

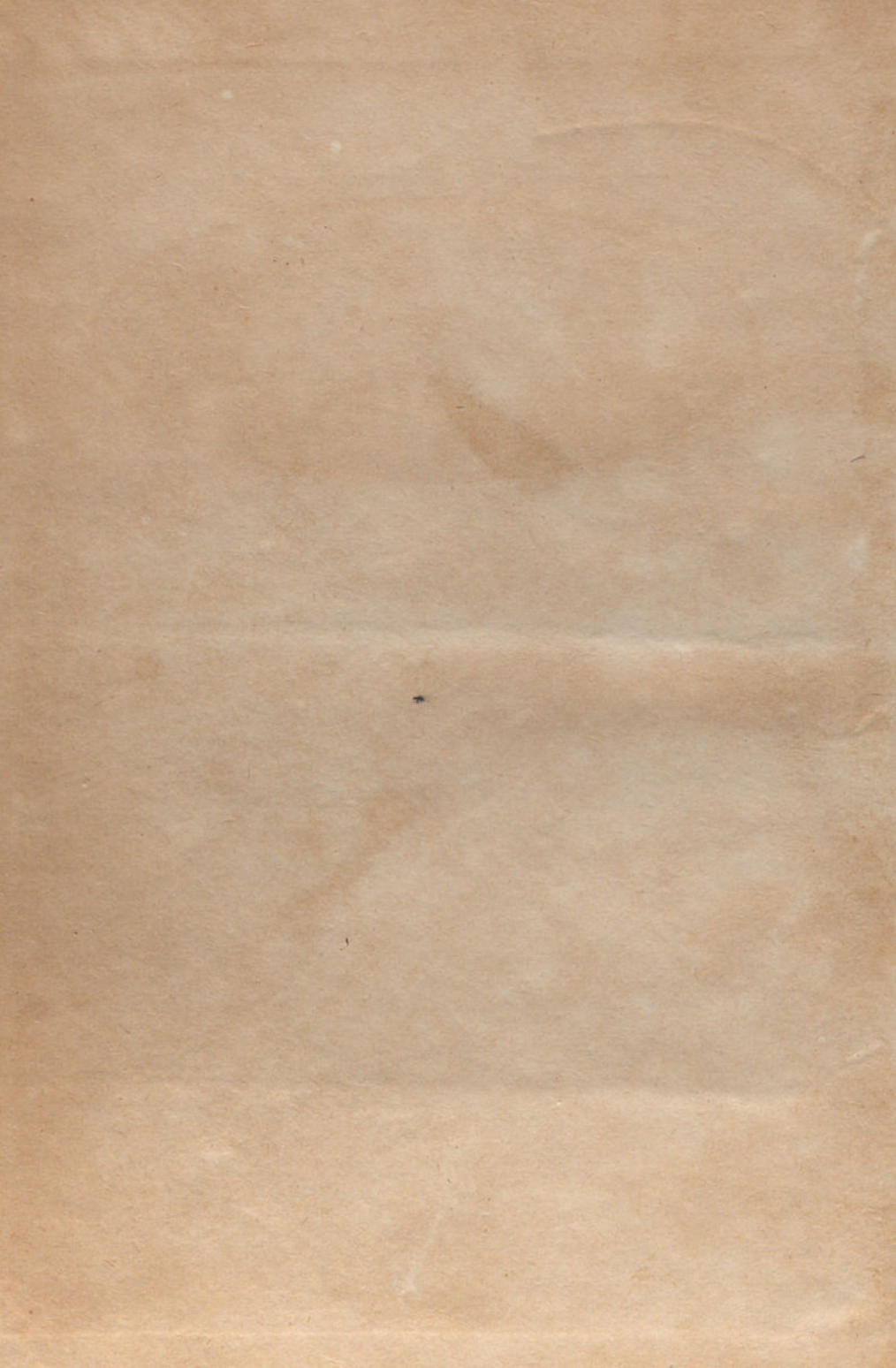
Sala 11

Est. 12

Tab. 5

N.º 24





AMADEU PEREIRA DA CONCEIÇÃO



TRAGEDIAS DO AR

CRONICAS DOS DESASTRES MORTAIS
DA AVIAÇÃO PORTUGUEZA

O. Real de 6 de 9 1930



1929
PAULO GUEDES

Arco Bandeira, 76
Lisboa-Portugal



MADAL PEREIRA DE COELHO



TRAGÉDIAS
DO AR

Publicado por Deslandes Moraes
em Lisboa, Portugal

Do mesmo autor, em preparação :

HISTORIA DA AVIAÇÃO PORTUGUESA

INV.- N 2561

1148

AMADEU PEREIRA DA CONCEIÇÃO



TRAGEDIAS DO AR

CRONICAS DOS DESASTRES MORTAIS
DA AVIAÇÃO PORTUGUEZA

2177

*E disse: ó gente ousada mais que quantas
No mundo cometeram grandes cousas;*

(LUSIADAS, CANTO V, XLI)



CUNTO GIORCIA VIVA
RÓMULO DE CARVALHO

Rc
MNCT

62

CON



1929

PAULO GUEDES

Arco Bandeira, 76

Lisboa-Portugal

Todos os exemplares são rubricados pelo autor.

Penina de Carnaúva

PAULO GUEDES
R. do Comércio, 75
Lisboa, Portugal





A MEUS TIOS

ALGUMAS MEMÓRIAS
D. LAURA
E VALENTIM FERREIRA DA SILVA

A E. M. F. S.

OFERECE

O AUTOR



A MEUS TIOS

D. LAURA
E VALENTIM FERREIRA DA SILVA

...
...

A. E. M. F. S.

OFFERCE

O. AUTOR

D. Rei de 6 de 9 1930

ALGUMAS PALAVRAS

Escritas corrente calamo, estas linhas não teem pretensões a erudito prefacio. Ao publicar em volume, esta colectanea de artigos, não tenho senão um fim em mira — servir o meu País.

Hoje, em que o mais sórdido egoismo prolifera como espantosa epidemia, em que o bem da Patria é a cada momento sacrificado nas aras dos interesses de cada unidade, o facto de alguém se apresentar em publico com a pretensão audaciosa e jactanciosa de servir a Nação com desinteresse, certamente provocará o riso snob e sceptico dos que em nada creem, porque começam por descreer dêles proprios.

Embora.

Na historia dos feitos heroicos de Portugal, havia uma lacuna que precisava ser preenchida. E' o hoje se bem que deficientemente. A Aviação Portuguesa, aviação heroica que nos faz recordar em pleno século XX, século de lutas e ambições mesquinhas, os tempos heroicos dos nossos antepassados, que ha-de um dia ser a admiração dos vindouros, não tinha até á

data, um livro que historiasse todas as tragédias que a ensanguentaram e que serviram para mostrar a coragem que ela exige, o respeito que se lhe deve, e o modo como ela sabe sacrificar, em holocausto, o seu sangue no altar da Patria.

«Tragedias do Ar» são esboços rapidos da morte épica desses homens que a coragem fadou para as lutas do ar, tocadas ao de leve de notas biograficas.

Nunca será demasiado prestar homenagem aquelles que teem vertido o seu sangue em pról da Patria e do Progresso; relembrar o sacrificio da vida feito por aquelles que o publico já esqueceu, volvidos anos; prestar um novo preito aquelles cuja recordação se mantem ainda vivida em nós e cuja lembrança recente ainda faz chagar o nosso coração.

Ante os nossos olhos, deslizarão as silhuetas daqueles que morreram em desastres e êles são a mór parte, daquele que morreu em combate aereo em Laon e finalmente daqueles que a infelicidade quiz que morressem ás mãos de seus irmãos, daqueles que o destino atroz e cruento obrigou a morrer num dia de revolução, adentro da sua Patria, num ataque de portuguezes.

Estas linhas, esboços literarios, são monumento humilimimo erguido á memoria dos que bem morreram no cumprimento do dever.

Exaltar a memoria dos que honraram a Nação, mostrar aos portuguezes como incentivo, o nobre exemplo dos que souberam compreender a beleza moral da palavra — Patria — é, creio, fazer algo de util.

Se errei, só me resta impetrar do publico que me vai julgar, o perdão do meu crime.

Dixi.

Amadeu Pereira da Conceição

114/8



D. LUIZ DE NORONHA

D. LUIZ DE NORONHA

Caía forte a geada sobre a cidade de Paris. Amanhecera e a cidade desde a Avenida de St. Mandé ao Boulevard Lannes, do Parque de Montsouris ao Boulevard Ney, apparecera envolta no alvo manto de neve.

Nos cafés dos boulevards discutiam-se os ultimos acontecimentos politicos. Era no tempo em que o ambicioso Imperador da Alemanha, Guilherme II, mostrava sorrisos amáveis aos francezes.

O Exercito Suisso realisava as suas manobras. Varias potencias, tinham mandado representantes seus, assistir a elas. Guilherme II tinha resolvido, ir ele proprio, á Suissa.

O encontro entre o imperador e o general Pau, um dos veteranos da guerra de 70, causou sensação. Os jornalistas esperavam-no com anciedade; anotavam-se mil detalhes.

Guilherme II manifestou mesmo o desejo de falar circumstanciadamente com o general. A entrevista foi cordeal. Ninguem diria que as duas patrias, que ambos representavam, se iriam encontrar frente a frente, numa guerra de extremio, volvido um ano.

O alemão confessou mesmo a sua simpatia pelo povo francês. Disfarçava, ao preparar-se para dar o salto da onça sobre o galo francês.

Poincaré estava de visita á Russia. O antigo capitão de

caçadores alpinos passava exercitos em revista, pronunciava discursos e assistia a recepções.

O 7.º batalhão de caçadores alpinos partia no Chaôuia para a guerra de Marrocos.

Num café da Rua Royale quatro ou cinco portuguezes entretinham-se cavaqueando amenamente. O café estava cheio. Nem uma mesa vaga. A atmosfera saturada do fumo do tabaco, asfixiava. Um deles, D. Luis de Noronha, jovem sportman de 25 anos, em viagem de recreio em Paris, elogiava nesse momento os méritos da nova dansa que ensaiava neste tempo, os seus primeiros passos em França: o Tango.

Os outros amigos sorriam do entusiasmo.

Subito, um homem novo ainda, inclinando-se corretamente deante do grupo, pede autorisação para se assentar á mesma mêsa. A licença é prontamente concedida e o francês assenta-se. A conversa generalisa-se. O francês duvida da sinceridade do Kaiser na sua entrevista com o general Pau.

— Nós, a maior parte dos franceses, não esquecemos ainda a guerra de 70.

Depois a conversa vai derivando e recai sobre sport.

Noronha faz o elogio dos seus sports favoritos: o remo e a natação.

— E de aviação não gosta? pergunta o francês.

— Não sei ao certo, nunca experimentei voar. Creio porem que deve ser encantador um passeio aereo. Infelizmente sou dum país, em que não existe aviação.

O francês mostra-se entusiasmado pela aviação. Noronha discute com ele o assunto, baseado nos conhecimentos adquiridos em varios livros da especialidade.

O seu interlocutor obriga-o a prometer a sua compareaencia ao Grand Prix de Aviação de Paris. Noronha aceita com entusiasmo.

A uma pergunta do francês, D. Luis confessa que segundo a sua opinião o primeiro aviador francês deve ser André Beaumont. Um sorriso mal disfarçado acolhe esta opinião.

Entretanto as horas passam e D. Luiz de Noronha necessita retirar-se com os seus amigos Alfredo Bastos, José Pacheco e Manuel Valentim Talone. Trocam-se cartões. O francês apresenta o seu:

André Beaumont

Coincidencia. Tinham falado com Beaumont, o heroi do

raid Paris-Roma, do circuito á Europa, da volta á Inglaterra; Beaumont o experimentador do Poisson-volant.

Dias volvidos, o aviador foi buscar no seu auto, D. Luiz de Noronha, para assistir ao Grand Prix, a casa do tio deste D. Manuel, Avenida Octave Feuillet.

O Grand Prix realisa-se. Beaumont, az dos azes, classifica-se em primeiro logar.

O português entra na pista e apresenta as felicitações ao aviador. Este que estava ainda na carlinga, convida-o a dar o seu primeiro vôo naquele momento. D. Luiz aceita.

O seu batismo do ar, um vôo sobre o campo de aviação, entusiasmou-o.

Dias depois, Beaumont foi buscar novamente Noronha á Avenida Octave Feuillet.

Desta vez foi maior o passeio. Fizeram um largo vôo sobre Paris. A Cidade Luz passou como numa fita cinematografica sob os seus olhos extasiados.

Sacré Coeur, Notre Dame, Sorbonne, Panthéon, Trocadero, Opera, Madeleine, eram casinhas minúsculas dum novo paiz de Lilliput.

Novo Gulliver, Noronha via a Cidade Gigante, com o seu hausto imenso de milhares de vidas, com a sua vida trepidante, transformada num amontoado fantastico de minúsculas ruelas.

A' aterragem, Noronha manifestou a Beaumont o encanto imenso despertado nele, pelo vôo.

O aviador francês participou-lhe que voariam brevemente. Noronha receiando ser importuno, não queria aceitar.

— Ha um proverbio francês, que diz: nunca 2 sem 3. V. voou duas vezes, tem que voar três. Sou eu que ordeno, terminou sorrindo-se.

— Já que ordena, permita que lhe diga, que se os franceses dizem que nunca 2 sem 3, eu direi nunca 2 sem 50, pelo menos.

Um aperto de mão fechou o pacto. Aquelas duas almas fortes e ousadas, comprehendiam-se.

Desde esse dia, Noronha entregou-se por completo á sua nova paixão: voar.

A sua prova pratica de exame para piloto, foi admiravel. Os seus oito oitos á roda da cathedral de Reims, foram impecaveis. Mostrou a sua pericia em mono e biplanos Farman, Voisin, Blériot, etc.

Aprovado com distincção.

O tempo roda e vemos mais tarde a cidade de Lisboa preparar-se para realizar as suas festas. No programa estava incluso um concurso de aviação.

Noronha concorria.

Havia grande esperança que o aviador português, o unico existente, conseguisse triunfar.

D. Luiz tinha ido para a praia do Seixal onde estava o avião e fazia varios vôos de treino.

Infelizmente, segundo se julga, o Voisin que ficava durante a noite na praia, com o motor mal coberto com um cobertor, apanhou uma certa quantidade de areia.

A 11 de Junho de 1913, pelas 6 horas da manhã, D. Luiz de Noronha sobe para a carlinga do seu avião e o Voisin eleva-se nos ares. Numa viragem, o motor recusa-se a trabalhar e o avião cai nas ostreiras da Ponta de Mar.

E' socorrido, mas ainda está 20 minutos dentro de agua. Tinha sofrido comoção, delirava e tinha um braço fraturado em dois lados.

Conduzem-no ao Hospital de S. José, onde é colocado na enfermaria S. Sebastião, quarto particular 14.

Seu pai, chamado com urgencia, acorre numa aflicção.

Muito fraco, o rosto numa palidez, D. Luiz sorri-se para êle e tem forças ainda para dizer:

— Ainda não morro desta, meu pai, descanse...

Infelizmente D. Luiz de Noronha que saía do hospital nove dias depois, reentrava a 14 de Julho e falecia a 24 do mesmo mês.

Segundo parece e embora os jornais da época asseverassem, que a sua morte fôra devido a uma pneumonia, é natural que ela fosse a resultante da gangrena proveniente de traumatismo.

D. Luiz de Noronha, era filho de D. Carlota Zagal Noronha e de D. José Maria Carlos Noronha, director do Club Naval.

Foi o primeiro aviador português, o verdadeiro precursor da aviação em Portugal.

Pensou-se em recompensar o seu valor e o seu merito, dando o seu nome a uma rua e erigindo-se-lhe um monumento. Fizeram-se requerimentos à Camara. Não houve resposta.

E' injusto e cruel, o esquecimento em que por vezes a Patria, deixa os seus filhos mais valerosos. Nós, humilde cronista, relembramos mais uma vez, o nome de D. Luiz de Noronha e a recompensa a que o seu nome tem jús, embora saibamos inutil o nosso esforço.

Resta-nos porém a satisfação do dever cumprido.



ALFERES
JORGE DE SOUSA GORGULHO

Miguel de Castro

Miguel de Castro nasceu em Lisboa a 10 de Junho de 1854, filho de Miguel de Castro e de Maria de Jesus.

Deu os seus estudos primarios em casa e os secundarios no Lyceu de Lisboa, onde se graduou em 1874.

Intensamente estudioso, escreveu muitos livros e artigos de critica literaria e historica, e foi um dos mais activos colaboradores da "Revista de Historia e Geographia".

Foi professor de Historia e Geographia no Lyceu de Lisboa, e depois de ter exercido a funcao de Inspector do Ensino Secundario em Lisboa e no Alentejo, foi nomeado Director do Lyceu de Beja em 1908.

Em 1910 foi nomeado Director do Lyceu de Coimbra, e em 1912 do Lyceu de Braga, onde se aposentou em 1918.

Foi sempre um homem de grande actividade e de grande influencia na vida cultural do nosso pais.

Seu trabalho mais importante foi a obra "Historia da Literatura Portuguesa", que se publica em 10 volumes.

Miguel de Castro morreu em Lisboa a 10 de Junho de 1923, deixando uma vasta obra literaria e historica.

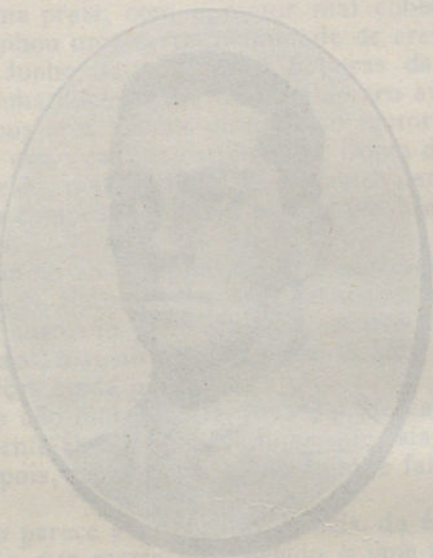
— Fim —

Publicado em 1924 no "Boletim da Sociedade de Historia e Geographia", n.º 1, p. 1-10.

Reproduzido com a permisso da Sociedade de Historia e Geographia.

Este trabalho foi financiado pelo Ministerio da Educao e do Desporto.

Publicado em 1924 no "Boletim da Sociedade de Historia e Geographia", n.º 1, p. 1-10.



Jorge de Sousa Gouveia

Jorge de Sousa Gouveia nasceu em Lisboa a 10 de Junho de 1854, filho de Jorge de Sousa Gouveia e de Maria de Jesus.

Deu os seus estudos primarios em casa e os secundarios no Lyceu de Lisboa, onde se graduou em 1874.

Intensamente estudioso, escreveu muitos livros e artigos de critica literaria e historica, e foi um dos mais activos colaboradores da "Revista de Historia e Geographia".

Foi professor de Historia e Geographia no Lyceu de Lisboa, e depois de ter exercido a funcao de Inspector do Ensino Secundario em Lisboa e no Alentejo, foi nomeado Director do Lyceu de Beja em 1908.

Em 1910 foi nomeado Director do Lyceu de Coimbra, e em 1912 do Lyceu de Braga, onde se aposentou em 1918.

ALFERES

JORGE DE SOUSA GORGULHO

Ha onze anos, no extremo norte da nossa provincia de Moçambique, em Mocimboa, um aviador aprontava-se para subir. Era um alferes novo, muito novo, tendo estampada na face límpida e risonha, a coragem serena dos herois.

Nêsse belo moço cheio de vida, que um aneio de glória e de amor à Pátria levava a terras de Africa, palpitava certamente o coração cavalheiresco e nobre dos velhos guerreiros da epopeia lusa.

Chamava-se Jorge de Sousa Gorgulho e fôra alferes de cavalaria.

Tomando o exemplo de muitos dos seus camaradas, seguindo o impulso de sua coragem, alistara-se na Aviação.

Foi auspiciosa e brilhante a sua estreia em Vila Nova da Rainha, voando pela primeira vez com o então tenente-aviador Santos Leite, em duplo comando.

Estava-se a 16 de Outubro de 1916.

Cinquênta e três dias depois, após uma aprendizagem cheia de brilho e dum trabalho aturado, voava só, pela primeira vez.

Durante 25 minutos e a uma altura de cêrca de 200 metros, conseguiu elevar-se e pairar, feliz de se sentir só, no espaço infinito, acima da terra, ébrio de alegria ao vêr o avião obedecer submisso às suas mãos de praticante.

Volveram-se os dias...

Os dias fizeram semanas, as semanas meses, e a 19 de

Março de 1917 recebia, como galardão ao seu mérito, o «brevet» de piloto civil.

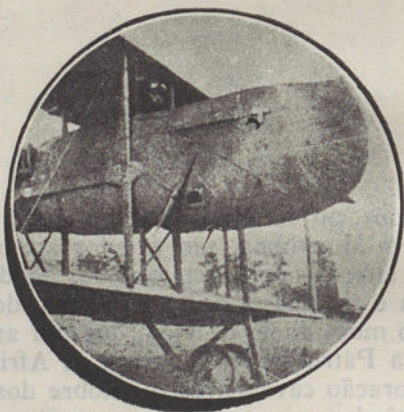
A 6 de Abril do mesmo ano obtinha o seu «brevet» militar.

Tinha conseguido atingir o almejado fim.

O alferes Sousa Gorgulho, alma entusiasta de «sportman», juntava mais um «sport» aos outros que já praticava. Mas se era um «sport» era também mais um meio que possuía para defender a Patria.

Durante meses voou, ansioso de adquirir mais uma perfeição na sua pilotagem.

E foi assim que êle atingiu 47 horas e 45 minutos, com um total de 268 vôos.



O APARELHO DO ALFERES GORGULHO

Estava-se então em guerra.

Tôdas as nações, tôdo o mundo, vibrava ao som dos clarins retinindo á frente dos exercitos que marchavam para a luta, deixando as suas pátrias talvez para sempre.

Na linha de batalha, lá para o Norte, ribombava o canhão, com estrépito horrendo.

Nos assaltos, nas lutas sem mercê, corria o sangue generoso e belo da mocidade sacrificada nas áras dos interésses dos povos.

Chovia a metralha, pairava a Parca, ébria de sangue, a ceifar nas vidas inocentes. Atrás do inimigo só ficavam destroços fumegantes, velhos, mulheres, crianças, vitimados pela fatalidade, imolados aos clarões rubros dos incêndios.

Da Europa à Africa, do norte ao sul, de este a oeste, no ar, no mar, na terra, morria-se.

O manto negro da tragédia envolvia o mundo, para só deixar após si ruínas, cadáveres e lágrimas rutilantes da cõr sangrenta dos rubis.

Todos largavam os seus lares para defender a Pátria, e Sousa Gorgulho, levando com êle a saudade de seus pais, de seus irmãos, partiu para Moçambique. A 7 de Setembro, em Mocimboa, voou pela primeira vez, em Africa. Voa novamente no dia 8...

Mecânicos correm, há vozes de comando. A hélice gira, o motor ronca furibundo, o avião treme todo; depois num arranco, a maquina corre sôbre a pista, palpitante, a querer largar o solo, deslisa, obliquando, e sobe na manhã radiosa.

Súbito, uma «glissade sur l'aile»...

Através o ar limpido e embalsamado, despenha-se a maquina gigante num turbilhão. Naquêles rapidos segundos a alma jovem, ao sentir a morte avisinhar-se, trágica mas sublime, sentiria perpassar em frente dos olhos a recordação amada e saudosa da familia e da Pátria tão longinquas? Talvés...

Mas eis que toca o solo... montão informe de destroços... está morto?

Não. Vivo, quasi ileso...

Porém, quando julga certa a salvação, irrompe uma cadadupa de chamas do motor, avassalando tudo na sua acção destruidora.

Corre gente, num alvoroço...

Ha gritos de aflicção, lágrimas nos rostos tostados pelas batalhas, endurecidos nas lutas.

E' retirado o corpo do militar brioso que tanto soubera sempre honrar a Pátria.

Está vivo ainda, mas sente-se que ficou ferido de morte.

Durante cinco horas a seiva e o vigor que existiam naquella juventude, que ainda não completara vinte e quatro anos, lutaram com a morte.

Depois o fim. O fim? Não.

Almas como a de Sousa Gorgulho, almas de escol, já-mais podem fenecer; viverão eternamente em nós e o nome heróico e honrado do alferes brioso, escrito no livro de oiro da Pátria, perdurará eternamente na recordação de todos aquêles que sentirem em si palpitar um coração de portugêus.

Paz á sua alma, glória ao seu nome!



CAPITÃO
OSCAR MONTEIRO TORRES

CAPITÃO

OSCAR MONTEIRO TORRES

Preparando-se para o voo — Pródromo rubente de tragédia, dealbou o diluculo do dia 20 de Dezembro de 1917.

Alvoreceu o dia envolto em nevoeiro que ondulava no espaço aos flocos, cobrindo a vista dum véu branco e translucido.

A temperatura era cortante e na relva que cobria o campo de aviação havia como que um manto alvo de geada estendendo-se a perder de vista.

Dois aviões do grupo 65 Spad, estavam prontos para voar.

Dois oficiais, ambos capitães mas de nacionalidade diferente, preparavam-se para a subida, trocando impressões com a officialidade presente.

Um era o capitão Oscar Monteiro Torres, aviador illustre, português de lei e official de indomita coragem.

Ancioso de pelear em prol da Pátria, desejoso de glória, Monteiro Torres embora tivesse já tido varias decépções, ia mais uma vez ver se conseguia medir-se com o inimigo que até então lhe tinha fugido.

Infelizmente seus dias estavam contados e aquela expedição através os ares, seria a ultima.

Nos paramos eternos Atropos depois de consultar Lachesis e Clotho ia cortando com a sua tesoura o fio da vida ao heroi lidimo representante de nossas velhas glórias, em

cujas veias corria certamente aquele sangue, que regou os campos de Aljubarrota em holocausto á Pátria.

O segundo official era um francês, o capitão Lamy.

Feitos os ultimos preparativos subiram os dois aviadores para os seus aparelhos.

Muito feliz, o seu coração couraçado contra o receio pela sua coragem e pela sua fé, Monteiro Torres dá as ultimas ordens.

Correm os mecanicos, trocam-se ordens rapidas, o motor começa a trabalhar, a hélice turbilhona vertiginosamente e o avião começa a deslizar pela pista.

Como que hesitante ei-lo que vai vagaroso pelos campos aos solavancos até que subito aumenta a velocidade e corre, corre sempre e «in continenti» larga o solo e obliquando sobe no espaço.

Após ele, uma outra máquina larga o solo, a do capitão Lamy.

A luta épica — 100, 500, 1000, 2000 metros...

Os dois aviões sempre roncando furibundos vão sulcando o espaço...

A neblina agora como se esfumou... quasi desapareceu... só resta nos ares um véu muito ténue...

O canhoneio que ribombou toda a noite calou-se ha momentos...

Só no espaço imenso, em meio do perigo, por cima da linha de batalha que serpenteia lá em baixo, Monteiro Torres sentia-se feliz...

No flanco do seu avião, havia um nome que só ele bastava para dar toda a segurança e toda a coragem ao piloto: Vera.

Este nome todo beleza era como que um hino de amor paterno: era o de sua filha, uma filha muito adorada...

E os dois aviões corriam sempre...

Subito de N. E., ouve-se como que o roncar dum motor.

Mas eis que não é só um... são muitos... um enxame de abelhas que vomita a morte, que tudo pretende aniquillar...

Torres de bordo do seu avião conta... Um... dois... cinco...

E' a morte a bem dizer...

Mas quem pensa nisso?!

Querem a luta? Terão a luta!

Divide-se em dois grupos a frota aerea inimiga, o de 3 aviões ataca o capitão Lamy, o outro, o de dois, o capitão Monteiro Torres.

Encontram-se então a uma altura de 3000 metros.

Por baixo deles é o abismo infundo, a terra imensa ; acima deles é o céu plumbeo da Flandres envolto em brumas.

A alma lusa dum heroísmo sem par, que palpitou em Aljubarrota e em mil outras batalhas, levando-nos além dos mares, impávidos perante os perigos e as lendas, para derruir o Adamastor e conquistar reinos longiquos vibra ainda em frémitos de entusiasmo guerreiro no aviador ousado que vai sacrificar a vida nas aras da Pátria.

Inicia-se a luta... Retine a metralha. Doidéjam em mil evoluções os aparelhos contrarios e repentinamente sente Torres elevar-se de seu coração uma hossaã de gratidão a Deus. . Um dos aviões inimigos foi atingido, despenhou-se no abismo e desapareceu num vórtice de chamas...

Confiante, sereno, prepara-se para realizar identica proeza contra o adversario que ainda tem deante de si.

Mas os outros três aviões, depois de perseguirem inutilmente Lamy que se recusou a combater e fugiu, veem reunir-se aos seus camaradas e todos os quatro numa furia covarde, atacam o avião de Torres.

Um tiroteio hórrido faz vibrar as camadas atmosféricas nas alturas.

Estão agora sôbre as trincheiras alemãs...

Torres vai morrer... mas a sua morte, aureolada de heroísmo e lenda, será a renovação dos feitos heroicos dos nossos avoengos.

«Nihil nové sub sole», disse Salomão...

Na tenébria dos passados tempos, destaca-se uma scena que ele agora vai renovar...

Ia a batalha de Alfarrobeira em meio e já D. Pedro morrera duma seta enviada em meio da hórrida luta...

A cavallo, o conde de Avranches fazia á sua volta clareiras, tudo ceifava numa furia louca de dementado.

Mas o seu corpo enfraquecia... seus braços já mal seguravam a nobre espada que dizimava os inimigos truculentos e numerosos...

O sangue espadana... ha gritos de moribundos... clamores de vingança... subito, no meio dum vórtice de sangue e de tragedia o conde Avranches cai em terra sempre ferindo, sempre matando e grita.

— Fartar rapazes! Vingar Vilanagem!

Tal como outrora o conde de Avranches, Monteiro Torres vai morrer... Um tiro...

Mais um inimigo que cai...

Após uma defeza desesperada de quem já não sente es-

perança e só pensa em vender cara a vida, um tiro mais certo atinge decisivamente o avião e Torres nimbado de gloria e atingido por morte heroica desaparece.

Turbilhona no ar a massa informe do avião e tudo cai nas linhas inimigas.

Morrera o capitão-aviador Oscar Monteiro Torres, alma heroica de português e com ele perdera a Patria um dos seus filhos mais dilectos, mais nobres e mais valentes.

Mortes como a sua não são porém uma infelicidade mas sim um invejável destino. Morrer pela Patria, combatendo por Ela, cair cheio de glória, seria o que de todos os portugueses deveriam ambicionar para si.

Os alemães e Monteiro Torres — O exercito alemão rendendo preto á defeza heroica de Torres, deu-lhe sepultura em Laon entre os dois tenentes aviadores alemães que tinha abatido.

OSCAR MONTEIRO TORRES

CAPITÃO-AVIADOR

Morto em combâte aereo em 20-12-1917

Outras homenagens — Quando da sua morte, no Parlamento foi feito o elogio ao nobre paladino que o Destino vencera e a Nação concedeu-lhe o posto de major e a Cruz de Guerra.

Em França o general Petain citou-o na ordem do dia e foi concedida a Cruz de Guerra Francesa.

Notas biograficas — Oscar Monteiro Torres nasceu em 1889, tendo portanto 28 anos á data do seu falecimento.

Espirito desempoeirado, inteligencia cultivada, foi um dos grandes lutadores que batalharam em prol da reforma dos fardamentos e da educação militar.

Foi ele um dos introdutores da arte italiana de cavalaria.

Amigo intimo de Awata, sportman brilhantissimo, esteve sempre á frente de todas as reformas, de todas as lutas contra a rotina que emperravam o progresso da educação militar.

Foi comandante do esquadrão de Loanda, da Secção de cartografia, Comandante do posto movel no Caminho de Ferro de Benguela de 1912 a 1913.

Em 1914 regressa a Lisboa.

Em Agosto rebenta a guerra.

Monteiro Torres toma o partido da nossa intervenção na guerra.

Oferece-se ao general Jaime Leitão que se dizia partir

para a guerra, para seguir com ele. Como este se demora, Torres coloca-se em cavalaria 3 para seguir para Africa.

Entretanto dá-se o Movimento das espadas e a revolução de Pimenta de Castro.

Torres segue para Extremoz a apoiar o Governo.

E' preso seguidamente mas posto em liberdade ao fim de 13 dias.

Parte para o Porto, mas daí embarca logo para Inglaterra donde escreve a sua celebre *Carta Aberta*.

Chega o movimento de 14 de Maio. Torres regressa. Porém não há tropas para partir para França. Torres sempre ansioso de pelejar, pondo suas convicções e seu patriotismo, parte para Inglaterra, onde tira o «brevet» de aviador com a 1.^a classificação no Royal Flyng Corp.

Parte para França em seguida onde se aperfeiçoa na pilotagem de aviões.

Em seguida pede a Guynemer autorização para entrar na esquadilha das Cegonhas. Entretanto o Governo manda autorização para Torres combater, mas ela só chega ás 12 horas de 11 de Setembro de 1916 e Guynemer morre ás 7 horas da manhã desse dia. Dias depois consegue finalmente entrar na esquadilha 65 de Aviões Spad.

Pelo seu espirito, elevada intelligencia, pela dedicação e amor á Pátria que foi a divisa de toda a sua vida, pela sua morte heroica como no heroismo e na honra foi toda a sua vida, é de justiça relembrar mais uma vez o paladino de indomita coragem que baqueou nas terras da Flandres.

Lembraí-vos ainda portugueses, que foi Monteiro Torres o unico lusitano que teve a infelicidade, a honra e a gloria de morrer em combate aereo durante a Grande Guerra!



TENENTE-CORONEL
ALFREDO PEREIRA MARTINS DE LIMA



2.º TENENTE
ANTONIO JOAQUIM CASEIRO

TENENTE-CORONEL
ALFREDO PEREIRA MARTINS DE LIMA
E 2.º TENENTE
ANTONIO JOAQUIM CASEIRO

No seu decorrer, que uns dizem lento, outros dizem lésto, o tempo vai a pouco e pouco esfumando a recordação dos que morreram, ainda mesmo que elles se tenham destacado entre a multidão de sêres, que á superficie do globo, lutam por uma vida que não vale os sacrificios, até ao fim imutavel e comum.

De entre as trevas do passado, dum passado que ainda não é muito longiquo, destacam se dois nomes que a infelicidade levou à morte trágica e sem glória.

São os nomes de Martins de Lima e Caseiro.

A Pátria e o Progresso exigiram que à Aviação fôsem sacrificadas vidas ; mais de duas dezenas de officiais, que sabiam honrar a Pátria e a 5.ª arma, pereceram no seu pôsto, vitimados por uma fatalidade, que era ao mesmo tempo tragédia e glória.

Um, porventura mais feliz que todos os seus camaradas, morre em França combatendo com o inimigo, cai em Laon, o peito esfrangalhado pelas balas, o corpo envôlto nos destroços do avião, numa epopeia de heroismo e amôr pátrio : Oscar Monteiro Torres.

Porém mais infelizes que êle, Martins de Lima e Caseiro, tiveram a desventura suprema de morrer ás mãos de seus irmãos.

Um dia, quando mais uma revolução assolava o País e

a Pátria envolta em luto, estremecia ao estrépito da luta fratricida, os dois oficiais acharam o fim da sua missão na terra.

Corria então o ano de 1917.

Havia dias já que durava a revolução. Uma parte dos revoltosos estava acampada no parque Eduardo VII.

Pelas 11 horas da manhã do dia 8 de Dezembro, um ruído de motor soou nos ares. Muito alto, um avião sulcava o espaço.

A águia altaneira pairava acima da morte com indiferença. Com indiferença ela desce, desce muito, até ficar a uma altura de 700 metros.

Por baixo dela estendia-se todo o acampamento; havia armas que brilhavam, metralhadoras prontas a jorrar a morte.

Mais para além, descia a Avenida da Liberdade onde continuava o aspecto bélico.

No espaço havia uma lufada forte de tragédia a soprar.

Numa despreocupação, o avião continuava avançando. A bordo Martins de Lima divertia-se, debruçando-se da carlinga e observando o que se passava debaixo d'êlé.

Subito, lá de baixo, estraleja a metralha... tiros que vibram nos ares num sibilar de morte...

Retinem no avião as balas... Um grito de morte lancinante e hórrido... Martins de Lima atingido em pleno peito cai para traz quasi agonisante.

Caseiro num desespero tenta subir... tiros, muitos tiros... O motor quasi se recusa... uma bala atingiu já Caseiro numa perna, parece mesmo que a atravessou...

E lá em baixo não param... ha um encarniçamento de morte...

Caseiro irá desistir, irá entregar-se á morte? Não, mil vezes não... Eis o avião que sóbe... mais 50 metros... Fogo! Fogo! mandam no acampamento.

O avião lá em cima tem sobresaltos... ora desce... ora sóbe...

Súbito uma chama irrompe d'êlé...

Está ferido de morte... Subindo, descendo, de momento a momento, dando mais a impressão de desesperada agonia, êle ai vai...

No parque cessou o fogo...

Correndo sempre, numa corrida para a morte, êle vai cair no Arieiro, ao pé da passagem de nível...

Destroços... chamas... Acorre gente...

Feridos de morte, são retirados Martins de Lima e Caseiro, do meio dos restos do avião...

O tenente-coronel Martins de Lima é conduzido ao Hospital da Estrela, mas morre em meio do caminho ; daí levam-no para a morgue, donde é levado para sua casa, onde se arma uma câmara ardente.

Antonio Joaquim Caseiro é conduzido ao Hospital de Marinha ; a 13 de Dezembro porém, expirava.

Estava consumada a tragédia.

A Pátria perdia dois filhos, que eram ao mesmo tempo dois homens de coragem e dois modelos de virtudes civicas ; o Exército e a Marinha perdiam dois oficiais briosos.

Caseiro à hora da morte afiança a sua não intenção de ir observar por conta dos adversários o acampamento do parque Eduardo VII ; parece ter sido o motivo do gesto violento das tropas acampadas no Parque, o facto dum diário da manhã ter trazido nêsse dia uma fotografia do acampamento e na véspera ter voado por cima dêle um avião.

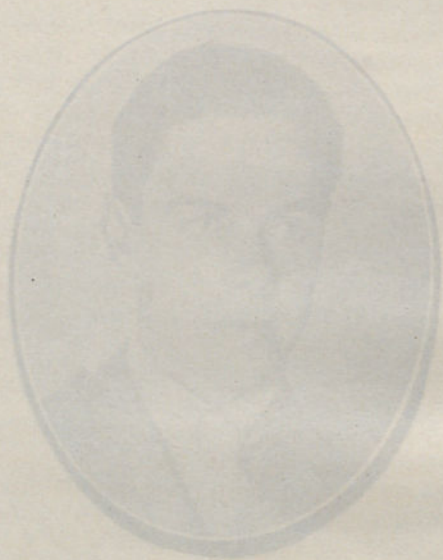
Não é aqui lugar para julgamento dos factos que deram motivo à cruenta tragédia ; é terrível porém de constatar que parece ter sido um equívoco que fez com que percessem dois homens de valor.

Martins de Lima tinha sido comandante de cavalaria na coluna de Alves Roçadas no Cuamato e fôra chefe do célebre movimento da entrega das espadas.

Caseiro era instrutor em Vila Nova da Rainha. Nascêra em 1882 ; assentou praça na armada, sendo promovido a aspirante de 2.^a classe em 1904, a aspirante de 1.^a classe em 1907, a guarda marinha em 1910 e a 2.^o tenente em 1916.



TENENTE AVIADOR
PEDRO EMILIO JONES DA SILVEIRA



TENENTE AVANÇO
PEDRO EMILIO JONES DA SILVEIRA

TENENTE-AVIADOR

PEDRO EMILIO JONES DA SILVEIRA

O céu azul, o céu de Portugal. Para além, para E., nuvens esbranquiçadas, umas nuvens recortadas, penetradas de línguas azuis, a semelhar «fiords», esbatidas nos plainos cerúleos.

Um vento leve, uma brisa que sopra, que empina as velas dum barco que vai rio acima.

Na terra um pouco tufado aqui e ali de erva bravia, um campo largo, vasto, o Campo de Aviação de Vila Nova da Rainha.

Um barco ao pé da margem. Pescadores rudes que mourejam na sua faina, fazem ouvir uma cantiga dolente, nostálgica, um cantico do português sonhador, romanesco.

A serenidade é de subito perturbada pelo ruído dum motor.

É um avião que vai subir.

Na carlinga, as faces ocultas pelos óculos, encaixilhada, na «passe-montagne», estão já dois aviadores.

O primeiro é o tenente-aviador Pedro Emilio Jones da Silveira; o segundo o alferes de infantaria Claudio da Silva.

O tenente Jones da Silveira era instrutor em Vila Nova da Rainha; nascera em 12 de Agosto de 1890, tinha portanto 28 anos; entrou para o exército em 1909, foi promovido a alferes em 1915 e a tenente em 1916.

A hélice gira sempre, o motor faz vibrar o ar com o seu ruído ensurdecedor. Tiram-se socalcos.

A máquina arranca, corre pelos campos fóra, obliqua um pouco e passa quasi tangencialmente por cima dos hangars, sobe, sobe sempre e diminui, diminui cada vez mais de volume.

Uma maquina de Liliput a vogar nos espaços, suspensa do céu azul.

O avião avança sempre, mas quasi que parece que não anda ; a paisagem é sempre a mesma e é quasi a custo que se comprehende que ela corre um pouco ao nosso lado. Duas voltas sôbre a pista, o avião, a hélice virada para o alto, voga quasi vertical para os céus infindos... 200... 400... 500 metros... ei-lo que sobe sempre...

Uma manobra... a hélice vira para baixo e o motor sempre a trabalhar, o avião a precipitar-se na terra.

Vai cair... Não.

Retoma a sua posição horizontal e corre agora para o lado do rio.

O Tejo é uma fita larga, muito larga, que brilha, com um brilho meio prata meio oiro, que lança chispas, que faisca, sob os raios de sol.

Corre tudo bem. O motor muito regular funciona sempre bem.

Estão agora sôbre o rio... O motor começa a trabalhar mal... Perda de velocidade.

O avião baixa sôbre a água, toca com as rodas nas águas e capota.

Jones da Silveira e parte da carlinga são projectados a distância.

A' superficie das aguas aparecem uns braços, que se agitam, que se estorcem numa agonia de desespero.

É Pedro da Silveira que pede socorro ; é a força, a juventude, a revoltar-se contra a morte que se sente avisinhar.

Pescadores que vêem o lance trágico saltam para um barco.

Irão a tempo ? Não... Desapareceu...

É melhor socorrer Claudio da Silva...

Este, mergulhado e agarrado á cadeira, consegue desprender-se e em cima dos restos do avião que devido ao rio ser baixo naquela altura não desapareceu, péde tambem socorro. É salvo.

Mas Pedro Emilio Jones da Silveira, official brioso, e alma valorosa, deve estar morto.

Só resta, procurar o seu cadáver.

A tragédia finda aqui...

Mais uma alma forte e heroica tinha sacrificado a vida pela Patria...



CAPITÃO-AVIADOR

JOSÉ JOAQUIM RAMIRES

CAPITÃO-AVIADOR

JOSÉ JOAQUIM RAMIRES

Dava-se mais um movimento revolucionário no país e novamente a Pátria se vestia de luto pelos filhos que se trucidavam numa luta fratricida.

No dia 10 de Janeiro de 1919, fôra assaltado o Castelo de S. Jorge e pouco depois o Arsenal de Marinha caía em poder dos revoltosos...

Em Almada, a postos, estavam forças da policia, infantaria 16 e guarda republicana e os revolucionarios formavam uma forte concentração em Santarém para onde o govêrno mandara tropas vindas de Coimbra, Castelo Branco e do Porto. As forças de Castelo Branco eram comandadas pelo capitão Teófilo Duarte. O tenente-coronel Silveira Ramos chefiava as forças governamentais concentradas em Santarém e no Carregado desembarcavam a toda a hora outras tropas, também fiéis ao Governo...

As linhas telefônicas estavam cortadas em diversos pontos.

Entretanto os revolucionários executavam um «raid» sobre Vila Nova da Rainha, destruindo parte do material, e retirando dos *hangars* três aeroplanos que fôram para Santarém, conduzidos num combóio, embora lhes faltassem algumas peças essenciais levadas pelas forças que os guardavam, o que parece ter dado causa aos desastres ocorridos no dia 11.

Subiram e andaram pairando sobre a cidade três aviões,

o primeiro dos quais, pilotado pelo capitão Almeida Pinheiro, conseguiu aterrar sem novidade de maior, depois de ter feito diversas evoluções.

O segundo, tendo como pilôto o tenente-aviador Lelo Portela, foi cair em Vale da Estação, num vortice de tragédia. Lelo Portela fica horrorosamente ferido, mas vivia, havendo esperanças de o salvarem. O terceiro, pilotado pelo capitão-aviador José Joaquim Ramires que levava como observador o 2.º sargento mecânico Barros, voou em direcção ao S. e desceu, depois duma volta muito extensa. Ao aproximar-se do solo e como o largo estava pejado de povo o pilôto reconheceu que a aterragem, dêste lado, iria ferir algumas dezenas de pessoas.

Manobrando, virou, mas quando julgou que podia aterrar e o avião singrava velozmente, foi esbarrar numa parêde do Liceu Sá da Bandeira, dando-se um choque formidável e a queda do aparelho. Acudiu gente, gritando, e alguns officiais, indo em socorro de Ramires, reconhecem que estava ainda vivo. Conduziram-no apressadamente ao Hospital de Jesus Cristo, mas chegou ali já morto. A chuva não parava, miuda e impertinente...

A artilharia, trovejando, despejava metralha sôbre Santarém, e Portugal, enlutado, pezaroso e decrépito, o Portugal illustre de Afonso Henriques, tam grande no tempo da conquista e dos descobrimentos, senhor de vastissimos impérios nas cinco partes do mundo, contemplava a luza gente numa luta horrenda de irmãos que mais uma vez, oprimiu e fez sangrar o seu nobre e generoso coração.



1.º TENENTE-AVIADOR

EDUARDO FRANCISCO AZEREDO E VASCONCELOS

1.º TENENTE-AVIADOR

EDUARDO FRANCISCO

AZEREDO E VASCONCELOS

A's 9 horas de 23 de agosto de 1919 saíam dois hidroaviões da doca de Belem. Eram aparelhos pequenos, elegantes, a irradiar coragem e audácia das suas azas cortantes, abertas contra o vento.

Pouco depois faziam borbulhar as águas do rio numa corrida veloz, deixando um rasto de espuma e elevam-se, em direcção à barra.

Era linda a manhã e o sol brilhava em todo o seu esplendor inundando de luz a casaria da cidade disseminada até perto da praia, das docas, a esbater-se docemente.

O primeiro dos aparelhos tinha como piloto o 1.º tenente-aviador Eduardo Francisco Azeredo e Vasconcelos e levava como observador o grumete n.º 6080 da 3.ª brigada, Joaquim Antonio dos Passos Ferreira. O 1.º tenente Azeredo, oficial distincto, alma heroica de vencedor do ar, era filho do capitão de mar e guerra Azeredo de Vasconcelos e natural de Lisboa, onde nasceu em 22 de agosto de 1889.

Havia entrado para a marinha de guerra em 4 de agosto de 1906, sendo promovido a aspirante em 18 de setembro de 1907, a guarda-marinha em 1 de fevereiro de 1910 e dois anos e meio depois, em 17 de agosto de 1912, a 2.º tenente.

Casara e tinha um filhinho apenas de meses, um anjo a irradiar beleza nas suas graças infantis e nas suas carícias débeis e hesitantes.

O grumete 6o8o completára vinte anos de idade e nasceu em 1896, em Viana do Castelo.

Era filho de Serafim Passos Ferreira, revisor dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e de Maria Rosa da Costa Passos Ferreira, tinha cinco irmãos entre elles o primeiro sargento do C. E. P., Ernesto Maria dos Passos Ferreira.

O segundo hidro-avião levava como tripulante o 2.º tenente-aviador Santos Moreira e o 1.º artelheiro n.º 2433 da 1.ª brigada, Alfredo dos Santos Costa.

Num alto vôo atravez da atmosfera radiosa, saturada dos odôres do mar, os dois aviões fôram singrando em frente do bordado irregular das praias dormentes e preguiçosas, sob a carícia dourada do sol, e atingiram a barra, lá ao longe, diminuindo, até desaparecerem, esbatidos na toalha da água muito azul, por vezes a matizar-se de côres, a relampejar nos clarões bemditos da luz.

Seriam onze horas, o máximo, quando no hidro-avião de Santos Moreira se deu repentinamente um desarranjo no carburador e a gasolina começou a penetrar no motor.

Santos Moreira não perde a serenidade, mas torna-se-lhe impossivel aguentar-se no espaço, pelo que é obrigado a descer dificultosamente e a experimentar o embate forte das vagas, mantendo-se, comtudo, à superfície da água.

Entretanto Azeredo e Vasconcelos, na impossibilidade de socorrer o seu camarada e vendo que os socorros não chegam com a brevidade que se necessita, dirige-se a Cascais, onde pede auxilio.

A toda a velocidade sai da cidadela um caça-minas, a fim de socorrer rapidamente os naufragos. Tudo corre bem.

O 2.º tenente Santos Moreira e o 1.º artelheiro n.º 2433 passam para bordo do navio.

Entretanto Azeredo e Vasconcelos que andava pairando a assistir ao salvamento, retira-se e toma a direcção do N.

O hidro-avião de Santos Moreira chegou rebocado a Cascais, parecendo correr tudo pelo melhor no melhor dos mundos.

Infelizmente o destino não o quiz assim.

Decorreram algumas horas e, a subitas, a população da costa ouviu um grande estampido.

O barco de pesca «Leonor» entrava em Cascais pelas 16 horas e 25 minutos, trazendo o corpo inanimado do 1.º tenente-aviador Azeredo e Vasconcelos.

Ao principio houve algumas esperanças de que o malogrado aviador estivesse vivo.

Não era, porém, assim nem podiam restar duvidas sobre a sua morte.

O rosto estava desfeito, retalhado, os óculos tinham penetrado na carne e os maxilares haviam-se fincado um no outro.

Todas as hipóteses que se possam formular acêrca das causas ou motivos da sua morte carecem de base consistente.

O mar esfingico e impenetrável há de guardar sempre o segredo dessa irremediavel desgraça.

Devia ter havido qualquer avaria no motor, de maneira a interromper o vôo.

Antes de descer Azeredo e Vasconcelos teria alijado as bombas que levava no seu aparelho e estas, ao cairem na água, produziram o estâmpido que se ouviu em Cascais. Por infelicidade de manobra, ao amarar ou porque o mar estivesse em grande agitação, ter-se-ia voltado o hidro-avião e, daí, a morte aos seus tripulantes.

Logo depois da chegada do cadáver a Cascais, partiram três navios para o local da catastrophe.

O hidro-avião, em grande parte destruído, ainda fluctuava mas, no momento em que ia ser salvo, chocou num dos navios, levando para o fundo o corpo do 1.º artilheiro, hipótese bastante aceitável, visto que o corpo do pobre marinheiro nunca mais foi encontrado. Entretanto transporta-se para o combóio o cadáver do 1.º tenente Azeredo e Vasconcelos e ás 8 horas da noite, no Arsenal da Marinha, arma-se uma câmara ardente para recebê-lo.

Pessoas de sua família, muitos camaradas e amigos vão ali velar o cadáver do desditoso aviador.

O 1.º tenente Pedro Rosado, comandante do Centro da Aviação Maritima e o 2.º tenente Santos Moreira, os rostos energicos ensombrados pela mágoa, alterados pela dôr, não querem separar-se do morto.

A noite vai passando, no escoar vagaroso das horas, emquanto que junto do cadáver dêsse alguém que soube em vida ser herói e morrer em beleza, as frentes dos que velam, avermelhadas pelos clarões rubros das velas, curvam-se tristemente em presença da fatalidade.



2.º TENENTE-AVIADOR

ALBERTO AUGUSTO XAVIER

2.º TENENTE-AVIADOR

ALBERTO AUGUSTO XAVIER

Estava-se a 11 de Março de 1920 e o mar, ainda a esse tempo bastante encapelado, revolvía-se ao influxo das cóleras formidáveis do inverno agonisante.

O romper da aurora fôra ofuscado pelos fumos dum espesso nevoeiro, pouco a pouco dissipado, e sucedera-lhe uma ligeira bruma, a evolar-se pelo espaço, arrastada pelo vento, até perder-se.

Na aviação marítima de Aveiro diversos camaradas de Alberto Xavier tentavam demovê-lo de partir com o tempo como estava, visto que a partida, nessas condições, seria um acto de loucura tanto mais não havendo necessidade de arriscar uma vida em aventura tão perigosa e o tempo não dar indício de melhora, ainda com a agravante de ser péssimo o aparelho em que êle se propunha realisar o vôo.

Era mesmo assim e o avião aliás muito veloz, e até dos mais ligeiros, funcionava, contudo, muito mal e tornára-se fatídico em consequencia das suas repetidas avarias, pelo que e quasi de todo fôra posto de parte, mas as reparações que por ultimo sofrera, tornavam-no aparentemente apto para o serviço, a principiar pela sua viagem até Lisboa, como estava resolvido pelo malogrado aviador.

Decorria um periodo agitado para o funcionalismo público do país.

O pessoal dos Correios e Telegrafos declara-se em greve, fazendo-se sentir a falta de correspondência postal, o que

era um grave inconveniente, em parte remediado pelos aviões que se deram ao seu transporte.

Naquêlê dia 11 devia ella seguir no avião pilotado por Alberto Xavier, cuja partida fôra marcada de ante-mão.

Estas razões, o desprezo pelo perigo e a despreocupação do seu espirito, pletórico de audácia, levaram o desditoso official a lançar-se no seu empreendimento, custasse o que custasse, sem atender às instâncias e advertencias que lhe faziam, conseguindo subir à carlinga com dois humildes marinheiros, como êle heróis e na disposição de arriscar a vida.

O primeiro, como se disse, era o tenente-aviador Alberto Xavier.

Os marinheiros eram o 2.º fogueiro mecânico n.º 3248, Manoel Silva Dias e o 2.º marinheiro José Antonio.

Um último «até à vista» dirigido aos camaradas e amigos. A hélice entrou a mover-se, turbilhonando; o motor rugiu, a crepitar, e o avião, no seu arranco, correndo sôbre as águas, levantando núvens de espuma começou a descolar e, palpitante, foi subindo sempre.

Fôra boa a descolagem e os camaradas que ficaram, vendo a marcha regular do aparelho, sentiram um grande alívio e o peito menos opresso pelo receio que os dominara. Decorridos alguns minutos o avião desaparecia no horizonte, com o rumo feito ao Sul, deixando atraz toda a ria de Aveiro, com os seus recortes caprichosos, as povoações marginaes a estender-se em faxas coleantes pelos campos convizinhos e os barcos, com as velas infladas pelo vento que soprava então mais rijo, pondo manchas fugidias no azul acinzentado das águas.

Aveiro e Ilhavo não eram mais do que montões brancos de casas, já indistinctas, a perder-se no ambiente brumoso.

É o avião seguia a sua róta para o Sul.

Horas depois, soube-se que na mesma direcção e pelas alturas de Peniche uns pescadores tinham visto um aeroplano à mercê das ondas mas que não o puderam socorrer, devido à agitação do mar.

Efectivamente, e por esse tempo, as ondas elevavam-se à altura de vinte metros e os pobres maritimos presencearam, durante alguns momentos, a agonia de três homens em lucta com a morte e o avião desmantelado, à tona d'água, como um condor precipitado das alturas.

Entretanto fôram apanhados dois pombos correios, um em Aveiro, outro em Montemór o-Novo, ambos lançados por Alberto Augusto Xavier pedindo socorro immediato, ao pas-

so que o telegrafo espalhava pelo país a noticia de mais um desastre irreparável que vinha cobrir de luto a nossa aviação.

Contam-se pormenores da vida do malogrado 2.º tenente Xavier.

Cita-se o seu curso brilhante nas escolas francesas de aeronautica e, principalmente, a sua attitude heróica quando era immediato do caça-minas «Augusto de Castilho» e êste foi atacado por um submarino alemão.

Partiram logo em pesquisa o «Patrão Lopes» e o *destroyer* «Douro», a fim de socorrer os bravos que agonisavam à superficie do oceano, mas não conseguiram encontrá-los nem vestígios do aparelho e no dia 16 do mesmo mês de Março a canhoneira «Quanza», explorando as proximidades das lhas Berlengas, entre Peniche e o Cabo Carvoeiro, cousa alguma descobriu.

O mar guardára ávidamente a sua presa no seio profundo e misterioso, até que, dois dias depois, arrojou à praia cêrca de Peniche, alguns destroços do hidro-avião de Alberto Xavier e como tais reconhecidos, confirmando-se, assim, o tragico remate da sua ultima, audaciosa e imprudente viagem.

Em honra da Pátria e por Ela haviam perecido mais três bravos e o mar, na sua avidez, continuou ocultando nas entranhas a triplice reliquia constituída pelos corpos mutilados dos três desventurados heróis.



GUARDA-MARINHA

GUILHERME ABREU DA FONSECA

GUARDA-MARINHA

GUILHERME ABREU DA FONSECA

Guilherme Abreu da Fonseca, não morreu em terras de Portugal.

Morreu no estrangeiro, em Inglaterra, onde estava tirando brevet. Era natural de Chaves onde tinha família.

Incorporou-se na Marinha de Guerra em 11 de Agosto de 1916, como aspirante.

Em 4 de Fevereiro de 1919 era promovido a guarda-marinha.

Um ano depois, isto é, em 1920, parte para Inglaterra.

Numa manhã nevoeirenta, tinham resolvido subir Abreu da Fonseca e alguns oficiais ingleses.

Pouco a pouco o nevoeiro tinha desaparecido e só restava uma vaga neblina, ténue, muito ténue, a pairar nos ares.

Na pista estava colocado um avião grande de bombardeamento.

Este avião, que já tinha bastante tempo de uso, tinha dado lugar, já por várias vezes, a sérias inquietações.

Em virtude disto o director do campo de aviação, tinha resolvido mandar fazer varias reparações ao avião. Feitas elas, o avião começava a funcionar quasi regularmente não sendo, no entanto, um avião que positivamente inspirasse confiança na sua segurança.

Guilherme Abreu da Fonseca, que, por essa data já possuía o brevet de piloto, sóbe para o avião e, com êle, três oficiais ingleses, sendo um dêles o piloto.

Os mecânicos fazem os ultimos preparativos, e a hélice começa turbilhonando; o motor ronca furibundo, trocam-se ordens e os socalcos são retirados.

O avião começa agora a deslizar quasi vagaroso; depois, pouco a pouco, aumenta de velocidade e corre francamente pela pista...

Corre e súbito obliqua em meio da neblina que flutua nos ares e sobe, sobe sempre...

100... 200... 300... 1000 metros...

O avião corre sempre pelos ares...

Até aqui o motor tem funcionado bem...

No interior do avião conversa-se.

Um official inglês, alto, arruivado, rosto sardento, conta aos seus camaradas que ao subir para o aeroplano, um presentimento lhe acudira: que morreriam todos naquele dia.

Seus camaradas, zombam dele.

Acham-no muito receoso nesse dia.

Ele mesmo se ri do seu pensamento; entretanto esse sorriso, sente-se que não é franco; o mesmo pensamento, a mesma dupla vista que lhe faz adivinhar a morte, persiste nele...

E o avião corre sempre ..

Súbito uma perda de velocidade...

Tinha razão o official inglês...

Como um condor ferido de morte, que se precipita das alturas e vem despedaçar-se no solo em massa informe, assim o avião turbilhona no ar, num vórtice de tragedia, corta os ares com rapidez louca e vem esmigalhar-se no solo.

São socorridos os aviadores audazes, que o Destino atroz levou ao excidio...

De todos eles, ainda que ferido, só resta com vida o piloto... Todos os outros são mortos...

Tal como os seus camaradas Eduardo Francisco Azevedo e Vasconcelos e Alberto Augusto Xavier, Guilherme Abreu da Fonseca encontrava a morte num desastre de aviação.



TENENTE-CORONEL DO ESTADO MAIOR
ANTONIO CANDIDO DE GOUVEIA CASTILHO NOBRE

TENENTE-CORONEL DO ESTADO-MAIOR

ANTONIO CANDIDO
DE GOUVEIA CASTILHO NOBRE

Em Abril de 1921 prestavam-se em Portugal homenagens aos soldados desconhecidos que na Flandres tinham baqueado pela Patria.

No dia 10 partem de Lisboa três comboios para a Batalha.

Os dois primeiros levam officiaes do exercito e da marinha, altos dignatários eclesiásticos, elemento civil, etc.; o terceiro comboio era destinado ao Presidente da Republica, cardeal patriarca, bispo do Algarve, Porto e Beja, Governo, marechal Joffre, generalissimo Diaz, ministros da Argentina, Inglaterra, Belgica e Cuba, officialidade, etc.

Num vagon do mesmo comboio vão os ataúdes dos dois soldados desconhecidos.

Na cidade de Leiria uma multidão imensa aguarda o comboio presidencial contida a custo pela Guarda Republicana.

A's 12 horas e 10 minutos entra na gare, no meio das aclamações e da «Portuguesa» que a banda tóca.

Em seguida forma-se um cortejo.

A' frente um esquadrão de cavalaria 4; seguidamente viaturas com as coroas, o coronel Alves Pedrosa, comandante da 7.^a divisão do exercito, à frente de 50 officiaes; mais atraz os dois féretros, Presidente da Republica e Presidente do Ministerio, automoveis, camions com estandartes e bandeiras, etc. Na cidade repicam os sinos...

Junto à capela de Santo Antão, uma multidão enorme, incorpora-se ainda no cortejo.

Na sala do Capitulo, pronunciam-se discursos.

O bispo de Leiria fala seguidamente, e no fim tem lugar a cerimonia religiosa.

Entretanto partiam do campo da aviação da Amadora, seis aviões destinados a acompanhar o cortejo de Leiria à Batalha.

Num deles tomam lugar o tenente-coronel do Estado Maior, Antonio Candido de Gouveia Castilho Nobre como observador e o tenente José Falcão de Ramalho Ortigão como piloto. O aparelho, um «Nieport», prepara-se para decolar, mas o motor dá mal. Ramalho Ortigão coloca-o em face ao vento e resolve regressar ao aerodromo.

Porém quando passa por cima duma ravina, uma desigualdade da pressão atmosferica, faz perder a velocidade ao avião. Ortigão procede a nova tentativa para o fazer sair da perda de velocidade, mas agora a aterragem é impossível, devido à sua rapida carreira.

Dá uma volta e agora o avião vai aterrar... passa, porém, sôbre a ravina e então cai subitamente da altura de 160 metros.

No solo um montão informe de destroços... em meio deles dois corpos horrorosamente feridos.

Castilho Nobre está morto. Ramalho Ortigão está sómente ferido, mas é grave o seu estado.

Ramalho Ortigão e o cadaver de Castilho Nobre são conduzidos a Lisboa.

Se havia todas as esperanças de salvação dum dos dois officiaes, o outro, contudo, morrera e essa perda era um luto enorme para a Nação.

Castilho Nobre tinha 38 anos, entrára para o Exercito em Novembro de 1902 e tinha sido promovido a tenente-coronel recentemente.

Que o nome illustre de Castilho Nobre seja sempre lembrado pelos portuguezes, com o respeito que a todos deve merecer, o nome dum homem que soube morrer pela Patria e viver no heroismo e na honra.



ALFERES-AVIADOR
DAVID SIMÕES

ALFERES-AVIADOR

DAVID SIMÕES

Como que perdida a leste do Alentejo, quasi no extremo sul do districto de Portalegre e fazendo face à cidade de Badajoz, a praça forte de Elvas ergue-se altiva e historica, com o seu aqueduto de triplice arcaria, com o seu castelo cuja torre de menagem é reconstrução do Principe Perfeito, com as suas igrejas e as suas fortificações.

Decorria o ano de 1921. A cidade de Elvas realisava, entusiasmada, as suas festas de Maio ao som das bandas de musica, do estalido dos foguetes e vozearia alegre da multidão com os seus fatos endomingados, a celebrar o acontecimento, muito alegre e risonha.

Os hoteis, as casas de hospedes e os estabelecimentos congéneres regorgitavam de forasteiros vindos ali, uns para seu récreio, outros para negocio, havendo por toda a parte um movimento desusado, traduzindo animação.

Entretanto e a 15 de Maio, pelas 10 horas da manhã, a alguns quilometros de Lisboa, na Amadora, aprestavam-se três aviões para seguir até Elvas, a-fim-de tomarem parte nas festas da mesma cidade.

Eram todos do tipo Breguet e levavam respectivamente como pilotos o tenente Beires e os alferes Pais Ramos e David Antonio Monteiro Simões; seguia entre os passageiros o alferes Rodrigues Alves.

Infelizmente não corria propício para a nossa aviação aquêlê ano de 1921.

Após um outro de trégoas, a contar da data da morte dos dois oficiais de marinha aviadores Alberto Xavier e Guilherme Abreu da Fonseca, quando se começava a respirar e a sentir, senão menor, menos aguda e cruciante a dôr motivada pela perda desses dois homens heroicos, uma nova vítima, o tenente-coronel Antonio Candido de Gouveia Castilho Nobre, era arrebatada pela morte e lançada no vórtice da tragédia

Trinta e cinco dias eram volvidos sôbre esse drama em que mais um aviador perdia a vida ao serviço da Pátria e a Aviação Portuguesa estava de luto, imersa ainda na mais profunda magoa pela morte dum dos seus componentes mais dignos e estimados. No entanto, se o coração dos aviadores sofria pela perda do seu camarada, a fé que sempre os animou e a indiferença constante pelo perigo mantinham-se no ânimo daqueles que iam partir dentro em pouco.

Uns ultimos apertos de mão aos oficiais presentes; trabalha o motor, circula a hélice rapidamente e o primeiro avião deslisa na pista, percorre algumas dezenas de metros e sóbe, altivo, a pairar nas alturas, num vôo de águia, sereno, deslizando bem, mostrando na sua marcha a destreza e a exuberancia de vida de quem o vai guiando.

Seguem-se os outros dois e a marcha dos aeroplanos inicia-se, com rumo a léste.

O Tejo, a Estremadura, tudo vai ficando para traz e após um vôo de 35 minutos sôbre o Alentejo, aparece Elvas; os três falcões, cujos motores trepidantes põem vibrações no ar, descem sôbre um campo proprio para tudo menos para aeroporto. Um deles, ao aterrar, parte uma aza, o que indispõe a officialidade vinda de Lisboa, mas como a avaria não foi grande e ninguem ficou ferido todos se consolam como podem e fica o caso arrumado, enquanto as festas da cidade vão decorrendo.

O aparelho é logo reparado e fica apto para subir novamente.

De Lisboa vem uma ordem para os aviadores regressarem.

Beires, Pais Ramos e David Simões mandam pôr os aparelhos na pista e mostram-se relativamente bem dispostos, incluindo David Simões.

Este ultimo, que era um excelente aviador, tendo saído piloto a 9 de Fevereiro do mesmo ano de 1921, possuia carta de observador tirada numa escola inglesa e no seu peito brilhavam diferentes condecorações. Muito novo, visto contar unicamente 27 anos, pois nascera em 1894, dispunha, no en-

tanto, da estima e da consideração dos seus camaradas, devido ás suas brilhantes qualidades.

Todavia, antes de subir para o seu aparelho David Simões queixa-se da sua má disposição física, embora o seu espirito se encontre desanuviado e quasi alegre, mas não dá importancia ao facto e instala-se no seu lugar de piloto e, com ele, sóbe tambem para o avião o sargento mecânico Antonio Gomes Costa, 25 anos enérgicos, risonhos, decididos e um dos filhos de quem Aveiro se orgulha mais.

Correm os mecânicos, dão-se ordens rapidas e os aviões uns após outros elevam-se no espaço.

Não estava muito ameno o dia, empanado pela bruma, cada vez mais espessa, a envolver todo o horisonte num véu de sombra pardacento.

Os aparelhos começam a distanciar-se um pouco uns dos outros e o de Pais Ramos, afastando-se de todo, perdeu-se da vista dos seus camaradas.

David Simões e Beires voam ainda, aproximados, com rumo a oéste.

O aeroplano pilotado por Beires leváva como passageiro o sargento-ajudante Manuel Gouveia, o qual, não tendo de momento com que se preocupar, ia-se entretendo na observação do que se passava em roda, para cá do nevoeiro a envolver o avião e viu que o de Simões descia, cada vez mais, indo já muito próximo do solo.

Temendo, porém, ter-se enganado, fixa-se melhor; e como adquire a confirmação do que observa, chama por Beires para lhe dizer o que se passa.

Ensurdido pelo giro do motor e ocupado pelos seus deveres de piloto, Beires não ouve e Gouveia, entre a dúvida e o receio dum falso alarme, continúa a olhar para baixo e vê o avião do alferes David Simões passar, a muito custo, sôbre um monte, subir um pouco e logo baixar, cada vez mais.

Gouveia, em susto, chama e torna a chamar, ate que Beires indaga o que ele pretende, ficando, enfim, informado.

Subito, lá em baixo, o aparelho de Simões desce, num turbilhão; bate rudemente na terra, salta, e vai immobilisar-se a trinta metros de distancia por completo desmantelado.

Beires, aflitissimo, consegue descer sem dificuldade.

Apeia-se com ele Manuel Gouveia e correm ambos para o local do desastre.

O alferes David Simões e o sargento mecânico Antonio Gomes da Costa já não precisam de socorros. Estão ambos mortos e esfacelados, entre os destroços do avião.

Perante a multidão que acorre, perante o país que den-

tro em pouco conhecerá toda a tragédia, jazem dois homens que a morte glorificou ainda mais; dois cadáveres, numa formidável lição de civismo às gerações presentes e vindouras, ensinando-lhes que Portugal, outróra berço de heróis e de patriotas, ainda não perdeu de todo essas virtudes nem degenerou, por completo, visto existirem portugueses que sabem oferecer e derramar o seu sangue generoso e a sua vida em holocausto à Patria.



CAPITÃO-AVIADOR
LUÍS GONZAGA

Combr...

admiral...

segua drap...

de afflicta e...

O Monarca...

na, a com...

de par de m...

na, a Chougal...

gência gu...

de bondade...

Misericord...

de Santa...

o Cayo...

na, de lu...

Luís Gonzaga...

do e que...

All, na...

gruados...

comer para...

Decor...

a abstin...

nacões,...

assolado...

Milhares...

CAPITÃO AVIADOR
LUÍZ GONZAGA

Coimbra, baluarte antiquissimo das velhas tradições académicas, terra de tricanas gentis e de estudantes de capas negras drapejando ao vento, albergou-lhe o riso descuidoso da infância e as ilusões da adolescência

O Mondego indolente, a mordiscar as areias das margens, a sumir-se lá em cima para além da Portela e a descer para cá muito sereno, até perder-se na direcção do Oeste; o Choupal, à beira do rio, onde nas noites laurentas gemem guitarras e soluça o fado triste e saudoso; o Penêdo da Saudade, lugar romântico que os discipulos buliçosos de Minerva consagraram; toda a histórica Coimbra, desde a rua da Sofia ao largo Miguel Bombarda, da praça da República à Couraça de Lisboa, do Terreiro da Eva ao Largo do Seminário, são lugares onde decorreu alegremente a juventude de Luís Gonzaga, filho do major farmaceutico do mesmo apelido e que devia ser, mais tarde capitão-aviador.

Ali, na velha Coimbra universitária, fez Gonzaga os seus primeiros estudos e teve a sua preparação literária antes de entrar para a Escola de Guerra.

Decorreram anos e em 1914 declarava-se a guerra entre a Austria-Hungria e a Servia e nela entrariam muitas outras nações, resultando uma das maiores carnificinas que teem assolado o mundo. Portugal entrou também nêsse tremendo conflito.

Milhares de portugueses abandonaram os lares e parti-

ram para terras longinquoas, a-fim-de defenderem a Pátria ameaçada e mostrarem ao mundo que esta terra de heróis, guerreiros e navegadores, ainda era a mesma, mantendo firmes e intactas as suas tradições cavaleirosas.

Para além, ao N., nas terras da Gália e da Belgica, corria o sangue generoso da nossa mocidade sacrificada.

Ribombava o canhão, com ruído cavo e temeroso.

Nas florestas silenciosas, onde outróra passava o camponês rude e pacífico, onde apenas se ouviam o gorgueio das aves e o murmúrio brando da folhagem agitada pelo vento, ocultavam-se agora as bôcas fumegantes e mortíferas das metralhadoras.

Sob o céu plumbeo, anunciando tempestade das planícies gaulêsas, havia luta e tripudiava a morte, reinando ambas como senhoras despóticas e absolutas.

De vez em vez o clarão do canhoneio e da metralha rasgava as trevas em que havia homens que se trucidavam e se ouviam gritos de guerra, num desvairamento de exterminio; as baionetas e as espadas retalhavam as carnes palpitantes e generosas dos heróis obscuros, dos martires que morriam pela Pátria e que para ali ficavam naquêles campos deserticos, vertendo sangue de profundas feridas.

Entre essa multidão que morria e matava, duma banda e outra, julgando bater-se por uma causa justa, destacavam-se almas mais fortes, corações mais resistentes para a luta, homens mais arrojados sendo um dêles Luis Gonzaga. O seu heroísmo e a sua coragem grangearam-lhe a estima e a admiração de superiores, camaradas e dos seus próprios soldados.

O seu peito largo, valente e generoso, foi ornado sucessivamente com a Torre e Espada, as insignias de comendador de Aviz e de Cristo e a Cruz de Guerra de 1.^a classe.

Nessa Flandres lendária e distante onde tanto português baqueou, balbuciando o nome bemdito de Portugal, jámais Gonzaga deixou de se cobrir de glória, sendo promovido a capitão aos 27 anos e ao terminar a guerra, ficando, portanto, o capitão mais novo do nosso exército.

Regressando a Portugal era natural que aquele que tanto arriscára a vida que só por milagre não perdera, pudesse finalmente descançar e viver feliz, por muitos anos. Deus, porém, não o quiz assim.

Espírito corajoso e forte, já livre dos perigos da Flandres, tinha que lançar-se nos perigos do ar.

Gonzaga, capitão-aviador, continuava a arriscar a vida em pról da Pátria. Parte para Tancos com o capitão Ribeiro da Fonseca. A's 9 horas e 15 minutos da manhã de 24 de

Outubro de 1921, depois de algumas evoluções no ar, o avião do intrépido Luís Gonzaga caiu, ficando o aparelho completamente destruído; acorre logo gente aflita, num grande alvoroço. Gonzaga, gravemente ferido, tinha partido as pernas e um braço.

Passava o rápido de Madrid, em que o meteram, no meio da consternação geral, vindo logo para Lisboa. Infelizmente não pdeu resistir.

Gonzaga, que a onda teutonica poupára, perdeu a vida na sua terra, em consequencia dum desastre.

Quando o comboio que o conduzia deu entrada na *gare* do Rocio aquêlê que em vida se chamára Luís de Sousa Gonzaga, era apenas um cadáver.

Os seus restos mortais foram conduzidos para o hospital da Estrela, saíndo de lá a 26 de Outubro de 1921, com destino a Coimbra.

A Nação, enlutada, pranteava mais um dos seus filhos que morria por ela.

Entre um silencio grave e solene, atravessou a cidade o cadaver daquêlê que durante toda a sua vida vivera na dedicação e no sacrificio do seu sangue pela Pátria.

Atraz do armão que conduzia os seus despojos seguiam officiais aviadores e de todas as armas, amigos, um secretario da Presidência, estudantes da Universidade e outros de quem ele era amigo e envergavam uma batina como ele outróra a envergára na cidade do Mondego. E essas capas negras, sacudidas pelo vento, eram um manto de luto trazido como homenagem pela mocidade Universitaria, a envolver na sua morte trágica aquêlê que vivêra e morrêra heróicamente.



TENENTE
ULISES AUGUSTO ALVES



TENENTE
MANUEL FERNANDES DE OLIVEIRA

TENENTES

ULISSES AUGUSTO ALVES

E

MANUEL FERNANDES DE OLIVEIRA

Sintra maravilhosa, fica alcandorada na encosta da montanha em meio duma região feracíssima, envolvida como que num manto inenso de arvoredo, e aqui e ali sulcada por límpidos ribeiros que saltitam de rocha em rocha, remansosos, juntando à harmonia da luz a dúcida sonoridade harmoniosa da sua toada cristalina.

Silvanos e fáunos capricharam em revestir toda a montanha de copado arvorêdo verde-negro que parece erguer ás nuvens, lá em cima, o Castelo da Pena, mais abaixo atalaia-do pelo Castelo dos Mouros que o envolve por todos os lados numa plétora de vegetação ubérrima que se prolonga até Colares e vai sempre a estender-se até à costa, misturando o aroma tonificante dos pinheiros às emanações salinas do oceano.

Pelos montes e vales da encantadora estância a natureza fecunda e generosa, num momento de indulgencia, esvaiou a sua cornucópia de benesses, cobrindo-lhe o solo aqui e ali de macieiras e pereiras, mais além de pecegueiros e limoeiros e fez crescer a vinha para lá da encosta onde medra a urze bravia, a par do fêto gracioso, plantando mais ao longe extensíssimos pinhais cuja rama ondula ao vento da costa, para as bandas do oeste. O sol, a jorros, que enche a terra, derrama por toda a parte a sua poalha doirada quando no cimo dos montes não pairam as nuvens que se desfazem em brancos flocos de neve dentro em pouco convertidos numa

auréola translúcida que vai pelas cumiadas como um véu de noiva.

O sossêgo da Sintra das vilegiaturas é perturbado constantemente pela multidão buliçosa, policroma e heterogénea dos forasteiros que a invadem e a agitam, dando-lhe vida e fazendo-a prosperar.

Entre essa multidão destaca-se uma falange semi-forasteira que, de vez em quando, atravessa a vila ao som estri-dulo das buzinas dos autos: E' a Aviação,

Fardas garridas, o branco dos peitilhos e o doirado dos emblemas a destacar-se sôbre o peito valoroso, eis os avia-dores, aos quatro e aos cinco no mesmo automovel, passan-do numa corrida em frente do Casino. Viram à direita, atra- vessam uma ponte e seguem vertiginosamente pela estrada ensoalhada que parece não ter fim. Um moinho solitario, em pleno campo, dividindo o caminho ao meio. Estrada e cam- pos confinantes, agora escavados, correm ao lado do veículo com uma rapidez que gera o espanto, até que o caminho é uma recta, no fim da qual e numa última embalagem, está a Granja do Marquês.

Num casarão vasto e antigo, com um jardim, fica a mess dos officiais, tendo em frente os *hangars* e todo o cam- po de aterragem, numa amplitude enorme, por onde correm aviões arquejantes que, a súbitas, se desprendem do solo e vão subindo sempre, ficando como que suspensos, no espa- ço, muito alto, e pondo no ar a vibração rouca dos seus po- derosos motores.

E' um belo scenario para os actos de heroismo que se praticam com o sorriso nos lábios e presta-se tambem á tra- gédia que tanto tem enlutado os aviadores portugueses.

Estava-se em 12 de Outubro de 1922, eram 9 horas da manhã, havia um Caudron na pista, pronto para largar.

Assistindo à subida, despreocupados, risonhos, viam-se os aviadores, capitães João Luiz de Moura e Santos Sintra e os tenentes Rodrigues Alves, Pissarra e Brito, dos quais, os dois ultimos haviam de ter morte infáusta em desastres de aviação, passados alguns anos. Igualmente bem dispostos, subiram para a carlinga, os tenentes Uli-sses Augusto Alves, tambem aviador e Manoel Fernandes de Oliveira.

Nenhum preságio deixava adivinhar a tragédia proxi- ma que devia vitimá-los. Vento leve, muito brando; manhã radiosa e límpida; o ar perfumado e puro; anseio e alegria de viver, em cada peito.

Estavam, porém, contados os dias dos dois desditosos aviadores que dentro em pouco iam subir aos páramos eter- nos.

Atropos, depois de consultar Clotho e Lachesis, prepara-se para cortar o fio de duas vidas com a sua fatídica tesoura, mas ninguém podia adivinhar o destino horrível reservado a Ulisses Alves e Fernandes de Oliveira, ambos alheios à idéa do perigo que corriam, momentos passados, e que estavam longe de supôr.

O primeiro, Ulisses Alves, batera-se em França e Angola em prol da Pátria, em sua defesa arriscando a vida centenas de vezes, e a Nação distinguira-o com algumas condecorações, entre elas a Cruz de Guerra de 1.^a classe portuguesa, a Cruz de Cristo e a Cruz de Guerra francesa.

O segundo, também combatente da Grande Guerra, subia pelo prazer do vôo, pelas emoções dêste e pelo deleite de arriscar a vida, como é proprio das almas valorosas.

O mecânico faz virar a hélice, dão-se ordens, trocam-se perguntas e respostas, retiram-se os socacos, e o aeroplano desliza e eleva-se na plenitude embriagante da luz.

400, 500, 900, 1.000 metros...

O campo de aviação, em baixo, vai diminuindo, até se transformar num pequenino quadrado. Para o lado de cá, as montanhas umbrosas, repletas de vegetação e cobertas de vergéis onde sorri Pomona. Ao meio delas está o Promontório da Lua (dos Romanos), a montanha onde Sintra se espreguiça e parece um seio de negra, túmido e firme, ao centro do qual se destaca, como se fôsse um mamilo, o Castelo da Pena.

Para além avista-se o mar imenso, agitado pelo tridente de Neptuno e irritado pelo som das buzinas dos tritões, fazendo ouvir a sua voz grave e potente. Rendido, porém, ás graças de Anfitrite, torna-se mais sereno, mas, rugindo ainda vem beijar as areias doiradas da praia, numa carícia longa, a um tempo branda.

A máquina, qual águia altaneira, lá vai sulcando o espaço...

O ar deslocado pela hélice infla o *passe-montagne* do oficial aviador e bafeja-lhe a face, num afago interminavel.

Duma banda e outra o espaço infindo, duma grandiosa perspectiva...

Quando em vez, o avião descai um pouco para logo tornar a elevar-se — um poço de ar.

Tudo corre bem... Mas, de repente... surge a tragédia imprevista... Perda de velocidade e... um avião que se precipita das alturas e se converte num montão de destroços espalhados pelo solo, do meio dos quais e a muito custo

são retirados os corpos de Fernandes de Oliveira e Ulisses Alves.

Ainda vivem... Salvar-se-hão?! Deve haver esperança? Sem dúvida, grata como ela é ao nosso coração.

Todos os aviadores presentes e o Ministro da Guerra, casualmente em Sintra, acompanham os dois feridos, mas um pouco antes do Cacém Fernandes de Oliveira morre... Estação do Rocio... Um comboio que entra na *gare*... Oficiais que aguardam... jornalistas...

Ulisses Alves é transportado para o hospital de S. José: Está ferido no ventre e tem fractura duma côxa... Decorrem três dias...

O tenente Ulisses Alves, herói na França e nas terras africanas, aviador ousado, está morto.

Na sua face transparece a tranqüilidade dos que morrem, a satisfação de quem expira pela Pátria

E esta, envolta em crêpes, chorava por dois filhos que perdera.

O ambiente era duma tristeza angustiosa e a dor duma profundidade incalculavel e de tal maneira asfixiante que afogava os soluços nas gargantas.

Alves e Oliveira não podem nem devem ser esquecidos, pelo exemplo que deixaram aos vindouros como poderoso incentivo para a pratica de grandes virtudes morais e cívicas, como também para demonstrar ao mundo que Portugal ainda possui algum daquêlê sangue que os seus filhos verteram em Aljubarrota, Montijo e Montes-Claros!



TENENTE-AVIADOR
EMILIO DE CARVALHO

Por baixo do avião estende-se Lisboa. Na cidade, quase
dentro do rio, a alfândega, casinhas, conventos... mas pa-
ra cima, eis a cidade alta... o castelo de S. Jorge, o
porto meteorológico... tudo para cima o Alentejo...

Por baixo do avião estende-se toda a parte Alta, onde
se distinguem as marcas indelévels de passagem dos parti-
cipantes... Diogo Cam que descobriu para além para o N. em
tudo Lisboa e no Zaire... o Reino do Congo... Para o S. o
Cabo de Boa Esperança ultramarino por Jeronimon Dias

TENENTE-AVIADOR

EMILIO DE CARVALHO

Em S. Paulo da Assunção de Loanda, capital de Angola, no campo de aviação, aprontava-se um avião para subir. Chamava-se Emilio de Carvalho, era tenente-aviador, casado com D. Felicidade Pereira e cunhado de Rocha Vieira.

O tenente-aviador Emilio de Carvalho seguira para Angola em companhia do Alto Comissario, general Norton de Matos.

Tinha completado o circuito norte de Angola e projectava fazer o circuito sul. Subia agora, simplesmente como treino. O mecânico faz girar a hélice, ha perguntas, respostas, tiram-se os socalcos e o avião ainda hesitante começa a deslizar na pista... pouco a pouco aumenta a sua velocidade, corre, corre e numa trajectoria oblíqua, larga o solo... 100, 500, 1000 metros...

Por baixo do avião estende-se Loanda. Na cidade baixa, mais ao fundo, a alfândega, edificios comerciais... mais para além, eis a cidade alta... o palacio do governador, o posto metereologico... mais para além o Atlantico...

Por baixo do avião estende-se toda aquela Africa, onde se distinguem as marcas indeleveis da passagem dos portugueses... Diogo Cam que descobre para além para o N. em 1481-1482 o rio Zaire... o Reino do Congo... Para o S. o Cabo da Boa Esperança ultrapassado por Bartolomeu Dias

no reinado do Príncipe Perfeito... 1486... por aquele Atlântico imenso passou Vasco da Gama em 1497...

E o avião vai andando sempre... E' noite... O ceu de Africa, o céu de Angola, limpido, marchetado pelo argentado das estrelas, é uma cúpula imensa... Nas alturas infinitas, na solidão da noite, vibra uma alma portuguesa. Em que pensa ela? Em Portugal? Talvez... Mas Portugal também é aquela terra imensa que se estende a perder de vista, cheia de matas, de vegetação ubérrima, semeada de flores-tas impenetráveis...

E o avião vai andando sempre... Subito... o que se passaria?...

O avião turbilhona no ar, despenha-se no abismo e na noite africana, cheia de estrelas que brilham, uma massa informe, um avião sem governo, vem precipitar-se no solo... Emilio de Carvalho é socorrido... São 10,30 da noite... Conduzem-no ao hospital... tem a base do crâneo fracturada...

Haverá esperança? Não; não ha. Para que alimentar uma ilusão?

Sente-se que está ferido de morte, que recurso algum existe para roubar ao destino atroz, o aviador ousado.

E tanto assim é, que duas horas e meia depois, é uma hora da manhã, Emilio de Carvalho morre...

Enviem-se telegramas para Lisboa... O Alto Comissario envia tambem um telegrama, que é lido na Câmara dos Deputados.

Falam os deputados Rego Chaves, engenheiro Antonio Maria da Silva, Garcia Loureiro, Viriato da Fonseca, Juvenal de Araujo, Carneiro Franco e o Ministro das Colonias. Todos eles rendem homenagem ao aviador heroico, que sacrificou a vida nas aras do amor pátrio.



CAPITÃO DE FRAGATA

ARTUR FREIRE DE SACADURA CABRAL

CAPITÃO DE FRAGATA

ARTUR FREIRE DE SACADURA CABRAL

*Julgas agora Rei, que houve no mundo,
Gentes, que tais caminhos cometeram?*

(LUSIADAS, CANTO V)

Portugal tinha adquirido tres aviões na Holanda. Como as despesas de transporte podiam ser talvez um pouco onerosas, foi deliberado que os aeroplanos viessem para Portugal pela via aérea.

Foram encarregados de os pilotar até Lisboa o capitão de fragata Sacadura Cabral, um dos heróis da travessia Lisboa-Rio de Janeiro, e os tenentes de marinha Rosado e Santos Mota.

Partem de Amsterdam a 15 de Novembro de 1924.

Volvido um dia após a partida, consta que o tenente Rosado desceu em Cherbourg. Dois dias depois sabe-se que Santos Mota desceu em Brest.

A falta de noticias de Sacadura começa a alarmar um pouco o país; consta, e isto leva um pouco ao auge a inquietação, que aviões e navios de guerra teem pesquisado as costas franceza e ingleza, sendo, porém, infrutíferas as suas investigações.

O govêrno envia telegramas para os seus representantes no estrangeiro pedindo informes e ordenando que procurem, por todos os meios, saber o que aconteceu ao heroico aviador.

A 19 de Novembro uma infáusta noticia, muito triste, uma quási, certeza de desgraça, é recebida em Lisboa. A casa Fokker tinha enviado um telegrama ao Govêrno participando que tinham sido encontradas uma fuzelagem e

um flutuador quebrados ao Sul de Dungeness (Inglaterra).

A's 23 horas de 19, o Ministerio da Marinha recebe um telegrama em que confirma serem do avião de Sacadura os restos encontrados.

Não era possível haver dúvidas.

O capitão de fragata Artur Freire de Sacadura Cabral, morrera.

Morrera bem, porque morrera como um heroi; a sua morte era a continuação de toda a sua vida.

Formam-se hipóteses várias sôbre as causas do desastre. Uma delas aventa que se tivesse dado uma explosão; porém se a houvesse os restos encontrados do avião teriam vestígios de fogo e eles não o tinham. Os engenheiros holandeses são de opinião que, obrigado o aviador a uma descida rápida, o aparelho se voltasse na queda.

Tivesse acontecido isto ou aquilo, o facto é que não podia haver dúvidas que Sacadura tivesse morrido.

Relembra-se então factos passados durante a sua vida aventureira: a sua coragem e indiferença pelo perigo, a sua estada em Africa, todos os rasgos de audácia que esmaltam a sua biografia, a fé permanente no triunfo e na sua estrela.

Sacadura nascêra em Celorico da Beira.

Fizera muitas viagens aéreas mas entre elas avultavam como mais importantes a de Calspot a Lisboa em 1920 com dois aviões, o primeiro tripulado por Sacadura Cabral e Azevedo e Silva e o outro pelos tenentes Rosado e Santos Moreira; a de Lisboa-Madeira realisada para experiencia do sextante Gago Coutinho e, finalmente, a grande epopeia Lisboa-Rio de Janeiro em 1922.

Essa viagem, mixto de audácia, de intelligencia e profunda sciencia, foi padrão imorredouro que para sempre ficou na Historia da Aviação Portuguêsa, como um dos mais gloriosos feitos que o heroismo luso tem conseguido realisar.

A audácia louca é para admirar, mas não basta para se nos impôr; a audacia serena unida à comprehensão perfeita da tarefa a realisar, o coração forte unido ao cérebro pensante, num todo homogeneo, tem jús ao preito de todos. O raid não foi uma louca, se bem que brilhante ousadia à Lindbergh; não se arriscou numa cartada uma vida na certeza de que o triunfo seria uma gloria imensa; tão pouco se pensou na gloria. Só um houve um pensamento: o bem da Pátria.

País talvez inadaptado às lutas da paz, sentindo em si e a cada momento o instinto atávico a arrebatá-lo em ansios de gloria, alma forte destinada à aventura, o Portugal de

outrora, o Portugal das conquistas, dos descobrimentos, não morrera.

Existiam e tinham existido sempre, portugueses que só esperavam o momento propício, para mostrar ao Mundo, como se sabia e se podia honrar uma pátria.



BAHIA — GAGO COUTINHO E SACADURA CABRAL, NO PALACIO DO GOVERNO

A nação ainda nos momentos mais angustiosos, fôra sempre assim. A todo o momento e em todos os tempos, quando todos a julgavam mais abandonada, apareciam-lhe súbito peitos fortes que ofereciam sua vida em holocausto ao bem pátrio, homens de coragem que eram ao mesmo tempo patriotas de lei, e que se sacrificavam com o sorriso nos lábios.

O seu passado é uma epopeia dos mais gloriosos feitos que tem sido dado ao Mundo presenciar; a sua vida desde os tempos mais remotos em que Viriato trucidava as hostes romanas, tem sido a série quasi continua, de sacrificios sem numero de todos os seus filhos, a lista imensa de heroico patriotismo, duma beleza sem par.

O sol ardente que viu as batalhas de Ourique, de Aljubarrota, de Montijo, de Ameixial, de Montes Claros, de Vimeiro, de Roliça, do Bussaco, que assistiu às lutas nas muralhas de Santarem, de Lisboa, á conquista de Ceuta, de Tanger, de Arzila, não empalidecera ainda; a estrela que nos guiou para além do cabo Bojador, do cabo das Tormentas, que nos levou à India, ao Brazil, não desaparecera ainda da nossa vista. Existia, nós viamo-la a cada hora e só esperava o momento para brilhar, refulgir em todo o seu esplendor. Este povo sonhador e heroico, o povo descendente daquele de outróra, guerreiro e bravo, romanesco e sentimental, o povo fôrte e rude que aclamou para seu defensor D. João I, que sustentou a defesa de Lisboa durante o cêrco, que mostrou aqui e ali representantes dum heroismo tão belo e ao mesmo tempo tão simples, lembrai-vos dessa lendaria padeira de Aljubarrota, esse povo que forneceu a multidão anónima, destemida e fôrte da maruja dos descobrimentos, esse povo que se sacrificou intrépido em mil lutas e que ao mesmo tempo sonhava, infantil e ingénuo, na vinda de D. Sebastião, o moço insensato de Alkacer-Kibir, em manhã nevoeirenta, esse povo ainda não descrera no destino da Pátria.

Esperava a cada momento, que de dentro dele surgisse quem soubesse alevantar o nome de Portugal de mais uma vez.

Fizera bem. Soubera esperar.

E foi por isso, que a viagem Lisboa-Rio de Janeiro teve tão grande successo. Foi por isso que a Nação inteira vibrou, que esses milhões de sêres que se cobrem com as dobras da bandeira verde-rubra, se levantaram para aclamar num entusiasmo que atingia o delirio, os dois herois, que levantando os espiritos do marasmo em que estavam mergulhados, souberam despertar rudemente o ardente sentimento pátrio, por vezes esquecido um pouco, mas que nunca deixou de existir em peito lusitano.

Essa espantosa aclamação erguida em homenagem a Coutinho e Sacadura, não era só o preito prestado aos dois herois da gloriosa e epopaica façanha. Não, não era. Era tambem o reconhecimento aos dois patriotas que tinham sabido conquistar para o País, tão surpreendente gloria. Essa gloria não os cobria só a eles, não era só deles. Era de nós

todos. Não tinham sido dois homens a conseguir a realização do raid; tinha sido a Nação Portuguesa.

Não tinham glorificado só os seus nomes; tinham glorificado também o nome de Portugal.

Não eram só eles que vinham enfileirar na Historia da Aviação de todo o Mundo. Era também o País.

E o povo português num entusiasmo, que era uma loucura sagrada, num desvairamento que era uma nobreza, aclamou delirante, enrouqueceu, quasi perdeu a voz, esgo-



UM LANCHE NO BRAZIL

tou as suas fôrças, clamando aos ventos os nomes de Sacadura e de Coutinho.

Em meio dêstes nomes um viva unisono, formidavel, enorme, se erguia a cada momento:

— Viva a Pátria!

Pátria! Sim, era a figura bemdita dela, pairando magestosa e imensa sôbre a multidão, que se aclamava sôbre tudo.

Aclamavam-se os herois porque a tinham sabido honrar. Mas eles proprios, nós todos, só tinhamos um pensamento: mais que nunca o nome de Portugal brilhava ativo, enchendo o mundo do seu refulgir imenso.

Quando a 30 de Março de 1922 eles tinham partido para a sua arrojada empreza, tinhamos todos ficado numa angustia, esperando, numa incerteza.

Todos se lembram da sua chegada a Las Palmas, a cabo Verde a 5 de Abril.

Momentos angustiosos foram passados nos Penedos de S. Paulo. (1) Essas horas passadas em meio do Oceano, as esperanças perdidas ou quási, o recurso supremo dum tiro na frente, esgotados todos os recursos, a serenidade intrépida e ao mesmo tempo tão singela, dos dois Titans vencidos pelo Destino, ao assentarem num suicídio necessario em tão horroroso transe, bastavam quando outros motivos não houvessem para nós lhe tributarmos a nossa admiração.



UMA RECEPÇÃO BRASILEIRA

A indicação dada pelos dois naufragos aos oficiais do «Paris-City, navio que os salvou, da posição certa em que se encontravam, quando o proprio «Paris-City» vinha com um rumo errado de 19 milhas, é formidável.

Depois a sua chegada ao Brazil. A ovação de Pernambuco. As ruas pejudas duma população frenética, pletorica de entusiasmo, os canhões salvando, o repique dos sinos, os apitos das fabricas, o estrépito das sereias, o estralejar dos foguetes... Mulheres lindas que os beijam... levam-nos em triunfo...

A chegada ao Rio...

(1) N. do A. — Damos-lhe este nome por estar vulgarisado. O seu verdadeiro nome porém é «Penedo de S. Paulo». Foi-o dado pelos portugueses quando da sua descoberta e é o das cartas do Almirantado Inglês. No Atlas de Selvaeder veem com o nome de ilha de S. Paulo.

Depois disso uma serie continua de ovação e triunfos. Estava realisada a heroica façanha. Não tinha sido só heroica, tinha sido inteligente tambem.

Tinha sido uma manifestação não só de heroismo, como uma demonstração prática das possibilidades aereas, tinha honrado a Pátria e feito alguma coisa mais: a demonstração prática da navegação aerea:

As principais étapes da viagem de Lisboa ao Rio de Janeiro em 1922 foram: em 30 de Março de Lisboa a Las Palmas; a 3 de Abril de Las Palmas ao Gando; a 5 do



A GLORIFICAÇÃO DOS HEROIS

Gando a S. Vicente; a 17 de S. Vicente a S. Tiago; a 18 de S. Tiago aos Rochedos de S. Paulo; a 18 de Maio dos Rochedos a Fernando Noronha; a 5 de Junho de Fernando Noronha a Recife; a 8 de Recife a Bahia; a 13 de Bahia a Porto Seguro; a 15 de Porto Seguro a Vitoria; e finalmente a 17 do mesmo mês e ano de Vitoria ao Rio de Janeiro.

E agora um desses homens de coragem morria.

A imprensa estrangeira fala largamente do caso e todos são unanimes em elogiar o heroi, que Portugal tinha a honra de ter como filho.

Os jornais de Lisboa, de todo o País, trazem colunas e

colunas, páginas e páginas cheias de pormenores da sua vida, de elogios...

Tudo, porém, merecia o heroico capitão de fragata.

Bravo também, que humilde, heroico ainda que obscuro, morria com ele, acompanhando-o na morte como o acompanhára na vida, o 1.º artilheiro mecânico José Pinto Correia.

A Pátria chorou, envolveu-se em luto; porém, se a morte de Sacadura foi um luto nacional, resta, no entanto, a consolação que essa morte não o surpreendeu se não depois de ele ter mostrado uma grande parte do muito que valia e ter contribuído muito para elevar o nome de Portugal.



Os jornais de Lisboa, de todo o País, trazem colunas e
 são unânimes em elogiar o herói que Portugal tinha e tem
 A imprensa estrangeira faz também do caso e todos
 E agora um desses homens de coragem morreu.



TENENTE-AVIADOR
JOSÉ CARLOS PISSARRA



REPORTER DO «SÉCULO»
MÁRIO GRAÇA

REPORTER DO «SECULO»

MARIO GRAÇA

E TENENTE-AVIADOR

JOSÉ CARLOS PISSARRA

Em Março do ano de 1925, tinha início o raid Lisbôa-Guiné.

Fôra resolvida a partida para o dia 27 e nessa manhã, uma manhã clara e risonha, onde havia chapadas de sol a encher a terra de poeira dourada, faziam-se os ultimos preparativos para a jornada.

No campo de aviação da Amadora, muitos officiais e amigos assistiam à partida dos ousados aviadores.

Um dos officiais presentes, o tenente-aviador José Carlos Pissarra, resolve subir para observar o estado atmosférico nas alturas.

O avião no qual tenta subir, recusa-se, porém, a trabalhar. O motor, teimoso, não quer funcionar.

Outro aviador, o capitão Pais Ramos, sóbe noutro avião e faz então a observação.

Entretanto o capitão Pinheiro Correia, tenente Sergio da Silva e o 1.º sargento-mecânico Manuel Antonio fazem as suas despedidas... Abraços comovidos...

O «Breguet 15», o avião do raid, está já colocado na pista.

Sóbem para êle os ousados aviadores que vão a:é longes terras erguer mais alto ainda o nome de Portugal.

Está tudo pronto a partir...

Junto do «Breguet 15» está o «Breguet 13» disposto tambem para a partida. O tenente José Carlos Pissarra não

desiste de acompanhar os seus camaradas durante uma pequena parte do percurso. Convida, para tomar lugar no avião, o tenente Luís Baptista Caldas, o qual sóbe para a carlinga imediatamente.

Para o terceiro lugar sóbe o jornalista Mario Graça.

Está tudo a postos... Últimas ordens... O mecânico faz girar a hélice, o motor entra a trabalhar, tiram-se os socalcos e o «Breguet 15», ainda hesitante, começa a deslizar pela pista e corre, corre muito e no meio das despedidas dos que ficam, dos lenços que se agitam no ar, ôbliqua e sóbe na manhã pletórica de luz, na ebriedade de sol... O «Breguet 13» depois de se recusar a trabalhar durante um certo tempo, começa agora a fazer ouvir o roncador do seu motor... depois desliza na pista, sóbe e vai correndo pelos ares seguindo a mesma rota que o «Breguet 15».

Durante algum tempo segue o «Breguet 15» que vai além, muito sereno, sulcando os ares qual aguia altaneira...

Depois Pissarra resolve voltar... mas antes, como Mario Graça é a primeira vez que sóbe, anda durante mais de meia hora mostrando-lhe a terra que corre debaixo dêles...

Mario Graça observa tudo interessado...

Porem o tempo corre, Pissarra resolve-se a voltar... dirige-se para o campo de aterragem... De repente, parece que se deu uma «panne» no motor... Parece tambem que Pissarra se virou para traz e gritou qualquer coisa para o tenente Caldas, talvez um aviso, embora isto seja simplesmente uma impressão deste ultimo oficial e não uma certeza... A tragédia foi tão rapida, sucederam-se tão velozmente momentos tão horriveis, que só se pode guardar de tal momento, uma lembrança confusa.

O avião oscilou então durante momentos no ar e depois num vórtice hórrido de tragédia, precipita-se no sólo com violencia imensa, salta ainda e vai cair, completamente transformado num montão de destroços, a quinze metros de distancia.

Os tenentes Pissarra e Caldas, tinham sido arremessados a distancia. Mario Graça estava no meio dos destroços. Graça e o tenente Caldas são conduzidos, em perigo de vida, para o Hospital de S. José, onde o primeiro falecia pouco depois.

O tenente José Carlos Pissarra estava morto.

E' conduzido para a Direcção da Aeronautica Militar, Largo da Trindade. E' aí armada uma câmara ardente...

O tenente Pissarra tinha sómente 27 anos, era casado com D. Berta Groot Pombo Abreu Teixeira Pissarra e tinha

dois filhos, um de 6 anos, outro de 4 anos e meio. Era genro de D. Maria Inocencia Ahrens Teixeira e de Carlos J. Botelho Moniz Teixeira.

Pormenor comovedor: Trazia sempre consigo um crucifixo de ouro, presente da esposa.

O avião em que se deu o desastre era o do tenente Pais Ramos e não o do tenente Pissarra.

José Carlos Pissarra entrou para o exercito em 1915, para infantaria 5; em 1917 é promovido a alferes, em 1921 a tenente; em 1918, faz parte da esquadilha de Angola.

Entretanto, na Direcção Aeronautica, altas individuali-



O CAPITÃO JORGE DE AVILA E ALFERES JOSÉ CARLOS PISSARRA EM 1921

dades, oficiais, amigos do morto, etc., veem prestar um ultimo preito áquele que morreu no cumprimento do dever.

A esposa, D. Berta Ahrens Teixeira Pissarra, entra na camara ardente acompanhada de sua mãe, D. Maria Inocencia Teixeira.

Perante o cadaver de José Carlos Pissarra, tenente aviador, ha agora uma viuva que chora... As vélas que ladeiam a eça, lançam clarões rubros sobre a face dos presentes...

E perante a dôr imensa de alguém, que para sempre perdeu a felicidade na terra, todos se curvam.

Portuguêses, rendei preito ao Heroísmo vencido pela Morte... Rendei preito à Dôr...

Vindouros, ao olhar para traz de vós, ao recordar as glorias dos tempos volvidos, lembrai-vos sempre que a Aviação portuguesa muito se sacrificou pela Patria, e que um dos seus membros mais illustres e por ventura dos mais desventurados — se desventura é morrer por Portugal, — se chamou José Carlos Pissarra, tenente-aviador.





CAPITÃO-AVIADOR
AURELIO JULIO BOTELHO DE CASTRO E SILVA



TENENTE-AVIADOR
ARTUR PEDRO FERREIRA DE BRITO

CAPITAO-AVIADOR
AURELIO JULIO BOTELHO
DE CASTRO E SILVA
E TENENTE-AVIADOR
ARTUR PEDRO FERREIRA DE BRITO

A 29 kilometros de Lisboa, mesmo em frente da estação dos caminhos de ferro, estende-se o campo de aviação de Alverca.

Ora ha quatro anos, por uma manhã de Janeiro nevoei-
renta, um avião o «Avro» era colocado sôbre a pista, prepara-
do para subir.

Seriam 10 horas e 15 minutos, quando muito, no dia 12
de Janeiro de 1926. Dois aviadores dirigiram-se para o apa-
relho, equipados e prontos para subir.

Eram o capitão Aurelio Julio Botelho de Castro e Silva
e o tenente Artur Pedro Ferreira de Brito.

O capitão Castro e Silva era um dos nossos melhores
oficiais aviadores.

Nascera a 30 de Agosto de 1890 em Chaves.

Era filho de D. Amelia Dôres e de Aurelio Julio Cas-
tro e Silva; entrára para o exército como voluntario de ca-
valaria 6 no ano de 1910; em 1916 era promovido a alferes
e pouco tempo depois passava para os aerosteiros; em 1917
era promovido a tenente e em 1921 a capitão. Na escola de
aviação de Carthers tirára o seu «brevet» e mais tarde ser-
vira em Angola como piloto-aviador.

O tenente Brito era casado, tinha dois filhos e contava
36 anos incompletos.

Alistára-se como voluntario em infantaria 5 em 1908.

Quatro anos depois licenciára-se, só tornando a entrar para o exercito em 1916.

Em 1917 era promovido a alferes. Tirára o «brevet» em Inglaterra e ornavam-lhe o peito varias medalhas. Era ajudante do general Luis Domingues.

Quando do desastre que o victimou, andava a receber instruções do capitão Castro e Silva, sub-director do Parque de Aeronautica sôbre a pilotagem dos Avros.

Um dos officiaes presentes, o capitão Luis Cunha e Almeida, director do Parque pretendeu obstar ao vôo projectado em vista do mau tempo e dum vento que soprava rijo, cortante, açoitando as faces com rajadas de frio.

O capitão Castro e Silva tendo, porém, em vista que o tenente Brito viera de proposito a Alverca para voar não desiste.

Ouvem-se ordens, o mecânico faz girar a hélice, o motor entra a trabalhar e o «Avro» eleva-se muito sereno e toma a direcção do Sul.

Umás voltas sôbre os campos limítrofes, passando por cima do Tejo e descem, aterrando normalmente, sem haver a mínima novidade.

Sôbe segunda vez e aterra pouco depois e sóbe terceira vez aterrando egualmente.

O funcionamento tem sido bom, o tempo não tem prejudicado sensivelmente a marcha e os receios do capitão Cunha e Almeida pareciam não ser fundados. Novamente o «Avro» vai subir.

Desta vez o avião não parece sulcar os ares muito regularmente e o motor entra a fazer soar detonações com estrepito.

Estavam então sôbre o Tejo e a uma altura pequena.

Castro e Silva, para fugir ao rio, vira o avião para terra e faz uma curva muito estreita, mas ao faze-lo, o vento que sopra com violencia atira com o avião para o solo.

Ao vêr o desastre, correm operarios e os tripulantes duma fragata que estava na margem. Correm cheios de aflicção officiaes e soldados que estavam no Parque.

O avião é uma massa informe e no meio do escrínio glorioso dos destroços, saem feridos de morte os corpos dos dois aviadores.

Castro e Silva e Ferreira de Brito são transportados para a séde do comando.

Brito expira logo, mas o capitão Castro e Silva vive ainda.

Para Lisboa, acompanhados de todos os officiaes, são transportados os aviadores.

No Rocio eram esperados pelo general Luís Domingues, aviadores e jornalistas.

Ha ordens rápidas. Castro e Silva é transportado ao Hospital de S. José onde já estão o major Sarmento Beires, alferes Gouveia e um secretario do Presidente do Ministerio.

E' pensado mas ás 4 horas da tarde, morre.

Ha scenas lancinantes, tragédias de dôr a findar a tragédia de morte.

Todos os seus camaradas sofrem e sentem a alma enlutada ao perderem aqueles dois amigos que em vida sempre se souberam fazer estimar pela sua alma heroica, pela brancura de arminho do seu character impoluto e pelo seu nobre e leal coração.

Destacam-se na sua dôr a mãe do tenente Brito e o general Luís Domingues.

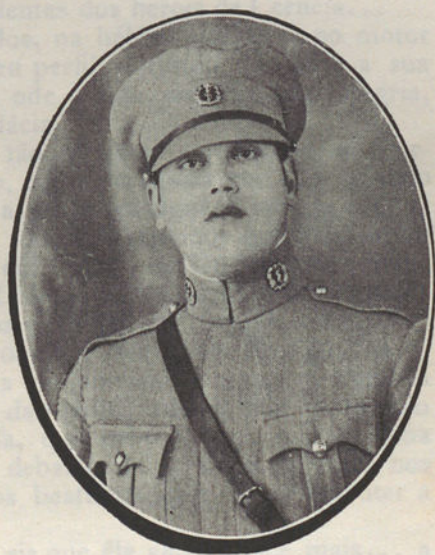
Na séde da Aeronautica, arma-se uma câmara ardente.

O País, pela voz dos seus representantes, presta homenagem, na Camara dos Deputados e no Senado, aos dois heroes que morreram honrosamente pela Pátria e quando no dia 13 um cortejo fúnebre, enorme, onde vão officiais representantes de ministros, elemento official, etc., atravessa Lisboa, perante as alas dum povo que se sente enlutado e se descobre cheio de respeito perante os corpos de dois portugues que passam, é bem a sombra dessa Pátria que se sente no ar, a palpitar, a vibrar, e a fazer bater os corações de admiração e reconhecimento por aqueles que souberam ter por Ela o amor a que tem jús.



TENENTE-AVIADOR

AMILCAR JORGE ALVARENGA PASSOS



ALFERES-MÉDICO

DR. JOSÉ DE AZEVEDO DOS REIS

TENENTE-AVIADOR

AMILCAR JORGE ALVARENGA PASSOS

E ALFERES-MÉDICO

DR. JOSÉ DE AZEVEDO DOS REIS

Para lá de Sintra, por cima quási do campo de aviação da Granja do Marquês, ha um avião que sulca os ares. Vêde como marcha altivo, como relampeja nas suas asas a indômina bravura dos descendentes dos herois de Cerneja...

Nos planos cinzentados, na hélice que gira, no motor que crepita, em todo o seu perfil vulturino, em toda a sua trajetoria veloz, ha uma ode à vida, um cântico à alegria, um poêma de fôrça e audácia.

Como nos tempos já tão distantes e saudosos em Portugal dava leis ao Mundo, como na época em que ao lado de D. Afonso Henriques a gente portuguesa morria alegremente pela Nação, contai todos os lusitanos que baquearam em Arcos-de-Val-de-Vez, em Campo de Ourique, nas muralhas de Santarem e de Lisboa: ainda existem portugueses que sentem em seu peito valoroso um coração ardendo no sacrosanto aneio de afrontar a morte, em Prol da Pátria.

Dizei, se nessas azas que sulcam os ares, em meio da plétora de luz e de vida da manhã radiosa, não sentis, não tendes a percepção nitida, que nelas vibra a mesma alma guerreira que palpitava debaixo da loriga e do brial, nos peitos dos cavaleiros, dos besteiros, que fôram derrotar a Albarraque?

Sim, vós tendes. Mas eis que êle agora desce mais... a hélice gira sempre... vai aterrar?... talvez... desce mais ainda... 300 metros... 200... 50... não são mais que

30 metros... subito, uma perda de velocidade... um avião que se despenha... destroços informes... mais dois heróis que morreram pela Pátria...

Corre gente... aflicção, dôr nos rostos... São retirados dois corpos do meio dos destroços...

O primeiro o do tenente aviador Jorge Alvarenga Passos que foi projectado fora da carlinga, está debaixo duma das azas do avião. O segundo o do alferes-médico dr. José Azevedo dos Reis, está enterrado numa vala, no lôdo...

Amilcar Jorge Alvarenga de Passos, tenente-aviador nasceu aos 5 de Março de 1893 na cidade de Lisboa e contava portanto trinta e três anos; era casado com D. Laura Jorge da Silva Passos. Entrou para a Escola de oficiais milicianos a 13 de Janeiro de 1914, em 1917 é promovido a alferes, em 1920 passa para a Escola de metralhadoras, em 31 de Agosto 1922 é promovido a tenente. 1924: entra para a Aviação como observador; a 16 de Maio de 1925 recebe o seu «brevet» de piloto aviador.

Em 1924 a morte voltívola e cruenta espreita-o, mas logo foge: Alvarenga fica ferido num desastre com o «Avro 3».

O dr. Azevedo Reis, alferes-médico, nasceu na freguezia de Vera Cruz, concelho de Aveiro, aos 22 de Maio de 1898 e contava portanto 28 anos; era filho de D. Josefina Azevedo dos Reis e de Joaquim Antonio dos Reis; em 1920 era incorporado na 3.^a Companhia de Saude, secção de maqueiros, quando ainda estudante de medicina; cursa durante anos com distinção a Faculdade de Medicina e finalmente consegue a almejada aspiração: recebe a carta de doutor em medicina. E' promovido a alferes-médico em 24 de Janeiro de 1925 e a 18 de Julho do mesmo ano é colocado na Escola de Aviação da Granja do Marquês, em Sintra. Em 1926 um desastre leva-o à morte trágica, ao exicídio cruento...

Por momentos ainda se alberga a esperança de que haja um resto de vida nesses corpos inanimados, mutilados.

São conduzidos ao Hospital Militar de Sintra... Mas não, o médico de serviço só pode constatar a morte dos dois heróis...

São transportados para Lisboa, para a Inspecção da Aero-náutica, então ainda no Largo da Trindade; daí são levados para a Igreja do Sacramento.

Forma-se um cortejo: à frente o armão com o cadáver do dr. Azevedo dos Reis, ladeado por oficiais aviadores, capitão Andrea, chefe Nazareth, amigos do extinto, polícias, etc.

Mais atrás vai o armão do tenente Alvarenga, ladeado igualmente por oficiais aviadores, general Luiz Domingues,

mãe, viuva e cunhada de Alvarenga, 1.º tenente José Cabral, major Cifka Duarte, etc.

E perante o país inteiro que sucumbia de dôr, pela perda dos dois filhos ilustres, o cortejo foi passando...

Tal como nos tempos longiquos de Esparta, de Roma, da Grécia, os dois guerreiros vencidos pela Morte, passam no meio das alas do povo... E toda a Lisboa que converge nas ruas da Baixa, a que trabalha, a que procura uma distracção e a ociosa que dessas ruas faz vida, se descobriu perante o espectáculo duma grandiosa beleza moral que apresentavam aqueles dois armões onde chameja a mancha garrida, bicolorida, da bandeira da Pátria; dois armões que levam os cadáveres de homens, que em pleno século XX, século de ambições e de egoísmos, souberam bem morrer em prol da Nação!

No templo vasto, em tarimas douradas são colocados os dois corpos.

Formam-se turnos, entra povo, um povo meio curioso, meio pleno de ância, de trazer um preito de homenagem aos dois portugueses de lei.

As horas passam ..

Sôbre a cidade, sôbre a Pátria Lusa paramentada de luto, cai a noite...

E junto do cadáver do tenente Alvarenga, alguém chora... Alguem passa a noite velando por aquele que ofereceu a vida em holocausto a Portugal.

E' a viuva de Alvarenga...

Portugueses descobri-vos... curvai-vos perante dois cadáveres, símbolo de acrisolado amôr pátrio; curvai-vos perante a figura nobre dessa viuva que pranteia o herói vencido pelo Destino...



1.º TENENTE-AVIADOR

APELES DEMOSTENES DA ROCHA ESPANCA

1.º TENENTE-AVIADOR

APELES DEMOSTENES DA ROCHA ESPANCA

Tarde ridente de estio.

Uma brisa embalsamada, soprando leve, a encrespar um pouco as águas do rio.

Na margem, a distância, a Torre de Belem com o seu perfil manuelino, a casaria da cidade a esbater-se para os lados de Algés e as praias marginaes estendendo-se em recortes caprichosos e doirados, a penetrar no azul das águas, espelho reflexo da cúpula celeste em cuja plenitude se eleva o disco fulgurante do sol.

No Tejo navios sôbre as amarras e ao longo do caís, couraçados repletos de canhões, uma grande frota mercante e de guerra, sob diversas bandeiras.

Velozmente e para as bandas de Algés, segue um pequeno gazolina arripiando a superficie das águas.

Ha gente nas práias, banhando-se, recebendo a carícia benéfica do sol.

No centro de Aviação Maritima do Bom Sucesso, está tudo a postos para lançar à água um avião de tipo Harriot e sóbe para ele o 1.º tenente Apeles Demostenes da Rocha Espanca, official novo e distinto que fazia as últimas provas para tirar o *brevet* de piloto, pelo que e desejando concluí-las, quanto antes, já de manhã subira e se dispunha a lançar-se novamente nos ares, naquela tarde luminosa, na ebriedade da luz, na pletora de vida que a natureza cantava festivamente.

Apeles tinha 30 anos de idade, plenos de seiva, de ilusões e anseios de luta.

Nascêra em Vila Viçosa, a 10 de Março de 1897; era irmão da illustre poetisa e traductora D. Florbela Espanca de Lage e filho de João Maria Espanca e duma senhora cujo nome não nos ocorre.

Entrou para a Marinha, como aspirante, a 9 de Agosto de 1917, sendo promovido a guarda-marinha em 4 de Fevereiro de 1921; a 2.º tenente em 19 de Agosto de 1922 e a 1.º em 1926, residindo, havia seis anos, na travessa André Valente, 21-A-2.º, com os seus amigos e camaradas Maximo Rodrigo Junior e Castelão de Almeida.

Eram 2 horas e 30 minutos e o motor começou a trabalhar. Girou a hélice, vertiginosamente, e o hidro-avião, guiado pelo pulso firme de Espanca, correu sobre as águas, elevando-se, palpitante, desferindo chispas sob os raios solares, roncando sempre, sereno em plena atmosfera.

Nas praias de Pedrouços e Algés ha grupos de curiosos que observam as evoluções da ave gigantesca, pondo as mãos em pala, a resguardar os olhos da incidência incomodativa da luz. O avião sóbe mais duzentos ou trezentos metros com a hélice apontada ao céu. De repente desce, virando-a para baixo, mas turbilhonando sempre.

Vai cair? Não, porque sóbe novamente.

E' apenas uma manobra acrobática a que o observador ingénuo assiste, ao longo das margens.

A acrobacia repete-se corajosamente.

Julga-se, por momentos, que se despenha e vem trambolhando, quási a encontrar as águas.

Entretanto a Morte, farta do seu desafio, aceita o cartel e perante os observadores, já inquietos, o hidro-avião descreve uma *vrille*, da altura de 200 metros, chega a 50, parece querer deter-se, entra numa nova *vrille* e sempre com a hélice a girar num turbilhão, penetra nas águas que se elevam em catadupas, a uma grande altura.

Uma espumarada imensa branqueia as águas...

Depois... mais nada...

Os dois submarinos *Hidra* e *Foca* pesquisam o local, encontrando apenas uma almofada e um fragmento de aza.

O *Cabo da Roca* dirige-se igualmente para o mesmo local, lançando à água um mergulhador que regressa, sem descobrir o hidro-avião mergulhado na profundidade do rio que até hoje guarda misteriosamente a sua prêsa, mas a lembrança do tenente Espanca, aureolado de gloria, ha-de perdurar, como decerto a sua alma juvenil repousa na bem-aventurança reservada aos que morrem cumprindo o seu dever.



CAPITÃO-AVIADOR

JOÃO PAULO DE ARAGÃO

O capitão João Paulo de Aragão, nascido em 21 de Maio de 1891, é filho de Sr. Álvaro Albuquerque de Lacerda de Almeida Vasconcelos e de João Roberto de Aragão, emigrado para o Exterior, regressando em 1913, para a pátria. Em 1914, foi nomeado para o posto de piloto-aviador, tendo, em 1915, sido promovido a tenente e colocado na Aviação; mais tarde, é promovido a capitão e nomeado chefe do sector do Grupo de Esquadilhas de Aviação Republicana.

É estudante de engenharia e acaba esta ano o curso de engenharia electrico-technico e professor do curso de pilotagem e navegacao do Aero-Club de Portugal.

O maior empenho a trabalhar a achega urbanologica e social

Após os noventa e três anos de idade, plebeus de seriva, de ilustres e anáteis de luz.

Nascera em Vila Viçosa, a 10 de Março de 1877, era irmão da ilustre poeisa e tradutora D. Florinda Espanca de Lago e filho de João Maria Espanca e dumha senhora cujo nome não nos occorre.

Entrou para a Marinha, como aspirante, a 9 de Agosto de 1907, sendo promovido a guarda-marinha em 4 de Fevereiro de 1911, e a 2.ª Classe a 1.ª de Agosto de 1914 e a 1.ª em 1916, residindo em Lisboa até 1920, quando se casou com a avessa André Valente, 29.11.12, e se mudou para a ilha das Flores, com o filho Rodrigo Junior, nascido a 27 de Agosto de 1917, e a filha Maria.

Com a Marinha, a 27 de Junho de 1920, começou a trabalhar. Foi para a Marinha de Guerra, onde se tornou guarda-marinha e depois guarda-marinha chefe. Foi para a Marinha de Guerra, onde se tornou guarda-marinha chefe e depois guarda-marinha chefe. Foi para a Marinha de Guerra, onde se tornou guarda-marinha chefe e depois guarda-marinha chefe.

Mas praticando a sua profissão, não deixou de cuidar das obras que lhe interessavam. Foi para a Marinha de Guerra, onde se tornou guarda-marinha chefe e depois guarda-marinha chefe. Foi para a Marinha de Guerra, onde se tornou guarda-marinha chefe e depois guarda-marinha chefe.

Vai caber no...
E apenas... que o observador...
alguns...
A...
Joga-se, por momentos, que se despende e vem tremulando, sobre o encontro das águas.

Entrando a noite, feita do seu desalojo, acena o certo e perante os observadores, a inquietude, a hidrografia decresce, uma linha de azul de um metro, chega e se pára, parece querer deter-se, e depois de um tempo, surge a hélice e girar e girar...
JOÃO PAULO DE ARAÚJO

Uma...
Depois...

Os...
encontrando apenas uma alveola e um fragmento de...

O...
em, hezinda e...
cobria e hezinda...
branco do tempo Espanca, amparado de gloria, ha de perdurar, como se o...
avenha...

CAPITÃO-AVIADOR

JOÃO PAULO DE ARAGÃO

Amadora. Campo de Aviação. Céu azul maculado aqui e ali de manchas brancas que por vezes tomam tons mais carregados.

Sol pouco alto ainda, mas que enche de luz a terra toda, uma luz que é ouro, mas às vezes se transforma em prata.

Brisa leve, fraca, que mal sopra.

Na terra os campos sem fim. Um mais plano, o Campo de Aviação do Grupo Republica. Na pista o «Vickers» N.º 7. Na carlinga dois aviadores. A' frente o capitão João Paulo de Aragão; atrás dêle o sargento-ajudante Teodoro Gomes, chefe da oficina de carpinteiro da mesma unidade.

O capitão Aragão tem 34 anos, nasceu em 31 de Março de 1894, é filho de D. Maria Henriqueta de Lacerda de Almeida Vasconcelos e de João Ribeiro de Aragão; em 1914 entra para o Exercito, sai alferes em 1915; 1918, parte para França; Maio de 1918 tira o brevet de piloto aviador; 1920, 26 de Agosto, é promovido a tenente e colocado na Amadora; 1926, é promovido a capitão e nomeado adjunto tecnico do Grupo de Esquadrilhas de Aviação Republica.

E' estudante de engenharia e acaba este ano o curso de engenheiro electro-tecnico; é professor do curso de pilotagem e navegação do Aero-Club de Portugal.

O motor entra a trabalhar; a helice turbilhona e o avião

aos solavancos começa a deslizar sôbre a pista, ganha velocidade, corre um pouco e eleva-se no espaço.

Ruido forte do motor, vento forte da hélice:.. O avião sobe. 100... 400... 800... 1000 metros...

O horizonte visual aumenta sempre; os contornos da pista dimuem cada vez mais... por vezes quasi desaparecem dos nossos olhos... Mais além, negro, alongado e coleante como uma serpe, corre veloz um comboio.

A paisagem aumenta sempre em superficie; no entanto talvez não fosse ousado pensar que são os contornos das cousas que diminuem e não a superficie visivel que aumenta.

O avião agora desce mais, desce sempre...

Para além a pista... E' para lá que ele corre, sempre zumbindo, a hélice sempre a girar... Um moinho que se não vê... O avião na sua marcha vertiginosa bate nele e a aza direita é partida pelo meio; velas, armação do moinho caiem no solo, partidas, esfrangalhadas. O avião tem ainda um alento de vida, levanta-se um pouco e vai bater num poste telefónico... Desmantelado vai esmigalhar-se com estridor no solo, um pouco mais além. Gritos de aflicção... gente que corre...

O tenente-coronel Brito Pais, major Ribeiro da Fonseca, capitães Sérgio da Silva, Nobre, Pais Ramos e Quaresma e os tenentes Cardoso, Esteves e Abreu correm tambem...

Tira-se o ferido, o ferido que já não tem esperanças de vida, do meio dos destroços do avião, que estão cheios de sangue. O capitão Aragão está ferido de morte.

Quanto ao seu companheiro, o sargento-ajudante Teodoro Gomes, tinha sido projectado a distancia e tinha a cara horrorosamente ferida. Acompanhados pelo tenente-coronel Brito Pais veem para Lisboa os dois feridos.

Aragão chega já morto ao Hospital Escolar de Santa Marta. Na casa mortuaria do Hospital é colocada a urna com o cadaver do capitão João Paulo de Aragão e armada uma câmara ardente.

Velam ali chefes de gabinete de vários ministros; coronel Valadas, director da Aeronautica; general Domingos de Oliveira, governador militar de Lisboa; marquês de Belas e conde de Penalva, primos do capitão Aragão e D. Francisco de Estarreja representante do Gremio Literario e seu consocio no mesmo. Morrera o 17º official-aviador do exercito, morto por desastre.

Morrera mais uma alma de heroi, um coração de rija tempera. Nas faces dos que velam ha a dôr infinda, a saudade imensa... E o tempo vai andando, andando, as horas a escoarem-se...



MAJOR-AVIADOR
JOSÉ BARBOSA DOS SANTOS LEITE



CAPITÃO-AVIADOR
JOÃO BARATA SALGUEIRO VALENTE

MAJOR-AVIADOR

JOSÉ BARBOSA DOS SANTOS LEITE

E CAPITÃO-AVIADOR

JOÃO BARATA SALGUEIRO VALENTE

A 16 de Outubro de 1916 um alferes e um tenente subiram num avião de duplo comando em Vila Nova da Rainha.

O primeiro era o alferes de cavalaria Jorge de Sousa Gorgulho que fazia a sua aprendizagem para piloto-aviador; o segundo era o então tenente-aviador José Barbosa dos Santos Leite.

Ambos jovens, pois Sousa Gorgulho contava 22 anos e Santos Leite 32, pareciam estar destinados ao mais risonho futuro, à realização das mais promissórias esperanças; nos páramos eternos estava, porém, resolvido que o seu destino fosse o fim trágico, cruento, horrído, mas cheio de glória, dos grandes desastres de aviação.

Igualmente estava resolvido que um abriria a já longa série de desastres mortais da aviação militar portuguesa e outro a encerraria.

Com efeito a 8 de Setembro de 1917 o alferes Jorge de Sousa Gorgulho precipita-se no solo de Mocimboa e morre envolto no turbilhão de chamas lançado pelo motor incendiado.

Desde esse dia, novas tragedias veem enlutar a Aviação e a Pátria; no Exercito ha uma morte em combate aéreo, a de Oscar Monteiro Torres, capitão-aviador, quando luta contra uma esquadrilha inimiga por cima de Laon, uma em revolução, a de Martins de Lima, tenente-coronel, e se-

guidamente dão-se mais onze desastres mortais; na Armada dão-se cinco desastres de morte.

Finalmente chega o dia 30 de Novembro de 1928 e Santos Leite, então major, é atingido pelo vórtice da tragedia e levado pela morte, horrível, mas pletórica de gloria.

Morria com 44 anos, em plena força da vida pois nascera a 21 de Março de 1884, no lugar de Telhado, freguesia de Figueiró do Lorvão, do distrito de Coimbra.

Era filho de D. Eduarda Guilhermina de Oliveira Leite e de Tomé Barbosa dos Santos Leite, e casado com D. Maria Laura de Sousa Campos Barbosa Santos Leite, de quem tinha três filhos, que eram todo o seu enlevo, o mais velho dos quais tinha nove anos e o mais novo seis meses. Fizera os seus primeiros estudos na velha e lendaria Coimbra, a cidade universitaria por excelencia.

Durante alguns anos, Santos Leite, envergando a batina, deixando ondular a sua negra capa ao sabor do vento, percorreu as velhas ruas da cidade academica; durante anos acompanhou a Academia boémia e generosa nas guitarradas à beira do rio, no Choupal, quando o luar enchia a terra toda dum marchetado de prata; durante anos viveu essa vida lendaria de Coimbra de ha 20 anos...

Seguidamente entra no concurso para oficial de marinha, é admitido e cursa a Escola Naval onde permanece dois anos; saindo da Naval, assenta praça em artilharia, é promovido a alferes em 2 de Novembro de 1910, a tenente em 12 de Dezembro de 1914, em 1926 a major.

Era comandante do Parque de Material Aeronautico.

Em Dezembro de 1926 embarcou para a França onde fez parte do Corpo Expedicionario Português, sendo citado na ordem do Exercito Francês.

Possuia a medalha de prata de comportamento exemplar, Cruz de Guerra Portuguesa, medalha da Vitoria e a medalha comemorativa das campanhas do Exercito Português na Grande Guerra.

Com ele morria tambem o capitão-aviador João Barata Salgueiro Valente, 2.º comandante do Parque de Material Aeronautico.

O capitão Valente nasceu a 14 de Setembro de 1888 em Lisboa e era filho de D. Catarina Vitorino e de Francisco Manoel Valente.

Alistou-se no Exercito a 30 de Junho de 1906, foi promovido a alferes em 15 de Novembro de 1913, a tenente em Setembro de 1917 e a capitão em 31 de Março de 1919. Era cavaleiro da Ordem de Cristo e tinha a medalha de prata de comportamento exemplar.

A's 11 horas da manhã de 30 de Novembro de 1928 o major Santos Leite e o capitão Salgueiro Valente, envergando casacos de cabedal, a cabeça resguardada pelo passe-montagne, sóbem para um avião Breguet, pertencente ao Parque de Alverca.

Santos Leite carrega para os olhas os oculos, o mecânico faz girar a hélice, trocam-se ordens, perguntas e respostas, os socalcos são retirados e o avião corre sôbre a pista durante algumas dezenas de metros, dá uma volta ficando voltado para os hangars, inicia uma ultima corrida e obliquando, sóbe no espaço. Subito, quando o avião ía a uns 40 metros de altura, foi chocar contra o cabo dum balão cativo.

Num turbilhão, o avião despenha-se no ar como um condor ferido de morte. Bate ainda nos fios telefonicos e vem despedaçar-se no solo num vórtice de tragédia...

O balão liberto do cabo, voga pelos ares até desaparecer para Oeste...

Correm oficiais, soldados, mecânicos numa aflição...

O avião é um montão informe de destroços, um escriptorio glorioso donde são retirados mutilados e sangrentos, os corpos dos dois desventurados herois... Dignos descendentes dos leoninos corações que palpitarão debaixo da loriga e do brial nas batalhas de Cernilha e de Campo de Ourique, da viril raça de outróra que ergueu altivamente o pendão da independencia patria em Aljubarrota, sucumbiam os dois bravos heroicamente no seu posto...

INDICE

Alberto Augusto Xavier	49
Alfredo Pereira Martins de Lima	29
Algumas palavras	5
Amílcar Jorge Alvarenga Passos	107
António Candido de Gouveia Castilho Nobre	59
» Joaquim Caseiro	29
Apeles Demostenes da Rocha Espanca	113
Artur Freire de Sacadura Cabral	85
» Pedro Ferreira de Brito	101
Aurélio Julio Botelho Costa e Silva	101
David Simões	63
Eduardo Francisco Azeredo e Vasconcelos	83
Emílio de Carvalho	81
Guilherme Abreu da Fonseca	55
João Barata Salgueiro Valente	121
» Paulo d'Aragão	117
Jorge de Sousa Gorgulho	15
José de Azevedo dos Reis (Dr.)	107
» Barbosa dos Santos Leite	121
» Carlos Pissarra	95
» Joaquim Ramires	39
Luiz de Noronha(D.)	9
» Gonzaga	69
Manuel Fernandes d'Oliveira	75
Mario Graça	95
Oscar Monteiro Torres	21
Pedro Emílio Jones da Silveira	35
Ulisses Augusto Alves	75



QUADROS DA HISTORIA DE PORTUGAL

COORDENADOS PELOS PROFESSORES DE HISTORIA

CHAGAS FRANCO

DA UNIVERSIDADE DE LETRAS DE RÉNES — FRANÇA

E JOÃO LOPES SOARES

DO INSTITUTO PROFISSIONAL DOS PUILOS DO EXÉRCITO

COM 232 ILUSTRAÇÕES DOS INSIGNES ARTISTAS

ROQUE GAMEIRO E ALBERTO DE SOUSA

EM 8 CICLOS HISTORICOS ABRANGENDO

- o 1.º a Constituição da Nacionalidade até D. Fernando I;*
- o 2.º Aljubarrota e o sonho das conquistas;*
- o 3.º a Realização das conquistas;*
- o 4.º o Período da indecisão até 1640;*
- o 5.º o Período da magnificência;*
- o 6.º o Período pombalino;*
- o 7.º o Tempo dos franceses até ao Constitucionalismo;*
- o 8.º a Atualidade.*

8 FOLHAS IMPRESSAS A CÔRES 70 × 98. 90, ESCUDOS

CADA CICLO SEPARADAMENTE. 12, »

OS QUADROS DA HISTORIA DE PORTUGAL
DEVEM ESTAR EM TÔDAS AS AULAS DE HISTORIA, COMO OS
EXEMPLARES DE ZOOLOGIA NAS AULAS DE ZOOLOGIA, OS EXEM-
PLARES DE BOTANICA NAS AULAS DE BOTANICA, OS APARELHOS
DE FISICA NAS AULAS DE FISICA, O MATERIAL E REAGENTES
QUIMICOS NAS AULAS DE QUIMICA, ETC.

FOLHETO EXPLICATIVO

— DOS —

QUADROS DA HISTORIA DE PORTUGAL

descrevendo separadamente as 179 gravuras

1 cartonagem de 128 páginas.

5 escudos



4.ª EDIÇÃO

Metodo Caligrafico

por Pinto de Mesquita

Professor nas principaes Escolas de Lisboa

PAULO GUEDES, autor
RUA DO BARRIO, 12 - LISBOA

PREMIADO COM MEDALHA DE PRATA NA EXPOSIÇÃO DO RIO DE JANEIRO

Em venda a 4.ª edição correcta, melhorada e com 2 paginas a côres

Um volume brochado de 75 folhas, 10 × 28; contendo letras commerciaes, letra inglesa, bastardo, bastardinho, regras caligraficas e ligações. Alfabeto celtico e latino. Alfabeto feito dum só golpe de pena. Alfabeto para correspondencia. Letra vertical, letra para senhoras, letra franceza, redonda ou ronda, alfabeto alemão, manuscrito, letra gotica moderna, antiga e de fantasia e 9 alfabetos de fantasia. E' o mais conveniente e completo para os collegios, empregados de escritorio e para o aperfeçoamento rapido de letras.

Escudos 8, —

Album dos Quadros da Historia de Portugal

Disposição artistica de todas as illustrações de ROQUE GAMEIRO e ALBERTO DE SOUSA, intercaladas por um texto original de CHAGAS FRANCO, formando 1 livro de 148 paginas 34 × 43. EM PUBLICAÇÃO.

Preço 200 escudos



Preço especial por assinatura 100 escudos

CAPA DO ALBUM — Desenho á pena de Roque Gameiro





RÓMULO

CENTRO CIÊNCIA VIVA
UNIVERSIDADE DE COIMBRA



1329700472

