

JOÃO GOUVEIA

PIONEIRO DA CONSTRUÇÃO AERONÁUTICA PORTUGUESA

Resumo

No presente trabalho pretende dar-se a conhecer a tentativa, devida a um homem, João Gouveia, de se lançar, também em Portugal, no início do século XX, a indústria aeronáutica através da construção de aeroplanos concebidos por ele.

Na verdade, redundou num fracasso — especialmente por falta de fundos financeiros para subsidiar o projecto e por causa de desentendimentos políticos e intrigas corporativas — o voluntarismo de João Gouveia, contudo, não se pode deixar no esquecimento o seu nome e a janela de oportunidade que pretendeu explorar lançando entre nós as bases da edificação da engenharia aeronáutica.

JOÃO GOUVEIA

PIONEIRO DA CONSTRUÇÃO AERONÁUTICA PORTUGUESA

Coronel Luís M. Alves de Fraga*

1. RECORDANDO GENERALIDADES

O começo do século XX foi um tempo de verdadeira corrida na conquista do espaço aéreo, tripulando um engenho que fosse, como então se dizia, mais pesado do que o ar. É certo que o Homem, havia muito, já tinha conseguido desprender-se do solo, mas sempre como mera consequência do aproveitamento do movimento do próprio ar; o que se pretendia era vencer essa limitação através da obtenção simultânea de autonomia propulsora e sustentadora.

Depois dos irmãos Wright, em 1903, e de Santos Dumond, em 1906, terem provado que era possível associar um motor a uma estrutura leve, mais semelhante a um *papagaio* complexo, e erguer-se do solo em voo minimamente controlado, a imaginação dos mais inventivos e mais engenhosos passou a centrar-se sobre algumas questões concretas: a da própria estrutura, a da capacidade propulsora do motor e a da manobrabilidade do conjunto.

A aventura aérea, até 1914, tomou duas feições complementares entre si: por um lado, pilotar os *aeroplanos* já existentes e, por outro, construir novos tipos de aparelhos capazes de conquistar recordes que, por esses anos, iam desde a maior distância percorrida à mais elevada altitude atingida, passando pelo maior tempo de autonomia de voo.

* O autor é Coronel da Força Aérea na situação de reserva, é professor na Universidade Autónoma de Lisboa e membro do Conselho Científico da Comissão Portuguesa de História Militar, integra o Grupo de Trabalho para a Elaboração da História da Força Aérea, é diplomado pela Academia Militar, licenciado em Ciências Político-Sociais e mestre em Estratégia pela Universidade Técnica de Lisboa. Actualmente, prepara a dissertação de doutoramento em História Contemporânea.

Quase sempre o espírito de aventura dos mais jovens possibilitava que as fileiras dos candidatos a pilotos-aviadores se engrossassem e que, os mais afortunados e mais habilidosos, fossem dominando as técnicas de manobra desses engenhos primitivos.

É claro que era sobre a audácia de tais «malucos» que mais recaía a atenção da imprensa e do público em geral, contudo, se é certo que eles merecem o epíteto de *pioneiros*, não é menos verdade que o foram, também, todos aqueles que, por possuírem uma imaginação criadora acima dos padrões comuns, puseram a sua habilidade ao serviço da construção de novas máquinas voadoras, mais seguras, mais rápidas, mais autónomas, mais manobráveis. Eram desafios diferentes que obtinham respostas diferentes, todavia, quase sempre o construtor era, também, o piloto do seu próprio engenho.

Hoje em dia, está quase esquecido que a «pátria» da aviação foi a França, por ali se ter incentivado a conquista do espaço nas duas perspectivas que aponte: a construção de aeroplanos e a exploração desses engenhos — o exemplo clássico que é usual referir é o de Luís Blériot, que, em 1909, tomou a dianteira na travessia da Mancha e foi praticamente o primeiro industrial de construção aeronáutica em França e no mundo¹. No entanto, pode dizer-se que, um pouco por todo o lado, a *febre da aviação* fez candidatos a pilotos-aviadores e a *engenheiros* aeronáuticos. Portugal não foi exceção e, entre 1909 e 1912, Lisboa viu, entusiasmada, as exposições dos primeiros e apoiou o esforço dos segundos. Valerá a pena conhecer em pormenor a história de um desses pioneiros², mas, para isso, teremos de enquadrá-la devidamente.

No centro de toda a problemática aeronáutica, no nosso País, esteve um organismo associativo particular que nasceu, ao que parece, na noite de 11 de Dezembro de 1909: trata-se do *Aero Club de Portugal*.

2. O SONHO DE UM HOMEM

¹ Poderia citar, ainda, Henri Farman, Henri e Maurice Fabre, Léon e Robert Morane com Saulnier fundaram, em 1910, uma das primeiras firmas de construção aeronáutica, Roland Garros

² Aquele a quem dedico este trabalho não foi, cronologicamente, o primeiro construtor aeronáutico português, porque esse foi o engenheiro Abeillard Gomes da Silva, que em 1910 (14 de Março), no polígono de Tancos ensaiou o seu aeroplano, que não teve êxito. Em tempo oportuno dedicar-me-ei ao estudo desta personalidade

Na verdade, ao começo dessa noite já distante, reuniu-se pela primeira vez a assembleia geral desta nova agremiação, na Associação dos Engenheiros Civis, no Terreiro do Paço, bem junto à sede do Poder político. A sua finalidade evidente era a da divulgação, entre nós, do gosto pelos assuntos aeronáuticos, muito embora houvesse outros interesses menos visíveis, consequência da importância pressentida do avião como elemento de utilização militar.

Foi, claramente, logo de início, um clube cuja massa associativa se situava ao nível da alta e média burguesia lisboeta, com ligações profundas à Monarquia e ao jovem Rei D. Manuel II.

Devo acrescentar, para que a compreensão da fenomenologia aeronáutica no começo do século possa ser facilmente apreendida, que a aventura no espaço — fosse ela relacionada com balões, cativos ou livres, com dirigíveis ou, até, com aviões — era vista, em Portugal, como um espectáculo de *feira*, semelhante a qualquer das sensações «fortes» que hoje atraem pequenas multidões aos parques de diversão nocturna; havia uma única diferença: hoje paga-se para «viver» a sensação, nesses tempos recuados pagava-se para ver outros — os «especialistas» — viverem a sensação, arriscando, muitas vezes, a vida.

O *Aero Club de Portugal* visava, naturalmente, alterar este posicionamento popular, chamando a atenção para os aspectos científicos da conquista do espaço.

Nos primeiros meses de existência, a nova associação aeronáutica limitou a sua actuação a três ou quatro acções muito específicas: criar um conjunto de comissões especializadas; levar a efeito um concurso de papagaios; mostrar, através da imprensa, a posse de conhecimento técnico-aeronáuticos; fazer-se reconhecer internacionalmente. No desenvolvimento deste programa houve nomes que se começam a destacar e a tornar conhecidos do grande público: Pedro Fava Ribeiro de Almeida e Gustavo Tedeschi Correia Neves. O primeiro, era Tenente de Engenharia e o segundo, de Artilharia. Foram as *sumidades* que só deram sinal de conhecimentos aeronáuticos depois da fundação do *Aero Club de Portugal*. Antes, viviam nas suas *torres de marfim*.

Ao contrário destes, houve um verdadeiro pioneiro das «coisas» aeronáuticas, que, por não ter formação científica adequada, desenvolveu sempre a sua acção através do *fazer* e não do *dizer*. Foi aquilo que vulgarmente se cha-

ma «um prático» e, deve reconhecer-se que, nos primórdios da construção dos aviões a primazia pertenceu, de facto, a este último tipo de indivíduos, como, aliás, foi comum a quase todas as descobertas técnicas do século XIX e começo do século XX.

Esse homem a quem a aviação em Portugal deve as primeiras divulgações foi João da Mata Camacho Pina de Gouveia, vulgarmente conhecido por João Gouveia.

Nascido no Funchal a 8 de Fevereiro de 1880, veio para Lisboa, onde frequentou o Curso Superior de Letras — antecessor da Faculdade com a mesma designação — e a Escola Politécnica, morreu, nesta mesma cidade no ano de 1947.

Não sei — e julgo que ninguém sabe — como terá nascido em João Gouveia o gosto pelo conhecimento aeronáutico, todavia, a primeira notícia com que topei que refere o seu nome já ligado às «coisas do ar» foi na *Tiro & Sport* de 10 de Fevereiro de 1909 que relatava o seguinte: «Vai fundar-se o *Aero Club*, com o fim de desenvolver entre nós o gosto pelo problema interessantíssimo da aviação, constando que, *além do sr. João Gouveia, um dos iniciadores do movimento entre nós*, se inscreverão como sócios os Srs. Luthero Esteves, Ribeiro de Almeida, Francisco M. Henriques, Raul Esteves, etc.»³.

Mais tarde, na mesma revista, no dia 10 de Maio, ainda do ano de 1909, aparecem quatro excelentes fotografias de João Gouveia, com a seguinte legenda: «Aviação — Experiências do Sr. João Gouveia no quartel de Engenharia».

É a prova evidente do seu grande empenhamento na divulgação da Aviação e da Aeronáutica em geral. E deve notar-se que escolheu aquilo que era, na altura, o centro do saber técnico do Exército e onde se encontrava, também, um dos homens que mais se empenhou no desenvolvimento do desporto militar na época — o 9.º visconde d'Asseca, Capitão de Engenharia Salvador Correia de Sá Benevides⁴. Quer dizer, João Gouveia, para levar por

³ O sublinhado é da minha autoria, para reforçar a ideia de que, em 1909, sabia-se, muito bem a quem atribuir a primazia na ideia da fundação do *Aero Club de Portugal*, facto que se veio a esquecer quando mais tarde outros se apoderaram, injustamente, dos louros de tal feito.

⁴ Veja-se, a este propósito, o que diz a revista *Tiro & Sport* n.º 415, de 10 de Abril de 1909.

diante a sua ideia de fundar o *Aero Club*, seleccionou as pessoas e os locais certos para lhe darem os apoios e, se calhar, as facilidades que lhe faltavam.

Porque era necessário, também, cativar a opinião pública, João Gouveia fez uma conferência no salão de festas da revista *Ilustração Portuguesa*, que foi noticiada pela *Tiro & Sport* de 20 de Maio, durante a qual apresentou miniaturas de aeronaves. Notem-se os termos utilizados pela revista para relatar esse mesmo acontecimento: «(...) deu começo às suas experiências que maravilharam a assistência pela precisão dos voos que em diferentes direcções executaram os seus modelos reduzidos de aeroplanos». Acrescente-se que a fonte de energia propulsora destas miniaturas eram elásticos devidamente enrolados, que faziam mover os respectivos hélices.

Como se vê, este pioneiro da construção aeronáutica tinha a clara noção da importância do aeromodelismo como fonte experimental. Claro que é necessário ter presente que, nestas épocas distantes da conquista do espaço, já havia experiência comprovada na utilização de alguns engenhos aéreos — uns, muito primitivos, outros, mais sofisticados. Entre os primeiros estavam os papagaios de pano ou de papel que, ligados em série, e segundo dimensões maiores do que as dos simples brinquedos da actualidade, elevavam do solo um observador sentado numa cadeirinha de estrutura muito leve. Esta primeira utilização dos papagaios teve aplicações militares, em especial entre os chineses. Tratava-se de conseguir a terceira visão do campo de batalha, de modo a possibilitar a mais conveniente e oportuna deslocação das tropas no terreno. O papagaio foi, também, usado como meio de transmissão de ordens ou de recepção de mensagens: bastava que, para o efeito, lhe associassem bandeirolas de cores convencionais. Também se ensaiou a sua utilização como forma de fazer fotografia aérea.

Entre os engenhos aéreos mais sofisticados, na época, estavam os balões — cativos ou livres — e os dirigíveis. Estes eram, então a grande novidade e esperança como arma aérea. Veja-se, por exemplo, que no dia 9 de Março de 1910, o jornal *O Século*, na página 2, publicava um artigo intitulado «A arte da Guerra — Os Dirigíveis Militares», no qual resumia a situação dos principais exércitos europeus, quanto ao uso destes engenhos, e lhes atribuía importância semelhante, e por vezes superior, à da cavalaria, porque poderiam explorar a frente do adversário em grande profundidade e destruir alvos inal-

cançáveis pela Artilharia, com quase total impunidade. O articulista concluía da seguinte maneira: «Não há dúvida que os dirigíveis podem desempenhar uma formidável acção estratégica, e só poderão ser eficazmente combatidos por outros dirigíveis *ou talvez pelos aeroplanos, se estes conseguirem os aperfeiçoamentos necessários que ainda lhes faltam*»⁵.

O aeroplano era, por conseguinte, um desafio para os espíritos inventivos. Confirmando este tipo de raciocínio, mas indo um pouco mais longe, um articulista não identificado — mas, quase pela certa, militar de profissão — relatava, a 27 de Setembro do mesmo ano, as manobras militares francesas efectuadas na Picardia⁶, referindo que nelas foram utilizados aviões e dirigíveis, afirmando a dado passo: «(...), em resumo, o papel do aviador e do aeronauta [*entenda-se, viajante dos dirigíveis*], como auxiliar dos exércitos, ainda não está iniludivelmente organizado. Mas nestas manobras já se fez uma ideia do que ele será no futuro e do que será a *guerra de amanhã*».

Se é certo que do ponto de vista da técnica da construção aeronáutica, em especial no que respeita a aviões, se viviam os primeiros tempos, também é verdade que do ponto de vista do estudo da mecânica dos fluidos se tinha já avançado bastante, como consequência da construção e utilização dos aeróstatos.

Em suma, julgo que se podem extrair algumas conclusões úteis para a prossecução deste trabalho: *a)* o aperfeiçoamento técnico do avião parecia estar ao alcance de qualquer pessoa mais ou menos engenhosa; *b)* já se tinham conhecimentos científicos bastante seguros de mecânica dos fluidos *c)* não havia certezas quanto às possibilidades de utilização do avião como arma de guerra; *d)* os serviços aeronáuticos, em geral, ainda não estavam organizados dentro dos mais modernos exércitos europeus.

Do que acabo de dizer ressalta a existência de vários desafios a vários níveis: por um lado, nos aspectos técnicos de construção aeronáutica — ainda não se falava de aerodinâmica, muito embora já se estudasse balística com fundamentos matemáticos — e, por outro, nos que se ligavam à organização e

⁵ O sublinhado é da minha autoria e visa reforçar a grande dúvida relativamente aos aviões comparativamente com as grandes certezas quanto aos dirigíveis.

⁶ Veja-se no jornal *O Século* dessa data, na página 3, a notícia intitulada «Carta de Paris — As grandes manobras militares da Picardia».

dependência orgânica dos meios aéreos militares. Entre nós, a criação do *Aero Club de Portugal* foi uma forma de tentar resolver os dois problemas, centralizando-os num único organismo que tinha vocação hegemónica e de grupo de pressão⁷. A João Gouveia só interessavam, naturalmente os primeiros dos desafios.

Ora, este pioneiro aeronáutico não se limitou, como aliás é sabido, à construção de miniaturas de aeronaves; tentou mesmo a construção de um aeroplano.

A primeira notícia com que topei a este respeito foi no dia 17 de Janeiro — um mês depois da assembleia geral inicial do *Aero Club*⁸ — publicada na primeira página do jornal *O Século*, onde se refere que, na mesma data, a *Ilustração Portuguesa* insere um artigo escrito por João Gouveia, descrevendo o estado actual da aviação; diz-se, também, que o projecto de aeroplano da sua autoria havia merecido «honroso parecer» da Academia das Ciências.

Também na acta da assembleia geral do *Aero Club de Portugal*, de 18 de Fevereiro de 1910, se diz que foi lido o «Relatório da subcomissão eleita em reunião da comissão técnica de 20/1/1910 para estudar a “Memória descritiva do aeroplano Gouveia” e “Resumo das características do modelo definitivo” e o parecer da Direcção em face do mesmo relatório. Em seguida foi proposto pela direcção e aprovado, um voto de louvor ao Sr. J. Gouveia pelo seu estudo e propaganda sobre aviação para que publicamente concorre em Portugal». Pelo *O Século* de 20 do mesmo mês ficamos a saber que o relator do relatório antes referido foi o Tenente de Engenharia Francisco Maria Henriques, ao qual se ficou a dever a proposta de louvor que transcrevi, acrescentando-se «(...) e ainda por ter sido o primeiro que, entre nós, pelo menos, publicamente, iniciou estes trabalhos [estudos e propaganda sobre aviação].

⁷ Já estudei este assunto há muitos anos e apresentei os resultados numa «lição inaugural», na Academia da Força Aérea, que fiz no começo do ano lectivo de 1985/86 e cujo texto se mantém inédito.

⁸ Deve ter-se em conta que uma das mais recentes enciclopédias publicadas em língua portuguesa — *Nova Enciclopédia Larousse*, 1.º vol., Lisboa, Círculo dos Leitores, 1997, p. 109 — dá como «criado» o Aero Clube de Portugal a 11 de Novembro de 1909. Pode tratar-se da data da escritura notarial ou de mero engano, reproduzido por tradição, já que há a diferença exacta de um mês relativamente à data da realização da primeira assembleia geral.

Em face destes testemunhos coevos, não me restam dúvidas quanto ao pioneirismo de João Gouveia, que suplanta, de facto, Pedro Fava Ribeiro de Almeida, geralmente tido como o verdadeiro criador do *Aero Club de Portugal* e dos estudos aeronáuticos entre nós. Ribeiro de Almeida tinha sobre João Gouveia a vantagem de ser engenheiro e de, mais tarde, ter chegado a director do *Aero Club de Portugal* e director do organismo que antecedeu as Oficinas de Material Aeronáutico; digamos que beneficiou da evolução da técnica e da sua condição de militar.

João Gouveia foi persistente e soube ser inteligente no modo de proceder para conseguir os apoios financeiros e institucionais de que carecia para levar mais longe os seus «voos». Com efeito, a 30 de Março ainda do ano de 1910, *O Século* noticia mais uma demonstração de um aeroplano em miniatura efectuada na sala do risco do Arsenal de Marinha na presença de vários oficiais da Armada, nomeadamente a do Contra-Almirante João Augusto Botto, comandante da Escola Naval. Refere-se que o modelo era feito «de madeira de hica e de spruce». Esta demonstração não foi inocente e o local e audiência foram bem escolhidos.

Realmente, em Janeiro/Fevereiro de 1912 publicava-se o primeiro número da *Revista Aeronáutica*, propriedade do *Aero Club de Portugal* e, na página 5, dava-se conta da situação dos projectos de João Gouveia; dizia-se que o Ministério da Guerra havia concedido um auxílio financeiro para a construção do aeroplano da concepção do ilustre madeirense a qual havia começado em Março de 1910, no arsenal de Marinha, muito embora tivesse sofrido muitos atrasos por interrupções dos trabalhos.

Em boa verdade a história era um pouco mais complicada do que este relato fazia prever. Com efeito, depois de notícias, no mês de Abril de 1910, que já davam por quase concluído o *aeroplano Gouveia*,⁹ avançando-se que as primeiras experiências seriam levadas a efeito, em Maio, no Mouchão da Póvoa, a 23 de Junho, na página 2 do jornal *O Século*, sob o título «Aeroplano Gouveia» saiu uma pequena referência à constituição de uma comissão, presidida pelo visconde d'Asseca¹⁰, destinada a, por subscrição, recolher fundos

⁹ Veja-se *O Século* de 30 de Abril na secção «Sport», p. 2.

¹⁰ Deve-se ter presente que este oficial foi um dos poucos que seguiu para Inglaterra, após a proclamação da República, acompanhando D. Manuel II no exílio.

para a total construção do engenho aéreo de João Gouveia. O jovem monarca D. Manuel contribuiu com a, então magnífica, quantia de 300\$000 réis. Na mesma local davam-se algumas notícias sobre o andamento dos trabalhos de construção. É assim que sabemos que o aeroplano estava a ser feito numa das dependências do Arsenal de Marinha e que «mereceu aos engenheiros e matemáticos encarregados de o examinar as mais lisonjeiras referências». Diz-se que os pareceres foram elaborados por destacadas e conhecidas figuras do panorama científico nacional de então: General Schiappa Monteiro e Capitães Melo e Simas e Santos Lucas, sendo este último «lente de matemática racional». Os diferentes pareceres enalteciam «a teoria em que se baseia o inventor para conseguir a estabilidade automática dos aparelhos de aviação» a qual «não é fácil de objectar».

A 23 de Julho, no mesmo jornal e secção, dizia-se que o Dr. António José de Almeida havia contribuído com 20\$000 réis e com 10\$000 réis os Drs. Alexandre Braga e António Macieira. Era a corrida republicana de adesão ao *aeroplano Gouveia*!

No dia seguinte, já se noticiava que a comissão ia ser recebida pelo Presidente do Conselho de Ministros para, conjuntamente, estudar a melhor forma de obter apoios governamentais.

A 14 de Agosto saía a notícia que anunciava que a comissão de angariação de fundos para a construção do *aeroplano Gouveia* havia pedido à Câmara de Lisboa um apoio, tendo o vice-presidente ficado de dar uma resposta depois de sobre o assunto ter sido tomada uma deliberação. A 19 de Agosto já se faz saber que a Câmara havia decidido dar 250\$000 réis e que em sessão dos vereadores se havia criticado o Governo por ter dado exactamente a mesma quantia que a edilidade. Era, de novo, o despique entre monárquicos e republicanos, já que, nesta altura a Câmara de Lisboa havia sido conquistada pelos votos populares no Partido Republicano Português.

Entre o Verão de 1910 e a Primavera de 1911 não dei com mais notícias sobre o *aeroplano Gouveia*, contudo, a 8 de Março noticia-se que o operário da oficina de máquinas do Arsenal de Marinha, Francisco Pires de Sousa,

havia sido destacado para o Seixal para ali «ultimar alguns trabalhos no *aeroplano Gouveia*, que, brevemente, fará experiências»¹¹.

Como se pode concluir, mesmo tendo atravessado o período conturbado da mudança de regime, João Gouveia não perdeu tempo e foi aproveitando os «novos ventos» para conseguir apoios de vária ordem para levar a bom termo o seu projecto. Terá sido nestes seis ou sete meses que conseguiu o já referido auxílio pecuniário do Ministério da Guerra, transformando, afinal, o que tinha começado por ser uma mera boa vontade popular e semi-institucional em verdadeiro mecenato estatal.

Voltando ao articulista da *Revista Aeronáutica* de 1912, ficamos a saber que, no intervalo de tempo sobre o qual não consegui informações nos periódicos da capital, havia sido escolhido «(...) próximo do Seixal um terreno próprio para campo de aviação e ali construído um hangar». A transferência da sala do risco do Arsenal de Marinha para o hangar do Seixal ocorreu no mês de Fevereiro de 1911.

A 23 de Junho desse ano de 1911, *O Século*, na página 3, dá a seguinte notícia: «Está já concluído o monoplano de invento do sr. João Gouveia que tanto tem trabalhado para a resolução do problema da aviação. Ontem foram ao campo do Seixal, onde foi concluído o monoplano e onde o sr. João Gouveia vai realizar as suas primeiras experiências, os srs. Major Lima e Capitão Ribeiro de Almeida, que, como representantes do Ministério da Guerra, o foram examinar. Ao que consta, a impressão recebida pelos dois técnicos, foi das melhores, devendo em breve ser enviado o relatório dessa suspensão (*sic*) ao Ministro competente».

Já neste tempo os jornalistas não podiam ficar com notícias pouco esclarecedoras e, por isso, a 25 do mesmo mês *O Século*, sob o título «Um invento português — João Gouveia e o seu aeroplano» dava honras de 1.^a página, com duas fotografias, à local da ante véspera. A dado passo, dizia-se: «O monoplano é diferente de todos os que até hoje têm aparecido. Com a envergadura de 9 metros quadrados e com um motor *Anzani*, de 3 cilindros, da força de 25 cavalos, tem lemes de profundidade à frente e atrás, movidos por uma só alavanca, que João Gouveia inventou. Essa alavanca, que serve tam-

¹¹ Veja-se *O Século* da data referida, na secção «Sport», p. 2.

bém para a direcção do monoplano, é de fácil manobra, podendo ser movida por uma só mão. É esta uma das novidades do monoplano Gouveia. Outra novidade que o monoplano possui são os lemes de profundidade, à frente, que até hoje só tinham sido empregados em biplanos, como nos dos irmãos Wrigth, Sommer, Curtiss, etc.. Estes lemes de profundidade servem para a elevação ou descensão do aparelho que, no conjunto, é elegante e tem os seus movimentos conjugados com os lemes traseiros, dando uma impressão nítida que o aviador tem na sua mão a estabilidade completa do aparelho. Os *aile-rons* das asas, que servem para a manobra das voltas, têm também os movimentos conjugados com o leme de direcção. Todas estas manobras são feitas com grande facilidade, dada a inteligência com que João Gouveia soube reunir num só volante todos os movimentos necessários para as manobras do seu aparelho. O peso total do monoplano com o aviador, os depósitos de gasolina, com 30 litros, e o do óleo, com 48 litros, é de 330 quilos, aproximadamente, peso talvez excessivo para a força do motor. A (*sic*) hélice é do autor Derzewitch, uma das melhores e mais sólidas hélices até hoje fabricadas».

Embora longa esta transcrição era, na minha opinião, necessária tendo em vista a eventualidade de algum engenheiro aeronáutico, com vocação de historiador, pretender estudar, do ponto de vista técnico, o *aeroplano Gouveia*. Estou convencido que será hoje bastante difícil encontrar os planos do inventor¹² e os comentários de todas as comissões que, na altura, sobre o assunto se debruçaram, contudo, seria bastante curioso fazer, agora, uma análise crítica do trabalho técnico de João Gouveia para se poder fazer justiça plena à capacidade inventiva deste português que pretendeu colocar o seu país na corrida aeronáutica do começo do século.

Ainda na notícia que transcrevi dava-se conta que as experiências de voo iriam começar na semana seguinte (25 de Junho era um domingo) na presença do Tenente Ribeiro de Almeida «incontestavelmente um técnico em assuntos de aviação». Ao mesmo tempo dizia-se que João Gouveia pretendia criar no campo de aviação do Seixal uma escola de aviação, «para o que

¹² Talvez a única hipótese de encontrar os planos ou memórias descritivas do aeroplano seja na Academia das Ciências de Lisboa. Nunca me debrucei sobre este aspecto da questão porque, como é óbvio, ir-me-ia obrigar a estudos que estão fora dos meus actuais interesses históricos.

empregará um *planeur* também de sua invenção e de que espera colher magníficos resultados».

Esta última afirmação deverá ter constituído o «passo em falso» que fez desconfiar os mais importantes sócios do *Aero Club de Portugal*, porque, nesta data, um dos principais objectivos da direcção era controlar a criação de campos de aviação, os brevetamentos e, simultaneamente, a organização da aviação militar. João Gouveia deve ter começado a tornar-se incómodo.

Cerca de um mês depois desta ampla notícia, que em parte transcrevi, foi publicada, no jornal *O Século*¹³ uma pequena local, na página 4, afirmando que já estava pronto o *aeroplano Gouveia*, devendo iniciarem-se as experiências durante a semana em curso. O seja, alguma coisa aconteceu para terem sido silenciadas as informações sobre possíveis experiências entre 25 de Junho e 20 de Julho de 1911. Depois desta última notícia não mais a imprensa se referiu ao *aeroplano Gouveia* nem ao seu autor.

O mistério de tal silêncio só veio a ser quebrado, pelo próprio João Gouveia, vinte e nove anos depois, quando concedeu uma entrevista a um redactor de *O Século*¹⁴. Nessa altura explicou que, embora havendo prometido a si próprio que não mais voltaria a falar do seu tão querido projecto, iria quebrar o velho propósito e revelar aspectos que tinham ficado inéditos.

Do ponto de vista técnico a avaria grave que o impediu de continuar foi o «rompimento do “cardan” de ligação do motor ao hélice e o esfacelamento da parte posterior do plano de sustentação». Tratava-se de uma reparação complicada e muito cara, em especial a que punha em causa o funcionamento motriz. Contudo, teria sido possível continuar se não tivesse começado a sofrer pressões de vária ordem inclusive políticas, como consequência do seu «conservantismo».

Realmente, na notícia, dá-se a entender que João Gouveia teria claras simpatias pela Monarquia¹⁵, tanto mais que refere o apoio financeiro recebido de D. Manuel, escamoteando as ajudas oferecidas pelos republicanos e pelo

¹³ Veja-se este periódico relativo ao dia 20 de Julho de 1911.

¹⁴ Cf. *O Século* de 7 de Julho de 1940, p. 7, o artigo intitulado «João Gouveia procurou, através de contrariedades enormes realizar o seu sonho — as construções aeronáuticas no nosso País».

próprio Governo Provisório. Mas, foi mais longe na acusação dos republicanos, porque contou que numa tarde estival foi visitado, na casa que habitava próximo do seu hangar, por um grupo de «patriotas» que lhe revistaram as instalações, nada tendo encontrado de comprometedor. Nessa altura, segundo disse, compreendeu que lhe seria impossível continuar os seus projectos contra as más vontades que começavam a surgir.

Em face desta revelação compreende-se que João Gouveia deve ter desagradado ao *Aero Club*, pelas razões que já antes indiquei, e aos políticos republicanos pelas suspeitas a que terá dado origem.

Na entrevista a que me estou a reportar, este pioneiro da engenharia aeronáutica portuguesa não indica a data da tal visita dos «patriotas», facto que seria curioso conhecer para se aquilatar da época em que João Gouveia abandonou o seu projecto. Contudo, talvez possamos chegar a uma qualquer aproximação com base no conhecimento da História Política dos primeiros tempos da República.

Sabemos que foi numa tarde estival que João Gouveia recebeu a *visita* dos «patriotas» o que nos situa sensivelmente entre Maio e Outubro; ora, as ocorrências capazes de provocar o aparecimento desses grupos civis de *defensores da República* foram os seguintes: primeira incursão monárquica, em 5 de Outubro de 1911; segunda incursão monárquica, em 6 de Julho de 1912; tentativa de derrube do Governo Afonso Costa, em 27 de Abril de 1913; tentativa revolucionária monárquica em Lisboa, a 20 de Julho de 1913; nova tentativa monárquica na capital, a 20 de Outubro de 1913; outra tentativa restauracionista monárquica em Mafra e Bragança, a 20 de Outubro de 1914.

Em boa verdade, segundo as datas indicadas, a *visita* podia ter sido aquando de qualquer um dos acontecimentos, no entanto, o bom senso e a lógica, apontam para Outubro de 1911 ou, no máximo, Julho do ano seguinte. Podemos, por conseguinte, datar a paragem do projecto *aeroplano Gouveia* entre Outubro de 1911 e Outubro de 1912.

Este pioneiro não cessou com a sua ligação à investigação aeronáutica... continuou, no silêncio da sua casa, a imaginar soluções para os problemas

¹⁵ Não nos devemos esquecer que, em 1940, o regime de censura à imprensa impedia as explicações que fossem passíveis de representar formas de propaganda monárquica ou contrárias ao ideário político do Estado Novo.

que a indústria ia tendo e que chegavam ao seu conhecimento, muito embora, todo o seu labor tenha passado ignorado e anonimamente no Portugal dos anos vinte e trinta. Por outro lado, o tempo dos *inventores* voluntariosos e independentes da indústria aeronáutica ou das Universidades já tinha passado. O último sinal da sua vivacidade criativa ocorreu cerca de três anos antes da sua morte, em 1944.

Foi, de novo, o jornal matutino *O Século*¹⁶ quem veio dar público conhecimento de mais uma invenção de João Gouveia. O jornalista foi encontrá-lo na sua modesta casa do Torrão, próximo da Trafaria, e ali apreciou os modelos da *asa voadora*. Tratava-se da resposta à aspiração de construção de um avião que fosse somente asa que, julgava-se, seria muitíssimo mais económico. A solução do pioneiro português, descoberta em 1939 e já nessa data experimentada nos terrenos do Areeiro, em Lisboa, na presença de alunos do Instituto Superior Técnico, passava por uma asa rectilínea com «perfil biconvexo assimétrico». A opinião de vários peritos nacionais e internacionais, segundo a notícia, foi muito favorável à solução de João Gouveia.

Julgo que ter trazido ao conhecimento público¹⁷ a obra deste pioneiro da engenharia aeronáutica portuguesa e, dentro dos limites do possível, ter mostrado as esperanças e as vicissitudes pelas quais passou, terá contribuído para fazer a justiça mínima que a memória de João Gouveia merece por parte de todos os que, de qualquer forma, dedicam a sua vida à missão de erguer as asas da Cruz de Cristo, orgulhosamente, no espaço.

Portela de Sacavém, Setembro de 1998

¹⁶ De 16 de Setembro, nas pp. 1 e 3.

¹⁷ Devo esclarecer que o Coronel Edgar Cardoso faz uma breve referência a João Gouveia na *História da Força Aérea Portuguesa*.

BIBLIOGRAFIA

Segue-se a relação das obras citadas neste trabalho:

— Cardoso, Edgar — *História da Força Aérea*, Lisboa, 1978 (é, até hoje, o único repositório histórico da Aeronáutica Militar Portuguesa, que tem como única virtude o facto de representar o esforço de compilação feito pelo seu autor).

— *Ilustração Portuguesa*, Lisboa, 1909 (era uma revista de grande tiragem que se dedicava aos temas mais destacados da actualidade nacional e internacional).

— *Nova Enciclopédia Larousse*. Lisboa: Círculo dos Leitores, 1997.

— *Revista Aeronáutica*. Lisboa, 1912 (tratava-se da publicação periódica editada pelo Aero Clube de Portugal; era de excelente qualidade gráfica e destinava-se aos sócios e ao público em geral).

— *O Século*. Lisboa, 1910 (era um jornal diário de grande divulgação em Portugal que estava ligado a sectores republicanos progressistas e à Maçonaria).

— *Tiro & Sport*. Lisboa, 1909 (tratava-se de uma revista dedicada à divulgação da prática do desporto, era de boa qualidade e destinava-se a um público escolhido entre a burguesia média-superior).