Nacelles
ISSN : 2552-6987

5 | 2018
La presse et la conquête de l'air. Histoires, imaginaires, poétiques

La Presse portugaise et le raid pionnier de Sarmento de Beires et Brito Paes en 1924

The Portuguese Press and the Pioneering Aviation of Sarmento de Beires and Brito Paes: The Portugal-Macao Raid (1924)

Isabel Morujão

http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/687

Electronic reference
Isabel Morujão, « La Presse portugaise et le raid pionnier de Sarmento de Beires et Brito Paes en 1924 », *Nacelles* [Online], 5 | 2018, Online since 01 décembre 2018, connection on 22 mai 2023. URL : http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/687

La Presse portugaise et le raid pionnier de Sarmento de Beires et Brito Paes en 1924

The Portuguese Press and the Pioneering Aviation of Sarmento de Beires and Brito Paes: The Portugal-Macao Raid (1924)

Isabel Morujão

OUTLINE

1. Le raid et la presse : un événement, plusieurs types de nouv(ailes)
   1.1. La nouvelle courte
   1.2. Le télégramme
   1.3. L'article d'opinion
   1.4. Le bilan des souscriptions
   1.5. La carte
   1.6. La chronique
   1.7. La poésie
   1.8. La correspondance
   1.9. L'interview
   1.10. Le dessin de presse
2. Les imaginaires
   2.1. Le Portugal : la nation comme membre de l'équipage
   2.2. L'aviation comme facteur de paix
   2.3. La réussite comme dimension spirituelle
   2.4. La reprise de l'histoire nationale : chevaliers du Moyen Âge et navigateurs des Grandes Découvertes

TEXT

Carte postale célébrant le succès du raid de 1924. Sarmento de Beires à gauche et Brito Paes à droite

(Fig. 0)



(Propriété de la famille de Sarmento de Beires)

1 En 2017, quatre-vingt-dix ans se sont écoulés depuis le dernier grand vol de José Manuel Sarmento de Beires[1] et de Brito Paes[2], réalisé entre Bolama (Guinée-Bissau) et le Brésil, pendant la nuit, sans appui de la radio et sans avion supplémentaire[3]. Dans une traversée de l'Atlantique, les conditions que l'on vient d'énoncer accroissaient le danger en cas d'avarie. Il faudrait relever dans la presse de 1927 les échos de ce grand voyage, qui a confirmé au monde la précision absolue du sextant revu et reformulé par le Portugais Gago Coutinho[4] ; néanmoins, pour le moment, je ne m'attarderai pas au vol de 1927, mais au tout premier grand vol de José Manuel Sarmento de Beires, celui qui l'a transformé définitivement en héros national au Portugal et qui a connu la plus grande répercussion internationale : le raid Lisbonne-Macao, qui visait à relier le Portugal à sa colonie la plus lointaine et à imposer l'image d'un pays dynamique, « plein d'énergie, de vitalité et d'esprit d'initiative[5] », sur le plan international. Ce raid appartient aux essais de l'aviation pionnière des années 1920 et il se destinait aussi à se constituer comme une étape préparatoire pour tous ceux qui avaient l'intention d'entreprendre le tour du monde en avion.

2 1924, l'année des grands vols pionniers, est un moment important dans l'histoire de l'aviation. Dans le contexte de la Première Guerre mondiale s'est développée l'utilisation massive de l'aviation, ce qui a assuré un nouvel élan à une activité jusqu'alors davantage pratiquée

par des amateurs, donnant naissance à l'industrie aéronautique et, peu à peu, aux technologies de pointe. Au cours des années qui ont suivi le premier conflit mondial, l'aviation a connu des évolutions profondes et durables. Les pilotes de guerre démobilisés, appuyés par leurs mécaniciens, ont contribué à construire de nouveaux modèles, essayant des moteurs plus puissants, capables d'atteindre une vitesse inconnue auparavant et de permettre une meilleure autonomie des appareils.

3 Un autre facteur d'essor de l'aviation dans les années 1920 a été le défi des vols intercontinentaux et transocéaniques, qui avait notamment pour cause la volonté des grandes entreprises de construction aéronautique de réaliser des vols au long cours pour affirmer leur puissance et leur prestige. Les lointains territoires coloniaux devenaient des destinations toutes indiquées. De plus, certains voyages parmi les plus importants de cette période ont été la réponse aux défis d'une société enthousiasmée par le progrès et à l'annonce de patronages qui attribuaient des prix très élevés.

4 Ce climat concurrentiel a donné lieu dans la presse à des titres imprégnés d'attente anxieuse (fig. 1), remplissant les pages de nombreux journaux nationaux et internationaux, par exemple en France et en Espagne : La course aérienne pour l'Est

(Fig. 1)



LEQUEL DES AVIATEURS EUROPÉENS ARRIVERA PREMIER A TOKIO ?

Tokio, 29 avril (*dép. Fournier.*)

Le terrain d'atterrissage de Kasumi-Garuga, près de Tokio, sera témoin de scènes d'enthousiasme lorsque le premier avion européen y arrivera. Mais sera-ce le Français, l'Anglais ou le Portugais ?

(*Le Petit Parisien*, 30 avril 1924)

5 L'aviation commerciale, transportant d'abord du courrier, puis des passagers d'un pays à l'autre, a commencé alors, petit à petit, à s'ouvrir sur le monde. C'est en février 1919 que le premier vol civil transportant des passagers eut lieu dans un avion bimoteur Farman Goliath, un bombardier démilitarisé de la Première Guerre mondiale, qui relia la France au Royaume-Uni, transportant onze personnes, en deux heures et trente minutes. Dès lors, l'aviation commerciale se développa de telle sorte qu'en 1924, plusieurs compagnies aériennes opéraient déjà, avec régularité, des liaisons entre les principales villes d'Europe et aux États-Unis.

6 En 1924, l'année où Sarmento de Beires (pilote), Brito Paes (commandant) et Manuel Gouveia (mécanicien) entreprirent leur raid à Macao, le plus grand défi de l'aviation mondiale était d'accomplir le tour du monde. Ainsi, pendant que Beires et son équipage tentaient de réussir la première liaison aérienne entre Lisbonne et Macao, d'autres vols très importants (fig. 2) eurent lieu au niveau mondial, visant des distances plus longues :

Les quatre expéditions aériennes en cours en 1924

(Fig. 2)


Diario de Lisbôa

India

A SUBSCRIÇÃO

Diario de Lisbôa

da viagem aerea Lisboa-Macau

102.627$87

As quatro expedições aerias

As quatro expedições aerias

que se estão realizando

	Datas das partidas	Distancia percorrida — Quilometros	Media diaria — Quilometros
Americana	17 de Março	5.500	114.5
Inglesa	25 de Março	8.975	230
Portugueza	2 de Abril	9.080	275
Franceza	24 de Abril	8.750	875

Vê-se, por este quadro, que os aviadores portugueses estão em primeiro logar em distancia percorrida e em segundo logar em media diaria.

(Diário de Lisboa, 5 mai 1924)

– Durant le mois de mars 1924, les pilotes britanniques Stuart-MacLaren et William Plenderleith (accompagnés de leur mécanicien Andrews) partirent d'Angleterre pour un tour de monde, à bord d'un hydravion monomoteur Vickers Vulture. Ils ne parvinrent pas à leur but à cause d'un brouillard très dense qui les força à amerrir d'ur-

gence en mer de Béring, au mois d'août. Néanmoins, ils avaient parcouru 21 000 kilomètres en 130 jours.

– En France, Georges Pelletier-Doisy et Lucien Besin décollèrent de Paris avec pour destination Tokyo, en avril 1924, dans un monomoteur Breguet XIX, dans le but d'étudier les possibilités d'une ligne aérienne vers l'Orient. Ils arrivèrent dans la capitale japonaise 84 jours plus tard en ayant parcouru 18 000 kilomètres. Cependant, un atterrissage forcé provoqua la destruction de l'avion et les pilotes durent acheter, en Chine, un vieux Breguet XIV pour achever le voyage.

– En septembre 1924, deux avions Douglas World Cruiser, de la Force aérienne états-unienne, réalisèrent le premier tour du monde, en parcourant 44 000 kilomètres en 75 jours.

7 La presse portugaise s'est fait l'écho de ces exploits et aventures aéronautiques, auxquels l'aviation portugaise apportait une contribution avec Brito Paes et Sarmento de Beires. Le Portugal participait ainsi à cette grande aventure du voyage aérien, bien que dans des conditions tout à fait différentes. L'idée, l'effort, la préparation du voyage, les frais, la commande et l'achat de l'avion, tout a été organisé à l'initiative individuelle des aviateurs et d'un soutien populaire et non grâce à l'engagement politique de l'État portugais. Ce contexte a sûrement contribué à l'héroïsation des aviateurs comme symboles de la nation portugaise et à la narration épique du voyage, comme on le verra à présent.

8 Le raid a suscité l'intérêt de nombreux et différents organes de presse. Cet événement s'est décliné aussi bien dans la presse internationale et tout particulièrement française (*Le Petit Parisien* par exemple) que dans la presse nationale (*Diário de Lisboa*, *O Primeiro de Janeiro*, *O Século*), la presse régionale (*O Setubalense*, *Diário de Gouveia*), la presse sportive (*Ecos de Tomar*), la presse des îles (*Diário dos Açores*) ou encore la presse provenant d'institutions comme la Société théosophique. Une analyse détaillée du contenu et du langage de ces différents organes de presse permet de mesurer et de voir comment l'événement aéronautique a suscité l'intérêt du pays tout entier. Finalement, je m'intéresserai aux représentations du voyage, des pilotes, de l'avion et des conditions météorologiques qui, à cette époque, ont nourri l'imaginaire portugais.

1. Le raid et la presse : un événement, plusieurs types de nouv(ailes)

9 Du nord au sud du pays, la presse portugaise a relaté le raid Lisbonne-Macao de plusieurs façons, déployant de multiples formes journalistiques et littéraires, que l'on peut énumérer et que nous passerons en revue, sans épuiser le large éventail déployé : la nouvelle courte, le télégramme, l'article d'opinion, le bilan de souscription, la carte, la chronique, la poésie, la correspondance, l'interview et le dessin de presse.

1.1. La nouvelle courte

10 Des nouvelles, plus ou moins longues (selon le moment du voyage, l'estimation de sa durée et les difficultés attendues), ont toujours paru régulièrement dans la presse nationale et même dans la presse internationale, notamment française. Dans cette dernière, plus le voyage devient connu et près d'être achevé, plus longs sont les articles et plus détaillées, les nouvelles. Ainsi, dans la presse française, au début du voyage (fig. 3), les journalistes ne nomment même pas les aviateurs portugais. Cependant, plus le raid acquiert un degré de difficulté reconnu et angoissant, plus les articles de la presse internationale gagnent en longueur et la nationalité des aviateurs est alors précisée, à côté des nouvelles qui relatent d'autres vols au long cours et très coûteux qui se tiennent simultanément partout dans le monde (fig. 4).

Des problèmes diplomatiques en Perse retardent les aviateurs

(Fig. 3)



DERNIÈRE ÉDITION DE PARIS

Le Petit Parisien

DIMANCHE 4 MAI 1924

L'ALLEMAGNE ELIT AUJOURD'HUI SON REICHSTAG

PELLETIER DOISY EST ARRIVÉ À AGRA

PROMENADES DANS LES SECTEURS DE LA SEINE

LE LIEUTENANT CALLARD S'EST SUICIDÉ C'EST PROUVÉ

DE PARIS AUX INDES EN AUTO

Les aviateurs portugais sont repartis vers l'Inde anglaise

Lisbonne, 3 mai (*dép. Havas.*)

Sur l'intervention du gouvernement portugais, les difficultés qui s'étaient élevées en Perse au sujet des passeports des aviateurs portugais ont été aplanies.

Ceux-ci ont pu prendre le départ pour l'Inde anglaise.

Le raid portugais dans la presse française

(Le Petit Parisien, 4 mai 1924)

(Fig. 4)



Le Petit Parisien

URE

ISIEN ET DU Times

LE TOUR DU MONDE EN AVION

LES AMÉRICAINS

LES PORTUGAIS

Karachi, 5 mai (*dép. Times.*)

Les aviateurs militaires portugais étaient épuisés lorsqu'ils atterrirent hier à 13 h. 5 à l'aérodrome de cette ville. Ils eurent, en effet, à lutter contre les orages de poussière et des courants très chauds qui venaient de la côte du Baloutchistan. Ils comptent quitter Karachi demain matin pour Agra et faire une brève halte à Nasirabad.

(Le Petit Parisien, 6 mai 1924)

11 Le nom des aviateurs apparaît pour la première fois dans la presse française et espagnole (fig. 5 et 7) quand le premier avion se brise en atterrissant près de Jodhpur. Par la suite, une proximité s'installe entre les aviateurs portugais et les lecteurs français (fig. 6), qui s'explique par l'établissement de relations entre des représentants des milieux aéronautiques français et portugais :

Un accident qui brise l'avion

(Fig. 5)



PRIS DANS UN TOURBILLON LES AVIATEURS PORTUGAIS FONT UN ATTERRISSAGE BRUTAL

L'appareil est brisé, mais les aviateurs n'ont que des blessures légères

Allahabad, 8 mai (*dép. Times.*)

Les aviateurs portugais, Brito Paes et Sarmento Beires, qui avaient quitté Lisbonne à destination de Macao, ont été victimes, hier, d'un sérieux accident.

Les deux officiers s'étaient envolés le matin de Karachi et comptaient atterrir à Agra dans le courant de l'après-midi. Ils avaient déjà dépassé Jodhpur lorsqu'une saute de vent les força subitement à se rapprocher du sol. Malheureusement, pris dans un tourbillon et aveuglés par une poussière de sable brûlant, les aviateurs calculèrent sans doute mal leur atterrissage, car l'appareil heurta brutalement du nez le sol, où il fut réduit en miettes.

Une dépêche du correspondant du *Times* à Lisbonne précise que l'accident s'est produit à Pipaar, non loin de Jodhpur. Le capitaine Paes et son mécanicien Gouvea ont été légèrement blessés ; mais le lieutenant Beires est sain et sauf.

Le gouvernement portugais se propose d'envoyer aux Indes un appareil de rechange.

Le doute sur la poursuite du raid

(Le Petit Parisien, 9 mai 1924)

(Fig. 6)



LES AVIATEURS PORTUGAIS REPARTIRONT-ILS ?

On sait que les aviateurs portugais sont actuellement en panne aux Indes, non loin de Jodhpur, leur appareil ayant subi de graves avaries au cours d'un brusque atterrissage.

A la suite de cet événement, il semble douteux que les aviateurs poursuivent leur voyage vers Macao. Cependant, un vaste mouvement en leur faveur se dessine au Portugal, où des souscriptions, des fêtes, des conférences s'organisent pour recueillir les fonds nécessaires à la continuation du raid.

De France également leur sont adressés des encouragements. Aussitôt que M. Laurent Eynac a connu leur accident, il a fait transmettre à l'aéronautique portugaise, par l'intermédiaire de la légation de France à Lisbonne, les condoléances de l'aéronautique française, ses vœux de prompt rétablissement au capitaine Paes et ses meilleurs souhaits pour que ce raid, momentanément interrompu, puisse être conduit à bonne fin par les brillants aviateurs.

(Le Petit Parisien, 10 mai 1924)

12 En Espagne, le pays voisin du Portugal, la presse signale aussi la chute de l'avion et mentionne les noms des aviateurs, tout en mettant en perspective le but de leur voyage et l'esprit pionnier de l'aviation portugaise. La chute de l'avion dans la presse espagnole

(Fig. 7)



LA VANGUARDIA

Gestas de romance

De antaño y de hogaño

Un accidente sin graves consecuencias ha interrumpido, aunque no ha malogrado, el raid aéreo Lisboa-Macao, emprendido por los aviadores portugueses Brito Paez y Sarmento Beires en el aeroplano que lleva orgullosamente el nombre de *Patria*. Portugal enviaba un saludo, con tan audaces embajadores, a su lejana colonia asiática.

Era este viaje una segunda parte del que hace poco tiempo realizaron otros dos intrépidos aviadores lusitanos, Gago Coutinho y Sacadura Calval, atravesando el Atlántico desde Lisboa hasta Río Janeiro. Ellos llevaron el saludo de la vieja metrópoli a la antigua colonia emancipada.

Acaso estos hechos sólo se estimen con

Hacia el porvenir

(*La Vanguardia*, 14 mai 1924)

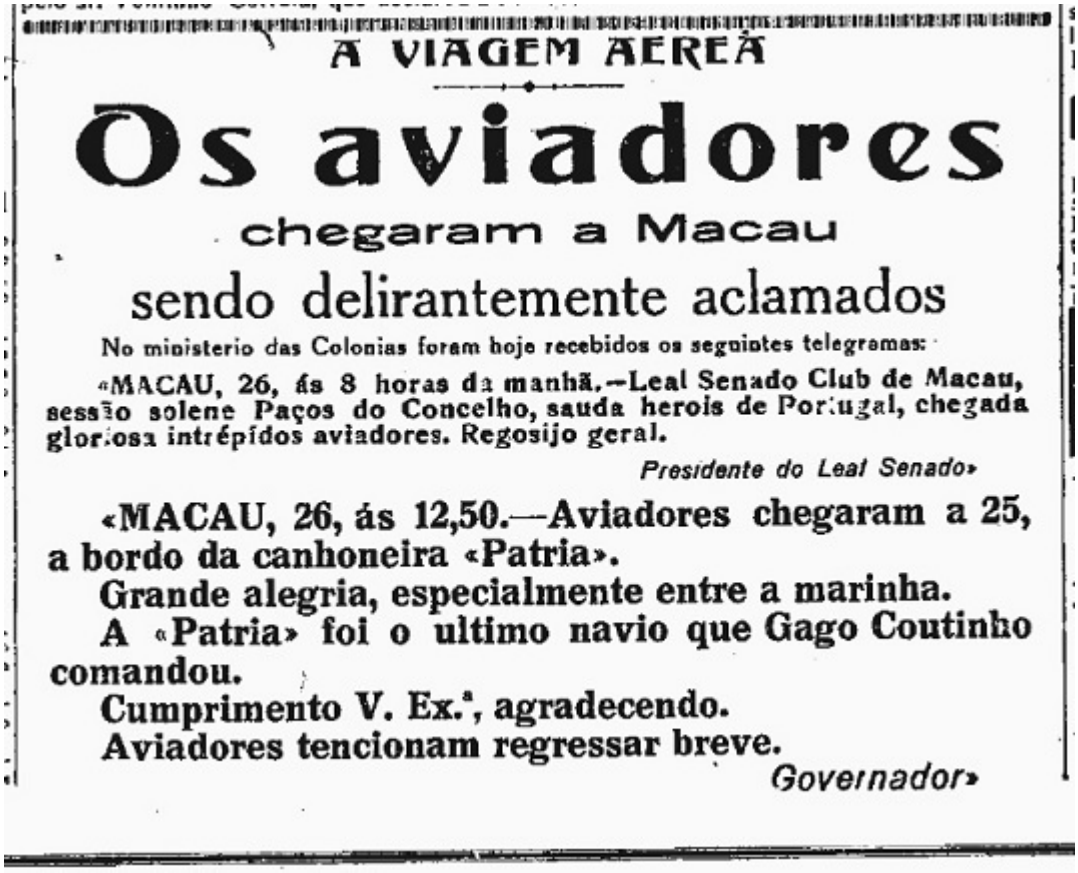
1.2. Le télégramme

13 La presse essaie souvent de donner la parole aux aviateurs, en transcrivant les télégrammes qu'ils envoient. Il s'agit aussi d'un moyen de créer un effet de proximité et de donner aux nouvelles un caractère de véracité incontestable pour notamment l'espoir de la réussite du raid :

Joie à l'arrivée à Macao. Traduction : « Le voyage aérien / Les aviateurs / sont arrivés à Macao / ayant été reçus en délire /Aujourd'hui, le Ministère des Colonies a reçu les télégrammes qui suivent : /

"Macao, 26, à 8 heures du matin – Le Club Sénat Loyal de Macao, en séance solennelle, salue les héros du Portugal, l'arrivée glorieuse des intrépides aviateurs. Joie généralisée". / "Macao, 26, à 12h 50. – Aviateurs sont arrivés le 25, à bord de *Pátria*. / Grande joie, spécialement dans la Marine… / La *Pátria* a été le dernier bateau conduit par Gago Coutinho. / Je salue Votre Excellence, en vous remerciant. / Les aviateurs comptent retourner bientôt". »

(Fig. 8)



A VIAGEM AEREA

Os aviadores

chegaram a Macau

sendo delirantemente aclamados

No ministerio das Colonias foram hoje recebidos os seguintes telegramas:

«MACAU, 26, ás 8 horas da manhã.—Leal Senado Club de Macau, sessão solene Paços do Concelho, sauda herois de Portugal, chegada gloriosa intrépidos aviadores. Regosijo geral.

Presidente do Leal Senado»

«MACAU, 26, ás 12,50.—Aviadores chegaram a 25, a bordo da canhoneira «Patria».

Grande alegria, especialmente entre a marinha.

A «Patria» foi o ultimo navio que Gago Coutinho comandou.

Cumprimento V. Ex.ª, agradecendo.

Aviadores tencionam regressar breve.

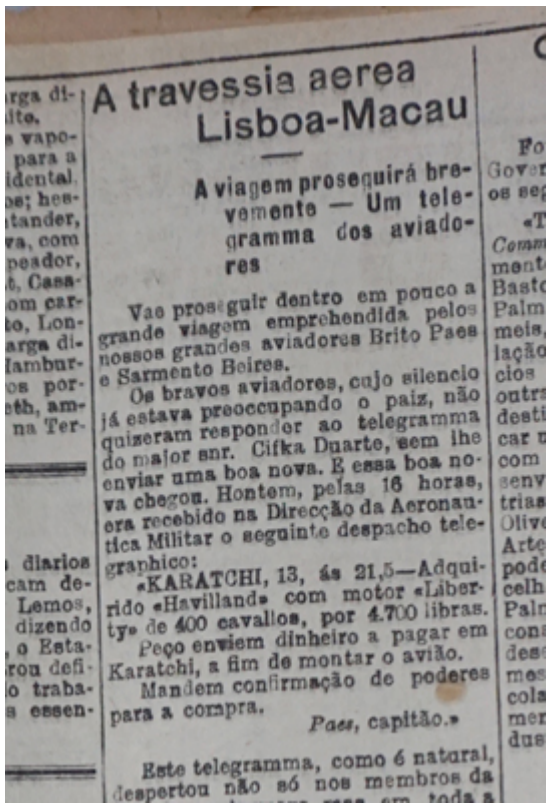
Governador»

(*Diário de Lisboa*, 26 juin 1924)

14 Ainsi, tout au long des deux mois et demi du voyage, certains télégrammes ont joué un rôle crucial sur le soutien des Portugais, surtout quand, après l'accident subi par l'avion *Pátria* à Bhudana, les aviateurs ne savaient pas si les conditions seraient réunies pour acheter un nouvel appareil et poursuivre le voyage. Une fois encore, il a été possible de réunir l'argent nécessaire et les aviateurs ont pu acheter un nouvel avion en Inde, un Haviland, qu'ils ont nommé *Pátria II*.

« La traversée aérienne Lisbonne-Macao / Le voyage se poursuivra bientôt – Un télégramme des aviateurs » (notre traduction, comme pour toutes les traductions suivantes)

(Fig. 9)



A travessia aerea Lisboa-Macau

A viagem prosequirá brevemente — Um telegramma dos aviadores

Vae prosseguir dentro em pouco a grande viagem emprehendida pelos nossos grandes aviadores Brito Paes e Sarmento Beires.

Os bravos aviadores, cujo silencio já estava preoccupando o paiz, não quizeram responder ao telegramma do major snr. Cifka Duarte, sem lhe enviar uma boa nova. E essa boa nova chegou. Hontem, pelas 16 horas, era recebido na Direcção da Aeronautica Militar o seguinte despacho telegraphico:

«KARATCHI, 13, ás 21,5—Adquirido «Havilland» com motor «Liberty» de 400 cavallos, por 4.700 libras. Peço enviem dinheiro a pagar em Karatchi, a fim de montar o avião. Mandem confirmação de poderes para a compra.

Paes, capitão.»

Este telegramma, como é natural, despertou não só nos membros da

(O Comércio do Porto, 16 mai 1924)

1.3. L'article d'opinion

15 À la lecture de la presse nationale, on remarque l'interview de deux aviateurs portugais : Francisco Aragão et António Maya[6]. Ce sont leurs opinions réputées en tant qu'hommes du métier et profonds connaisseurs des conditions techniques du voyage que le journaliste a voulu recueillir et transmettre aux lecteurs, afin qu'ils comprennent mieux la portée du raid de Beires et Paes. Aragão affirme que les deux aviateurs portugais :

> sont en train de réaliser un fait étonnant d'héroïsme et d'audace. Beires – un de nos meilleurs pilotes de « Breguet » – a fait de merveilleux atterrissages, on peut même dire miraculeux, quelques-uns dans des conditions terribles. Celui de Malaga, surtout, sur un terrain trempé, après une forte tempête […]. Et tout ça sans la moindre égratignure sur l'appareil. C'est magnifique ! Je sais que, pour la plupart des gens, ce serait plus étonnant un vol de deux ou trois mille

> kilomètres, mais nous, qui nous y connaissons bien, nous pouvons vous assurer que l'atterrissage est le moment le plus difficile [...]. On ne peut rien prévoir, en aviation, mais ce que je peux vous assurer, c'est que, si Beires et Brito Paes arrivent à Macao dans le même appareil, ce sera déjà un énorme record [7].

16 De son coté, Maya, à qui le journaliste demande un commentaire à propos de l'enthousiasme et de l'agitation qui, de plus en plus, se font sentir dans le pays, répond :

> Cela est naturel. Quand, dans un milieu affaibli et apathique, où les vertus célébrées de la Race ne semblent plus exister, apparaissent des hommes capables d'héroïsme et d'audace, comme le sont Beires et Brito Paes, cela est tout à fait normal qu'on les admire et qu'on soit fiers de leurs faits. Et cet enthousiasme et cette admiration seront si grands que bientôt le gouvernement se sentira poussé à venir en aide à ces héroïques aviateurs. Il faut trouver de l'argent et l'envoyer immédiatement aux deux braves aviateurs. Mais, en tout cas, il serait sage de préparer déjà un autre appareil. Il est possible – et Dieu le veuille – que le *Pátria* soit capable de réaliser toute la traversée. Mais il s'agit d'un événement si extraordinaire et il y a tellement de facteurs auxquels un avion est soumis – et celui-ci est si fragile – qu'il faut prévoir toutes les hypothèses [8].

« Le voyage Lisbonne-Macao apprécié par les aviateurs Francisco Aragão et António Maya »

(Fig. 10)



Ano 47 LISBOA—TERÇA-FEIRA, 22 DE ABRIL DE 1924 N.º 932

Diario de Lisbôa

DIRECTOR JOAQUIM MANSO

A AVIAÇAO MILITAR

A viagem Lisboa-Macau

apreciada pelos aviadores

Francisco Aragão e Antonio Maya

O VÔO DO «PATRIA»

DE LISBOA AO CAIRO

PERCURSOS	Quilometros	Tempo	Velocidade media em quilometros
Lisboa-Vila Nova de Milfontes	130	0,50	156
Vila Nova de Milfontes-Málaga	300	4,20	69,5
Málaga-Oran	400	5,20	78
Oran-Tunis	1000	5,50	171
Tunis-Tripoli	500	6	83,3
Tripoli-Benghasi	900	6,20	142,3
Benghasi-Cairo	1300	9,15	140,5
Totais	4530	37,55	120,6

(*Diário de Lisboa*, 22 avril 1924)

1.4. Le bilan des souscriptions

17 Pendant tout le voyage – et même après – la presse présentait des bilans de souscriptions (fig. 11 et 12) concernant l'ensemble des multiples dons. Cela a été un moyen d'appeler à la participation de tous les Portugais. Ces bilans révèlent les contours d'une adhésion insoupçonnable du peuple portugais, du citoyen le plus important au plus pauvre, et tout particulièrement la participation massive des femmes, qui, malgré une situation d'infériorité et de soumission (niveau culturel moindre et tutelle de leur mari), se sont fortement engagées dans l'organisation d'activités destinées à récolter des fonds.

Encadré central : « La souscription du *Diário de Lisboa* pour défrayer le voyage aérien Lisbonne-Macao a atteint aujourd'hui les 102 627,87 $ ».

(Fig. 11)



ANO 4.º — LISBOA—SEGUNDA-FEIRA, 5 DE MAIO DE 1924 — N.º 943

Diario de Lisbôa

DIRECTOR JOAQUIM MANSO

India

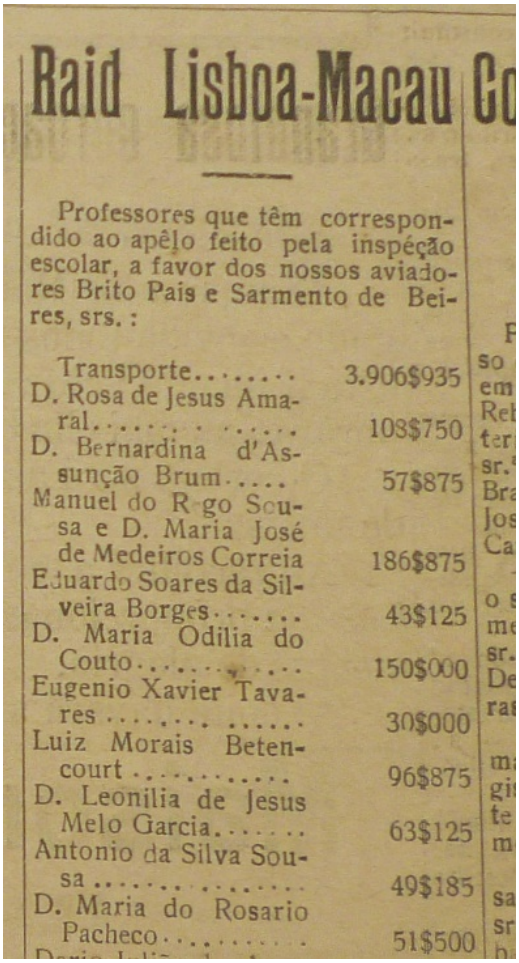
A SUBSCRIÇÃO do Diario de Lisbôa para cubrir as despezas da viagem aerea Lisboa-Macau ficou hoje em 102.627$87

As quatro expedições aereas que se estão realizando

Dénombrement de ceux qui ont contribué à la souscription pour l'achat de l'avion et la survie des aviateurs et montant du don. On peut voir le nom de plusieurs femmes, un fait inédit à l'époque.

(Diário de Lisboa, 5 mai 1924)

(Fig. 12)



Raid Lisboa-Macau Co

Professores que têm correspondido ao apêlo feito pela inspéção escolar, a favor dos nossos aviadores Brito Pais e Sarmento de Beires, srs. :

Transporte.....	3.906$935
D. Rosa de Jesus Amaral.....	108$750
D. Bernardina d'Assunção Brum.....	57$875
Manuel do Rego Sousa e D. Maria José de Medeiros Correia	186$875
Eduardo Soares da Silveira Borges.....	43$125
D. Maria Odilia do Couto.....	150$000
Eugenio Xavier Tavares.....	30$000
Luiz Morais Betencourt.....	96$875
D. Leonilia de Jesus Melo Garcia.....	63$125
Antonio da Silva Sousa.....	49$185
D. Maria do Rosario Pacheco.....	51$500

(Diário dos Açores, 17 juin 1924)

1.5. La carte

18 La presse a joué un rôle didactique, en publiant des cartes où la distance entre les différentes étapes du raid était indiquée. Les lecteurs pouvaient ainsi se familiariser avec des lieux lointains et exotiques pour des Européens, étant donné qu'il s'agissait d'un voyage vers l'Orient. Représenté par une ligne en pointillé, le trajet des aviateurs se dévoilait aux yeux des Portugais, qui pouvaient se faire une idée du progrès du voyage et des étapes déjà franchies.

Carte publiée dans le journal *O Comércio do Porto* à répétition, où la progression du raid est figurée et complétée chaque fois que l'avion atteignait une nouvelle étape.

(Fig. 13)



(*O Comércio do Porto*, 25 avril 1924, 3 mai 1924, 8 juin 1924)

1.6. La chronique

19 Parfois des journalistes optent pour des chroniques périodiquement consacrées au raid. La première page du journal O *Setubalense* présente une ou deux colonnes sur ce voyage, où Ernesto Balmaceda réfléchit sur les multiples conséquences du raid à la lumière de l'histoire du pays. On s'attardera sur une de ces chroniques en particulier, titrée « Adamastor [9] » (fig. 14). Elle fait l'analyse de l'histoire du Portugal, tout en constatant qu'« il exista toujours un Adamastor à ennoblir, par des difficultés, les exploits des fils du Portugal ». Après avoir raconté les affres endurées depuis toujours par les Portugais, dès la Reconquête chrétienne, l'auteur établit une correspondance entre le grand rocher que Camões a nommé Adamastor dans l'épopée *Les Lusiades* [10] (et qui correspondait au cap des Tempêtes [11], comme symbole des dangers surpassés par les Portugais au cours de leurs conquêtes) et les difficultés qui ont conduit le premier avion de ce raid à chute accidentelle à Jodhpur. « Encore cette fois, l'Adamastor éternel a voulu nous couper les ailes et le *Pátria* s'est déchiré [...]. Mais l'âme de la Patrie n'est pas morte. Le Portugal donnera encore une fois de

nouvelles ailes à l'aigle lusitain et celui-ci suivra sa route vers une nouvelle gloire et de nouveaux lauriers pour notre drapeau, en ajoutant un chant de plus aux *Lusíades* […] ».

Chronique d'Ernesto Balmaceda, « Adamastor »

(Fig. 14)



AO POVO DE SETUBAL

Adamastor

vares Cabral até Santa Cruz.
S. Pedro e S. Paulo é o novo Adamastor e de encontro a êsses rochedos as asas débeis da águia são partidas.
Novas asas dá a Patria aos seus filhos e uma vez mais a Cruz de Cristo venceu.

Agora as asas de Portugal levantaram vôo, em demanda dos paizes da Iudia, onde ás galeras de Vasco da Gama abordaram e daí até esse cantinho de Portugal, a cidade sempre portugueza de Macau.
Ainda desta vez o Adamastor eterno quiz cortar-nos as azas e o «Patria» despedaçou-se contra a penedia duma colina.
Mas a Alma da Patria não morreu. Portugal dará uma vez mais novas asas á águia lusitana e ela seguirá a sua róta em conquista duma nova gloria, em busca de novos louros para a nossa bandeira, dando mais um cantico aos «Luziadas» que pelos tempos em fóra teem sido continuados pelos actos dos portuguezes e que não mais poderão morrer emquanto houver um coração portuguez.

Ernesto Balmaceda.

(Ernesto Balmaceda, « Adamastor », *O Setubalense*, 14 mai 1924)

1.7. La poésie

20 L'élan qui entraîne les journaux à produire des poèmes constitue un signe d'émotion face à l'événement, perçu comme une geste qui renouvellerait la gloire portugaise, à l'intérieur comme à l'extérieur du pays. La poésie ne correspond pas du tout au genre littéraire typique de la presse généraliste, mais sa présence, dans le contexte du vol de Sarmento de Beires et Brito Paes, ajoute une tonalité *saudosista* (nostalgique) à l'ambiance créée par le discours médiatique. Le poème qui suit, écrit par un auteur méconnu, fait résonner ce courant esthétique et littéraire, en même temps que religieux et philosophique, qui découvre, dans la mémoire du passé glorieux du Portugal, un moteur de régénération du pays. Le poète Teixeira de Pascoaes (un admirateur de Beires) était la figure de proue de ce courant nostalgique, élevant la *saudade* à un programme presque mystique.

Poème « Et s'il y avait encore du monde »

(Fig. 15)



E SE MAIS MUNDO HOUVERA!...

Tudo está consumado! E' mais uma victoria
Eternizada em luz nas paginas da Historia!
Ninguem a esquecerá e o Tempo, na vertigem
Em que arrasta nações de mais remota origem,
Consagrará outra vez os feitos lusitanos!...
Portugal vencedor de terras e oceanos,
Dos filhos d'além-mar teve um dia saudade,
Como em tempos d'outr'ora, em frente á immensidade.
Sentia vibrar no peito a sua alma infinita
E não podendo mais, essa patria bemdita,
Que outr'ora triunfou e naus e caravelas,
No «Patria» foi aos céus p'ra beijar as estrelas!....
Alto, bem alto, Herois! que os eternos fulgôres
Da rubra Cruz de Cristo, em azas de condôres,
Inundem como o sol, os mais remotos mundos,
Dos immensos sertões, aos pélagos profundos!
Passareis, a voar, nos Indicos palmares,
E a epopeia immortal cantada sobre os mares
Por Vasco em suas naus, nessas terras do Sul
Voará, transformada, em azas, pelo azul!...
Alto, mais alto, Herois! para que toda a terra
Veja junto do sol o Principe da guerra!
O perigo, qu'importa?!... Olhai a vossa sombra
Que toda a India abrange e o mundo inteiro assombra?
Não vêdes! E' bem leve, é fragil, pequenina
E comtudo engrandece, expande-se illumina,
Qual rútilo farol, na mais intensa luz,
E' a aurora immortal das Quinas e da Cruz
Projectando no céu dez séculos d'Historia,
Dez séculos de amôr, dez séculos de glória!
Animo pois, Herois, que a Patria vos admira!
Macau já vos aclama e o mar que além suspira
Entre as brumas da costa, abrindo-se de novo,
Ao vosso ha de levar o coração d'um povo!
Vós que vistes emfim, num abraço ideal
Reunidos no amôr, Macau e Portugal,
Não voltareis p'ra traz... O caminho é p'ra frente!
Desdobrae sobre o polo em um vôo imponente
As azas de condôr e a Patria, ao regressar,
Beijando as vossas mães afeitas a lutar,
Num hino de victoria, eterno, triunfal,
Sagrar-vos-ha, Herois, Grandes de Portugal!...

Ricardo Cruz.

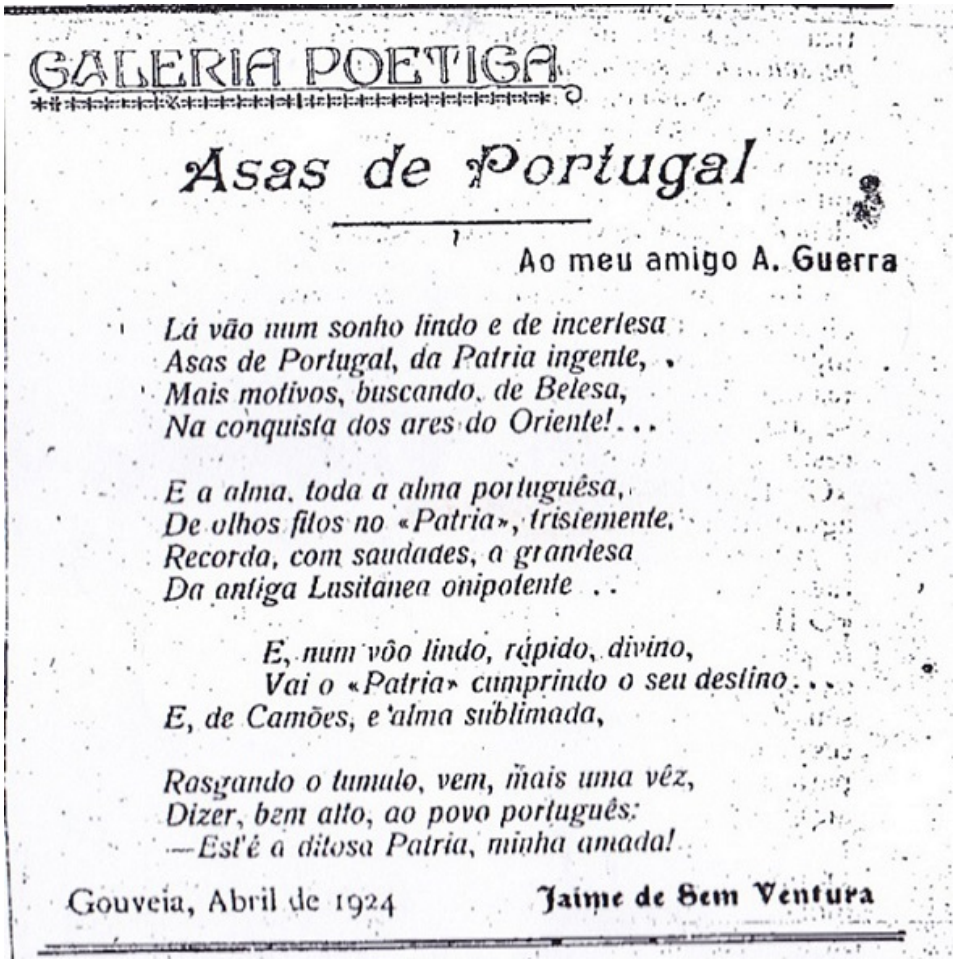
Poème « Les Ailes du Portugal »

(*O Setubalense*, 23 juin 1924)

> Et s'il y avait encore du monde
> Tout est achevé ! C'est encore une victoire
> Éternisée en lumière sur les pages de l'Histoire !
> Personne ne l'oubliera et le Temps, dans son vertige
> Qui entraîne avec lui les vieux pays et leurs vestiges
> Va consacrer encore les faits lusitaniens !...
> Le Portugal, conquérant de terres et d'océans,
> A regretté un jour ses enfants d'outre-mer.
> Et comme auparavant devant l'immensité
> Il sentit vibrer son cœur et son âme infinie.
> Sans pouvoir plus y tenir, la patrie qui fut bénie
> Qui jadis triompha sur des navires, des caravelles,
> S'en est allée embrasser les étoiles en haut du ciel.
> En haut ! Bien en haut, les héros ! Que l'éclat éternel
> De la rouge Croix du Christ, en ailes de condor,
> Éclaire, tel un soleil, les mondes d'ombres en or.
> Des immenses déserts aux si profonds océans

> Vous survolerez des lieues sur le territoire indien !
> Et l'éternelle épopée chantée sur les marées
> Par Vasco dans sa nef, dans ce Sud où il voyageait,
> Volera rénovée en ailes, par ce bleu jadis des eaux.
> Haut ! Plus haut, héros ! Pour que toute la terre
> Regarde, près du soleil, le prince de la guerre !
> Qu'importe le danger ?... Regardez votre ombre,
> Qui couvre toute l'Inde et qui hante tout le monde.
> Ne voyez-vous pas ? Elle est bien légère, petite et si fine
> Et néanmoins elle se répand, se dilate, illumine.
> Tel un phare rutile dans la lumière des rayons
> Et l'aurore immortelle de la Croix et des écussons
> Rayonnant sur le ciel dix siècles de l'Histoire,
> Dix siècles d'amour, dix siècles de gloire !
> Courage alors, Héros, que la patrie vous admire !
> Macao vous acclame et les eaux de loin soupirent
> Entre la brume de la côte, en s'ouvrant encore une fois,
> Elles vous porteront le cœur de tout un peuple de foi.
> Vous qu'avez enfin vu, dans un enlacement idéal
> Réunis dans l'amour Macao et Portugal
> Vous ne reculerez plus... Le chemin est là devant !
> Dépliez sur le peuple dans un vol imposant
> Les ailes de condor, et la Patrie, à votre retour,
> Vous baisant les mains habituées à batailler dur,
> Dans un hymne de victoire, éternel et triomphal
> Vous consacrera, oh Héros, les Grands du Portugal ! ... [12]

(Fig. 16)



GALERIA POETICA

Asas de Portugal

Ao meu amigo A. Guerra

Lá vão num sonho lindo e de incerlesa
Asas de Portugal, da Patria ingente,
Mais motivos, buscando, de Belesa,
Na conquista dos ares do Oriente!...

E a alma, toda a alma portuguêsa,
De olhos fitos no «Patria», trisiemente,
Recorda, com saudades, a grandesa
Da antiga Lusitanea onipotente ..

E, num vôo lindo, rápido, divino,
Vai o «Patria» cumprindo o seu destino...
E, de Camões, e alma sublimada,

Rasgando o tumulo, vem, mais uma vêz,
Dizer, bem alto, ao povo português:
—Est'é a ditosa Patria, minha amada!

Gouveia, Abril de 1924 — Jaime de Sem Ventura

(Notícias de Gouveia, 22 mai 1924)

> Les Ailes du Portugal
> Voilà qui s'envolent en rêves d'inconstance
> Les Ailes du Portugal, de la Patrie géante
> Cherchant encore des preuves d'élégance
> En conquérant les espaces de l'Orient ! ...

> Et l'âme, toute l'âme portugaise,
> Les yeux fixant le *Pátria*, pleins de tristesse,
> Se rappelle, nostalgique, l'infinie,
> Lusitanie, omnipotente jadis...

> Et dans un beau vol, rapide et divin
> Voilà que le *Pátria* réalise son destin...
> Et en citant Camões, l'âme sublimée,

> Il revient de sa tombe et la détruit
> Pour dire bien fort au peuple portugais :
> « Voici la terre bénie, ma chère patrie » [13].

21 S'inspirant des aviateurs qui avaient inscrit sur la toile du fuselage de leur avion un vers de l'épopée *Les Lusiades* de Camões (« Voici la terre bénie, ma chère patrie », que l'édition française du poème a traduit par « Elle est mon doux pays et ma chère patrie » [14]), la presse elle aussi transcrit des strophes de ce long poème, surtout celles où l'on peut lire des prophéties de gloire et de triomphe : « Écoutez : vous verrez le nom supérieur / du pays dont vous êtes le seul seigneur. / Et vous jugerez s'il est plus excellent / d'être le roi du monde ou de ces gens. [15] »

22 Le terme « épopée » acquiert un sens qui s'éloigne peu à peu du contexte littéraire auquel il est attaché, pour gagner le sens de grand fait, de victoire, d'action héroïque.

1.8. La correspondance

23 En publiant des lettres écrites par les aviateurs, les journaux répondaient à la curiosité populaire, qui, à une époque où la radiophonie et les actualités cinématographiques n'étaient pas des médias de masse, cherchait dans la presse les plus intimes détails sur ses héros. Ceux-ci, par ces révélations, apparaissaient plus près de la condition humaine, en dépit de leurs exploits. Ainsi, les lettres de Brito Paes et de Sarmento de Beires à leurs femmes et à leurs amis (fig. 17) ou celle que Brito Paes a écrite au directeur de l'« Arme de l'aéronautique [16] » (fig. 17) ont constitué la première narration de ce voyage, faite à la première personne :

> L'Aviateur Brito Pais écrit de Benghazi :

> « Les vents ont parfois menacé de nous faire sauter de l'appareil. »

> Mon cher ami, Monsieur le Directeur de l'Aéronautique – Nous sommes arrivés hier et nous ne sommes pas partis aujourd'hui, parce qu'ici les pilotes nous ont conseillé de ne pas le faire… […]

> L'atterrissage a été heureux, malgré les vents qui ont parfois menacé de nous faire sauter de l'appareil.

> On a atterri à midi, et nous avons été très bien accueillis par les aviateurs d'ici, beaucoup de gens, les gouverneurs, etc., etc.

> Il ne manque que de dire que tout le voyage a été fait – à l'exception de 200 kilomètres – au-dessus du territoire ennemi. Ici, on est en guerre et les ennemis ont pour coutume de couper la tête à ceux qu'ils attrapent. Pas même le recours à l'atterrissage ne nous aurait sauvé.

> Je m'excuse, mais je n'ai pas le temps d'écrire plus longuement.

> Une chaleureuse étreinte de nous tous à vous tous.
> António Brito Paes – Capitaine

> P.S. : Vous savez déjà, bien sûr, que, depuis Tunis, nous sommes trois à bord [17].

24 Les différentes lettres adressées à sa femme, dont le journal du nord du Portugal, *O Comércio do Porto*, a publié des extraits, mettent en lumière les difficultés du voyage, tant techniques que physiques, parce que la chaleur était une condition climatique à laquelle les aviateurs n'étaient pas habitués :

> Enfin, nous sommes arrivés en Inde, mais il faut que je t'avoue que nous l'avons fait avec beaucoup de peine. Le voyage d'aujourd'hui a été terrible […].

> Jamais au Portugal quelqu'un n'aura une idée de ce qu'ont été ces 700 kilomètres. La mort haletait très près de nous, mais avec cette protection invisible qui nous accompagne, tout s'est bien déroulé. Imagine-toi que nous avons été retenus par les Perses pendant deux jours. Eh bien, si cela n'avait pas été ainsi, nous aurions été surpris par un violent orage de sable qui a frappé pendant deux jours le terrain où nous aurions dû atterrir… […]

> La météo se dégrade et on ne nous a pas encore envoyé du Portugal le permis d'acheter un nouvel appareil, bien qu'on nous l'ait déjà offert. J'en ai déjà un d'engagé, mais les nouvelles n'arrivent toujours pas.

> Ici, la chaleur est insupportable, chaque jour plus forte. Je crains que la patience me manque. […]

> Je ne sais plus comment me tenir. Je t'écris en face d'un ventilateur électrique qui, jour et nuit, me jette une bouffée d'air chaud. C'est une terre sans arbres. Du sable, rien que du sable [18] !

Titre de l'article de gauche : « Une lettre intéressante de Brito Pais ». Titre de l'article de droite : « Dernières nouvelles / Le voyage aérien Lisbonne-Macao / Brito Pais écrit de Benghazi : "Les vents ont parfois menacé de nous faire sauter de l'appareil" ».

(Fig. 17)



Diario de Noticias

Quinta-feira, 5 de Junho de 1924

SOCIAL

Para as reparações das Estradas do Estado

Uma interessante carta de Brito Pais

"Portugal Previdente"

DIARIO DE LISBOA

ULTIMAS NOTICIAS

A VIAGEM AÉREA LISBOA-MACAU

O aviador Brito Pais escreve de Benghasi:

"Os ventos, por vezes, ameaçaram fazer-nos saltar do aparelho"

(À gauche : *Diário de Notícias*, 5 juin 1924. À droite : *Diário de Lisboa*, 2 mai 1924)

1.9. L'interview

25 À plusieurs reprises la presse a essayé d'interviewer directement les aviateurs, et cela, dès la veille du départ :

> Il s'agit, en fait, du « Breguet » n° 2 [...]. À l'intérieur viennent deux soldats et un officier grand et blond, le regard doux et naïf, l'allure d'un chevalier médiéval, comme ceux que l'on voit sur les vitraux et qui nous font éprouver la nostalgie de leur époque. C'est le capitaine Sarmento de Beires. Les deux soldats qui l'accompagnent appartiennent au Parc d'Alverca [19]. Nous l'interrogeons :
>
> – Vous venez de Vila Nova de Milfontes [20]?
>
> – Non, je suis venu directement d'Alverca.
>
> – Quand pensez-vous partir ?
>
> Sarmento de Beires se dérobe :
>
> – Je ne sais pas... je ne sais pas. C'est une interview ? Je ne donne pas d'interviews. Le capitaine Brito Paes en parlera...
>
> – Oui, je compte partir, mais en tout cas, jamais avant quatre heures...
>
> Sarmento de Beires vient habillé en civil. Un sergent s'approche pour lui demander une permission.
>
> – Cela dépend de F. Aujourd'hui, je suis encore en congé maladie...
>
> Nous avons trouvé curieuse cette situation officielle d'un homme qui partira, risquant sa vie, en quête d'un nouveau trophée de gloire pour le Portugal [21]... (fig. 18)

Direction Macao : le départ de l'avion *Pátria*

(Fig. 18)



DIARIO DE LISBOA

ÚLTIMAS NOTICIAS

O «raid» LISBOA-MACAU

O «Patria»

partiu esta tarde

para Vila Nova de Milfontes

de onde seguirá para Oran

Dentro vêm dois soldados e um oficial alto e loiro, olhar ingenuo e dôce, figura de guerreiro medieval desses que andam nos vitrais a fazer-nos saudades da sua idade...

E' o capitão Sarmento Beires. Os dois soldados que traz são do Parque de Alverca.

Interrogámo-lo:

—Vem de Vila Nova de Milfontes?

—Não. Vim directamente de Alverca.

—Quando tenciona partir?

Sarmento Beires esquivar-se:

—Não sei... Não sei... E' entrevista? Não dou entrevistas... O capitão Brito Pais que fale...

—Sim. Tenciono. Mas, em todo o caso, não poderei sair antes das quatro...

Sarmento Beires vêm á palsana. Um sargento aproximase a pedir-lhe uma autorisação.

—Isso é com F. Eu hoje ainda estou com parte de doente...

Achámos curiosa esta situação oficial dum homem que parte, arriscando a vida, á conquista de mais um trofeu glorioso para Portugal...

* * *

(*Diário de Lisboa*, 2 avril 1924)

26 Ces interviews ont pour but de saisir des émotions, des états d'esprit qui puissent éclairer le profil des héros. En France, une interview de Pelletier-Doisy (qui avait croisé les Portugais pendant une de leurs étapes, à Rayak[22]) rend compte du courage de ces aviateurs portugais, qui réalisent un raid dans un avion très fragile, alors que tous les pays investissent des fortunes pour des appareils modernes et bien équipés. Pelletier-Doisy raconte sa stupeur devant l'avion portugais, qu'il appelle « un coucou » : « Je ne cachai pas à mes camarades portugais l'admiration que m'inspirait leur performance » (fig. 19).

(Fig. 19)
La rencontre des aviateurs portugais avec Pelletier-Doisy


DERNIÈRE

Le Petit

MON RAID DE PARIS A TOKIO

Par le Capitaine PELLETIER DOISY

J'examinai avec stupeur l'appareil que montaient Brito Paës, Beires et leur mécanicien. C'était un vieux Bréguet de bombardement de nuit, 300 CV. Presque un coucou. Et ils étaient trois là-dessus. Sous les ailes de leur engin, on avait fixé deux énormes réservoirs cylindriques, pouvant contenir seize cents litres et qui semblaient des flotteurs accolés aux roues.

Je ne cachai pas à mes camarades portugais l'admiration que m'inspirait leur performance. Ce n'était pas rien d'avoir amené ce BN2 de Lisbonne à Bagdad. Vouloir le conduire jusqu'à Macao me semblait d'une témérité folle. Je ne connais pas beaucoup de pilotes qui auraient osé une pareille tentative avec des moyens si peu appropriés. Pourtant, Paës et ses passagers ont accompli leur dessein. Ce n'est pas là un mince exploit.

ɔre 1924)

1.10. Le dessin de presse

Le dessin de presse. « L'UN DES AVIATEURS : – Ce qui m'a le plus impressionné fut, lorsqu'on était retenus en Perse, quand on a reçu un télégramme *en chiffre* de Domingos Pereira disant "Enfin, on est *libres* !" L'AUTRE AVIATEUR : – Alors moi ce qui m'a impressionné le plus en voyage fut lorsqu'on a reçu le télégramme *de Cifka* disant "Finalement les *livres* !" »

(Fig. 20)



(*O Primeiro de Janeiro*, 13 septembre 1924)

27 L'auteur de ce *cartoon* fait allusion à deux épisodes du voyage : d'abord, le moment où les aviateurs ont été retenus en Perse, pays d'où l'on ne les autorisait pas à partir, avançant qu'il leur manquait encore un document pour pouvoir survoler le territoire ; ensuite, le moment où, ayant abîmé définitivement l'appareil, les aviateurs avaient besoin d'en acheter un autre le plus tôt possible, à cause des ouragans et des vents très forts en Asie, qu'ils devaient éviter s'ils voulaient réussir leur voyage.

28 Il faut remarquer le jeu entre les mots portugais *Cifra* (en français en chiffres), et *Cifka* qui était le nom du militaire Cifka Duarte, alors chef de l'armée de l'Air, qui a réussi à réunir la somme d'argent nécessaire, en livres sterling, pour que les aviateurs puissent acheter un nouvel avion en Inde. De plus, un second jeu de mots intervient entre *libres* (en liberté, officiellement libres pour poursuivre le voyage) et *livres* (faisant allusion à la livre sterling), l'argent nécessaire pour acheter l'avion *Pátria II*.

29 Ce *cartoon* est le seul dont nous avons connaissance à propos de ce voyage et il montre comment un des épisodes qui a le plus angoissé le peuple portugais pendant le raid (il ne faut pas oublier que l'avion avait été acquis par le moyen d'une souscription populaire) a donné lieu, deux mois après la réussite du voyage, à de l'humour. Qui plus est, il s'agit d'un humour très portugais, basé sur les jeux de mots.

2. Les imaginaires

2.1. Le Portugal : la nation comme membre de l'équipage

30 Une des premières représentations de ce grand voyage découle des conditions toutes particulières du projet de deux pilotes rêvant de faire le tour du monde (le voyage à Macao était envisagé comme une préparation ou une première étape de ce projet), mais à qui le gouvernement refusait toute contribution financière : « Autorisé sans frais pour l'État », disait l'arrêté ministériel. C'est ainsi que l'armée de l'Air a organisé une souscription qui a eu un écho formidable auprès de la population en général. Tous les Portugais, presque sans exception, y ont participé et les activités pour collecter des fonds se sont multipliées dans le continent, aux îles et au Brésil.

31 C'est pourquoi la population s'identifiait aux pilotes et envisageait ce voyage comme le sien, considérant l'avion comme un achat qu'elle seule avait permis de réaliser et dont elle était très fière. Le Portugal entier est devenu le pilote de l'avion et non pas seulement les trois aviateurs. Le voyage était le résultat de l'effort de chaque Portugais qui avait donné selon ses moyens et avec patriotisme pour que le vol s'accomplisse. Les trois aviateurs (Beires, Paes et Gouveia, le mécanicien [23]) symbolisaient le pays, qui se voyait en eux, dans une symbiose qui trouva plusieurs fois écho dans la presse nationale.

32 Dans le journal O *Século*, António José d'Almeida a écrit une chronique dans laquelle un quatrième passager est introduit dans l'avion *Pátria* :

> Portugais : souvenons-nous que dans cet avion qui est, en ce moment, battu par la pluie, enveloppé par les ouragans, étouffé par la

> chaleur de la « Libye ardente [24] » [...], se sont déjà éveillés, par le bruit de ses moteurs, les échos du monde entier ; dans cet avion fantôme, porteur du Génie et des espoirs de la Race, ne voyagent pas seulement trois hommes d'un courage inébranlable, audacieux et intelligent. Un nouveau matelot est sauté dedans, prenant sur lui le commandement suprême, avec du calme, de la confiance, de l'héroïsme. Ce matelot invincible et implacable s'appelle Portugal. Comme dans le mot biblique, exclamons-nous tous : ALLONS-Y AVEC LUI [25] !

La chronique d'António José d'Almeida

(Fig. 21)



O RAID LISBOA-MACAU

POR PORTUGAL!

O sr. dr. Antonio José d'Almeida publicou no «Seculo» as seguintes palavras:

Com a famosissima travessia do Atlantico, realisada pelos grandes Gago Coutinho e Sacadura Cabral, e, agora, com a temeraria viagem que, vae seguindo o seu curso, ao Oriente, os aviadores portuguezes constituiram verdadeiramente, e antes de mais ninguem, a cavalaria andante dos ares.

Para onde vão Brito Paes e Sarmento de Beires, os epicos cavaleiros, agora como outr'ora, com a sua capa rota e sem dez reis na algibeira?

Não se sabe. Eles proprios, naturalmente, o ignoram. Sabem-no tanto como Nun'Alvares, irrequieto e moço, sabia para onde ia ao largar de Santarem, contra a vontade do Mestre, para a arrancada de Aljubarrota, que fundou definitivamente a Nacionalidade, ou como quando, no prologo da nossa epopeia maritima, que dilatou o «inospito montado e vergel florido», bradava aos velhos, para estimulo dos novos: «Raços além.»

Diz-se que os capitães Sarmento de Beires e Brito Paes e o sargento mecanico Gouveia vão a Macau. Talvez. Talvez, mas são capazes de ir mais longe e de dar volta ao globo. Seja o que fôr, o que é certo é que eles, como outr'ora e para engrandecimento da Grei, vão correr as «sete partidas do mundo».

Que a Boa Ventura os acompanhe, e ela não os abandonará, se, unanimemente, cumprirmos o nosso dever, mandando-lhes o nosso dinheiro e a nossa alma.

Sou d'aqueles que acreditam na transmissão longinqua do Pensamento e nas irradiações a distancia da Vontade.

Eles levarão a cabo a sua missão, — tornar mais fundos e mais firmes os alicerces da Patria integra e imortal! se todos nós fizermos d'esse pensamento a preoccupação constante do nosso cerebro e d'essa vontade a vibração continua da nossa alma.

Portuguezes! Lembremo-nos de que dentro d'esse avião, que, n'esta hora, batido pelas chuvas, envolvido pelos tufões, sufocado pelos calores da «Lybia ardente» e dos desertos da Arabia, afrontando calmarias, tempestades e raios, já atravessou mares, venceu montanhas, galgou planicies, indo acordar com o ruido do seu motor os ecos de todo o mundo, — lembremo-nos de que dentro d'esse verdadeiro aviãO-fantasma, portador do Genio e das esperanças da Raça, não vão atualmente apenas tres homens de rigida, audaciosa e inteligente coragem. Um novo tripulante saltou já para dentro d'ele, assumindo-lhe com calma, heroicidade e confiança, o comando supremo.

Esse tripulante, invencivel e indomavel, chama-se Portugal! Como na palavra biblica exclamemos todos:

«Vamos com ele!»

Antonio José d'Almeida

(Diário de Lisboa, 5 mai 1924)

33 Dans la presse régionale, comme c'est le cas d'O *Setubalense*, on peut lire un article enflammé, où l'auteur attribue tout l'apport financier et la réussite des Portugais aux efforts du peuple et à lui seul :

> Le raid aérien arrive à sa fin. […] Mais ce voyage laisse ouverte une dette qui doit être acquittée par nous tous, car il n'est pas soutenable que le gouvernement vienne, après coup, couvrir le déficit qui résulte de cette nouvelle épopée. Ce fut le peuple qui accourut, empressé, aux journaux et à l'Aéronautique, répondant aux souscriptions qui ont été ouvertes, inculquant, par son attitude, une grande leçon de patriotisme à tous, et personne ne devrait oublier ce fait si sublime.

> Quand des mères de familles pauvres, des enfants encore plus pauvres qu'elles et d'honnêtes ouvriers sont venus à l'aide, en offrant leur petite obole […], comment serait-il possible d'admettre qu'on acceptât de l'aide qui, venant trop tard, ne pourrait qu'offusquer la valeur si grande et solidaire de la communauté ? Non ! On pense que l'on ne devra pas accepter de l'État un seul centime […] [26].

2.2. L'aviation comme facteur de paix

34 Il faut cependant souligner qu'il y avait, au début de toute cette folie de voyage aérien, un idéal de fraternité, souvent d'inspiration déiste et même franc-maçonne. Les aviateurs rêvaient d'une entente cordiale entre tous les pays du monde et s'envisageaient eux-mêmes comme des ouvriers de la paix. Il en va ainsi d'Alberto Santos-Dumont, l'aviateur brésilien qui a influencé Sarmento de Beires dans son choix de devenir aviateur. Encore enfant, Beires vit Santos-Dumont à Porto. Ce dernier écrivit en 1918 à M. Alan R. Hawley (un des premiers aviateurs états-uniens) son regret face au tournant guerrier de l'aviation, qui était née d'un désir humaniste de paix et de dialogue humanitaire :

> […] mon cœur, depuis quatre ans, souffre, à cause de ces nouvelles qui évoquent l'horrible massacre provoqué en Europe par l'aéronautique. Nous, les fondateurs de la locomotion aérienne de la fin du dernier siècle, nous avions rêvé d'un lumineux chemin de gloire pacifique pour cet enfant de nos soins. Nous prévoyions que les aéronautes serviraient, dans le futur, à éclairer les chefs d'états-majors de l'armée, mais nous n'avions jamais songé qu'ils pourraient jouer un rôle destructeur dans les combats [27].

35 La même opinion était partagée par Sarmento de Beires, qui, dans la deuxième édition de son œuvre *Du Portugal à Macao*, a souligné que :

> Par l'aide que l'on reçoit à Ubon, où la volonté de collaboration devrait suppléer l'absence de communication verbale, on a constaté, une fois de plus, la grande solidarité aéronautique et le rôle pacificateur qui pouvait être assigné à l'Aéronautique devient très clair à mon esprit.

36 Et, dans une note, il explique :

> Le professionnalisme et le développement de l'aviation de guerre ont détruit, apparemment, cette possibilité presque visionnaire. On croit, malgré tout, à un avenir dans lequel, une fois terminé le cycle de guerres, l'Aéronautique accomplira sa mission définitive [28].

37 Dans ce livre, qui raconte le voyage aérien de Lisbonne à Macao, Sarmento de Beires présente les aviateurs du monde entier, les figurant en tant qu'ouvriers de la paix mondiale. De plus, avant de partir avec Brito Paes, il a fait publier la lettre qu'il avait écrite à la Société théosophique à laquelle il appartenait. Il y mentionne très clairement les raisons d'origine spirituelle qui le menaient aussi à entreprendre ce voyage :

> Le voyage Portugal-Inde que je commence à cette heure-ci avec le capitaine Brito Paes, au-delà du sens patriotique par lequel la nation même essaie, encore une fois, d'affirmer sa vitalité dans le monde, se revêt d'un autre sens plus élevé encore, du fait d'être universel. C'est qu'à l'intérieur de l'aéronef que nous conduisons il y a aussi le message des théosophes portugais pour notre présidente, il y a un morceau de la Force même qui rapprochera l'humanité entière, dans la communion sublime des grands idéaux de Bonté et de Justice.

> […] Il devient impérieux que nous disions à tous que ce qui nous meut n'est pas l'envie d'une gloire personnelle. On cherche, bien sûr, à travers l'effet sentimental de notre action, à apporter de la vigueur à l'âme portugaise, si affaiblie d'idéal patriotique. Mais on souhaiterait que ce voyage puisse représenter le début d'une ère nouvelle de paix, d'harmonie, de bonheur pour l'humanité et, en tant que partie de ce Tout, pour la société portugaise.

> P.S. : Le capitaine Brito Paes, qui vient de lire cette lettre, me demande d'ajouter que, bien que n'étant pas un théosophe, il partage mes propos et soutient mes mots [29].

38 Voilà l'expression du développement de l'aviation comme moyen de communion entre les hommes du monde entier. Cette figuration de l'aviation et de l'aviateur comme ouvriers de la paix se retrouve fréquemment à l'intérieur de l'œuvre narrative de Sarmento de Beires, *Du Portugal à Macao*. On relève un extrait du chapitre IV, où, déjà en Algérie, les aviateurs prennent un thé à l'hôtel avec d'autres aviateurs, parmi lesquels se trouve le capitaine Madon :

> Là ils nous racontent que Pelletier-Doisy – *Pivolo*, comme il est connu entre ses camarades – était parti une semaine avant à Paris, pour achever la préparation du voyage Paris-Tokyo.

> Ce sont des minutes où l'on sent autour de nous *des âmes qui rêvent du triomphe des ailes.*

> Les grandes entreprises en cours préoccupent et intéressent la *grande famille humaine de ceux qui volent.*

> Les Américains, qui sont partis pour le tour du monde, sont en ce moment immobilisés à Seattle par les tempêtes ; les Anglais, qui attendent à Corfu le matériel nécessaire à la réparation de l'avion, sérieusement abîmé dans un atterrissage forcé ; nous, qui sommes en route vers l'Orient, privés d'appui du Gouvernement – un fait qui étonne profondément l'étranger ; Pelletier-Doisy qui est à la veille de partir pour le Japon ; l'italien Locatelli, qui est en train de préparer la traversée de l'Atlantique ; le commandant argentin Zanni, essayant son Fokker dans lequel il va aussi déferler vers le tour du monde ; et finalement les Hollandais, en train d'organiser le voyage Amsterdam-Batavia.

> Des hélices tournent dans l'azur.

> Il y a un *désir de plein air*, *de ciel profond*, *qui vibre* intensément dans chaque poitrine.

> Et dans nos cœurs, on ressent une rafale de fierté, lorsque l'on prend conscience que le Portugal travaille aussi à *l'œuvre sublime de la fraternisation universelle, qui est l'œuvre des aviateurs* [30].

39 Les ailes des avions étant désignées par une métaphore qui provient des oiseaux, on peut y voir, probablement, une source de la connotation de force et de paix qui leur est souvent attribuée par la presse :

> Et comme à travers la mer [...] déjà les blanches caravelles étaient parties en quête de la Terre Promise, il était nécessaire, par l'infini des ailes des nouvelles caravelles, de chercher les vieux monuments de gloire sous la bonne fortune du drapeau des quines [31].

40 L'expression « les ailes portugaises » est reprise par la plupart des nouvelles sur le raid. On l'a vu déjà à propos de la chronique et des poèmes et l'on peut reconnaître ce langage dans les manchettes :

« Le Portugal va recommencer son vol glorieux / Les ailes de Portugal ne se sont pas brisées. Elles se sont tout simplement écroulées de fatigue... Les voilà qui reviennent [...] »

(Fig. 22)



Portugal vae recomeçar o glorioso vôo

Officinas de O Commercio do Porto

O Havilland em que Brito Paes e Sarmento Beires seguem da India para Macau

Não se quebraram as azas de Portugal. Abateram-se apenas da fadiga... Ei-las que resurgem triumphaes, dispostas a lançar-se novamente na grande e temeraria aventura.

Os nossos heroicos aviadores perderam n'um cyclone o velho e recomposto aeroplano, que os levava, por um milagre da fé, sobre os palmares e as florestas da India. Agora têem á sua disposição um apparelho mais forte: um *Havilland* com motor *Liberty* de 400 cavallos. Recomeça a longa e demorada travessia de gloria.

Acompanhemo-los em espirito e saibamos mostrar-nos dignos d'elles.

(O Comércio do Porto, 16 mai 1924)

2.3. La réussite comme dimension spirituelle

41 Une autre figuration très fréquente du voyage présente celui-ci imprégné de religiosités. Beires l'affirme dans son œuvre : « Son sacrifice et le nôtre étaient notre quote-part du sacrifice du peuple du Portugal qui, d'un trait enthousiasmé, avait remis à Cifka Duarte l'or nécessaire à ce que l'Évangile de Portugal s'accomplisse[32] ». Ici, le voyage est envisagé comme la Bonne Nouvelle du Salut, la presse nationale faisant écho à tout un langage épico-mystique. En effet, comme le montre l'analyse du corpus d'articles rassemblés, *Les Lusiades* apparaissent comme une bible : « Camões lui-même a placé les premiers fondements de sa bible[33] ».

42 Dans les journaux, on peut aussi repérer des fragments qui révèlent une association entre le succès atteint et la foi, les prières du peuple, ainsi qu'entre l'avion et un monastère, les aviateurs étant perçus comme des ermites (fig. 23) :

> Le voyage qui accomplit cette nouvelle épopée – écrite par Brito Paes et Sarmento de Beires – est encensé par tous les cœurs portugais qui, regardant fixement l'azur du firmament, suivent, émerveillés, le chemin de l'avion *Pátria* [...] emportant sur ses ailes des éclats d'espoir et le parfum de la brise qui s'envole de la vieille Lusitanie.

> Dans l'espace s'envolent des cœurs portugais. Dans la fragile carlingue de l'aéronef toutes nos bénédictions [...] chauffant comme des caresses ces deux âmes, très lusitaines et très pures d'idéal et de courage. Ils sont sortis de Milfontes quand les éléments se disputaient sur les astres, dans une affreuse tempête, s'étant épouvantés en voyant les ailes géantes de l'aigle portugais qui fendaient les airs.

> [...]

> – Alors passez, leur ont répondu les éléments qui se disputaient sur les astres : parce que nous avons peur des prières de toutes ces mères qui vous remettent à la Providence. Allez en paix, vous, les er-

> mites solitaires de ce couvent de rêves qui est votre machine à voler [34] !

43 Au moment où l'on apprend au Portugal l'arrivée des aviateurs à Macao, un article du journal O *Setubalense* affirme :

> Dans la légende ancienne de nos navigations et de nos découvertes, il y a beaucoup de choses qui, aujourd'hui, peuvent nous troubler, par la cruauté de quelques-uns de ces faits. […] Aujourd'hui les temps ont changé […], bien que, il y a bien peu d'années, les poisons aient corrompu les airs et le gaz délétère ait empoisonné les populations. L'impulsion de l'aviation naît de ce même moment, celle-ci se présentant comme un instrument de mort et d'effroi. Mais elle commence déjà à prendre d'autres formes et ce qui semblait alors noirci, comme tout ce qui est funeste, commence à nous intéresser par la vie qui palpite sous les avantages scientifiques, en promettant de devenir une force nouvelle qui rapproche les hommes les uns des autres et embrasse les nations dans une étreinte de civilisation [35].

2.4. La reprise de l'histoire nationale : chevaliers du Moyen Âge et navigateurs des Grandes Découvertes

44 Enfin, une troisième représentation, qui est la plus fréquente, transforme ces pilotes en héros, en chevaliers médiévaux, dans une réincarnation des héros portugais du temps des grandes découvertes maritimes effectuées notamment par Vasco da Gama (qui a découvert la route maritime vers l'Inde) et d'autres navigateurs du XVIe siècle. Alors, « voler » devient synonyme de naviguer, l'« air » et le « ciel bleu » se font les emblèmes de la nouvelle mer et l'« avion », du navire ou de la caravelle, réinventant un passé qui projette à nouveau l'histoire du Portugal dans un destin de gloire. Les vers des *Lusiades* (le premier et le plus important poème épique portugais du XVIe siècle) sont entrelacés avec les articles, les chroniques, les nouvelles de la presse quotidienne. Et le langage de la presse, par le moyen de la citation, devient, lui aussi, une réécriture du récit épique. Les images se succèdent et, au fur et à mesure que le voyage arrive à son terme, la joie gonfle le discours. Des figures d'explorateurs du passé re-

montent, telles celles de Vasco da Gama et de Nuno Álvares Pereira, par exemple. « La nouvelle épopée / Gloire aux Héros ! »

(Fig. 23)



SETUBAL — Sabado, 21 de Junho de 1924 N.º 2.049

O SETUBALENSE

DIARIO DA NOITE

Telefone 265

Director e proprietario: LUIZ FARIA TRINDADE
Redactor principal: Manuel Luiz de Figueiredo
Secretario da redacção: Jorge Viana

Redactores effectivos:
CESAR NOGUEIRA—MANUEL RIBEIRO—SAPHIRA DA COSTA—LUCIO MORENO

Salvé - aviadores!

Em homenagem aos aviadores realiza-se hoje ás 22 horas uma marcha "aux-flambeaux" que sahirá da Praça de Bocage e percorrerá as ruas da cidade.

A NOVA EPOPEIA

lusitanas guiadas por Brito Paes e Sarmento Beires, correram céleres o espaço infinito e foram beijar amorosamente Macau, a pequenina cidade portugueza, ...mo do Oriente atesta, em longinquas paragens que a raça portugueza é capaz de todos os commettimentos. ...do ar segnia a alma lusiada, que os acompanhou desde que se elevaram ás alturas, na pequenina Milfontes, e como a alma da Patria não morre, os ...unidos a ela, tendo a protegel-os a Cruz de Christo.

A PORTUGAL!

GLORIA AOS HEROES!

PORTUGUEZES

...como terminado, pelo menos ao ...o vôo de Brito Paes e Sarmento ...e lamenho enthusiasmo despertaram aviadores, acompanhados pelo ...quiz mostrar-lhes o seu apoio, ...adhas e dando-lhes o concurso do ...chegaram a Macau, na bahia de ...ocorar o anceio da viagem, pois ...lles pareceram encontrar, por parte ...lhes todo o apoio e o mais aberto ...vas! Contado o que aos cumpre ...fio do seu acto, que felizmente não ...nita velha raça a que pertencemos, ...e batalhadores, ambiciosos e aven...turba de gloria levando-a a devas...ainda a sciencia da navegação e a ...conquistas estavam ao começo da ...reira como difficil e cheia de

Ministro do Commercio.

...Embora não exerça desde hontem, segundo as provas constitucionaes, o sr. ministro do Commercio está na disposição de não voltar ás camaras n'esta qualidade, reassumindo ...as suas funcções de deputado logo que a situação politica esteja ...clarecida, graças ao Ministerio de que faz parte. Parece, entretanto, que o chefe do governo está empregando esforços para demover o sr. Dr. Nuno Simões d'esta proposta, ...que de certo modo indica que ainda crê a sua collaboração para a ...tranquillidade de um novo ministerio, o que póde muito bem succeder.

Do Senado.

...O incidente que ha dias se veem desenrolando no Senado com relação ...ao sr. Cardoso Coelho, ...

Edificante.

...Dos dados estatisticos, exactos sobre a base de edificios urbanos, que acompanham o importante projecto de lei ha dias apresentado ao Parlamento pelo deputado sr. Velhinho Correia, a propósito da reducção dos juros aos credores externos, vê-se que durante o anno de 1925 foi de cincoenta e oitocentas ...as obras a ...mas dispondo com a concessão de ...gidos — precisamente igual quantia que se dispendeu com a importação de trigo! O ...mplo regresso de ...ão, dispensa ...quer commentario, para se reconhecer até que ponto ...te novo ...providencia, quanto aos meios ...adoptados para tão ...lamentoso ...ao abrigo d'uma grave crise economica.

Pensando melhor.

O sr. dr. José Domingues dos Santos, quando se falla, tomou o compromisso ao ultimo congresso do partido democratico, realisado no Porto, de reconduzir a Lei da Separação á sua ...ormula ...juridica inicial. Comquanto ...tenham a sua presença, ...mesmo ...ausencia ...

Os aviadores portuguezes chegam a Macau

A população de Setubal, teve conhecimento do facto á 1 hora e 3 minutos da madrugada.

No entanto, ás 0,40 minutos, já na redacção do nosso jornal se sabia tão feliz nova.

— Grandiosas manifestações de regosijo —

Setubal viveu esta madrugada um dos momentos mais felizes da sua vida. Quem como nós, — que foi quem comunicou á cidade tão grande e feliz noticia, como, aliás, a chegada dos nossos gloriosos aviadores, Sarmento Beires, Brito Paes ...alisar já a noticia da sua chegada ali, porque já a temos confirmada, aqui em Setubal e para se certificarem toquem para a Central a ...querir do facto, mas toquem já».

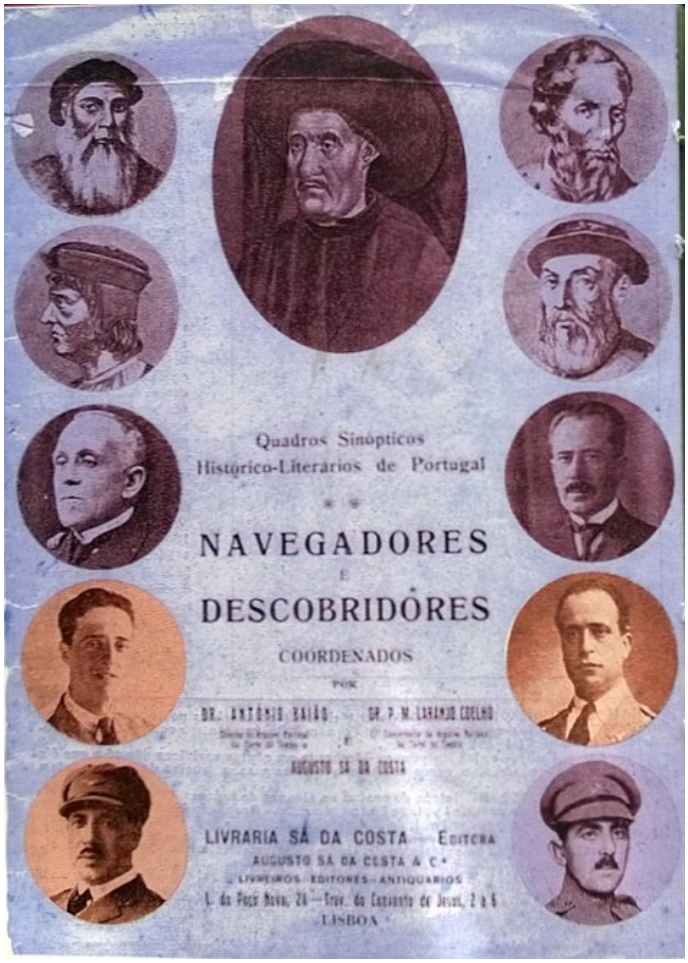
Immediatamente o ...marafa fez a ligação e d'ali ...mente morteiros, foguetes e bombas, que estrondearam com fragor, ...ando acordada o resto da população, que não sabia á rua.

O povo cá fóra e em frente dos nossos escriptorios saudava a Patria, a Republica, os aviadores, ...

Filiation centrée sur la figure de l'Infant Dom Henrique. Cartes dépliantes vendues à l'époque. Traduction : « Cadres synoptiques historiques et littéraires du Portugal / Navigateurs et Découvreurs ». Au centre : l'Infant Dom Henrique, le navigateur. À gauche, de haut en bas : Vasco da Gama, Bartolomeu Dias, Gago Coutinho, Sarmento de Beires et Manuel Gouveia. À droite, de haut en bas : Pedro Álvares Cabral, Fernão de Magalhães, Sacadura Cabral, Brito Paes et Jorge Castilho.

(*O Setubalense*, 21 juin 1924)

(Fig. 24)



Un article d'opinion

(Propriété de la famille de Sarmento de Beires)

(Fig. 25)



SETUBALENSE

DIARIO DA NOITE

O raid Lisboa-Macau

(*O Setubalense*, 23 avril 1924)

45 Dès le début, Sarmento de Beires est comparé à un chevalier médiéval. On l'a déjà vu précédemment à propos des interviews, mais on peut ajouter d'autres exemples qui confirment ce fait. Le 24 avril 1924, le jounal *O Açoriano Oriental* décrit l'aviateur en ces termes : « Sarmento de Beires, maigrichon, délicat, genre chevalier médiéval, avec son éternel sourire d'enfant, a fait, lui aussi, ses adieux ».

46 Lors de l'arrivée à Macao, le triomphe du raid fait la une des journaux et les gros titres rappellent *Les Lusiades* comme symbole de tous les faits héroïques de l'histoire du Portugal : « Un nouveau chant admirable ajouté aux *Lusiades* ! »

L'arrivée à Macao : l'enthousiasme de la presse

(Fig. 26)



FINALMENTE, EM MACAU

Gloria aos nossos aviadores! Gloria a Portugal!

Depois das duas horas da madrugada recebemos, finalmente, a boa-nova tão anciosamente esperada por todos os portuguezes, de que os nossos heroicos aviadores haviam chegado a Macau.

Brito Paes e Sarmento Beires acabam de afirmar, valorosamente, perante o mundo inteiro, que Portugal vive e é capaz de repetir os feitos inegualaveis da sua Historia!

Mais um canto admiravel para os "Lusiadas,,! Mais um brado extraordinario a clamar que ressurjamos! Mais dois nomes para a Eternidade!

VIVA PORTUGAL!

(O Comércio do Porto, 21 juin 1924)

47 Pour conclure il apparaît que la presse a joué un rôle fondamental dans le succès de ce premier vol de Lisbonne à Macao. La presse a été le relais de la souscription nationale pour l'achat de l'avion *Pátria.* Elle a suscité un enthousiasme national et populaire, a touché et mobilisé toutes les classes sociales, toutes les professions, les hommes et les femmes, les adultes et les enfants, les classes aisées et les classes populaires.

48 Si l'on se rappelle que le Portugal était alors un pays très petit, méconnu voire inconnu de l'Europe, modeste du point de vue culturel et économique, affaibli par la Première Guerre mondiale et par le changement de régime politique (après la monarchie, la Première République a été déclarée en 1910), on peut comprendre l'importance de ce fait pour le peuple portugais. Le raid a renforcé l'identité nationale, qui cherchait alors, dans un passé déjà lointain, remontant aux XVe et XVIe siècles, les métaphores et les images susceptibles d'exprimer l'impression euphorique de retour en arrière, dans une histoire glorieuse, ressentie par les Portugais à la suite du raid.

49 Le fait que ce voyage ait été soutenu très largement par la population, sans l'intervention du gouvernement, a contribué à remplir de fierté un pays affaibli par les circonstances historiques de l'époque.

50 L'organisation de matchs de football, de concerts, de corridas, les ventes de livres et d'objets ayant trait au vol, les ventes aux enchères, les initiatives pour réunir le plus d'argent possible pour appuyer et soutenir les aviateurs étaient autant de moyens de faire aussi voyager, en imagination, le peuple portugais, tout en restant sur terre.

51 Le regard posé sur l'avion, le voyage et les pilotes, que la presse a construit et diffusé, a contribué à une reconfiguration de l'identité portugaise.

52 Le langage épique prend place dès le début du voyage et il est d'autant plus significatif qu'il ne provient pas du discours officiel ou de l'État. Celui-ci, en fait, s'est tenu à l'écart de cette initiative pendant la majeure partie de l'événement. Ce registre épique est très intense dans la presse nationale qui couvre le raid aérien, bien qu'il ne soit pas exclusif du Portugal. Dans d'autres pays, comme la France, une atmosphère et un discours semblables sont également observables autour des raids.

53 Par cet engagement et toute la rhétorique associée au succès du voyage des aviateurs, le peuple portugais qui, auparavant, se sentait anéanti, devient géant ; d'affaibli, il se fait victorieux ; se trouvant déprimé et découragé, il devient euphorique et a pu éprouver, à ce moment-là, de la fierté.

54 Le raid Lisbonne-Macao a été une conquête mondiale, qui a inscrit l'équipage du *Pátria* dans l'histoire de l'aéronautique. Autant que la presse portugaise, la presse internationale a remarqué ce fait. Dans le cas de la presse française, on a repéré quelques articles, qui commencent par citer timidement les noms des aviateurs et terminent en les qualifiant de « brillants ».

55 Mais le raid a été un fait aux contours aussi symboliques que techniques, aussi collectifs qu'individuels, aussi nationaux qu'internationaux. Ce fut un événement qui a provoqué un effet dont les contours sont encore à évaluer plus en détail. C'est au courage de trois hommes et à la générosité du peuple que l'on doit le fait. C'est à la presse qu'on doit l'effet.

BIBLIOGRAPHY

Beires José Manuel Sarmento de, *De Portugal a Macau*, Seara Nova, Lisbonne, 1968 [1925].

Camões Luís de, *Les Lusiades. Poème de Camõens traduit en français par F. Ragon*, Gosselin / Hachette, Paris, 1842, Gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France [en ligne]. url : https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5849359g.texteImage [consulté le 22/11/2018].

Correia Mário, *Aviadores Portugueses (1920-1934). A aventura dos pioneiros*, A Esfera dos Livros, Lisbonne, 2016.

Mateus Lourenço Henriques, *Na esteira do «Pátria » 75 anos depois*, Única, Lisbonne, 1999.

Morujão Isabel, « Na rota de antigos portugueses : a viagem aérea De Portugal a Macau de Sarmento de Beires (1924) » *in* Ceccucci Piero (dir.), *Macau e o Oriente nas Literaturas de Língua Portuguesa – Receios e Seduções*, Società Editrice Dante Alighieri, Roma, 2012, pp. 47-67.

Morujão Isabel, « Sarmento de Beires – Ensaio de uma Biobibliografia » et « Sarmento de Beires : a Bibliografia Possível » *in* Beires José Manuel Sarmento de, *A Cidade do Sol*, éd. établie par Jorge Bastos da Silva et Isabel Morujão, Afrontamento, Porto, 2011, pp. 17- 35 et 163-168.

Morujão Isabel, « "Asas que naufragam" : narrativas de viagens aéreas na obra de Sarmento de Beires », *Literatura Culta e Popular, em Portugal e no Brasil (...)*, CITCEM / Afrontamento, Porto, 2011, pp. 392-411.

Morujão Isabel, « Entre a notícia e a narrativa : um itinerário de representações na viagem aérea de Portugal a Macau » *in* Monteiro António, Outeirinho Maria de Fátima, Faria Dominique, Domingues de Almeida José (dirs.), *Aviateurs-écrivains. Témoins de l'histoire*, Savoirs / Exotopies, Éditions Le Manuscrit, Paris, 2017, pp. 207-235.

Santos A. Nobre dos, « Sarmento de Beires. Oficial de Engenharia, Piloto-Aviador e Teósofo », *Portugal Teosófico*, juillet-août-septembre, nº 3, Lisbonne, 1981, pp. 40-42.

Santos-Dumont Alberto, *O que eu vi, o que nós veremos*, Taller Comunicação, Bauru, 2009 [S. Paulo, 1918]. url : http://santos-dumont.net/indexlivros.html [consulté le 21/11/2018].

Wohl Robert, *The Spectacle of Flight : Aviation and the Western Imagination, 1920-1950*, Yale University Press, New Haven, 2007.

Presse portugaise (consultée à la Bibliothèque nationale du Portugal et à la Bibliothèque publique de Ponta Delgada, Açores) :

Correio dos Açores, 30 avril 1924.

Diário de Lisboa, 2 avril, 22 avril, 2 mai, 5 mai et 26 juin 1924.

Diário dos Açores, 17 juin 1924.

Ecos de Tomar, 1er mai, 5 juin et 26 juin 1924.

Notícias de Gouveia, 17 avril et 22 mai 1924.

O Açoriano Oriental, 24 juin 1924.

O Comércio do Porto, 25 avril, 3 mai, 16 mai, 8 juin, 11 juin et 21 juin 1924.

O Primeiro de Janeiro, 3 septembre 1924.

O Setubalense, 23 avril, 14 mai, 14 juin, 21 juin et 23 juin 1924.

Presse française (consultée à la Bibliothèque nationale de France) :

Le Petit Parisien, 30 avril, 4 mai, 6 mai, 9 mai, 10 mai et 3 septembre 1924.

Presse espagnole (archives numérisées) :

La Vanguardia, 14 mai 1924. URL: http://hemeroteca.lavanguardia.com/preview/1934/06/05/pagina-5/33273576/pdf.html?search=Sarmento%20de%20Beires [consulte le 22/11/2018].

NOTES

1 José Manuel Sarmento de Beires est né à Lisbonne le 4 septembre 1892. Il a fait ses études au collège militaire, à l'université de Porto et à l'École de guerre, d'où il est sorti en 1916, pour entrer à l'École d'aéronautique militaire, à Vila Nova da Rainha. Il y a obtenu, en 1917, le brevet d'aviateur militaire dans le but d'intégrer le Corps expéditionnaire portugais (C.E.P.) qui est engagé en Flandres aux côtés de la Triple-Entente. En France, où il a combattu pendant la Première Guerre mondiale, il a fréquenté les écoles d'aviation militaire de Chartres, Châteauroux et Avord. Il a réalisé son premier vol nocturne le 13 mai 1920. Cette même année, il a volé, avec Brito Paes, jusqu'à Madère, en cachette, car ils n'avaient pas reçu l'autorisation supérieure pour le faire. À leur retour, ils ont reçu simultanément une réprimande formelle et un vœu d'hommage. En 1924, Sarmento de Beires a réalisé le raid Lisbonne-Macao, qui a été reconnu par les plus hautes distinctions de la République portugaise (le 5 octobre 1924, il a reçu le grade de commandeur de l'Ordre militaire de la Tour et de l'Épée de Valeur, Loyauté et Mérite et le 5 octobre 1925, celui de commandeur de l'Ordre militaire du Christ). En 1927, avec Jorge de Castilho, il a réalisé la première traversée nocturne de l'Atlantique Sud. Dans une lettre datée du 23 février 1928, la Ligue internationale des aviateurs a envoyé à Sarmento de Beires le diplôme par lequel son vol de 1927 a été considéré comme un des faits aéronautiques les plus importants de cette année-là. Du point de vue intellectuel, Beires était un poète et un idéologue. Ainsi, il a collaboré à la revue *Seara Nova*, que la police politique de l'époque censurait. Étant un actif opposant non communiste du régime politique de Salazar, il a été emprisonné en 1933 et,

plus tard, exilé (en France puis au Brésil). En 1951, à la suite d'une amnistie, Sarmento de Beires a pu réintégrer l'armée portugaise avec le grade de major, mais dans la réserve. En 1963, il a pris sa retraite et, le 14 août 1972, a été promu colonel. Il pensait qu'était assignée à l'aviation la mission d'ouvrière de la paix mondiale. Il est mort le 8 juin 1974, à Porto.

2 António Jacinto da Silva Brito Paes est un militaire né à Vila Nova de Milfontes (Portugal) le 7 juillet 1884 et décédé à Sintra, le 22 février 1934. Il fut l'un des pionniers de l'aviation portugaise. Après avoir terminé le cours d'infanterie à l'École de guerre, il a été promu enseigne en 1910. En novembre 1917, il a obtenu le brevet de pilote-aviateur à l'École d'aviation d'Avord, en France, et a intégré les services d'aviation du C.E.P., où il s'est distingué au combat dans le ciel de France, au sein des escadrons français. Il a été décoré de l'Ordre militaire de la Tour et de l'Épée, de la Croix de guerre et de la Légion d'honneur françaises. Revenu au Portugal, il participa avec Sarmento de Beires, en 1920, à la première tentative de raid aérien de l'aviation portugaise, par laquelle les deux pilotes, dans un ancien avion Breguet XIV A2, surnommé *Le Chevalier Noir*, s'envolèrent de Lisbonne vers l'île de Madère. Seul le brouillard qui recouvrait l'île à leur arrivée les empêcha d'y atterrir et, comme l'avion n'avait plus de combustible pour rejoindre Lisbonne, ils finirent par amerrir à côté d'un navire cargo qui les sauva. Ils avaient parcouru, dans ce vol pionnier, plus de 1 500 kilomètres sur une mer n'ayant jamais été survolée. En 1924, Brito Paes était le commandant de l'avion *Pátria* (Patrie), un modèle Breguet 16 BN 2 de 1919, qui a fait le raid aérien Lisbonne-Macao, ayant comme aviateur Sarmento de Beires et comme mécanicien, Manuel Gouveia. Brito Paes a engagé toute sa fortune personnelle dans ce projet, qui n'a pas reçu l'appui du gouvernement. Il est mort dans un accident d'aviation, le 22 février 1934.

3 Ce voyage réalisé par Sarmento de Beires et Jorge Castilho en 1927 avait pour but de démontrer que le sextant mis au point par Gago Coutinho (voir la note numéro 4) était un instrument précis. En fait, Gago Coutinho et Sacadura Cabral avaient déjà réalisé ce voyage en avion, en 1922, pendant le jour, appuyés par la radio et ayant un hydravion supplémentaire en cas de panne. Ce fut la première traversée aérienne de l'Atlantique Sud. Sarmento de Beires et Jorge Castilho ont fait le même parcours, mais pendant la nuit et sans aucun type d'appui. Ils ont amerri exactement sur l'archipel Fernando Noronha, au Brésil, tout comme le sextant avait permis de le déterminer.

4 Carlos Viegas Gago Coutinho est né en Algarve, le 17 février 1869. En 1885, il s'inscrit à l'École polytechnique où il fréquente, entre 1886 et 1888, le cours de marine de l'Académie navale, dont il sort parmi les mieux classés. Gago Coutinho est devenu célèbre pour la traversée aérienne de l'Atlantique Sud, de Lisbonne à Rio de Janeiro, qu'il a entreprise, pour la première fois, en 1922, avec Sacadura Cabral (un autre grand nom de l'aviation pionnière portugaise et internationale), dans le contexte du centenaire de l'indépendance du Brésil qui se célébrait alors. Gago Coutinho a reçu une large reconnaissance grâce à ce succès : il a été promu contre-amiral, grade décerné avec les plus hautes et les plus prestigieuses distinctions de l'État portugais. Il a aussi obtenu des décorations étrangères. La réussite de son vol au Brésil est due aux recherches scientifiques qu'il a entreprises et qui l'ont mené au développement d'un sextant avec horizon artificiel destiné à être utilisé dans les aéronefs, plus tard fabriqué par l'Allemand C. Plath, portant le nom « Système amiral Gago Coutinho ». Avec Sacadura Cabral, Gago Coutinho a construit un nouvel instrument, appelé « réduction » ou « mock-courtier des directions ».

5 Beires Sarmento de, *De Portugal a Macau*, Seara Nova, Lisbonne, 1968 [1925], p. 21.

6 Francisco Xavier da Cunha Aragão (1891-1973) et António de Sousa Maya (1888-1969) sont deux pionniers de l'aviation portugaise. L'armée de l'Air ayant été créée au Portugal en 1914, Aragão et Maya appartenaient au groupe des dix premiers aviateurs militaires portugais (de formation anglaise et française, respectivement) destinés à créer au Portugal une force aérienne militaire capable de participer au Corps expéditionnaire portugais (ce qui n'a pas abouti). Ils ont été des instructeurs du premier cours d'aviation militaire au Portugal (qui s'est tenu à Vila Nova da Rainha), d'où est sorti Sarmento de Beires.

7 *Diário de Lisboa*, 22 avril 1924.

8 *Id.*

9 Au Portugal, la référence à l'Adamastor est devenue célèbre après l'épisode des *Lusiades* de Luís de Camões (Chant v, 37-60) dans lequel Vasco da Gama raconte au roi de Melinde l'histoire du Portugal. En racontant son voyage, Gama décrit un de ses succès les plus épouvantables : l'apparition d'un Adamastor, un rocher métamorphosé en géant, qui représente dans l'épopée les obstacles auxquels les navigateurs se sont heurtés au cours du voyage. Le géant, dans son discours, prophétise une longue liste de

naufrages, comme conséquence et punition de l'esprit pionnier. Déjà remis de son premier choc, Vasco da Gama interpelle à son tour l'Adamastor (« Qui es-tu ? »), révélant le courage, face à l'adversité, nécessaire à l'homme pour surmonter ses peurs et dépasser les difficultés surhumaines toujours présentes dans la conquête de ses desseins.

10 *Les Lusiades* est le premier et le plus important poème épique de la littérature portugaise, publié en 1572. Il a été écrit par le poète Luís de Camões, qui a pris pour sujet de son œuvre le voyage maritime de Vasco da Gama en Inde, grâce auquel les Portugais ont découvert la voie maritime vers l'Inde. Le poème décrit l'aventure de la découverte, entremêlée d'épisodes qui racontent l'histoire du Portugal, depuis sa fondation comme nation, en 1193, jusqu'au moment du voyage en Inde, qui marque l'expansion de son empire colonial. Dans les strophes décasyllabiques du poème sont présentés les mythes, les figures et les moments historiques les plus décisifs et émouvants du Portugal. Inês de Castro, Afonso Henriques, Nuno Álvares Pereira et bien d'autres constituent le cadre de l'exaltation des Portugais. Pièce maîtresse de l'identité nationale, à une époque où le monde est divisé entre le Portugal et l'Espagne (à la suite du traité de Tordesillas, signé en 1494), *Les Lusiades* ont aussi joué un rôle important en tant que glorification de la langue portugaise.

11 Le Cap des Tempêtes, de nos jours de Bonne Espérance, est situé à l'extrémité sud de l'Afrique et il est considéré comme un des plus importants caps sud-africains. Il a fallu que les Portugais franchissent ce cap (ce qui a été accompli par Bartolomeu Dias en 1488) pour qu'ils découvrent la possibilité de naviguer vers l'orient.

12 O *Setubalense*, 23 juin 1924, p. 2. L'auteur du poème est Ricardo Cruz. Il s'agit de notre traduction.

13 Notre traduction.

14 Camões Luís de, *Les Lusiades*, traduction en français et en vers par François Ragon, Gosselin, Paris, 1842, Chant III, strophe 21, p. 58.

15 *Ouvi : vereis o nome engrandecido / daquele de quem sois senhor superno / e julgareis qual é mais excelente se ser do mundo Rei, se de tal gente* (*Notícias de Gouveia*, 17 avril 1924, p. 1). Ces vers des *Lusiades* (chant I, strophe 10) ont été traduits ainsi en français par François Ragon (Camões Luís de, *Les Lusiades*, *op. cit.*, p. 3) : « Écoute : mes récits vont te faire connaître / La grande nation dont tu naquis le maître ; / Juge si ton orgueil doit être plus jaloux / De régner sur le monde ou de régner sur nous. »

16 L'armée de l'Air, lors de son début au Portugal, se nommait « Arme de l'Aéronautique ».

17 *Diário de Lisboa*, 2 mai 1924.

18 O *Comércio do Porto*, 11 juin 1924.

19 Alverca, petite ville près de Lisbonne, a joué un rôle très important dans l'histoire de l'aéronautique portugaise. En fait, en 1919, l'aérodrome militaire s'y est installé, comme les ateliers généraux de matériel aéronautique. Considérée comme le berceau de l'aviation au Portugal, Alverca a accueilli le premier aéroport international portugais, jusqu'à ce que l'actuel aéroport de Portela soit inauguré, en 1940.

20 Vila Nova de Milfontes est un petit village de pêcheurs près de la ville de Beja, dans l'Alentejo. Ce village est lié à l'aviation portugaise du fait que les aviateurs Sarmento de Beires et Brito Paes ont décollé de ses champs le 7 avril 1924 pour la traversée aérienne qui a lié Lisbonne à Macao. Brito Paes est né à Vila Nova de Milfontes et, profitant de ce fait, les aviateurs ont choisi ce terrain pour s'envoler vers Macao, pour deux raisons : son extension faisait de Vila Nova de Milfontes la seule voie de départ pour un décollage en toute sécurité, l'avion étant lourdement chargé d'essence ; en outre, les aviateurs préféraient un endroit « intime et modeste » (Beires Sarmento de, *De Portugal a Macau*, *op. cit.*, pp. 33-34) pour démarrer discrètement, étant donné les fonds réduits de roulement réunis pour le voyage et l'absence de soutien et de confiance de la part du gouvernement. En hommage aux aviateurs et à leur réussite historique, il y a aujourd'hui un monument à Vila Nova de Milfontes qui commémore le voyage.

21 *Diário de Lisboa*, 2 avril 1924.

22 Sarmento de Beires raconte cette rencontre avec Pelletier-Doisy dans son livre *De Portugal a Macau*, *op. cit.*, p. 103.

23 Manuel Gouveia, l'excellent et fidèle mécanicien, a dû souvent voyager en train, lorsque la charge de l'avion ne permettait pas le décollage.

24 Il s'agit d'un morceau d'un vers du poème *Les Lusiades* (chant III, strophe 128), que la version française de François Ragon (Camões Luís de, *Les Lusiades*, *op. cit.*, p. 82) a traduit comme « l'ardente Afrique ».

25 *Diário de Lisboa*, 5 mai 1924.

26 O *Setubalense*, 14 juin 1924, p. 1.

27 Santos-Dumont Alberto, *O que eu vi, o que nós veremos*, Taller Comunicação, Bauru, 2009, p. 10 [S. Paulo, 1918]. URL : http://santos-dumont.net/indexlivros.html [consulté le 21/11/2018].

28 Beires Sarmento de, *De Portugal a Macau*, *op. cit.*, chap. XI, p. 193. La presse a aussi publié cette lettre dans le journal *Correio dos Açores*, le 30 avril 1924.

29 Cette lettre a été reproduite en 1981 par le magazine *Portugal Teosófico*, nº 3, Lisbonne, juillet-août-septembre, pp. 40-42.

30 Beires Sarmento de, *De Portugal a Macau*, *op. cit.*, p. 64. Nous soulignons.

31 *O Comércio do Porto*, mai 1924. Discours prononcé par un étudiant de l'université de Porto à la rédaction du journal.

32 Beires Sarmento de, *De Portugal a Macau*, *op. cit.*, p. 164.

33 *O Comércio do Porto*, mai 1924.

34 *O Setubalense*, 23 avril 1924, p. 1.

35 *O Setubalense*, 21 juin 1924, p. 1.

ABSTRACTS

Français

L'aviation portugaise, au temps des raids pionniers des années 1920, a été l'objet de récits de presse et de récits littéraires (dont l'auteur, dans ce cas, est le pilote lui-même). De ces deux types de récits portugais se détache un imaginaire singulier que l'on décrit tout au long de cet article, prenant comme corpus la presse portugaise généraliste (quotidienne et périodique) qui a rendu compte du voyage aéronautique de Lisbonne à Macao, entrepris par les aviateurs Sarmento de Beires et Brito Paes, en 1924. On essaie aussi de comprendre la spécificité de cette presse dans le contexte particulier d'une entreprise menée grâce au concours d'une souscription populaire, qui a subventionné l'acquisition de l'avion et les frais de voyage. Ainsi, on fera le repérage d'une typologie assez riche des genres journalistiques et littéraires convoqués, qui, ayant des fonctions diverses, contribuent cependant à la formation d'une identité héroïque nationale, dans un pays affaibli du point de vue économique, culturel et politique. On prendra aussi des exemples de la presse française et espagnole pour parvenir à des conclusions plus universelles, qui valident les thèses présentées.

English

The Portuguese aviation at the time of the pioneer raids of the 1920s was the object of press and literary narratives (in which the author is the pilot).

Between these two types of Portuguese narratives, a singular imaginary stands out that is described throughout this article. It examines the generalist Portuguese press (daily and periodical) which reported on the aeronautical journey from Lisbon to Macao undertaken by the aviators Sarmento de Beires and Brito Paes in 1924. I explore the specificity of this press in the very special context of a raid that was made possible through popular subscription that subsidized the purchase of the plane and the travel expenses. This revealed a fairly rich typology of press information, which contributed to the formation of an identity of national heroism, in a country weakened economically, culturally and politically. Finally, some examples from the French and Spanish press are studied to establish broader conclusions that validate the thesis presented.

INDEX

Mots-clés
raid Lisbonne-Macao, presse, imaginaire, pionniers de l'aviation, Sarmento de Beires, Brito Paes, Portugal, Macao

Keywords
raid Lisbon-Macao, press, imaginary, pioneer aviation, Sarmento de Beires, Brito Paes, Portugal, Macao

AUTHOR

Isabel Morujão
Professeur à la faculté des lettres de l'université de PortoChercheur du Centre de recherche interdisciplinaire « Culture, Espace et Mémoire » (CITCEM)