



# DA AMADORA A LOURENÇO MARQUES HÁ 75 ANOS NAS ROTAS DO IMPÉRIO

TEXTO: 1SAR Pedro Manuel Ferreira\* FOTOS: Museu do Ar

**S**ão 7h26 da manhã do dia 5 de Setembro de 1928, quando descola do Grupo de Esquadrilhas de Aviação República (GEAR), na povoação da Amadora, uma parrelha de aviões Vickers Valparaíso I, equipados com motor Napier de 450 cv, com o objectivo de ligar a Metrópole a Lourenço Marques, capital da Província de Moçambique.

O "raid" Amadora-Lourenço Marques (com a duração de 51 dias e escalas em mais de 30 localidades) ficaria para a História como a primeira viagem aérea efectuada ao conjunto das colónias portuguesas no continente africano, sendo também a primeira vez que uma expedição do género era realizada por dois aviões. Até àquela data, as ligações aéreas com as colónias resumiram-se às viagens a Macau, em 1924 e, no ano seguinte, à Guiné, ambas com aviões isolados.

As tripulações dos Vickers Valparaíso nº s 1 e 2 eram constituídas, respectivamente, pelo capitão Celestino Pais de Ramos (piloto e chefe de equipas), tenente João Maria Esteves (navegador), capitão António Oliveira Viegas (piloto) e primeiro-sargento Manuel António (mecânico). Destes quatro elementos, somente o 1º sar. Manuel António tinha ex-

periência neste tipo de viagens, pois fizera parte, juntamente com o cap. Pinheiro Correia e o ten. Sérgio da Silva, da tripulação que levara a cabo, em Março de 1925, o "raid" Lisboa-Guiné. "Artista habilíssimo", segundo Pais de Ramos, Manuel António beneficiou, durante os preparativos na Amadora, da preciosa colaboração do sargento-ajudante Oliveira, "uma alta competência no assunto e a quem ficaremos devendo uma grande parte no êxito que a viagem possa ter".

Ao ten. João Esteves, coube o estudo do percurso – tarefa à qual se dedicou durante seis meses – tendo em muito contribuído os valiosos ensinamentos que colheu do alm. Gago Coutinho e do cap. Jorge de Castilho.

O cap. Oliveira Viegas havia estado em Angola, entre 1921 e 1924, onde prestara serviço no Grupo de Esquadrilhas de Aviação do Huambo, até à sua extinção, dois anos depois. Regressado à Metrópole, comandou a Esquadrilha de Caça nº 1, em Tancos, entre Dezembro de 1924 e Fevereiro de 1926 e, após uma curta permanência no Depósito de Material Aeronáutico, em Alverca, rumou ao GEAR, na Amadora.

Finalmente, o chefe de equipas, cap. Pais de Ramos, foi um dos pioneiros da

Vickers Valparaíso I





5 de Setembro de 1928, na Amadora, antes da partida

Esquadilha Inicial Expedicionária à Província de Angola, em finais de 1918, seguindo em 1921 para o Huambo, após a transferência da Esquadilha Expedicionária para aquela localidade, agora com a designação de Grupo de Esquadilhas de Aviação de Angola. Pais de Ramos contava no seu currículo, as viagens aéreas Lisboa-Madrid (em 1923 e 1925) e Lisboa-Casablanca-Lisboa, em 1926, esta última com Jorge de Castilho e de cariz científico.

A expedição às colónias não foi idealizada com o objectivo de concorrer com

os feitos antes realizados – nomeadamente a Travessia Aérea do Atlântico Sul, por Sacadura Cabral e Gago Coutinho e a viagem Portugal-Macau, por Sarmiento de Beires e Brito Pais – mas sim com o intuito de abrir, num futuro que então se ansiava breve, as rotas aéreas comerciais entre a Metrópole e as colónias africanas. Havia que potenciar o facto de a sua localização geográfica lhes conferir um papel privilegiado nas comunicações aéreas transatlânticas.

Por outro lado, tratava-se também de estudar as possibilidades de cooperação

a estabelecer entre a aviação militar e as tropas terrestres. A viagem deve, igualmente, ser entendida, à luz da época, como uma missão de afirmação de soberania e de continuidade da política de ocupação efectiva dos territórios africanos, que se desenrolava desde finais do século XIX e que sofrera, entretanto, significativo incremento com o advento da I República, reforçada mais tarde, em 1935, com o "Cruzeiro Aéreo às Colónias" composto por nove aviões, um Junkers W34-L e oito Vickers Valparaíso III.

Um factor comum às "epopeias" aéreas dos aviadores lusos foi a particularidade de quase todas se terem realizado em períodos de grande instabilidade política, financeira e económica para o País. E, naturalmente, a viagem Amadora-Lourenço Marques não fugiu à regra. À data do seu início, estava ainda viva na memória dos Portugueses a denominada Revolta de 20 de Julho de 1928, que acabaria por fracassar.

A título de curiosidade, refira-se que um dos chefes da conspiração era o major piloto Sarmiento de Beires – o primeiro aviador militar (e civil) a efectuar um voo nocturno em Portugal e um dos protagonistas da 1ª Travessia Aérea Nocturna do Atlântico Sul –, à época co-

mandante do Grupo Independente de Aviação e Bombardeamento (GIAB), em Alverca. Sem ter conseguido que os seus homens, reunidos na parada, aderissem ao movimento, evadiu-se para França num dos aviões da unidade.

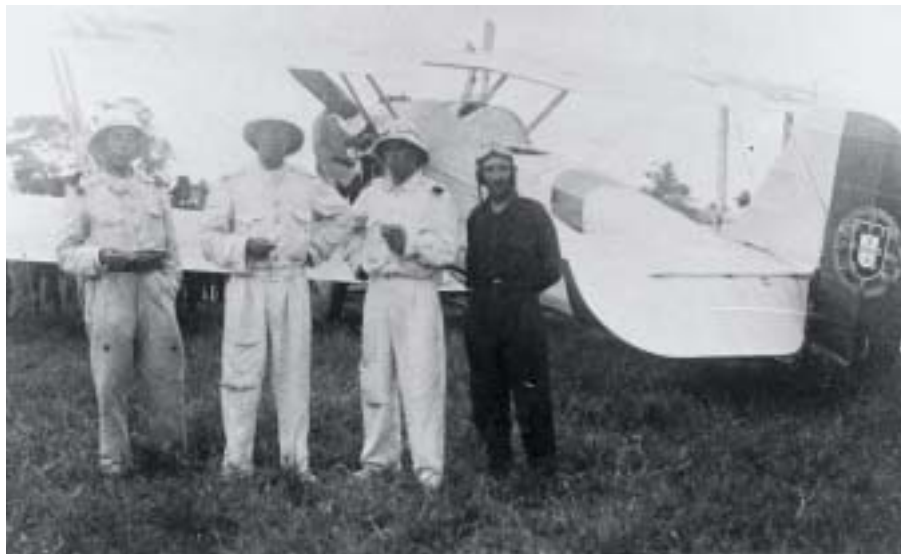
Foram muitos (entre familiares, amigos e curiosos) os que não quiseram deixar de estar presentes à despedida dos aviadores, na Amadora, naquela longínqua manhã de Setembro de 1928. Também não faltaram autoridades civis e militares, além do Sr. Eduardo Maria Rodrigues, Presidente da Associação Comercial de Lojistas de Lisboa, instituição que subsidiou a viagem, angariando a verba destinada ao pagamento do prémio do seguro dos aviões e dos aviadores – sem o qual a viagem não se poderia realizar – junto do Lloyd's de Londres (cerca de 70 contos para as duas aeronaves), uma vez que as seguradoras nacionais não quiseram correr o risco. Relacionado com este facto, saliente-se que a quantia entretanto amealhada não chegava para cobrir a importância total do seguro, razão pela qual o Director da Aeronáutica Militar, cor. Amílcar Pinto, concordou em conceder a verba em falta.

Ainda em matéria de patrocínios, e dadas as vantagens políticas que pudessem resultar da expedição, o Alto Comissariado de Angola e o Governo Geral de Moçambique contribuíram com 100 mil escudos cada, importância reunida nos respectivos territórios através de subscrição.

Após o "Porto de Honra" (oferta da Associação Comercial de Lojistas de Lisboa), servido na messe de oficiais, e das despedidas protocolares da praxe, por volta das 6h00 os aviões começaram finalmente a rolar. No entanto, devido ao excessivo peso e às más condições do terreno, o avião nº 1 partiu o patim de cauda, immobilizando-se de imediato. O problema foi prontamente solucionado pelo comandante da unidade, ten. cor. Brito Pais, que ordenou a desmontagem do patim do terceiro avião de escolta (pilotado pelo cap. Sérgio da Silva) e a sua posterior colocação no Vickers avariado, que finalmente descolaria às 7h26, logo secundado pelo cap. Oliveira Viegas. Cumprida a regulamentar volta sobre o campo, os Valparaíso rumaram em direc-



Na Guiné, um mar de gente aguardava os aviadores



Em Bolama, na Guiné, da esquerda para a direita: João Esteves, Pais de Ramos, Oliveira Viegas e Manuel António

ção ao Norte de África: tinha início a primeira etapa, entre a Amadora e Casablanca (Marrocos).

Pouco se sabe acerca dos aspectos científicos da viagem, pois não se conhece o relatório da missão. Contudo, não será difícil imaginarmos as dificuldades que os aviadores terão sentido. Nesses tempos viajava-se a céu aberto, à mercê das intempéries, do frio e do calor intensos; a acomodação nas cabines de pilotagem era péssima, aumentando ainda mais o cansaço e o incómodo físicos provocados por rotas que duravam várias horas; as escalas técnicas nada tinham a ver com as dos nossos dias, pois os próprios tripulantes é que tinham a seu cargo todas as tarefas inerentes à manutenção dos aviões, como a resolução de avarias ou o simples reabastecimen-

to de combustível. E, pormenor não menos importante, a pouca fiabilidade oferecida pelos motores (requeriam constantes reparações) que faziam com que praticamente cada viagem constituísse uma aventura...

Ficaram conhecidas algumas situações reveladoras das dificuldades sentidas ao longo do "raid". Na etapa Bouaké – Bingerville, a baixa visibilidade durante a maior parte do percurso obrigou os pilotos a voar a muito baixa altitude, correndo o risco de embater na copa de alguma árvore. E, como se não bastasse, meia-hora depois da passagem dos aviões sobre Agboville, o Vickers nº 1 começou a apresentar avarias. A gasolina não passava para o depósito superior, de nada valendo o recurso à bomba manual, o que significava que o cap. Pais de Ramos



ligações aéreas com os seus grandes domínios africanos", a exemplo da França, Bélgica e Inglaterra em relação às respectivas colónias. Mais adiante, lia-se: "Mais do que ninguém, o Alto Comissário de Angola, que precipitadamente se desfez da aviação que o general Norton de Matos lá procurara desenvolver, deve tê-lo já reconhecido sem esforço, quando há dias voou sobre Luanda em um avião da Sabena que está instalando com êxito a linha aérea Congo-Luanda."

Outro "banho de multidão" aguardava os tripulantes dos Vickers na sua chegada à capital da Província de Angola, no dia 3 de Outubro. Em Luanda, receberam o prémio "Sacadura Cabral" – insti-



Manuel António junto a um dos Vickers, em Moçambique



Aspecto da entusiástica recepção à chegada dos aviadores a Inhambane, em Moçambique

tuído anos atrás para o primeiro voo que, saído da Metrópole, atingisse Luanda –, na importância de 100 mil escudos, obtidos em Angola por subscrição pública levada a efeito pelo jornal "A Província de Angola". Também a Associação Beneficente dos Empregados do Comércio local se associou ao evento, oferecendo uma taça adquirida por subscrição.

Finalmente, no dia 9 os Vickers descolam de Luanda rumo a Benguela. E, após passagens em Elisabethville e Broken Hill, os aviadores chegam ao Zumbo, já em território moçambicano. Esta escala, não prevista, tornou-se necessária para reparação de avarias nos mo-

tores dos Vickers.

A chegada a Lourenço Marques, a capital da Província, acontece pelas 13h31 (hora local) do dia 26 de Outubro, onde eram aguardados pelas autoridades civis e militares e por representantes de diversas associações económicas e sociais e de muitas agremiações culturais e desportivas moçambicanas.

Tinha-se ligado por via aérea a Metrópole a Lourenço Marques e, a esse propósito, podia ler-se numa edição coeva da "Revista do Ar": "Portugal completou assim, a exemplo das outras nações, todos os seus estudos acerca das relações aéreas com os seus domínios e

podemos dizer com vaidade que nos colocámos ao mesmo nível das outras potências nêsse capítulo".

Embora a euforia quase generalizada levasse a acreditar que estava aberto o caminho das comunicações aéreas regulares entre a Metrópole e o Ultramar, só passados praticamente 30 anos é que o desejo de aproximação entre o Mundo Português se concretizou...

Recebidas as homenagens, soara a hora do regresso à Metrópole. O cap. Pais de Ramos, o ten. João Esteves e o 1º sar. Manuel António embarcaram para Lisboa, a bordo do navio "Niassa", aonde chegaram no dia 15 de Dezem-



Recepção em Moçambique após a viagem



Cortejo em Lisboa após o desembarque dos aviadores na capital



Troféu Clifford Harmond, atribuído à equipa do "raid" pela Liga Internacional dos Aviadores

bro. A 4 de Janeiro de 1929, era a vez do cap. Oliveira Viegas desembarcar na capital, para onde viajara, via Suez, no pacote alemão "Usubara".


Escrevia a "Revista do Ar", que a recepção aos aviadores não teve o desejável brilhantismo por "falta de compreensão do público português a respeito de assuntos aeronáuticos. Em outra qualquer nação, esses homens seriam recebidos como heróis; na nossa terra passaram quase despercebidos no meio da multidão. Por uma coisa marcaram: pela modéstia com que se apresentaram depois do dever cumprido."

Os intérpretes desta ligação aérea do espaço Luso não terão encontrado em Lisboa a recepção popular dedicada a viagens anteriores, talvez mais mediatazadas e aglutinadoras do tecido social da



Taça oferecida pela Associação Beneficente dos Empregados do Comércio de Angola

época, no fundo pioneiras de aspectos científicos da navegação astronómica que guindaram os nossos aviadores a uma posição de relevo mundial.

As autoridades do Estado, não deixaram porém de reconhecer o feito realizado, concedendo o Ministério da Guerra, a Medalha de Ouro de "Bons Serviços" aos oficiais e a Medalha de Cobre ao primeiro-sargento mecânico, sendo todos posteriormente condecorados com a Ordem Militar da Torre e Espada. 

#### BIBLIOGRAFIA

- CALLIXTO, Vasco, "Primeiros Aviões em S. Tomé (Os) e Jorge de Castilho na Austrália – Duas Conferências", Edição do Estado-Maior da Força Aérea – Revista Mais Alto, 1993.
- CARDOSO, Coronel Edgar Pereira da Costa, "História da Força Aérea Portuguesa", 2º Volume, 1981.
- "Comércio Português (O) - Boletim da Associação Comercial de Lojistas de Lisboa", nº 9, Setembro de 1928.
- LAPA, Albino, "Aviação Portuguesa", Edição do Autor, Lisboa, 1928.
- MATTOSO, José (Dir.), "História de Portugal", Vol. VII, Círculo de Leitores, 1994.
- PEIXOTO, M. Lemos, "Homens e Aviões na História da Amadora", Edição da Câmara Municipal da Amadora – Serviços de Acção Social e Cultural, Outubro 1980.
- "Revista do Ar" (vários números).
- Revista "Mais Alto" (vários números).
- "Viagens Aeronáuticas dos Portugueses", Edição da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses/Museu do Ar, Lisboa, 1997.

#### AGRADECIMENTOS

Ao Sr. Ruy António Alves Esteves, filho do então tenente João Maria Esteves, um dos protagonistas da ligação aérea entre a Amadora e Lourenço Marques, que gentilmente nos enviou alguma documentação que se revelou de extrema utilidade na elaboração do presente artigo.