来认识一些其独特的格局:即使是生活在电信时代,也要按照前辈著名旅行家的路线和道路旅行;旅行之后报告自己的印象,将读者吸引进情感、经验、梦想和……新的旅行中³²。因此,在这种对于旅行文学的兴趣重燃的背景下,在此离那次航空之旅100周年纪念还差五年之际,也是纪念斐迪南·麦哲伦1519年开始的环球航行500周年之际——上世纪二十年代的那次开拓性空中之旅就是想用长途飞行复制麦哲伦的旅行,再版飞行员萨尔门托·德贝雷斯的作品“从葡萄牙到澳门”变得意义深远。

今天,通过与三名飞行员曾中途停留的地方及其居民接触,可以注意到许多不同之处。那次,飞机飞过许多土地,飞行员们与其他民族、种族、文化、仪式和礼仪交会。此外,在这本萨尔门托·德贝雷斯的叙事故事第一版中就插入了一张叙利亚朱庇特神庙废墟和一张空中俯瞰澳门风景的照片,这表明当时人们的兴趣不仅落在飞行员们的冒险(随着空中突袭的进程,也拍了许多这方面的照片)之上,也落在他们访问的远方文化和地理空间之上。从这个意义上说,除了文字本身,这些照片也构成和加强了本书旅行文学的类型框架。

在葡萄牙新闻界和许多其他出版物中,“祖国号”机组是新一代航行者和新达伽马们的代表,就像当时许多在书店出售的一些海报和传单中证明的那样,他们能够加入可以追溯到唐恩里克王子的谱系中。报纸在谈论着新的史诗和荣耀,将他们与巴尔托洛梅乌·迪亚士,斐迪南·麦哲伦和佩德罗·阿尔瓦雷斯·卡布拉尔相比较。加戈·科蒂尼奥明确表示,把两个历史时期重叠在一起引发了想象,在“圣保罗执行委员会报告”的简介页中他写道:“(地理大发现时代)船队的船长和水手后代已经成为飞行员”³³。

飞行员们自己也经历了这些由发现、勇敢和英雄主义的想象所构成的现代航空神话。在起飞前,布里托·帕伊斯的父亲给自己儿子的手指上戴上了一个印有家族徽章的戒指,这被儿子记录为“一个让人忆起我们遥远历史的举动”。“那一瞬间,在布里托·帕伊斯上尉身上凝结着整个家族的纯洁传统”。

³² 想一想旅游记者或是职业旅行者贡萨洛·卡迪列的书籍取得的成绩(比如“跟随麦哲伦的脚步”或是“跟随费尔南·门德斯·平托的脚步”)或是安东尼奥·德阿布莱乌·弗雷勒沿着安东尼奥·维埃拉神父的路线旅行,前者在2008年为纪念安东尼奥·维埃拉神父诞生400周年而进行的这次旅行期间,其博客更新极为活跃。

1987年由莎力啤酒赞助,少校飞行员若尔热·克鲁斯·加莱戈,阿尔曼多·里奥和机械师奥瓦罗·门德斯追随1924年空中突袭的脚步,使用一架1965年的单引擎飞机“萨格里什号”进行了相同的飞行。他们用了27天的时间于从里斯本飞抵澳门——在1987年1月10日起飞后于2月6日降落。这次飞行的目的是向萨尔门托·德贝雷斯,布里托·帕伊斯和曼努埃尔·戈维亚致敬。飞行之后的叙述并不仅仅是一篇纯粹的报告,而是展示飞行中面对印象最为深刻的时刻的反应和看法,但不能构成一篇文学剪裁的文本,因为缺少情感的悸动。“萨格里什号”的飞行并没有改变人们对“祖国号”飞行一无所知的情况,甚至在当时的媒体中都鲜有反响。

³³ 科蒂尼奥,1924年:17,于“里斯本-澳门“突袭”:圣保罗执行委员会报告”。

tores a emoções, experiências, sonhos e... novas viagens³². Assim, neste contexto de renovado interesse pela literatura de viagens, torna-se amplamente significativa esta reedição da obra *De Portugal a Macau*, do aviador Sarmento de Beires, cinco anos antes do centenário da viagem que está na origem desta efeméride e na abertura do ano que celebrará os quinhentos anos da viagem de circum-navegação iniciada por Fernão de Magalhães em 1519, que a aviação pioneira dos anos vinte tentava replicar, nos seus voos de longo curso.

Muitas e muito diferenciadas anotações resultariam hoje em dia dos contactos com as populações e os locais em que estes três aviadores fizeram escala. A viagem aérea atravessou muitas terras, e os aviadores cruzaram-se com outros povos, raças, culturas, rituais e protocolos. Aliás, a inserção, logo na primeira edição desta narrativa de Sarmento de Beires, de uma fotografia das ruínas do Templo de Júpiter, na Síria, e de uma fotografia aérea paisagística de Macau demonstra que o interesse da época recaía não só na aventura destes aviadores (de que há também várias fotografias, tiradas ao longo do raide), mas também nos espaços culturais e geográficos de terras distantes por eles visitadas. Nesse sentido, além do texto em si, as fotografias configuram e reforçam, na obra, a moldura tipológica da literatura de viagens.

É como renovados navegadores e novos Gamas que a tripulação do *Pátria* é representada na imprensa portuguesa e em várias publicações, inserida numa genealogia que remonta ao Infante D. Henrique, como se constata de alguns cartazes e desdobráveis vendidos então nas livrarias. Os jornais falavam em nova epopeia e glória, recuperando metáforas e comparações com Bartolomeu Dias, Fernão de Magalhães e Pedro Álvares Cabral. Gago Coutinho expressa claramente o imaginário resultante desta sobreposição dos dois tempos históricos, ao escrever, na página de introdução ao *Relatório da Comissão Executiva de S. Paulo*, «que os descendentes dos Capitães e Marinheiros das naus se tinham tornado em aviadores³³».

Os próprios aviadores viviam também a experiência desses imaginários de descobertas, ousadas e heroicidade que configuravam o mito moderno da aviação. O momento em que o pai de Brito Paes, antes da descolagem, coloca no dedo do filho o anel com o brasão de família é registado pelo narrador como um «gesto que recorda páginas longínquas da nossa História». «No capitão Brito Paes concentrava-se, naquele instante, a tradição impoluta de uma família inteira». De facto, no imaginário da aviação que a imprensa nacional e internacional difundia,

³² Pense-se no êxito dos livros do jornalista de viagens ou viajante profissional Gonçalo Cadilhe (*Nos passos de Magalhães* ou *Nos passos de Fernão Mendes Pinto*, por exemplo) ou na viagem sobre os trilhos do Padre António Vieira, realizada por António de Abreu Freire, que manteve um blog vigorosíssimo durante toda a viagem que realizou em 2008, no âmbito da comemoração dos quatrocentos anos do nascimento do Padre António Vieira. Em 1987, patrocinados pela *Sagres*, os pilotos Majores Jorge Cruz Galego e Armando Leal e o mecânico Álvaro Mendes realizaram a mesma viagem a bordo do *Sagres*, um avião monomotor de 1965, num raide que seguiu as pisadas do de 1924, demorando vinte e sete dias na ligação Lisboa-Macau, onde aterraram a seis de Fevereiro, depois de terem partido a dez de Janeiro de 1987. O objectivo era homenagearem Sarmento de Beires, Brito Paes e Manuel Gouveia. A narrativa que se lhe seguiu procurou não ser um mero relatório, exibindo pontos de vista e reacções face aos momentos mais marcantes da travessia, mas não constitui um texto de recorte literário, sendo também escassa a emoção que aí palpita. A viagem do «Sagres» em nada alterou o estado de desconhecimento em que a viagem do *Pátria* já então permanecia, até pela escassa repercussão que teve entre os meios de comunicação social da época.

³³ COUTINHO, 1924: 17.

实际上，在葡萄牙及国际新闻界的假象中，飞行员们是“空中骑士”，在他们身上建立了一个理想化的形象，重新唤起了骑士传说，这或许这是对毅力、忠诚和如有必要，投身航空事业直至死亡的想法所至。

在去往东方的途中，萨尔门托·德贝雷斯从葡萄牙人曾经出现的土地上空飞过，他似乎觉得自己在重走发现者们曾走过的路：“在途中某个时刻，创造了历史的阿方索·德·阿尔布克尔克时代的葡萄牙纪念碑泛白了。”（第七章）“飞机划过炽热的天空，继续向前飞行，它的背后是寂静忧伤的波斯湾，葡萄牙人曾经在此秉承着葡萄牙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。”（第七章）这种将涉及某个过去的事物与地理大发现结合在一起的想法在整个旅程中层出不穷。在印度，“祖国号”的螺旋桨损坏了，飞行无法继续飞行。在此，飞行员们偶遇一位年轻人纳努·拉姆（他可以帮助飞行员们与巴塔拉本地居民交流），这使得作者想要认识这位当地对话者，他强调这位年轻人“对于达伽马的名字并不陌生；要知道，在印度，到处都能碰到葡萄牙名字。”（第八章）

但是，在千泉新城这个选定起飞的地方，就让他的心头仿佛“飘过也许是对萨格里什角莫名的回忆。”因为就像后来作者向纳努·拉姆解释的那样，“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。”（第八章）

几乎完全情绪化的纪录片³⁴

从葡萄牙到澳门的航空之旅报告呈现给读者一种危险与征服共存、摇摆不定的平衡。当时的这次“空中突袭”旨在让葡萄牙获得国际承认，增强自信，与远离都市的殖民地加强联系，让葡萄牙参与进三大洲（欧洲，亚洲和美洲）多个国家进行的跨洲际飞行之中。这些目标和理想几乎是三位飞行员唯一的目标和目的：“我们需要加快进度，而最重要的是要到达澳门”（第六章）；“我们是多么渴望着能够到达终点！”（第七章）“在我们的思想中，就像一个无法摆脱的念头，一个理想，一种焦虑：到达澳门”（第七章）。

所以，在记录这次几乎是极端的航行的“账本”中，任何阻碍执行或是威胁飞行成功的事情都被仔细报告。具体的困难被精准地提出，但是技术眼光和经验丰富的飞行员的需求被精神中、身体中和情感中反射出来的同样的事实所阻断。

³⁴ 萨尔门托·德贝雷斯“从葡萄牙到澳门”书中的句子。（第一版献辞）

os aviadores eram «cavaleiros do céu» e sobre eles se construiu uma figura idealizada, reactivando o mito da cavalaria, resultante talvez da ideia de perseverança, lealdade e entrega à causa da aeronáutica, se necessário fosse até à morte.

A caminho do Oriente, sobrevoando espaços onde os portugueses tinham marcado presença, Sarmento de Beires parece sentir-se a refazer caminhos outrora percorridos pelos descobridores: «A certa altura do percurso, fazendo História, branqueja um padrão português do tempo de Afonso de Albuquerque» (cap. VII). E «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». (cap. VII). Esses referentes de um passado associado às Descobertas são constantes, ao longo da viagem. Na Índia, onde o avião partira a hélice que o impedia de prosseguir, o encontro ocasional com o jovem Nanu Ram (que se disponibilizara para ajudar os aviadores na comunicação com os habitantes de Budhana) leva o narrador a querer conhecer o seu interlocutor local, de quem afirma que «não ignora o nome de Vasco da Gama e sabe que, na Índia, por toda a parte, se encontram nomes portugueses» (cap. VIII).

Mas já na partida de Vila Nova de Milfontes lhe parecera que desse local escolhido para descolar «esvoaçavam talvez memórias ignotas do promontório de Sagres», pois, tal como descreveria mais tarde a Nanu Ram, Portugal era um «cantinho da Europa, onde, debruçada sobre o Atlântico, a nossa terra é uma ânsia de sonho e de aventura» (cap. VIII).

DOCUMENTÁRIO QUASE EXCLUSIVAMENTE EMOCIONAL³⁴

O relato desta viagem aérea de Portugal a Macau apresenta-se ao leitor num balanço pendular de perigos e conquistas. A realização deste raide visava o reconhecimento internacional do país e o reforço da sua auto-estima, a ligação à colónia mais longínqua da metrópole, a participação portuguesa nos grandes voos transcontinentais que se levavam a cabo nos vários países de três continentes (Europa, Ásia e América). Eram estas as metas e os ideais, era este o único fito e o intuito quase exclusivo dos três aviadores: «é preciso acelerar a marcha, se bem que, acima de tudo, o que mais importe seja chegar a Macau» (cap. VI); «Que sede imensa, a nossa, de chegar ao fim!» (cap. XII); «no nosso pensamento, como obsessão, só uma ideia, só uma ansiedade: chegar a Macau.» (cap. XII).

Por isso, tudo o que dificultasse a execução ou ameaçasse comprometer o êxito da viagem foi minuciosamente relatado, numa quase conta-corrente desta missão extrema. As dificuldades concretas são referidas com exactidão, mas o olhar técnico e preciso do aviador experiente é interceptado pelas reverberações dos mesmos factos na sua mente, no seu corpo e nas suas emoções. Talvez por isso, ao apresentar o livro que editava, Sarmento de Beires lhe tenha chamado «documentário quase exclusivamente emocional», pois entre os factos e a sua narração se interpôs sempre o estado emotivo do narrador, com variações do êxtase à

³⁴ Frase de Sarmento de Beires, em *De Portugal a Macau* (dedicatória da primeira edição).

也许是这个原因，萨尔门托·德贝雷斯把它称为“几乎完全情绪化的记录”，因为在事实和他的叙述之间总是夹杂着叙述者的情感状态：从狂喜到痛苦的变化，从严格的自我控制到放松，从责任到情感，从思念葡萄牙到实现目标的意志。一次，描写关于阿尔赫西拉斯湾，“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”（第三章）。后来，叙述者承认：

飞越到了艾尔·达巴上空，我们感受到那难以形容的美丽。阳光反射在如镜面一般的海面，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，沉浸在美不可言的美妙时刻。（第五章）

开放的机舱让飞行员们暴露于大气和天气中，也让他们离飞过的风景很近。这条线路同时突破了飞机和飞行员的身体，它给飞行中所有的状况带了一种额外的情感，无论是在平静的时刻还是在无法控制的事情发生时，它来自直接的、身体的感知。“有时，下面的景象仿佛变得不真实了。像是根据一部无人写过的悲剧所要求的，布置出来的一个巨大的舞台布景”。（第七章）

实际上，对于在高海拔和低海拔旅行的人来说，风景和身体的感觉构成了一种感官和情感的刺激。

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。（第七章）

在巴格达，一次轻微的机械故障让飞行员们又耽搁了一夜，这使得他们精神紧张，倍感焦虑：“又是一夜，我们再度受挫，又是一个需要战胜的障碍。”（第六章）“又”这个副词的重复表达了某种心理疲劳，这种疲劳开始在飞行员们的精神中蔓延，这说明人类的脆弱也存在于英雄的性格之中。在波斯，获得签证的困难转化为一种混合情绪。

我们在布什尔所度过的几个小时当中，精神上的压力，因为不确定而产生的煎熬折磨，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。（第七章）

angústia, do auto-controlo exigente à desconstracção, da responsabilidade à emoção, da saudade de Portugal à vontade de chegar à meta. Assim, 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» (cap. III). Mais adiante, o narrador confessa que

sobre El Daba, vivemos minutos de encanto indescrevível. 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 (cap. V).

A carlinga descoberta do avião deixava os aviadores expostos à atmosfera e ao clima, colocando-os também em proximidade com a paisagem que sobrevoavam. A rota desbravava-se simultaneamente no corpo do avião e no dos aviadores, o que concedeu a todos as situações de voo uma emoção acrescida, resultante desta percepção directa e física quer dos momentos amenos, quer dos acontecimentos incontrolláveis. «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» (cap. VII).

As paisagens e as sensações físicas constituem, de facto, um estímulo sensorial e emocional, para quem viaja a alta ou a baixa altitude.

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 dardejear sobre nós jactos de chumbo derretido (cap. VII).

Em Bagdad, uma ligeira avaria mecânica retém os aviadores por mais uma noite, criando um estado de espírito de grande nervosismo e ansiedade: «Era mais uma noite, mais uma contrariedade, mais um obstáculo a vencer» (cap. VI). A repetição do advérbio é expressiva de alguma fadiga psicológica que começava a instalar-se no ânimo dos aviadores, traduzindo a fragilidade humana que também habita na índole dos heróis. Na Pérsia, as dificuldades em conseguir um visto traduzem-se numa mescla de emoções.

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 (cap. VII).

在卡拉奇，承担实现飞行任务的飞机出了事故之后，“飞机的悲剧让我们精神抑郁，谈话也受到了影响。布里托·帕伊斯的目光中透露出无法言说的抗拒。戈维亚的目光中在满是悲伤和痛心。”

（……）午餐在沉默中结束，我们无法战胜痛苦的压迫。（第九章）

已经是在离开卡拉奇时，他们以为这次空中突袭的结局已经确定，萨尔门托·德贝雷斯很激动：“我带走了思念。我已经习惯生活在他们中间，现在我满怀感激离开了这些朋友，或许是永远告别了他们”（第九章）。同一时期，当他们即将驾驶新的飞机祖国二号继续从印度飞往澳门，在准备旅程时，叙述者的反思表达出在葡萄牙不曾经经历过的精神状态：“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。当我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”（第九章）。实际上，如果在最危险的时刻，英雄的性格决定了这几位飞行员的反应的话，似乎“没有把握”比“风险”更有利于他们在中途停留期间产生的情绪状态。哪怕是在飞过奥尔马拉半岛，几乎丧生时，这几位飞行员也从未想到过这等同于死亡：“当发动机恢复正常时，我们已经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。”（第八章）

直到到达印度，几位飞行员的情绪通常是通过手势而不是言语来表达的。在“祖国号”飞机发生事故后，由于态度的缺乏，具体来说，是缺乏胃口体现了他们的悲伤：

“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、一个巨大的面饼似的印式面包，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。”（第九章）

所以说萨尔门托的伤感情绪揭示了英雄们具有人类复杂感情的一面，在充满勇气和实现非凡成就的时刻，除了无私，他们的不安也隐约可见。

不过，情绪化的报告不能让这次飞行的纯技术层面陷入沉默，这是萨尔门托·德贝雷斯和布里托·帕伊斯之前精心准备的，并且在航程中几位飞行员不断对其进行了调整。因此，在作品的最后，即第十四章，全章仅由一篇较长的“附录”构成。作者附上了一个有六栏的表格，里面是在飞行途中作为飞行员所详尽地记录的信息，包括每一段航程，上午或是下午的航程分配，降落次数，每次飞行持续的时间，飞过的里程，平均速度，最高高度和天气状况等。

Em Karachi, após o acidente com o avião que comprometia a concretização da viagem, «a conversação ressentia-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.

[...] O *lunch* termina em silêncio, na opressão torturante que não conseguimos vencer» (cap. IX).

Já à saída de Karachi, onde se jogara definitivamente o destino do raide, Sarmiento de Beires emociona-se: «E eu levava saudades. Habituará-me a viver entre eles, e partia cheio de gratidão por aqueles amigos de quem me afastava provavelmente para sempre» (cap. IX). Pela mesma altura, quando viajava a bordo do novo avião *Pátria II* onde continuariam a viagem da Índia a Macau, as reflexões do narrador traduzem um estado de alma que não experimentara em Portugal, enquanto preparava a viagem: «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» (cap. IX). De facto, se, durante os momentos de maior perigo, a ténpera de heróis sempre pautava a reacção destes aviadores, a incerteza, mais do que o risco, parecia favorecer os estados emotivos resultantes dos compassos de espera. Mesmo quando sobrevoavam a Península de Ormara, onde quase perderam a vida, nunca os aviadores chegaram sequer a equacionar a morte: «Quando o motor retoma o seu giro normal, mentalmente tem-se encarado as hipóteses prováveis, mas a ideia de morrer não aflorou a nossa mente. Foi a única que nos esqueceu» (cap. VIII).

Até à chegada à Índia, as emoções dos aviadores traduziam-se normalmente por gestos, mais do que por palavras. Mas, após o acidente do avião *Pátria*, é pela ausência de atitudes, mais concretamente pela falta de apetite, que se avalia a tristeza dos aviadores:

E logo os indianos nos cercam, com demonstrações de carinho e de solicitude, leitões rudimentares trazidos numa lufa-lufa para descansarmos, 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 (cap. IX).

Por isso, estas expansões sentimentais de Sarmiento de Beires são reveladoras da espessura humana dos heróis, nos momentos em que, para além do altruísmo, da coragem e da realização de feitos extraordinários, se vislumbram as suas inquietações.

O relato emocional não poderia silenciar, entretanto, toda a vertente exclusivamente técnica da viagem, que tão meticulosamente fora preparada por Sarmiento de Beires e por Brito Paes e que, no decurso do voo, haveria de ser continuamente reajustada pelos aviadores. Por isso, no final da obra, o cap. XIV é constituído exclusivamente por um longo «Apêndice». Nele, o autor anexou um quadro de seis colunas, onde consta a informação que, durante o percurso e enquanto aviador, registara minuciosamente, com a data de cada etapa, a distribuição do percurso realizado por manhãs ou tardes, o número de aterragens, a duração de cada voo, os

总之，读者们可以了解到在这次惊人的空中之旅中，两架飞机（“祖国号”和“祖国二号”）共飞行了118小时21分钟，飞行里程16760公里，实际平均飞行速度152公里/小时。这张表格并没有出现在这本书的第一版中，这可能是由于要在1925年4月7日，纪念“祖国号”离开葡萄牙飞往澳门一周年之际赶印此书的原因。但是后来作者将其加入到附录中，这对了解细节来说很关键，在了解了这些纯技术细节之后，人们可以更好地理解这个从本质上来说是“情绪化”的故事。

铝和丝绸制成的神鹰³⁵

这部作品很大一部分的独特之处来自一个事实，那就是只有这次开拓性的飞行才能带来对地理和空间的空中透视。萨尔门托·德贝雷斯和布里托·帕伊斯（有时还有高素质的机械师曼努埃尔·戈维亚的陪伴³⁶）驾驶的飞机，其结构是带有敞开式机舱，这将飞行员们的身体直接置于各种因素之中。在这种环境下，允许飞机长途飞行的技术进步，与驾机人的脆弱危险之间的对比就极为突出。英雄气概和冲动同时令人神经痛楚地存在于这种压力之中，在不得不面对的狂风和风暴中，这架小飞机仿佛有了自己的生命，变得难以驾驭。飞行员、作家萨尔门托·德贝雷斯把在不利环境中驾驶一架飞机的壮举戏剧化地呈现了出来，这让当时的读者，还有现在的读者能够直接进入故事场景，评估在一场不平等的近战中，那些飞行员和飞机面对的不可预测的、悲剧性时刻。

飞行员从空中裸眼、不受保护地观察这个世界——实际上，叙述者的聚焦创造了令人惊奇的启示。从天空中观看地球、河流和山脉，实际的比例发生了变化，从远处和上空（从10米到4500米不等的高度）投下的视线让实物变形，把它们缩小了：“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”（第十二章），“‘德纳’是一种小型气泡状植被，反射出大海的平静”（第五章），“塔乌尔吉亚（……）在沼泽地的阴影下退缩。”（第五章），“灯塔像一把匕首似的直插云天。（……）海湾内，在平静的海水中，布满牡蛎的岩石像是大泥点”（第九章）。在飞行中的头几个小时，“塔里发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”（第三章）。

³⁵ 萨尔门托·德贝雷斯在“从葡萄牙到澳门”书中的表述，第三章。

³⁶ 为了节省燃料，在一些较长的飞行阶段中需要减轻飞机重量，这使得机械师曼努埃尔·戈维亚不能总是陪伴在两位飞行员的身边，他乘火车或是轮船到中途停留地与他们会合。当飞机离开干泉新城时和到达澳门时都是如此。但“祖国号”在巴塔拉的飓风中紧急迫降时，这位极其忠诚的机械师在机上，飞机被抛向地面而且断裂了。

quilómetros percorridos, a velocidade média, a altitude máxima e o estado atmosférico. No total, fica o leitor a saber que esta prodigiosa viagem, no percurso total dos dois aviões (*Pátria* e *Pátria II*), demorou 118h21 m de voo, num percurso de 16.760 Km, realizado a uma velocidade média de 152 Km/hora. A tabela não figurou logo na primeira edição da obra, o que provavelmente se explica pela urgência em dar à estampa o livro com a data de 7 de abril de 1925, no momento em que se assinalava o primeiro aniversário da partida do *Pátria* a caminho de Macau. Mas a sua posterior incorporação, em apêndice, foi essencial para se aceder aos pormenores que, sendo estritamente técnicos, permitem, no entanto, depois de conhecidos, apreender melhor esta narrativa tão medularmente «emocional».

DESSE CONDOR GIGANTE DE ALUMÍNIO E SEDA³⁵

Grande parte da singularidade desta obra decorre do facto de trazer perspectivas aéreas sobre espaços e geografias só possíveis com o pioneirismo da aviação. O aparelho em que viajavam Sarmiento de Beires e Brito Paes (algumas vezes acompanhados pelo qualificadíssimo mecânico Manuel Gouveia³⁶), na sua estrutura de carlinga descoberta, deixava os aviadores directa e fisicamente expostos aos factores meteorológicos. Neste contexto, ressalta sobremaneira o contraste entre o avanço tecnológico que permitira a execução de um voo de longo curso e a fragilidade e exposição humanas de quem conduzia o avião. A heroicidade e o arrebatamento situam-se nevrálgicamente nessa tensão em que, face aos ventos e tempestades que houve que enfrentar, a aeronave parecia ganhar vida própria, tornando-se ingovernável. E é a façanha de conduzir um avião nestas circunstâncias adversas que é apresentada em todo o seu dramatismo pelo aviador-escritor Sarmiento de Beires, permitindo ao leitor de então – como ao de agora – entrar directamente na cena narrada e avaliar os momentos em que, num corpo a corpo desigual, aviador e avião defrontavam uma natureza imprevisivelmente hostil e trágica.

Do ar, a partir de uma observação do mundo a olho nu e desprotegido, a focalização do narrador cria, de facto, revelações surpreendentes. A partir do céu, de onde se perspectivam a terra, os rios e as montanhas numa captação até então inviável, a escala do real transforma-se, e o olhar de longe e de cima (numa altitude que variou entre os 4500 m e os 10 m) reconfigura a realidade, reduzindo-a: «No seu porto natural, os navios microscópicos deixavam-se embalar pela mareta suave do rio» (cap. XII); «Derna, é um pequenino alvéolo de vegetação» (cap. V), «Taurgha [...] encolhia-se [...] junto à mancha sombria de um paul» (cap. V); «o farol parece a lâmina de um punhal apontado ao céu» [...]. E «as Rochas Ostreiras, dentro da baía, são quatro nódoas de barro, no quadro das águas baças e tranquilas» (cap. IX). Logo nas primeiras horas de voo, «o farol de Tarifa, na sua ilha circular e minúscula, parece uma

³⁵ Expressão de Sarmiento de Beires, *De Portugal a Macau*, cap. III.

³⁶ A necessidade de aligeirar o peso a bordo, para poupar combustível nas etapas mais longas, levou a que o mecânico Manuel Gouveia nem sempre acompanhasse os aviadores, aos quais se juntava nos locais das escalas, viajando de comboio ou de barco. Assim foi à partida de Vila Nova de Milfontes e, também, à chegada a Macau. Mas o fidelíssimo mecânico estava a bordo quando o *Pátria*, aterrando de urgência em Budhana, no meio de um furacão, é projectado contra o solo e se quebra.

特别是在埃及，金字塔群像是“三座盐丘，似火的骄阳炙烤着它们”（第五章）。“时不时，我们还远远看到大小犹如模型般的大篷车一辆又一辆，缓慢驶过”（第五章）。“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”（第十章）。“在一个小小的、风景如画的港口，布什尔城出现在河边，仿佛是一条晾晒在阳光下的微微发白的花边织物”（第七章）。

从上面看下去，捕捉到的景致几乎都是几何形状的，这对于那些只从地面观察的人来说是不可能的。因此，“德亚斯科仅仅是个孤立的四边形砌石建筑”（第七章）；在巴塔拉，由于沙尘暴和狂风，“祖国号”断裂了，德贝雷斯找个“临近一个当地的村庄，有一块比较平坦但倾斜度很大的三角地带，（……）悬崖似的”的地方来降落（第八章）；“廊曼机场的露台像个白色的四边形似的地平线上显现出来。”（第十一章）；在风暴中，“沙子卷起的三角形朱红色旋风也在上升”（第八章）；“在卡拉奇的东边就开始有沙漠了。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”（第八章）。关于突尼斯，“当我们飞过一片开采中的铁矿时，指南针失灵了。”

实际上，从又远又高的地方看到的陆地和海洋，其形状不同寻常的分明，旅行者萨尔门托·德贝雷斯的文化和敏感对此做出了独特的表述。“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。景色突然为之一变，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。（……）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。”

作者通常是在飞机中途停留时描写已飞过的地方³⁷。而对于重构的风景记忆则取决于作者的焦虑程度和飞行时紧张或不紧张或是那些地方让他印象深刻与否：比如在马拉加，“焦急地等待着离开，无心欣赏我们所在的这座古老而美丽的西班牙城市”（第三章）。在飞往缅甸途中，“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，如画的风光消失在我们的惶恐不安中”（第十章）。……在印度，“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”（第八章）。

³⁷ 这个证据源自叙述者在第七章中的话：“招待我们的英国领事给了我完全的独立自由。（……）在那幢小屋中陪伴我度过孤独的时间是他的两条狗：一条狐狸犬和一条爱尔兰梗，它们分别叫做斯罗什和杰夫，在我写作时它们在我的脚旁打盹”。在第九章中，萨尔门托·德贝雷斯这样描述了自己写作时刻的背景：“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。”

vela de estearina num castiçal» (cap.III). E, sobrevoando o Egipto, as Pirâmides surgem como «três montículos de sal, que o sol bate em chapadas de fogo» (cap. V). «De quando em quando, avistamos caravanas que passam, miniaturais, vagarosas» (cap. V). «Numa linha férrea, alguns comboios se avistam, de tempos a tempos, rodando como brinquedos. Voamos a dois mil e duzentos metros» (cap. X). «Num portozinho minúsculo e pitoresco, a cidade de Bushire surgiu à beira de água, como renda alvadia a secar ao sol» (cap. VII).

Vistas de cima, as paisagens são captadas em formas quase geométricas, numa apreensão impossível para quem só as visualiza a partir de terra. Assim, «Djask é, simplesmente, um quadrilátero de alvenaria isolado» (cap. VII); Em Budhana, onde, devido à tempestade de areia e aos ventos descontrolados, o *Pátria* se parte, Beires entende que «junto a uma aldeia nativa, um retângulo mais plano, bem delineado, parece [...] propício» à aterragem (cap. VIII); «a esplanada do aeródromo de Dawn Muang recorta-se como quadrilátero alvacentos» (cap. XI); No meio da tempestade, «turbilhões de areia erguem no espaço triângulos de cinábrio» (cap. VIII); «o deserto que começa para Nascente de Karachi, prolonga-se na nossa frente, salpicado de onde a onde pelo círculo de uma aldeia nativa» (cap. VIII). E, sobre a Tunísia, «a bússola endoidece, ao voarmos sobre o polígono sombrio de uma mina de ferro em exploração» (cap. IV).

De facto, a vista de longe e do alto vai revelando formas e contrastes invulgares da terra e do mar, que a cultura e a sensibilidade do viajante Sarmiento de Beires apreendem numa expressão singular. «Damasco, nas faldas da montanha, é como um cisne imóvel no lago de jade do arvoredado. Bruscamente, o tom da paisagem modifica-se, e o deserto começa desenrolando sob nós a toalha brônzea da sua monotonia hostil. (...) Ao Norte, o Eufrates surge, fita de oiro a cintilar, incrustada na chapa escura do deserto».

A descrição dos espaços sobrevoados é normalmente feita durante os tempos de escala³⁷. A memória da paisagem então reconstituída pelo narrador depende da ansiedade e dos momentos de maior ou menor tensão com que a sobrevoou ou da sensação forte que os espaços lhe imprimiram: Em Málaga, por exemplo, «o enervamento e a ânsia de partir não nos deixaram apreciar a beleza da velha e interessante cidade espanhola» (cap. III). A caminho da Birmânia, «passamos sobre largos canais marítimos, contornamos ilhas montanhosas, por vezes tatuadas de aldeolas, cujo pitoresco se perde na incerteza dos momentos que vivemos» (cap. X). E, na Índia, «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 dardejear sobre nós jactos de chumbo derretido» (cap. VII).

A viagem do *Pátria* exigira uma preparação meticulosa, ponderada ao ínfimo pormenor, com muito estudo, cálculo, rigor e dedicação. Voar foi sempre um sonho dos humanos,

³⁷ Uma constatação que decorre das palavras do narrador, no cap. VII: «O cônsul inglês de quem sou hóspede, dá-me absoluta independência. [...] Nas horas de solidão que passo no seu *bungalow*, 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». Também no capítulo IX Sarmiento de Beires contextualiza os seus momentos de escrita: «Durante a nossa permanência em Karachi, verificou-se um caso curioso, que assinalei nos meus apontamentos de viagem».

驾驶“祖国号”飞行之前必须要做精心的准备，最小的细节都要考虑到，要进行大量的研究和计算，要具备严谨和努力的态度。飞行，有史以来一直是人类的一个梦想，其中不但包含了神话和奥秘，也包含着征服和成就。在当年资源匮乏的情况下，澳门之旅需要极大的勇气和勇敢精神。实际上，德贝雷斯和帕伊斯决定长途飞行使用的是一架1919年制造的布雷盖16BN2型飞机，上面装备的是300马力的雷诺发动机。这是一种一战期间用于夜间轰炸的战机，所以必须根据飞行员们的目的进行改装。在阿马多拉的机库中，通过减轻军事装备的重量以便在机翼下加装更多的油箱而让飞机适应了预期的目标。这样，飞机的航程加长了，它具备了更大的自主权，能够承受更长的阶段飞行，特别是在面对广袤无垠的沙漠时。驾驶这样一架并非特地为长途飞行而设计的飞机，进行里斯本—澳门空中突袭，这无疑是一项极为冒险、需要巨大勇气的壮举。

目光可以探测、重建、比³⁸

在所有的旅行报告中，旅行者的看法总是由一种不可避免的比较态度主导，通过自我体验和其他人的体验之异同做出比较。“祖国号”飞机从葡萄牙飞到澳门的旅行报告主要集中在由三位飞行员组成的乘务团队所经历的体验上，但是它并没有忽略中途停留时，旅行者，即飞行员们与其他陌生的现实、新的文化、不同的人、其他生活方式相遇留下的印迹。实际上，在萨尔门托·德贝雷斯的讲述中，很好地反映了在飞往澳门途中，对自己从空中模模糊糊看见的风景，还有在中途停留期间遇到的习俗、地方和人物，这位飞行员的着迷或失望。他受到的葡萄牙、欧洲和西方教育自然是他欣赏和判断的基础。他在自己的旅行笔记中收集了那些最令他惊讶、震惊或感动的记录，还有那些出乎意料的情况和事件。在泰国，他看到：

“实际上，暹罗政府的标准和葡萄牙大多数政府的标准之间的区别很大……在这个坐落在遥远亚洲的国家，我们习惯于把它想象成一个民智落后的国家。航空业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。”

³⁸ 1924年，葡萄牙象征主义诗人卡米洛·佩塞尼亚居住在澳门，并在这次空中突袭后出版了题为“向1924年首次完成里斯本—澳门空中突袭的飞行员们致敬”的文章。文章发表在“在向光荣的飞行员们——安东尼奥·亚辛托·达席尔瓦·布里托·帕伊斯上尉，若泽·曼努埃尔·萨尔门托·德贝雷斯上尉，曼努埃尔·戈维亚中尉致敬的演出节目单”前面。该演出于1924年7月4日在澳门唐佩德罗五世剧院举行，由“戏剧及音乐爱好者集团主办”。节目单1924年由费尔南德斯及子女公司Mercantil de N. T出版社编辑印刷。

envolto em mitos e mistérios, mas também em conquistas e superações. Esta viagem a Macau implicou uma dose imensa de ousadia e arrojo, nas condições de escassez de recursos disponíveis à época. De facto, o avião em que Beires e Paes decidiram realizar uma viagem de longo curso era um modelo Breguet 16 BN 2, com motor Renault de trezentos cavalos, datado de 1919. Tratava-se de um modelo concebido durante a Primeira Grande Guerra, para bombardeamento nocturno, que havia que reajustar à finalidade pretendida pelos aviadores. Nos hangares da Amadora, procedeu-se à adaptação do aparelho aos fins em vista, através do aligeiramento da carga militar, para instalação de reservatórios suplementares de combustível sob as asas. Aumentava-se deste modo o raio de acção do avião, dotando-o de maior autonomia para aguentar etapas mais longas e, sobretudo, enfrentar as grandes extensões sobre o deserto. Levar um avião destes, que não fora concebido para percorrer grandes distâncias, a fazer um raide entre Lisboa e Macau foi, indiscutivelmente, um feito de grande rasgo e ousadia.

E A VISTA SONDA, RECONSTRUI, COMPARA³⁸

Em todos os relatos de viagem, o olhar dos viajantes é invariavelmente orientado por uma incontornável atitude comparatista, através da qual o eu faz a experiência do outro, na sua semelhança e na sua diferença. O relato da viagem realizada a bordo do avião *Pátria* desde Portugal até Macau centra-se predominantemente nas experiências aéreas vividas pela equipa dos três tripulantes do aeroplano, mas não deixa de lado as marcas do encontro dos aviadores viajantes com realidades desconhecidas, novas culturas, gentes diversas, outros modos de ser, aquando das suas escalas. De facto, a narrativa de Sarmento de Beires espelha bem o modo como, ao longo da viagem até Macau, o aviador se foi encantando ou decepcionando com as paisagens que vislumbrava do ar, mas também com os costumes, os espaços e as gentes que conhecia durante as escalas. A sua formação de português, europeu e ocidental estava, naturalmente, subjacente às suas apreciações e juízos, sendo as notações que recolhe nos seus apontamentos de viagem ditadas pelo que mais o surpreendeu, chocou ou sensibilizou e, ainda, pelo inesperado de circunstâncias e acontecimentos. Na Tailândia, constatou:

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.

³⁸ Verso de Camilo Pessanha, poeta simbolista português que vivia em Macau em 1924 e que publicou, na sequência deste raide, o texto intitulado *Homenagem aos aviadores que completaram o 1.º raide aéreo Lisboa – Macau, 1924*, que antecedia o *Programa da récita em homenagem dos gloriosos aviadores, Majores António Jacinto da Silva Brito Paes e José Manuel Sarmento de Beires e Tenente Manuel Gouveia, Heróis do raide Lisboa-Macau, realizada na noite de 4 de Julho de 1924 no Teatro D. Pedro V de Macau, organizada pelo Grupo de Amadores de Teatro e Música*, Edição da Tip. Mercantil de N.T., Fernandes e Filhos, 1924.

“而在我们的国家……国会1921通过的年度预算，今天已经被不相称地、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”（第十一章）。

特别是在耽搁时间比较长的中途逗留期间，飞行员们试着控制自己焦急、不耐烦的情绪时，对于文化差异的注视加强了。在叙述者的凝视下，对于当地的记载肯定了这种差异：

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。帕西人把死者的遗体摆上面，在安葬骨架前，让秃鹰吃掉尸体的肉。

（……）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，大海呈现出不纯净的绿色，疲劳缓慢地起伏着。

在乳白色的阳光下，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。

（……）一些果阿人围着我们，想要给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。

广阔的印度洋啊，被风吹拂，防波堤上绽开的泡沫，唤醒我们对大西洋的思念——那看着我们出发的海洋。

（……）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。这些吊扇边转边发出低低的噪声，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。

在另一些时候，这位飞行员的目光捕捉到了周围现实中与葡萄牙的相似之处。传统上，旅行文章中描写外国土地时惯用的对照法也出现在萨尔门托·德贝雷斯的叙述中。在埃及，为了参观金字塔，他们随着“安静的驴队前行，我们想起了卡西拉斯”（第五章）。但是当作者比较了心理表征和观察到的现实后，他承认自己对此感到失望：

不过回程却带着失望，因为我们之前期待的庄严、壮丽和伟大的形象，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，就想一堆巨大胡乱堆砌而成一样（第五章）。

No nosso país... as verbas que, em 1921, o Parlamento aprovou são hoje, reduzidas por incongruentes e absurdos cortes, aquelas que, mercê da boa vontade e do espírito de sacrifício dos aviadores, conseguem ainda manter activa a Aeronáutica Portuguesa (cap. XI)

As notações de diferença cultural adensam-se sobretudo nas escalas mais demoradas, durante as quais os aviadores tentavam dominar a ansiedade e controlar a impaciência. É então que o registo local se afirma na sua diferença, perante a atenção do narrador:

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 caseario. É ali que os pársis depõem os cadáveres dos seus mortos, para os abutres lhes virem devorar a carne, antes de dar sepultura aos esqueletos.

[...] 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 vem 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.

[...] 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 quebramar, desperta em nós saudades do Atlântico – desse Atlântico que nos viu partir.

[...] 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 erigido de ventiladores que giram com um murmúrio que é quase melopeia e que, às horas de maior calor, narcotizam como alcalóide de efeito suave.

Noutros momentos, o olhar do aviador capta a realidade envolvente nas suas semelhanças com Portugal. A *comparatio* que tradicionalmente se impõe nas descrições de terras estrangeiras dos textos sobre viagens emerge também nesta narrativa de Sarmento de Beires. No Egipto, a visita às pirâmides realiza-se «numa pacata burricada que nos recorda Cacilhas» (cap. V). Mas comparando representações mentais com a realidade que observava, o narrador confessa-se decepcionado pelo contraste:

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 (cap. V).

从天空往下看，就像上面看到的那样，世界被视线以一种新的形式捕捉到，风景也以一种新的形象出现。但是，旅行者的观察不仅被自己的目光左右，也被内心世界的个人体验和解读所影响，它们以一种独特的、个性化方式引领读者看待那些被发现的事实。很多时候，萨尔门托·德贝雷斯阐释了这些关于认识世界的内心活动，这展示出观察者的敏锐和文学修养，特别是他的思想精神。比如萨尔门托·德贝雷斯在面对风暴时的反应——当时他驾驶着“祖国号”穿过仿佛是雨水和气流组成的深井，飞过缅甸上空，埃德加·爱伦坡是他的内心调停者：“渐渐的，就像爱伦坡的“陷阱与钟摆”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。”（第十章）。

在第五章，飞越突尼斯的沙漠，萨尔门托·德贝雷斯的思绪忆起了亚特兰蒂斯和迦太基古国时代，这是被福楼拜（肯定是“萨朗波”）和戴克波拉（作家、记者莫里斯·泰西耶的异名）所引导。几天后，在一次中途停留中，他们去参观波斯时，安东尼奥·帕特里西奥（诗人，剧作家，“雄鹰”杂志撰稿人）的声音将被德贝雷斯记起，那时他很失望，因为“建立在“一千零一夜”基础上的想象和现实之间相距甚远：当汽车驶过城中道路，安东尼奥·帕特里西奥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……（……）在返回营地时，幻想破灭让我们心碎。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……”（第六章）。

有时，观察到的现实和作者思想精神之间的对比让作者倍感痛苦的。作者思想精神中的内容曾经在他脑海中形成了图像、感觉和文化表征：“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，一幅令人失望的样貌”（第七章）。有时音乐也会化为一种识别的手势和文化，比如当他认出“一个穆斯林神职人员在大声呼喊提醒人们做礼拜，就像是作曲家科特尔贝的“波斯市场”那样”（第六章）。这位英国作曲家为听众塑造了他想象中的异国情调。

其实，文学、音乐和喜剧的各种形式的召唤在叙述者的脑海里形成了世界的精神形象，它们在叙述者的精神里运作，作为一种他处理学习和调整的方式。和大部分旅行书籍相反，它们没有出现在这本书中，让萨尔门托的印象与其他作者曾描写过的、他将飞过或将参观的同一地点的印象进行对话；而是把理念和他即将经历的经验融合在一起而生根发芽。因此，在飞越圣城时，是在他脑海中出现的基督教历史与印迹让他印象深刻，而不是眼中的风景：

Perspectivado do céu, o mundo adquiriu novas formas de captação e a paisagem apreendeu-se em renovadas imagens, como se viu já no ponto anterior. Mas a observação do viajante não é apenas conduzida pelo olhar, senão também pelo seu mundo interior de experiências pessoais e de leituras que determinam o modo não usual e personalizado com que guia o leitor através das realidades que descobre. Esses mediadores interiores de conhecimento do mundo são frequentemente explicitados por Sarmento de Beires, que assim vai revelando a sua sensibilidade de observador, a sua cultura literária e, sobretudo, a sua biblioteca mental. Edgar Allan Poe foi o mediador de Sarmento de Beires na sua forma de reagir à tempestade que parecia conduzir o avião *Pátria* através de um poço de ar e chuva, ao sobrevoarem a Birmânia: «A pouco e pouco, como em *O poço e o pêndulo*, de Edgar Poe, a chapa da névoa desce sobre a chapa quadriculada da inundação, aperta-nos, faz-nos cerco, e força-nos a recuar» (cap. X).

Ao sobrevoar o deserto da Tunísia, no cap. V, o pensamento de Sarmento de Beires evoca os tempos da Atlântida e de Cartago, guiado desta vez por Flaubert (seguramente pela *Salam-nbô*) e Dekobra (pseudónimo do escritor e jornalista Maurice Tessier). Dias mais tarde, será de António Patrício (o poeta-dramaturgo colaborador n' *A Águia*) a voz que Beires recorda quando, ao visitar a Pérsia numa das escalas da viagem, se decepciona com a realidade que se distanciava da imagem que dela construíra a partir *d'As Mil e Uma Noites*: «Enquanto o automóvel desliza através das ruas, aflora-nos à memória certa definição de António Patrício: *Viajar é a arte de saborear desilusões...* [...] Ao voltar ao acantonamento, pungia-nos o desgosto de uma ilusão perdida. Tantas vezes sonháramos Bagdad cheia de palácios bizantinos, mesquitas, lindas mulheres...» (cap. VI).

Às vezes, é doloroso o contraste entre a realidade observada e a biblioteca mental do narrador, que lhe formatara imagens, sensações e representações culturais: «E naquele ambiente de miséria, a Pérsia dos tapetes, dos palácios de sonho, do orientalismo sensual e embalador – a Pérsia de Omar Khayyam e do *Rubaiyat* – revelava-nos o aspecto decepcionante de um pobre burgo primitivo e canicular.» (cap. VII). Também a música se insinua algumas vezes como forma de identificação de gestos e de cultura, como quando reconhece que «um sacerdote muçulmano clama, convidando à oração, como no *Mercado Persa* de Ketelbey» (cap. VI), esse compositor inglês que moldou a imaginação dos ouvintes relativamente a cenas exóticas.

Como se vê, a convocação dos modelos literários, musicais e teatrais que lhe haviam imprimido imagens mentais do mundo opera-se no espírito do narrador como modo de processamento de aprendizagens e de reajustes. Diferentemente do que sucede na maior parte dos livros de viagens, eles não surgem na obra para fazer dialogar as impressões de Sarmento de Beires com as de outros autores que tivessem escrito sobre os mesmos locais que ele atravessa ou visita, mas brotam por associação de ideias com a experiência que ele vai vivendo. Por isso, ao sobrevoar a Terra Santa, é a história e o marco do Cristianismo que lhe vêm à mente, mais do que aos olhos, impressionando a sua visão da paisagem:

“不知不觉中，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，悬浮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，雪松林仿佛如山丘上的片片阴影，粉刷过的村庄有一种回忆与沉思的集中态度……”

在海边，加沙，雅法，海法和阿卡，静静地辐射开去。

而悲伤也降临到了我们的心间，那是一种无法言说的乡愁，在山的那边是我们无法看见的耶路撒冷（第六章）。”

只有在拉康塞普西翁花园，飞行员才参观了一下马拉加，埃杜阿尔多·弗拉波利的看法代替了他自己的看法，他大段摘录了一篇1923年7月21日发表在“艾斯菲拉”杂志上的文章，作为向读者介绍的中介：“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”（第三章）。

出于距离和提高民族士气的原由，澳门被选做这次空中突袭的终点。布里托·帕伊斯在澳门的演讲中解释道：“我们需要来到澳门，葡萄牙领土中最葡萄牙的领土，在那里，卡蒙斯获得灵感，写出了‘卢西塔尼亚人之歌’”。这种航空壮举与诗歌不可分割的结合极大地荣耀了葡萄牙人民，在布里托·帕伊斯让人印在“祖国号”机身篷布上的话已经体现了这一点，那上面转载的是这首史诗第三章第21节：“这是我富饶的祖国，我心爱的祖国”。因此，在抵达澳门时，“祖国号”飞机将代表派出它的国家。

所以，比起了解澳门本身及其地理和风俗，飞行员们的兴趣更多的是在于与居住在澳门的葡萄牙人取得联系，从而让他们觉得与祖国的距离不那么遥远，还有大都市对于自己移民的关注也能加强彼此间的联系和存在感。因此，与一个去澳门的旅行者能期待的相反，萨尔门托·德贝雷斯没有去参观白鸽巢公园（卡蒙斯洞），至少他在自己书里关于澳门的篇幅中没有提到。不过，他是一个与澳门有关的，与文学紧密相连的一个主题，但很奇怪，德贝雷斯没有让步³⁹。但是，从布里托·帕伊斯关于飞行目的地选择的演讲稿摘录中（萨尔门托·德贝雷斯将其放在其叙事编辑之前）可以看到，布里托·帕伊斯的敏感让他在澳门迸发出了与卡蒙斯一样的爱国共鸣，这也是他选择飞机名称和让人在机身上刻下卡蒙斯诗句的来源（第一章）。

³⁹ 与卡蒙斯诗意的眼光有关的澳门话题，参见卡特琳娜·努内斯·德阿尔梅达，网址：https://www.academia.edu/38535755/2019._DO_OLHAR_PORTUGUÊS_SOBRE_MACAU_algumas_representações_poéticas_contemporâneas

Inconscientemente, rememoramos páginas da vida do Nazareno. Um sopro de bondade 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 sacrossanto, 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 caiadas têm uma atitude concentrada de recolhimento e de meditação...

Gaza, Jaffa, Haiffa 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 (cap. VI).

Só em Hacienda la Concepción, que o avião visitou em Málaga, a opinião de D. Eduardo Frapoli substitui a sua própria, dando lugar a uma vasta transcrição de um artigo publicado na revista *La Esfera*, de 21 de Julho de 1923, como mediador da apresentação do espaço ao leitor: «E o trecho que transcrevo de D. Eduardo Frapoli poderá, melhor do que a minha descrição, deixar entrever a maravilha da formosíssima Hacienda» (cap. III).

Macau fora o destino escolhido para este raide, por razões de distância e de exaltação nacional. Brito Paes explicou-o, no seu discurso em Macau: «precisávamos de vir a Macau, terra portuguesa entre as terras portuguesas, onde Camões se inspirou para escrever *Os Lusíadas*». Esta ligação umbilical do feito aéreo ao poema que, por excelência, glorifica o povo português já se traduzira na frase que o mesmo Brito Paes mandara gravar na tela de fuselagem do Pátria, que reproduzia o primeiro verso do Canto III, estrofe 21 da epopeia: «Esta é a ditosa Pátria minha amada». O avião representaria assim, ao chegar a Macau, o próprio país que o enviava.

Por isso, mais do que conhecer Macau mesmo, na sua geografia e nos seus costumes, o interesse dos aviadores era contactar com os portugueses aí residentes, para que a distância se tornasse por eles menos sentida, e a atenção da metrópole aos seus migrantes potenciasse laços e marcasse presença. Assim, contrariamente ao que seria de esperar de um viajante em Macau, Sarmento de Beires não visita a Gruta de Camões ou, pelo menos, não se lhe refere nas páginas que escreve sobre Macau. E, no entanto, é esse um tópico aglutinador do olhar literário sobre Macau, ao qual Beires estranhamente não cedeu³⁹. Mas já a sensibilidade de Brito Paes projectava em Macau essa ressonância de Camões, conforme se pode ver no excerto do seu discurso de justificação do destino (que Sarmento de Beires colocou a anteceder a edição da sua narrativa) e que deflui também do nome que escolheu para o avião e do verso camoniano que nele mandou gravar (cap. I).

A toponímia de Macau, nesta narrativa em que o narrador se acerca da cidade por via aérea, começa pela Ilha da Lapa, continuando de imediato para a Ilha Verde e as Portas do

³⁹ Sobre os tópicos macaenses associados ao olhar poético de Camões, veja-se Catarina Nunes de Almeida, disponível em https://www.academia.edu/38535755/2019_DO_OLHAR_PORTUGUÊS SOBRE_MACAU_algunas_representações_poéticas_contemporâneas

在作者的叙述中，他从空中接近澳门城，首先出现的是路环岛，紧接着是青州岛和关闸。“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”（第十二章）。这是片地图绘制了地理状况的领土，可以被辨认出来。然而，这几位飞行员在广东附近降落了，他们乘坐和自己驾驶的飞机同名的“祖国号”巡逻舰由海路进入澳门。萨尔门托·德贝雷斯以并不刻板的眼光从远处看着澳门：

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，就像中国大陆伸向太平洋的一只手掌，向自己发向富庶、阴凉的岛屿乞讨。在南湾，那条几乎是圆形的大道是手腕和拇指间的弧线，这里，圣母雪地殿小教堂静静地矗立在一座山丘的顶部（第十三章）。

在作者的叙述中，对于中国及澳门的人民、习俗、文化、历史和文明的观察在两种目光中摇摆不定，一种是夹杂着某种优越感的西方目光，而另一种是更能触及到空间和人群独特之处的目光。……作者在船上进入澳门，此时他所记录的异国元素以一种象征着葡萄牙过去征服历史的姿态出现，因为那时他的心中充满了民族主义，感觉自己仿佛是四百年前航海者的化身：“舢舨、三桅快速帆船和漂泊者的无龙骨小船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”（第十三章）。

实际上，一直到独立之前，对于葡萄牙人来说，澳门都承担着作为帝国和葡萄牙化强烈象征的任务。因此，许多旅行者和诗人都将澳门，这个地理和气候都与葡萄牙颇为相似的地方，当做是葡萄牙在远方的另一张面孔。德贝雷斯并没有特地展现这种态度，但是，历史感情影响他的感知，这种历史感情过滤了他的目光，以至在他列举舢舨、三桅快速帆船和无龙骨小船，还有提到一些地点的名称和奇异的形状时，他表现出一种观点，就是没有将目光集中在这些船只的特别之处，而是集中在它们身上可能具有的民族性。因为知道自己在葡萄牙领土上，这种象征性加强了，尽管这片领土远离本土。因此，当萨尔门托·德贝雷斯乘坐澳门巡逻舰进入时，一种舒适感和民族认同感立刻侵入了他的脑海：“在巡逻舰上，我们自离开千泉新城后第一次有踏上了一小片葡萄牙领土。”不过，在地理上，似乎只有中国的沙面岛对他来说是“一个被遗忘的欧洲角落。”

在萨尔门托·德贝雷斯的语境里，对于澳门的印象不仅是历史记忆和异国风情体验。

Cerco: «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» (cap. XII). Trata-se de uma geografia de território que os mapas também desenham, permitindo o reconhecimento. No entanto, tendo aterrado perto de Cantão, os aviadores entram em Macau por mar, a bordo da canhoeira homónima do avião em que viajaram: *Pátria*. E de longe, Macau é singularmente vista por Sarmento de Beires através de um olhar não estereotipado:

A península minúscula em que a secular cidade portuguesa dos confins da Ásia se comprime, na desordem dos 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. 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 (cap. XIII).

As notações de pessoas, hábitos, cultura, história e civilização da China e de Macau oscilam, nesta narrativa, entre o lugar-comum do olhar ocidental, pontualmente perpassado por alguma superioridade, e uma visão mais permeável à singularidade dos espaços e das gentes. Os elementos exóticos que o narrador regista na sua entrada em Macau, onde sobressaem os barcos, surgem como remissões a um passado português de conquistas, pois estava então imbuído de espírito nacionalista e sentia encarnar em si o remoto navegador de quatro séculos atrás: «[O]s *sampans*, as *lorchas* e os *tancares* de linha extravagantes, a revelar reminiscências de caravelas, balouçam bizarramente, proas baixas, velas rectangulares enfunadas pelo vento» (cap. XIII).

De facto, até à sua independência, Macau representava, para os portugueses, uma forte carga simbólica de império e de portugalidade, levando a que muitos viajantes e poetas tivessem evocado esse espaço como rosto distante de Portugal, que se lhe assemelhava na geografia e no clima. Beires não revela propriamente essa atitude, mas a sua percepção é mediada por emoções históricas que lhe filtram o olhar, a ponto de a sua enumeração de *sampans*, *lorchas* e *tancares*, ainda que referindo os seus nomes locais e as suas formas bizarras, traduzir uma visão que não se detém nas embarcações pelo que elas têm de específico, mas pelo que podem sugerir de nacional. A simbologia reforça-se pelo facto de se saber em território português, embora distante de Portugal. Por isso, quando Sarmento de Beires entrou a bordo da canhoeira macaense, invadiu-o de imediato um sentimento de reconforto e identidade nacional: «aquela tolda é a primeira parcela de território português que pisamos, depois da largada de Vila Nova de Milfontes». Geograficamente, no entanto, só a ilha de Shameen, na China, lhe parece um «recanto da Europa perdido naquelas paragens».

Em Sarmento de Beires, as impressões de Macau são mais do que memória histórica ou experiências de exotismo. Elas evidenciam sobretudo os traços de união e cumplicidade entre

在萨尔门托·德贝雷斯的语境里，对于澳门的印象不仅是历史记忆和异国风情体验。这些印象是这几位飞行员和生活在东方的葡萄牙团体之间团结、理解的纽带。对于澳门的感情，是在驾驶“祖国号”飞到亚洲尽头，人们举行欢迎仪式时，作者表现出来的相遇、分享和震撼之情。因此，最初作者关于中国的目光被烦恼不适所左右。这种烦恼不适是面对强烈风暴引发的天气状况的感受，这场风暴导致降落时他们驾驶的飞机坠毁；也是因为没有能够准确地在澳门——葡萄牙领土降落，而是降落在了中国广东附近的一个地方而感到失望。此时，疲劳，长时间没有进食和事故造成的擦伤盖过了他们对周围环境的耐心和好奇，当地居民被贬低地看成“一帮中国人”、“肮脏的孩子”、“呢喃不清”；作者记道：“第一眼看上去，中国人长得全像双胞胎似的”（第十二章）。飞行员疲惫程度升级，与之相称的是面对中国人时的不耐烦。当作者第一次与“像是脚上长了翅膀”的苦力旅行之后，他提到，这是些除了自己的货币不认识任何其它货币的人，哪怕你付给他们的钱比应收取的费用高得多都不行。“到了之后我才想起来自己没有中国货币。用一种高高在上的姿态，我给了他们在河内用剩的银子。可是在吵闹中他们抗议不要”（第十二章）。

这几位飞行员第一次与中国接触，就马上就指出这是个分裂的、印刻着军阀之间分歧的国家，这些军阀们推翻了中国最后一个帝国王朝，制造了一种战争和不信任的氛围。

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。我们试着跟他将葡萄牙语、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理解（第十二章）。

访问广东时，那个时代中国的政治军事现实情况没有逃过作者的观察和评论：

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，时不时地有运兵的汽车通过，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——一个重要角色走在路上。

时不时的嗡嗡声，吵嚷声，子弹……

就这样，孙中山的中国将为了一个重生的未来而苏醒（第十三章）。

os aviadores e as comunidades portuguesas que vivem no Oriente. A emoção de Macau é o encontro, a partilha, a comoção que o narrador pressente na recepção à viagem que conduziu o aeroplano *Pátria* até aos confins da Ásia. Daí que, inicialmente, o olhar do narrador sobre os chineses tenha sido determinado pela contrariedade e indisposição que sentia face às circunstâncias meteorológicas de forte temporal, que originaram/ocasionaram a acidentada aterragem que partira o avião em que viajavam e também face à decepção de não terem pousado exactamente em Macau, terra portuguesa, mas numa localidade chinesa contígua, perto de Cantão. Nesses momentos em que o cansaço, o jejum de longas horas e algumas escoriações resultantes do acidente se sobrepunham à paciência ou à curiosidade pelo que os rodeava, os habitantes locais são depreciativamente vistos como «bando de chineses» «garotada imunda», «palrando», registando o narrador que «à primeira vista, os chineses parecem todos gémeos» (cap. XII). À escalada de exaustão do aviador corresponde um olhar proporcionalmente impaciente face aos chineses. Assim, após a sua primeira viagem com os *coolies*, de quem se nota que «deslizam como se tivessem asas nos pés», o narrador assinala a atitude de quem não reconhece outra moeda além da sua, ainda que o que se lhes estava a pagar fosse muito superior ao valor em causa: «Só ao chegar me lembro que não temos dinheiro chinês. Num gesto superior, entregou-lhes a prata que nos sobrou de Hanói. Mas os demónios protestam, numa algazarra» (cap. XII).

O primeiro contacto dos aviadores com a China deu logo sinais de um país dividido e marcado por divergências entre os líderes militares que haviam derrubado a última dinastia imperial da China, criando um clima de guerra e desconfiança.

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 julgou que não percebeu nada (cap. XII).

De visita a Cantão, a realidade política e militar que envolvia a China naquela época não escapou à observação do narrador nem ao seu comentário:

Nas raras avenidas que a influência norte-americana vai cortando através da anti-quíssima 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 vai acordando para um futuro renascimento (cap. XIII).

随着时间的流逝，几位飞行员得到了休息，他们熟悉了当地的人和风俗，对于中国人的看法也发生了变化。如果说一开始，萨尔门托·德贝雷斯与中国人接触时，强调中国人的“肮脏”、“贫穷”⁴⁰和难以沟通⁴¹，时间却让他变得可以安静地欣赏东方文化和文明。司空见惯（“一眼看上去，所有中国人长得都像双胞胎”）让位于一种较少受到心理构调节的视角的出现，比如，他提到“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”⁴²。他的眼光变得平静而欣赏。离开香港时，作者为我们留下了中国美食记录，描写了他们在宴会上享用的美食，“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”。对于风景的欣赏让他发出了极高的赞叹声：“香港湾应该是世界上最美的海湾之一。”（第十三章）。

螺旋桨在蓝天中旋转⁴³

在这本讲述“祖国号”澳门空中之旅的“情绪化纪录片”的书里，每一页中都交织着来自飞行的、固有的危险和责任之感。不过，除了危险、惊奇和威胁之外，很可能其他因素导致了叙述者几乎以一种准人性来表现现实。当时是二十年代，那是个特谢拉·帕库埃斯的怀旧主义赢得了国内和国际评判范围的时代，不过一套明确而有足够根据的法则/理论还没有形成。但是，在共和国出现后的新政治典范框架下，对葡萄牙社会进行文化干预的方针鼓舞了在广阔的“葡萄牙复兴”运动中兴起的、由库埃斯勾勒的怀旧主义思潮。被怀旧主义吸引的知识分子群体及其最具代表性的文学机关杂志“雄鹰——葡萄牙复兴的组织”（1910-1932），若干年后将分裂，在1921年让位于另一个群体，这个群体以“田地人”而为人所知，它是以“新田地”杂志和编辑为中心而组织起来的群体。在这个群体中，我们将遇到萨尔门托·德贝雷斯，他为该杂志撰写了多篇有关葡萄牙及国际航空的文章，杂志社还为他编辑了诗集“风的交响曲”，并且出版了“从葡萄牙到澳门”第一版。

⁴⁰ “两公里外一个古老肮脏而贫穷的城郊村镇是深圳城。（……）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。”（第十二章）

⁴¹ 参阅在一项中国帐篷中那令人好的幕，在第十二章结尾处。

⁴² 第十三章

⁴³ 萨尔门托·德贝雷斯在“从葡萄牙到澳门”书中的句子（第四章）。

À medida que os dias iam passando e que os aviadores, já mais descansados, se iam familiarizando com as gentes e os costumes, o olhar sobre os chineses foi mudando. Se, nos primeiros momentos de contacto com a China, Sarmiento de Beires realçava a sujidade, a pobreza⁴⁰ e as dificuldades de comunicação com os chineses⁴¹, o tempo haveria de torná-lo receptivo a uma serena apreciação da cultura e da civilização orientais. Os lugares-comuns («à primeira vista, os chineses parecem todos gémeos») cedem lugar à emergência de uma visão menos mediatizada por construções mentais, quando refere, por exemplo, «esculturas de marfim em que se revela a minuciosa paciência chinesa, ao serviço de uma arte superior»⁴². O olhar torna-se calmo e apreciador. À saída de Hong Kong, o narrador deixa-nos apontamentos da gastronomia chinesa, ao descrever o banquete onde saborearam «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». E a admiração pela paisagem leva-o a uma genuína exclamação superlativa: «a baía de Hong Kong deve ser uma das mais belas do mundo» (cap. XIII).

GIRAM HÉLICES NO AZUL⁴³

A emoção decorrente da responsabilidade e do perigo inerentes a esta viagem enlaça cada página deste «documentário emocional» que é a narrativa da viagem do *Pátria* a Macau, mas muito provavelmente outros factores – além do perigo, da surpresa e da ameaça – terão conduzido à representação da realidade como que investida de uma quase humanidade. Estava-se na década de vinte, numa época em que o Saudosismo de Teixeira de Pascoaes ganhara foros de dinamismo nacional e internacional, ainda que constituindo um conjunto de preceitos/doutrinas pouco claras e insuficientemente fundamentadas. No entanto, a vocação de intervenção cultural sobre a sociedade portuguesa, no âmbito do novo paradigma político saído da implantação da República, animava o pensamento Saudosista delineado por Pascoaes, na esfera do mais amplo movimento da «Renascença Portuguesa». O grupo de intelectuais que gravitou em torno do Saudosismo e do seu órgão literário mais representativo, «A Águia – órgão da Renascença Portuguesa» (1910-1932), viria a cindir-se uns anos mais tarde, dando lugar, em 1921, ao grupo que ficaria conhecido como «os seareiros», organizado em torno da editora e da revista «Seara Nova», onde vamos encontrar Sarmiento de Beires como colaborador com vários artigos em torno da aviação portuguesa e internacional, onde editou o seu livro de versos *Sinfonia do Vento* e por onde saíria ainda a primeira edição do *De Portugal a Macau*.

Não surpreende, por isso, que algumas modulações literárias desta obra contenham ecos desse movimento que agregou a si o conceito filosófico de Saudade, associando-o à definição

⁴⁰ «Um velho burgo sujo e miserável era a cidade de Shum Chun (...) 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» (cap. XII).

⁴¹ Veja-se o curioso episódio numa tenda chinesa, no final do capítulo XII.

⁴² Cap. XIII.

⁴³ Frase de Sarmiento de Beires, em *De Portugal a Macau* (cap. IV).

因此，这本作品中的一些文学性调节包含着这场运动的回响就不足为奇了。这场运动增添了思念的哲学概念，并将这个概念与帕斯库埃斯称为“卢西塔尼亚魂”的定义相关联，且允许通过人类的灵魂与某些事物与类别的精神部分接触而获得某种形式的知识。这样，诞生了一种对世界的思念的目光，在一种想象哲学的范围内，它能够在看不到、听不到的情况下重构各种声音和物品，它允许“没有耳朵听”，“没有眼睛看”。1911年萨尔门托·德贝雷斯住在波尔图，他是刚成立的波尔图大学科学院第一个课程的注册学生。很自然的，在这种诞生了第一共和国的学术环境里，他与自1910年起就在波尔图编辑出版的“雄鹰”杂志有了接触。

实际上，在作者整个叙述中，都穿插着并非来自某个真实身体附近的声音。在困难和难以预料的时刻，这声音帮助他们——葡萄牙人民让他们听到了人民的声音，尽管在那个高度和距离这是不可能真实发生的。在最后一节直接飞往澳门的航程中，他们飞越一片海盗猖獗、降落很危险的地区时，萨尔门托·德贝雷斯确认：“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那一瞬间：“前进！”（第十二章）。

这是一种来自作者内心情感，“不用耳朵”就能听到的呼喊，它表达了一种爱国之情。在整个空中突袭中，这种呼喊至少重复了五次：“远处传来一阵爵士乐的旋律（……）葡萄牙的声音回响在夜空，那是自信，向上，如闪电般的嗓音，呼喊出奇妙的声音：前进！”（第五章）。“祖国号继续向东飞行，在机翼上刻上了耶稣的十字架，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。”（第三章）。“而在我们当中已经没有了当初出发时的那种情感震动，我们用一种隐蔽的声音下意识地嘟囔着一些不安和焦虑的话。”（第十二章）。

在某种怀旧密码的背景中，不但凸显出了风景的灵魂，还在自然与人类情感之间建立了某种平行关系。在最初的飞行时刻，当他们的视线捕捉到米拉河时，葡萄牙人的思念之情留下了印记：“哦，蜷曲在岸间蓝绿色的米拉河，它在那里哭泣，在奔流。”（第三章）。风景灵魂化是一个重点，它贯穿了所有叙述者经过的空间视角。因此，在萨尔门托·德贝雷斯的这份报告中，风景和天气中令人惊奇的一面常常化身为奇妙的幽灵、其他时代的妖怪和化身其中的魔鬼之类，用来象征宇宙中超然的一面；在这种情况下，就是危险，就是命运，就是人类为完成某种任务而进行的斗争、机遇、运气或死亡。从陌生的天空飞往澳门途中，萨尔门托·德贝雷斯记道：“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。”（第八章）。

do que Pascoaes designou por «alma lusitana» e que permitia uma forma de conhecimento a que se acedia mediante o contacto das almas humanas com a parte espiritual das coisas e dos seres. Desse modo, nasceria um olhar saudoso sobre o mundo, capaz de reconstituir sons e objetos sem os ver e sem os ouvir, no âmbito de uma espécie de filosofia da imaginação, que permitia «ouvir sem ouvidos» e «ver sem olhos», isto é, sem sentidos. Sarmiento de Beires residia no Porto no ano de 1911, quando se inscreveu como aluno do primeiro curso da Faculdade de Ciências da recém-formada Universidade do Porto, e é natural que, nesse ambiente académico resultante da Primeira República, tenha contactado com essa revista «A Águia», editada no Porto a partir de 1910.

De facto, ao longo de toda esta narrativa, ressoam vozes que não provêm de um corpo físico próximo. Ajudando nos momentos de dificuldades ou incertezas, o povo de Portugal fazia-se ouvir, ainda que isso fosse impossível de acontecer, àquela altitude e a tal distância. Na última etapa, que conduziria directamente a Macau, Sarmiento de Beires afirma, ao sobrevoar uma zona de piratas em que seria perigoso aterrar: «Pressentíamos 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!» (cap. XII).

Este grito da partida é ouvido «sem ouvidos», do interior emocional do narrador, expressando um sentimento patriótico que o transcende. E foi-o reiteradamente ao longo do raide, pelo menos por cinco vezes: «Enquanto, de longe, os acordes de um jazz nos chegam aos ouvidos, [...] a voz de Portugal ecoa no espaço, confiante, animadora, relâmpago de som a gritar-nos a palavra mágica: *Avante!*» (cap. V). «O *Pátria* retomava a sua marcha para Oriente, cruces de Cristo sangrando nas asas brancas, e a mesma voz soando na amplidão, a impelir-nos como força sobrenatural» (cap. III). «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» (cap. XII).

No contexto de um código saudosista que realçava a alma da paisagem e que estabelecia paralelos entre a natureza e as emoções humanas, a captação do rio Mira, nos primeiros momentos do voo, vem marcada pela saudade dos portugueses: «O Mira, muito enrodilhado entre as margens, lá fica a chorar, a correr, azul-ferrete» (cap. III). A animização da paisagem é uma tónica transversal à perspetivação de todos os espaços que o narrador atravessa. E assim, neste relato de Sarmiento de Beires, as surpresas da paisagem e da atmosfera são encaradas frequentemente como aparições fantásticas, monstros de outras eras, seres diabólicos que ali encarnam, para significarem o lado transcendente do universo, neste caso o perigo, o destino, o combate humano pelo êxito de uma missão, o acaso, a sorte ou a morte. A caminho de Macau, por entre céus estranhos, Sarmiento de Beires regista que «os morros abruptos da Península de Ormara surgem, como aparição medonha de monstro sobrenatural» (cap. VIII). Nas descrições das intempéries que ameaçaram o êxito do raide, a natureza quase ganha autonomia e animização, fugindo ao controlo dos aviadores: «A tempestade, que o vento impele para Nordeste, caminha ao nosso encontro, como teoria de monstros alados que uma inau-

在描写威胁飞行获得成功的坏天气时，大自然几乎获得了自主意识灵魂，却逃脱了飞行员们的掌控：“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。”（第八章。）“我试着往前飞，但是雨水把我们包围得越来越紧，狂风似乎就想要毁掉飞机（……）然而暴雨继续残酷地惩罚着我们。”（第十二章）。

在风暴引起的坏天气后，似乎已经有人胜出。此时，这几个葡萄牙人再次被一种不让他们喘息的大自然包围，这被作者称为仿佛是意图谋杀：“在四百米的高度‘祖国号’恢复了正常，天气也仿佛在谋杀后的疲倦中，出现了暂时的温和，但在我们到了马尔贝拉后，又重新发起疯来。”（第三章）。“我们行进在惊险刺激的疯狂气氛中。”（第八章）。而在最后的飞行阶段，敌对的大自然再次与想要获得胜利的英雄们抗衡，在与大自然的贴身搏斗中出现了困难：“但强风把祖国二号推远了一点。我们试图再次俯冲，却遇到了一道黑色的、不透明的移动水墙，不得不中止了。”（第十二章。）在最后一阶段航程中，飞机与飞行员联合在一起，“我们的飞机勇敢地顶住了大风的袭击”；（第十二章）；在旅途中的某些时刻，飞机似乎也有了生命，它向敌对的风暴投降，变成了某种意义上的对手：“我们握控制杆的手在颤抖，我们的飞机在坠落，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，机身底部残留的葡萄牙尘土掉在我们头上”；在暴风雨袭击了阿尔赫西拉斯湾，迫使他们在马拉加降落时，萨尔门托·德贝雷斯在第三章这样讲述。

大部分在作品中体现出来的爱国主义情绪——通过我们已经提到的、聆听鼓励的呐喊而产生的爱国主义情绪，让位于一种模糊然而令人信服的情感表达，一种不那么精确、贯穿了自然、人群和物品的表达。作者口头表达的思念并不是对特定的人的思念，而是一种不确定的思念，总是与国家或是某种集体的、人道的利益联系在一起的思念：“呼吸甜美而宁静。怀旧的思绪散发在乳白色的月光下，大家缓缓地交流着思乡，疑问和渴望。”（第五章）。

这几位飞行员在中途暂停突尼斯时与其他飞行员相遇，德贝雷斯证实：“螺旋桨在蓝天中旋转。每个人的胸中都鼓动着对露天、对广阔的天空的热切期待。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，同他们一同完成这至高的壮举。”“这几分钟我们感到周围的灵魂都在渴望机翼的胜利。”正是在这些时刻，他诗意地表达了人类恢复和平的使命，在最初，这鼓舞了国际航空界。但是，这也与上世纪初葡萄牙思想领域要求国家复兴的方针和推定进步的轨迹相符。

dível voz comande (cap. XI) E «o avião singra, seguindo a costa, castigado sempre pelo furor epiléptico da bruma e das rajadas» (cap. VIII). A natureza anima-se de uma vontade destruidora a que os aviadores tentam escapar: «o círculo de água aperta-nos cada vez mais, e a fúria do vento parece apostada em esfacular o avião. [...] Os aguaceiros continuavam a castigar-nos sem piedade» (cap. XII).

Após intermitências da tempestade de que parecem sair vencedores, os portugueses são de novo apanhados por uma natureza que não lhes quer dar tréguas e em que o narrador coloca uma intenção assassina: «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» (cap. VIII). «Andam no ar frémios de loucura» (cap. VIII). Já na etapa final, de novo a natureza hostil se afirma contra os heróis que pretendem vencer, e as dificuldades surgem representadas como luta corpo a corpo: «o *Pátria* afasta-se um pouco, e ao tentar de novo romper, encontra a muralha líquida que avança, negra e opaca, barrando terminantemente a passagem» (cap. XII). O próprio avião, na última etapa aliado dos aviadores, «resist[indo] galhardamente aos golpes da ventania» (cap. XII), pareceu algumas vezes, durante a viagem, ganhar vida própria, rendendo-se à paisagem inimiga e tornando-se numa espécie de adversário: «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», narra Sarmiento de Beires no capítulo III, a propósito da tempestade que os surpreendeu sobre a baía de Algeciras, obrigando-os a aterrar em Málaga.

O sentimento patriótico que se traduz maioritariamente na obra pela audição do grito de incentivo que já referimos dá também lugar à expressão de um sentimento vago – mas eloquente –, impreciso, transversal à natureza, às pessoas e às coisas. A saudade que o narrador verbaliza não é de ninguém em especial, é uma saudade indefinida, associada sempre ao país ou a uma causa coletiva e humanitária: «Respira-se doçura, serenidade. Há eflúvios de nostalgia dispersos na claridade láctea do luar, e nas palavras lentas que trocamos rondam saudades, interrogações, anseios» (cap. V).

Na escala realizada em Túnis, onde se cruzam com outros aviadores, Beires constata que «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». «São minutos em que sentimos à nossa volta almas ansiando o triunfo das asas». E é nesses momentos que expressa poeticamente a missão pacificadora da humanidade que animara a aviação internacional nos seus primórdios, mas que era também coincidente com a vocação de renascimento nacional e com a trajectória propulsora de progresso que se reivindicava então, na esfera do pensamento português do início do século.

令人眩晕的清单⁴⁴

在上面我们已谈到的广泛筹款用来资助购买飞机和飞行的运动中，全国各地到处都有一些宣传、分发和发布捐款人名单的活动，这些募捐由个人或集体单位负责，在他们认识的人中募集资金。在葡萄牙航空局开始募捐后，布里托·帕伊斯贡献出自己的100康多，而他的姐姐玛丽亚·多塞乌女士则于1923年11月领导了一份阿兰特茹的捐款名单。就这样，如这部作品第一章⁴⁵所述：“为全国募捐奠定了第一块基石，然后全国都表现出葡国魂的狂热”。在许多个月中——超过了一年的时间里，全国各地举行了大量五花八门的的活动，比如音乐演出，出售书籍，斗牛，足球赛，出售香皂和火柴等等，以便筹集资金，进行资助，让这次飞行变得有可能实现。甚至在飞行结束后，有些报纸还在刊登消息，要求尚未提交其负责募捐册名单的人提交清单，以便关闭账户，提供资金。有些地方和机构在这场宣传中对此表示尊重，以证实尽管距离遥远，人们却感到并做到亲密无间（像马德拉或亚速尔群岛），也是认同将散落在世界各地的葡萄牙人团体团结在一起的姿态（比如巴西，澳门等地）。在提交了\$59244埃斯库多的款项后（折合现在的二百九十七欧元零十一欧分），“里斯本—澳门“空中突袭”，圣保罗执行委员会报告（1924年）”的出版引人注目，报告最后肯定“就像本报告证实的那样，在巴西，圣保罗的葡萄牙侨民为实现里斯本——澳门空中突袭提供了最大协助。”⁴⁶像这份报告一样，当时还出版了许多清单。毫无疑问，这都是些实用清单，但以今天查阅它们的人的眼光来看，对它们的解读超出了纯粹的会计和实用维度。这充斥着许多数字的冗长清单似乎是为了让人们能够暂时逃避参与现实世界，而融入到环绕着这次空中之旅的诗意环境中去：三位飞行员代表人民，整整一个国家的人民，几乎是面对面地识别的人民，他们赞助并支持了三位飞行员。这张清单并没有像洪贝尔托·艾科⁴⁷说的那样，由于这个事实变得参考价值不高，而是赢得了另一个维度的价值，它没有贬低第一个维度而是将其升华了。由于多重性、人类自身的易错性，还有地理的多样性和无休止的发展，一些逃过列举本身的东西被列举了出来。从名词化中脱颖而出的是集体和群众。萨尔门托·德贝雷斯将那场已然遥远的里斯本——澳门空中突袭的叙事献给了葡萄牙，因此，我们认为通过再次编辑发行本书，让记忆和历史回归，这符合我们的最大利益。

⁴⁴ 洪贝尔托·艾科著作书名，里斯本：迪菲尔出版社，2009年。

⁴⁵ 萨尔门托·德贝雷斯做出的贡献是出版了自己的诗集“风的交响曲”，其销售收入全部用于这次飞行。该书由“新田地”编辑出版，并且在自己的杂志上为此书宣传销售，并请葡萄牙文学和文化名人在杂志上做出欣赏性的评论（莫茹让，2017）。当时几乎所有受过良好教育的葡萄牙人都购买了该诗集，比如，尽管封面上的标价为25埃斯库多，时任共和国总统曼努埃尔·特谢拉·戈麦斯先生却支付了100埃斯库多购买它。诗集第一版售出了3000册。

⁴⁶ 同上：91

⁴⁷ 艾科，2009年：113

A VERTIGEM DAS LISTAS⁴⁴

No âmbito do amplo movimento de angariação de recursos para financiar aviões e viagem que já se referiu atrás, um pouco por toda a parte se divulgaram, distribuíram e publicaram inúmeras listas de subscritores, sob a responsabilidade de entidades individuais ou colectivas, que recrutavam fundos entre os seus conhecimentos. Após a inicial subscrição da Aeronáutica, Brito Paes contribuiu com cem contos seus, e a sua irmã, Maria do Céu, encabeçou por sua vez, em novembro de 1923, uma lista no Alentejo, lançando «assim a primeira pedra na subscrição nacional, que depois traduziria o fervor da Alma Portuguesa», conforme se relata no capítulo I desta obra⁴⁵. Durante vários meses – mais de um ano –, por todo o país se desenvolveram inúmeras e diversificadas actividades, como récitas, venda de livros, touradas, jogos de futebol, vendas de sabonetes e fósforos, etc, no intuito de angariar fundos para financiar e viabilizar esta viagem. Mesmo após o termo da viagem, alguns jornais publicavam ainda o pedido de que os subscritores que ainda não tivessem entregado a lista por que estavam responsáveis o fizessem então, para se proceder ao encerramento das contas e à efectivação dos financiamentos. Algumas localidades ou instituições fizeram ponto de honra nessa divulgação, para dar prova da adesão dos que, mesmo estando longe, se sentiram e se fizeram perto (caso da Madeira ou dos Açores) e se identificaram com o gesto fraterno de unir as comunidades portuguesas espalhadas pelo mundo (caso do Brasil, de Macau, etc.). Saliente-se a edição do «*Raid*» Lisboa-Macau. *Relatório da Comissão Executiva de S. Paulo*, de 1924, que, após apresentar a receita de 59.422\$00 (actuais duzentos e noventa e sete euros e onze cêntimos), termina afirmando que «a Colónia Portuguesa de São Paulo foi, como se verifica do presente Relatório, a que, no Brasil, maior auxílio prestou à realização do “raid” Lisboa-Macau»⁴⁶. Como esta, muitas outras se publicaram. Trata-se de listas práticas, sem dúvida, mas, no olhar de quem hoje as consulta, a sua explicitação extravasa uma dimensão unicamente contabilística e imediatamente prática. A imensa lista de nomes e de números parece, por momentos, subtrair-se à sua inserção no mundo real, para integrar e significar o ambiente épico que envolveu esta viagem: três aviadores que representam um povo; um povo inteiro, quase discriminado pessoa a pessoa, que apoia e patrocina três aviadores. A lista não se torna, por esse facto, menos referencial, como diria Umberto Eco⁴⁷, mas ganha uma outra dimensão que, não anulando a primeira, a sublima. Enumera-se algo que escapa à própria enumeração, pela multiplicidade, pela falibilidade própria do humano, pela diversidade geográfica e pelos desdobramentos infundáveis. É o colectivo e a multidão que emergem desta nominalização. Portugal, portanto, a quem Sarmento de

⁴⁴ Título da obra de Umberto Eco, Lisboa: Difel, 2009.

⁴⁵ A contribuição de Sarmento de Beires foi a publicação de um livro de versos seu, intitulado *Sinfonia do Vento*, cujo produto de venda reverteu inteiramente para a viagem. Editado pela Seara Nova, em cuja revista se publicitou a venda e se apresentaram apreciações críticas feitas por figuras de referência da literatura e da cultura portuguesas (MORUJÃO, 2017), o livro foi comprado por quase todos os portugueses mais cultos, tendo o Presidente da República, Manuel Teixeira Gomes, contribuído com cem escudos, face a um preço de capa de vinte e cinco escudos. A primeira edição teve três mil exemplares vendidos.

⁴⁶ *Op. cit.*: 91.

⁴⁷ ECO, 2009: 113.

引用参考书目

- 阿尔梅达, 卡特琳娜·努内斯·德阿尔梅达 *2018年)。 “以葡萄牙眼光看澳门: 一些当代诗歌的代表”, “马特拉加”杂志, 里约热内卢, 25卷45号, 566-578页, 9月/10月。网页: https://www.academia.edu/38535755/2019_DO_OLHAR_PORTUGUÊS_SOBRE_MACAU_ algumas_representações_poéticas_contemporâneas
- 德贝雷斯, 若泽·曼努埃尔·萨尔门托, (1968 [1925]年), “从葡萄牙到澳门”。新田地, 里斯本。
- 坎迪亚斯, 安东尼奥, 等人, (2007年)。“19世纪和20世纪葡萄牙的扫盲与学校”, “人口普查与统计”。里斯本, 古本江基金会。
- 科蒂尼奥, 加戈 (1924年): “荣耀睿智的加戈·科蒂尼奥上将专门用于本报告页面的话”。载于 “里斯本—澳门突袭, 圣保罗执行委员会报告” 1924年, 17-18页。
- “亚速尔日报”, 1924年5月5日。
- 艾科, 洪贝尔托 (2009年): “令人眩晕的列表”。里斯本, 迪菲尔出版社。
- 法瓦, 费尔南多·门多萨 (2016年): “写给里斯本—澳门空中突袭的历史”, “文化杂志”, 52期, 澳门, 74-87页。
- 马特乌斯, 洛伦索·恩里克·恩里克斯 (1999年): ““祖国号”揭幕75周年后”, 里斯本: 乌尼克出版社。
- 莫茹让, 伊莎贝尔 (2018年): “当葡萄牙新闻界面对萨尔门托·德贝雷斯和布里托·帕伊斯的开拓性飞行: 葡萄牙—澳门空中突袭 (1924年)”。材料汇编 “新闻和空中征服记: 故事, 图片和诗歌”, Mélo die Simard-Houde主编。“航空航天的过去与现在” (在线) 秋季第5期。链接: <http://revues.univ-tlse2.fr/pum/macelles/index.php?id=687#tocto2n6>
- 莫茹让, 伊莎贝尔 (2017年): “在消息和叙事之间: 在葡萄牙至澳门空中之旅中的代表线路”。蒙特罗, 安东尼奥; 奥特里尼奥, 玛丽亚·德法蒂玛; 法利亚, 多米尼克; 阿尔梅达, 若泽·多米尼克·德等人: “飞行员与作家, 历史的见证, 知识与异想天开”, 巴黎, 手稿出版社, 207-235页。
- 莫茹让, 伊莎贝尔 (2012年): “在从前的葡萄牙人的路上: 萨尔门托·德贝雷斯的葡萄牙—澳门航空之旅 (1924年)”。塞楚奇, 皮耶罗, “葡萄牙语文学中的澳门和东方——恐惧与诱惑”。罗马: 但丁·阿利吉耶里出版社, 47-67页。
- 莫茹让, 伊莎贝尔 (2011年): “萨尔门托·德贝雷斯——一个生物参考书目的试验” 和 “萨尔门托·德贝雷斯及可能的参考书目”。德贝雷斯, 若泽·曼努埃尔·萨尔门托, “太阳之城”, 若尔热·巴斯托斯·达席尔瓦和伊莎贝尔·莫茹让编辑。波尔图, 阿弗龙塔曼托出版社, 17-35页, 163-168页。
- 莫茹让, 伊莎贝尔 (2018年): “坠落的翅膀: 萨尔门托·德贝雷斯作品中航空之旅的叙事”。 “葡萄牙和巴西文化及流行文学”。波尔图: 文化、空间与记忆跨学科研究中心暨阿弗龙塔曼托出版社, 392-411页。
- 塞图巴尔人, 1924年6月4日, 星期六
- 莫拉, 皮埃尔 (1993年) - “记忆和历史之间: 关于地点的争议”。雅拉·奥恩·库里翻译, “历史项目: PUC-SP杂志”, 圣保罗, (10), 12月号, 7-28。网址: <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/viewFile/12101/8763>
- 佩塞尼亚, 卡米洛 (1924年) - “向完成首次里斯本—澳门空中突袭的飞行员们致敬”, 1924年, “向里斯本—澳门空中突袭的英雄、光荣的飞行员们——安东尼奥·亚辛托·达席尔瓦·布里托·帕伊斯上尉, 若泽·曼努埃尔·萨尔门托·德贝雷斯上尉, 曼努埃尔·戈维亚中尉致敬的演出节目单。演出与1924年7月4日在澳门唐佩德罗五世剧院举行, 由戏剧及音乐爱好者集团主办”。费尔南德斯及子女公司Mercantil de N.T印刷出版社, 1924年。
- 雷森德, 加尔西亚·德, (1973年) [1517年]- “加尔西亚·德雷森德的游吟之歌”。安德烈·卡拉贝·罗沙介绍并做注解。第一卷。里斯本: 巴西图书中心, 第2页。
- 萨, 路易士·安德拉德·德, (1990年), “澳门航空: 一个世纪的冒险”。澳门: 东方图书出版社。

Beires dedicou a narrativa desse já distante raide aéreo Lisboa-Macau, que julgamos de todo o interesse fazer regressar à memória e à História, através da presente reedição.

BIBLIOGRAFIA CITADA

- ALMEIDA, Catarina Nunes de Almeida (2018) – *Do olhar português sobre Macau: algumas representações poéticas contemporâneas*. «Rev. Matraga», Rio de Janeiro, v.25, n.45, 566-578, set./dez. https://www.academia.edu/38535755/2019_DO_OLHAR_PORTUGUÊS_SOBRE_MACAU_algumas_representações_poéticas_contemporâneas
- BEIRES, José Manuel Sarmento de (1968 [1925]) – *De Portugal a Macau (A viagem do Pátria)*. Porto: Imprensa Social da Cooperativa do Povo Portuense.
- CANDEIAS, António et al. (2007) – *Alfabetização e escola em Portugal nos séculos XIX e XX. Os censos e as estatísticas*. Lisboa: Fundação. C. Gulbenkian.
- COUTINHO, Gago (1924) – «Palavras de Gago Coutinho especialmente destinadas pelo sábio e glorioso almirante às páginas deste Relatório». In «*Raid* Lisboa-Macau. Relatório da Comissão Executiva de S. Paulo, S. Paulo, pp. 17-18.
- DLÁRIO DOS AÇORES, 5 de Maio de 1924.
- ECO, Umberto (2009) – *A vertigem das listas*. Lisboa: Difel.
- FAVA, Fernando Mendonça (2016) – *Para a história do raide aéreo Lisboa – Macau*. «Revista de Cultura», n.º 52, Macau, pp. 74 a 87.
- MATEUS, Lourenço Henrique Henriques (1999) – *Na esteira do Pátria 75 anos depois*. Lisboa: Única.
- MORUJÃO, Isabel (2018) – «La presse portugaise devant l'aviation pionnière de Sarmento de Beires et Brito Paes: Le raid Portugal-Macao (1924)». Dossier *La presse et la conquête de l'air. Histoires, imaginaires, poétiques*, sous la direction de Mélodie Simard-Houde. «Nacelles. Passé et présent de l'aéronautique et du spatial / Past and Present of Aeronautics & Space» [en ligne], n.º 5, automne. URL: <http://revues.univ-tlse2.fr/pum/nacelles/index.php?id=687#tocto2n6>
- MORUJÃO, Isabel (2017) – «Entre a notícia e a narrativa: um itinerário de representações na viagem aérea de Portugal a Macau» in MONTEIRO, António, OUTEIRINHO, Maria de Fátima, FÁRIA, Dominique, ALMEIDA, José Domingues de (dirs.) – *Aviateurs-écrivains. Témoins de l'histoire, Savoirs / Exotopies*. Paris: Éditions Le Manuscrit, pp. 207-235.
- MORUJÃO, Isabel (2012) – «Na rota de antigos portugueses: a viagem aérea de Portugal a Macau, de Sarmento de Beires (1924)». In CECCUCCI Piero (dir.), *Macau e o oriente nas literaturas de língua portuguesa – Receios e seduções*. Roma: Società Editrice Dante Alighieri, pp. 47-67.
- MORUJÃO, Isabel (2011a) – «Sarmento de Beires – Ensaio de uma biobibliografia» e «Sarmento de Beires: a bibliografia possível». In BEIRES José Manuel Sarmento de, *A cidade do sol*, edição de Jorge Bastos da Silva e Isabel Morujão. Porto: Edições Afrontamento, pp. 17-35 e 163-168.
- MORUJÃO, Isabel (2011b) – «*Asas que naufragam*: narrativas de viagens aéreas na obra de Sarmento de Beires». In *Literatura culta e popular, em Portugal e no Brasil (...)*. Porto: CITCEM / Edições Afrontamento, pp. 392-411.
- O SETUBALENSE, Sábado, 14 de junho de 1924.
- NORA, Pierre (1993) – *Entre memória e história. A problemática dos lugares*. Tradução de Yara Aun Khoury, «Projeto História, Revista da PUC-SP», São Paulo, (10), Dez., 7-28. <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/viewFile/12101/8763>
- PESSANHA, Camilo (1924) – *Homenagem aos aviadores que completaram o 1.º raide aéreo Lisboa – Macau, 1924, in Programa da récita em homenagem dos gloriosos aviadores, Majores António Jacinto da Silva Brito Paes e José Manuel Sarmento de Beires e Tenente Manuel Gouveia, heróis do raid Lisboa-Macau, realizada na noite de 4 de Julho de 1924 no Teatro D. Pedro V de Macau, organizada pelo Grupo de Amadores de Teatro e Música*. Edição da Tip. Mercantil de N.T., Fernandes e Filhos.
- RESENDE, Garcia de (1973) [1516] – *Cancioneiro geral de Garcia de Resende*. Introdução e notas de André Crabb Rocha. Tomo I. Lisboa: Centro do Livro Brasileiro, p. 2.
- SÁ, Luís Andrade de (1990) – *Aviação em Macau. Um século de aventuras*. Macau: Livros do Oriente.