

Coronel Sarmiento de Beires Notas biográficas

Quem consultar uma história da aviação para um estudo comparado de feitos aeronáuticos verificará que os raids aéreos portugueses de 1924 a Macau e 1927 ao Brasil foram dos mais importantes dos Sec.XX

Um dos homens que planeou estes voos chamava-se José Manuel Sarmiento de Beires um pioneiro no verdadeiro sentido da palavra.

Nascido em Lisboa, a 4 de Setembro de 1893 foi aluno do Colégio Militar e terminou o curso de Engenharia Militar da Escola de Guerra em 1916 no mesmo ano em que se apresentou na Escola de Aeronáutica Militar em Vila Nova da Rainha onde em 1917 recebeu as asas de piloto militar naquele que foi o primeiro curso de pilotagem militar efectuado em Portugal.

Em 20 de Maio de 1917, foi promovido a tenente. Dois meses depois embarcou para França com destino aos Serviços de Aviação do Corpo Expedicionário Português onde frequentou as escolas de aviação de Chartres, Chateauroux e Avord onde obteve a qualificação de piloto de caça.

Em 1918 regressou a Portugal. Foi colocado no Grupo de Esquadrilhas de Aviação “República” onde em 13 de Maio de 1920 efectuou o primeiro voo nocturno da história da aviação portuguesa a bordo de um avião Breguet Br 14 tal como consta na sua caderneta de voo: “Voo de patrulha de vigilância sobre Lisboa, estado atmosférico sereno, duração 25 minutos, aterragem 21h”

Em 1919, solicita autorização para efectuar um voo de Lisboa a Pernambuco que lhe foi negada.

Em 18 de Outubro de 1920 com Brito Pais tentou a “Bela Aventura”, como lhe chamaram, a ligação aérea Lisboa-Madeira utilizando um avião Breguet 14-A2 do Grupo de Esquadrilhas de Aviação Republica na Amadora, a quem Beires chamou de “Cavaleiro Negro”. Descolaram da Amadora pelas 10 horas com o apoio do comandante da base Major António Maya mas sem autorização do Ministro da Guerra coronel Hélder Ribeiro. Apesar dos escassos meios de navegação ainda conseguiram sobrevoar a Madeira mas o nevoeiro não permitiu a aterragem. Por falta de combustível amararam de emergência depois de 8 horas de voo. Foram recolhidos pelo navio inglês “Gambia River” que os localizou a 35° Norte 13° Oeste e a cerca de 500Km de Lisboa.

A semiclandestinidade da viagem levou a várias contradições entre as tentativas de punição e o louvor. Pela pressão do entusiasmo popular estimulada pelo jornal Diário de Notícias, nunca chegaram a ser punidos acabando mesmo por ser louvados na Ordem do Exército de 10 de Novembro de 1920: “*Louvados o capitão de Infantaria aviador António Jacinto da Silva Brito Pais e o tenente de Engenharia aviador José Manuel Sarmiento de Beires pele magnífica prova de audácia que deram tentando um raid aéreo à ilha da Madeira e em que se não conseguiram a realização do seu objectivo contudo bem alto afirmaram as raras qualidades de intrepidez e energia que classificam os aviadores e praticaram um feito que extraordinário realce veio dar à Aviação e honra e lustre ao Exército*”. O voo do “Cavaleiro Negro” foi também aproveitado pelo Diário de Notícias para um campanha contra o governo criticando a falta de apoio à aviação militar.

Este episódio é bem revelador do estado de instabilidade institucional e social vivido durante a Primeira República Portuguesa.

Em 1921 Sarmento de Beires já como capitão foi nomeado comandante da Esquadilha de Combate do Grupo de Esquadilhas de Aviação “República”.

Depois da I Guerra Mundial a aviação e os aviadores conquistaram grande prestígio e as grandes potências iniciaram um vasto programa de voos intercontinentais e tentativas de ligação entre as Américas e a Europa.

Portugal entrou também nesta corrida e depois do voo de Cabral e Coutinho em 1922, Sarmento de Beires em 7 de Abril de 1924, no mesmo dia em que foi promovido por distinção a major, partiu de Vila Nova de Mil Fontes com Brito Pais, para o voo a Macau a bordo do *Pátria* um Breguet Br16 especialmente transformado nas oficinas da Amadora para a longa viagem.

Mecânico Manuel Gouveia que só embarcou em Tunes foi o responsável pelos trabalhos de transformação do avião.

Até à Índia o voo decorreu sem acidentes significativos tendo sido cumpridas todas as etapas previstas.

No dia 7 de Maio ao sobrevoavam o deserto de Thur próximo da cidade de Jodhpur na Índia, aterraram de emergência devido ao sobreaquecimento do motor. O contacto com o solo foi fatal e o aparelho ficou completamente destruído. Os aviadores escaparam ilesos.

É altura de se referir, para os mais novos naturalmente, que o que hoje é uma rotina, aterrar e descolar em aviões seguros, era na época destas viagens uma verdadeira aventura numa época em que os campos de aviação, quando, os havia dignos desse nome, eram terrenos precários e mal preparados o que torna o pioneirismo destes homens ainda mais notável.

Através de um telegrama do major Cifka Duarte, director interino da Aeronáutica Militar os aviadores ficam a saber que o governo mantinha o apoio à viagem.

Refira-se a propósito que uma parte do dinheiro utilizado no financiamento destes e de outros raids aéreos nacionais deveu-se a peditórios públicos nacionais onde a actriz Amélia Rey Colaço teve sempre um papel importante.

Para o recomeço da viagem foi então decidido comprar-se um outro aparelho na Índia um DH9 baptizado de *Pátria II*.

Os restos do primeiro avião foram encaixotados e embarcados para Lisboa. O motor repousa hoje no Museu do Ar. A viagem recomeçou no dia 30 de Maio retomando o percurso planeado.

No dia 20 de Junho sobrevoam Macau vindos de Hanói mas a visibilidade e o vento não permitiram a aterragem pelo que decidiram alternar para Cantão mas como o tempo naquela direcção também piorava desviaram-se para Hong Kong no entanto a forte ventania acabou por forçar a aterragem num terreno mal preparado próximo de Shum-Chum a poucos quilómetros de Hong Kong.

Ao tocar o solo o avião partiu o hélice e o trem mas os pilotos não sofreram qualquer ferimento.

No dia 21 de Junho a Canhoeira *Pátria* da Armada Portuguesa foi buscar os aviadores a Hong – Kong e no dia seguinte foram recebidos entusiasticamente em Macau. Para trás ficaram mais de 16.000 km voados em 115 horas.

Durante o voo encontraram em Bagdad o piloto francês Doisy que ligava Paris a Tóquio e em Akyab o piloto inglês McLaren que estava a tentar dar a volta ao mundo.

Os aviadores regressaram a Lisboa por via marítima escalando os Estados Unidos onde a comunidade portuguesa lhes rendeu grandes homenagens.

Portugal inteiro vibrou com a proeza e o entusiasmo popular chegou mesmo a ajudar a que arma de Aeronáutica se autonomizasse dentro do Exército isto na sequência do chamado Incidente da Amadora. Revolta dos aviadores do GEAR que se revoltaram contra um Decreto-Lei que decretava que qualquer oficial de qualquer ramo pudesse chefiar a Aeronáutica.

A população chegou a cercar o Forte de São Julião da Barra em apoio aos aviadores revoltosos que estavam presos. Na sequência destes acontecimentos foi criada a Aeronáutica como Arma autónoma.

Em 1924, Beires requer pela 3 vez, já o tinha feito em 1920 e 24, autorização para frequentar em França ou Itália um curso de engenharia aeronáutica. Em 27/09/24 o Gen Domingues Chefe da Arma de Aeronáutica emite o seguinte despacho: “Arquive-se para ser considerado oportunamente”. Nunca foi.

Depois de ter aderido ao chamado “Grupo da Biblioteca” com Aquilino, Abel Manta e Augusto Casimiro, Beires em 1925 participou no corpo directivo da revista Seara Nova formalizando deste modo a sua aproximação ao grupo de opositores não comunistas ao Estado Novo onde se destacaram, António Sérgio e Jaime Cortesão.

Em 1926 Sarmiento de Beires parte para Marina de Pisa para acompanhar a construção e as transformações do Hidroavião Dornier Wall, com que pretendia dar a volta ao Mundo uma ideia que Sacadura Cabral deixara por cumprir com o seu desaparecimento prematuro no mar do norte em 1924 a bordo do Fokker T3.

Depois de várias provas e testes, o Argos (nome como foi baptizado o aparelho em homenagem aos argonautas) deixou o Tejo em frente a Alverca, num dia chuvoso de 1 de Março de 1927 por volta das 13 horas amarrando quatro horas depois em Casablanca. A tripulação para além de Beires era composta por Jorge de Castilho, Duvale Portugal e Manuel Gouveia.

No dia 6 de Março voam para Bolama depois de terem escalado Vila Cisneros actual Ad Dakhala no Sara Ocidental.

Em Bolama verificaram que o hidroavião teria de reduzir peso para conseguir cruzar o atlântico com êxito. Deste modo entre várias medidas Duvale Portugal sacrificou o seu lugar e retirou-se da tripulação.

No dia 16 consideram que estavam reunidas todas as condições e descolam pelas 18 horas rumo ao Brasil. Chegaram a Fernando de Noronha ao meio-dia do dia 17 de Março deixando para trás mais de 2500 km voados em 18 horas na sua maior parte de noite a uma velocidade média de 143 km/h

Este percurso constituiu um feito notável onde a utilização do sextante patenteado por Coutinho sofreu uma outra transformação desta feita por Castilho, a iluminação da bolha de nível o que permitiu a sua utilização nocturna.

Não posso de deixar de citar as palavras de Castilho no seu relatório e que expressam bem o espírito corajoso e pioneiro de toda a viagem:

“... Creio que foi a primeira vez que um avião passou uma noite inteira a voar sobre o mar e sem ter para se orientar outro recurso além dos processos astronómicos que se mostrou serem absolutamente praticáveis e dignos de confiança...”

De Portugal chegou apenas um telegrama de felicitações de Gago Coutinho. A instabilidade política que se vivia na época relegou para um lugar secundário a magnífica viagem do Argos.

Desta vez sem apoio do governo os aviadores receberam a 10 de Abril um lacónico telegrama oficial sugerindo que regressassem imediatamente via Cabo Verde e Madeira. Como a sugestão do governo era pouco recomendável por motivos meteorológicos Sarmento de Beires aconselhado por Gago Coutinho optou por regressar via América do Norte, Terra Nova e Açores.

No dia 5 de Junho e já no regresso, algumas horas depois de terem descolado de Belém rumo às Guianas, um rasgão de grandes dimensões na tela na asa esquerda obrigou uma amargem de emergência. Uma enorme vaga deitou tudo a perder o Argos ficou ferido de morte. Perto do por do sol, Beires, Castilho e Gouveia foram recolhidos por dois pescadores.

No dia 27 de Junho de 1927 os aviadores desembarcam em Lisboa a bordo do navio Hilbord, ninguém os esperava. Comemorava-se ainda o primeiro aniversário do golpe militar 28 de Maio que instaurou a ditadura.

Em carta de 23 de Fevereiro de 1928 a Liga Internacional dos Aviadores enviou a Sarmento de Beires o diploma que considerou a o voo atlântico de 1927 um dos feitos aeronáuticos mais importantes do ano.

Em 1930 Beires foi iniciado na Loja Paz da Maçonaria com o nome de Bartolomeu Dias.

Na sequência da participação na tentativa de golpe militar contra o Estado Novo em Julho de 1928, para restaurar a democracia, Beires é demitido da Aeronáutica e abandona o país. Na clandestinidade continua a manter intensa actividade política de oposição ao regime Salazarista.

Em 1929/30 ao serviço do Governo francês esteve como conselheiro aeronáutico em Hanói.

Em 1931 regressou clandestinamente a Portugal onde fez parte do grupo organizador da tentativa de golpe de Agosto do mesmo ano.

A partir de Alverca, unidade que então ocupou com o apoio dos sargentos e das praças, faz sair 4 aviões que bombardearam locais militares do regime em Lisboa e Almada.

Face à reacção das forças leais ao governo Beires retira-se de Alverca e mais uma vez abandona o país.

Este golpe militar foi o mais importante do período conhecido por Revirvalho um lote de tentativas de rebelião militar que se estenderam de 1926 até 1940.

Em 1933 Beires foi preso Lisboa pela polícia política e em 1934 foi condenado em sete anos de desterro e perda de todos os direitos cívicos durante 10 anos. Depois de passagens por Espanha, França, Macau e Moçambique fixa-se no Brasil onde manteve uma intensa actividade de jornalista, escritor, tradutor e

cronista de guerra em várias estações de rádio durante a Segunda Guerra Mundial. Em 1951 foi amnistiado e reintegrado na reserva no posto de major passando à situação de reforma em Setembro de 1963. Em 14 de Agosto de 1972 foi promovido por distinção ao posto de coronel.

Publicou diversas obras literárias “Sinfonia dos Ventos” (versos-1924); “De Portugal a Macau” (1924); “A Cidade do Sol” (novela-1925); “Asas Que Naufragam” (1927); “Trajectória” (romance-1930); “Aviação Elementar” (1934).

Foi condecorado com a Ordem Militar da Torre e Espada, Ordem Militar de Cristo, Ordem Militar de Santiago da Espada; comendador da Ordem do Império, Legião de Honra francesa e Ordem do Rei do Camboja (França).

- Morreu em Vila Nova de Gaia no dia 8 de Junho de 1974 o homem que um dia escreveu: “A Aeronáutica Militar tem uma missão histórica a cumprir”.