

MARIANA VALENTIM CAVALCANTE

Seguindo os rumos do sextante:

A História da primeira viagem aérea transatlântica – 1922

Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro

Rio de Janeiro, 20 de junho de 2011

MARIANA VALENTIM CAVALCANTE

Seguindo os rumos do sextante:

A História da primeira viagem aérea transatlântica – 1922.

MONOGRAFIA APRESENTADA COMO REQUISITO PARCIAL PARA OBTENÇÃO DO GRAU EM

LICENCIATURA EM HISTÓRIA

Pontifícia Universidade do Rio de Janeiro

Orientador: Professor Maurício Parada

Rio de Janeiro, 20 de junho de 2011

SUMÁRIO

- INTRODUÇÃO
- CAPÍTULO I
- CAPÍTULO II
- CAPÍTULO III
- CAPÍTULO IV
- CONCLUSÃO
- BIBLIOGRAFIA

AGRADECIMENTOS

Ao professor Maurício Parada, a pessoa mais compreensiva e paciente que eu poderia encontrar nessa árdua tarefa de terminar o curso de história. Ele foi o responsável por trazer a luz nos momentos de desespero.

À minha família, que me ajudou a não enlouquecer durante esse processo e nunca me deixou desistir do curso, mesmo quando a aviação me fazia passar mais tempo voando do que nas aulas.

*“a proeza de Gago Coutinho e Sacadura Cabral é o décimo primeiro conto d'Os
Lusiadas (...)”.*
Afonso Lopes Vieira

INTRODUÇÃO

Estudar em uma faculdade particular no Brasil é um investimento caro, estudar na PUC é um investimento ainda mais caro. Ao receber a notícia que tinha passado para o curso de História na PUC - Rio fiquei imensamente feliz, mas ao mesmo tempo me vi quase que obrigada a conseguir um emprego para ajudar nos custos que a minha família teria com a minha formação.

Ainda sem uma formação especializada, sem um diploma escolhi a aviação como marco inicial da minha vida no mercado de trabalho. Trabalhando em uma empresa aérea aprendi a amar os aviões e admirar o fato que um objeto de mais de 2 toneladas consegue voar rapidamente e me levar do Brasil a Portugal em menos de 12 horas, por exemplo. Agora que estou concluindo meu curso de história consegui reunir em um trabalho de conclusão de curso as duas coisas que mais gosto: Avião e História.

Ao começar a pesquisar a primeira viagem transatlântica de Lisboa ao Rio de Janeiro me deparei com a falta de uma pesquisa especializada com o tema aviação. A maior parte do documentos que encontrei durante a pesquisa eram relatórios de viagem que descreviam detalhadamente o modo como a navegação aérea era feita. No início de sua História a navegação aérea era feita quase que da mesma forma que a marítima e muitos aparelhos utilizados nos navios eram adaptados aos aviões, assim como os comandantes de mar acabaram por se tornar os primeiros comandantes de ar. Encontrei uma nova aviação, enquanto passo meus dias enchendo os aviões de passageiros para que eles cheguem cada vez mais rápido em seus destinos na década de 20, bem antes da criação das empresas aéreas, a maior preocupação era descobrir como fazer uma aeronave conseguir chegar em um destino cada vez mais distante fazendo o mínimo de paradas possível.

A aviação, no início sempre muito comparado a navegação marítima, também foi utilizada como motivo para exploração. Porém enquanto na navegação marítima a exploração era dos territórios que iriam ser descobertos no caso aviação era a exploração dos novos aparelhos e a nova tecnologia que estava sendo utilizada.

Na década de 20, recorte histórico que escolhi para o meu trabalho, a tecnologia aeronáutica estava sendo amplamente utilizada. A Primeira Grande Guerra já havia acabado e o avião já havia sido utilizado em batalhas, porém ele ainda era quase um aparelho em experimento. Dessa forma, os países europeus iniciaram uma corrida aérea que buscava novas tecnologias que pudessem fazer com que as aeronaves fossem capazes de voar cada vez mais rápido e sem pousar por mais

tempo.

O avião foi utilizado então por Gago Coutinho e Sacadura Cabral como o instrumento necessário pra redescobrir o Brasil em 1922. E é a partir dessa viagem que discuto em meu trabalho o modo como a ideia de supremacia tecnológica e nação estavam atreladas. A viagem transatlântica Lisboa – Rio de Janeiro foi escolhida como ponto chave para essa discussão porque o próprio Sacadura Cabral em um de seus relatórios assume que sua viagem tinha como objetivo redescobrir a antiga colônia portuguesa na América do Sul.

Para contar essa história divido o trabalho em quatro capítulos. No primeiro conto a História de cada aviador, mostrando o modo como cada um deles chegou à carreira militar e porque foram escolhidos para se tornarem aviadores. No capítulo dois descrevo a viagem a partir das leituras dos relatórios escritos por Sacadura Cabral e Gago Coutinho, demonstrando o modo como eles prepararam a viagem, que tipo de auxílio recebeu do governo português e o modo como o sextante de Gago Coutinho foi importante para o sucesso da navegação aérea feita. O capítulo três conta o modo como os portugueses foram recebidos nas cidades por onde passaram no Brasil, as festas que participaram e as homenagens que receberam. Por fim, o capítulo quatro explica o porquê da escolha dos aviadores de vir para o Brasil exatamente no ano da comemoração de sua independência e de que modo essa viagem emblemática ajudou a estreitar os laços entre Brasil e Portugal.

Concluir esse trabalho foi difícil mas prazeroso. Minhas viagens de avião no meio do percurso me ajudaram a acumular horas de voo e de leitura sobre a aviação. Ter acesso aos relatórios de viagem de 1922 foi maravilhoso, pois com o pouco conhecimento que tenho sobre navegação aérea hoje pude perceber a dificuldade que Sacadura Cabral e Gago Coutinho passaram até concluírem sua viagem que durou 3 meses. Além disso, pesquisar sobre aviação motivou a ser como os portugueses pioneira.

CAPÍTULO I

OS AVIADORES

Caminhando pela cidade do Rio de Janeiro percebemos que grandes nomes de sua História estão imortalizando nos endereços da cidade. No bairro de Laranjeiras e na Gamboa encontramos duas ruas que homenageiam dois aviadores portugueses: Gago Coutinho e Sacadura Cabral, respectivamente. Os militares portugueses roubaram a cena ao serem ovacionados pelo povo brasileiro no dia que desembarcaram de seu hidroavião em 1922, após uma viagem de três meses a bordo de uma aeronave cruzando o Atlântico-sul. No ano em que comemorou o centenário de sua independência o Brasil viveu um período de grandes comemorações. A viagem feita foi descrita como um feito histórico pelos jornais da época, tornando ídolos luso-brasileiros os aviadores portugueses.

Artur de Sacadura Freire Cabral (1888-1924). Após os estudos primários e secundários entrou para a vida militar em 10 de Novembro de 1897 de marinha, e frequentou a Escola Naval, onde foi o primeiro classificado do seu curso. Foi promovido a patente de segundo-tenente em 1903, chegando a capitão-de-fragata em 1922.

Porém, ao ingressar na marinha portuguesa Sacadura Cabral não tinha a pretensão de se tornar aviador, até porque existiam poucos cursos de formação de aviadores na Europa. Durante muitos anos trabalhou na costa africana, principalmente em Moçambique, onde foi o responsável por levantamentos hidrográficos, além de participar de estudos geográficos. Em 1911 concorreu aos serviços de Agrimensura de Angola, recebendo a nomeação de subdiretor destes serviços. Em Angola desempenhou vários serviços neste cargo, entre os quais observações astronômicas no Observatório de Angola e o reconhecimento da fronteira da Luanda. Em 1912 participou com Gago Coutinho – seu companheiro na viagem pioneira de Lisboa-Rio de Janeiro - na missão do Barotze, a fim de se delimitarem as fronteiras leste de Angola. Sacadura Cabral regressou a Portugal em 1915.

No ano de seu regresso a sua terra natal foi convidado pelo "Aero Club de Portugal", que procurava fazer propaganda da aviação e assim, conseguiu que o governo abrisse um concurso para que os oficiais do exército e da marinha fossem enviados a várias escolas estrangeiras de aviação para nelas obterem o brevê de piloto aviador militar. Sacadura Cabral foi para França e lá foi aluno do curso para pilotos na Escola Militar de Chartres. Em 11 de Novembro de 1915 realizou o seu primeiro voo como passageiro e a 16 de Janeiro de 1916 fez o seu primeiro voo como piloto. Em Março fez as provas para conseguir seu brevê e foi aprovado.

Ainda na França seguiu para a Escola de Aviação Marítima de Saint Raphael, onde se tornou um piloto especializado em pilotar equipamentos que pudessem tanto aterrisar em terra quanto no mar, hidroaviões.

Com o término de seu curso na França, regressou a Portugal em Agosto de 1916. Sacadura Cabral foi aí incorporado como piloto instrutor na Escola de Aviação Militar em Vila Nova da Rainha. Em seguida foi encarregado de organizar a aviação marítima em Portugal. Em 1918 foi nomeado diretor dos Serviços da Aeronáutica Naval e, em seguida, comandante da Esquadilha Aérea da Base Naval de Lisboa, chegando em 1919 a fazer parte da Comissão encarregada de dar parecer sobre a melhor forma de pôr em prática um plano de navegação aérea.

O piloto demonstrou, nesse mesmo ano, o interesse em tentar a primeira viagem aérea Lisboa - Rio de Janeiro, iniciando assim, os estudos necessários para a sua efetivação. Foi então à Inglaterra e França, a fim de escolher o melhor material para equipar a Aviação Marítima portuguesa, e propor o tipo de aparelho para concluir seu feito. Enquanto esteve nestes dois países desempenhou as funções de adido aeronáutico. Em 1920 fez parte da Comissão Mista de Aeronáutica.

Em 1921 realizou, com Gago Coutinho e Ortins de Bettencourt, piloto da marinha portuguesa, a viagem Lisboa-Madeira, para experiência dos métodos e instrumentos criados por ele e Gago Coutinho para navegação aérea que, em 1922, foram utilizados e sua eficiência comprovada durante a 1ª travessia aérea do Atlântico Sul.

Em 1923 elaborou um projeto de viagem aérea de circum-navegação, que não conseguiu realizar por falta de meios materiais. Em 1924, convencido de que o Governo não correspondia ao esforço por ele levado a cabo para a eficiência da Aviação Marítima, apresentou o seu pedido de demissão de oficial da Marinha, pedido que foi indeferido. Ainda em 1924, foi nomeado para estudar uma proposta feita ao governo para o estabelecimento de carreiras aéreas com fins comerciais. Morreu a 15 de Novembro de 1924, quando pilotava um Fokker 4146 de Amsterdam para Lisboa, um dos cinco aviões que haviam sido adquiridos por subscrição pública, e que seriam utilizados no seu projeto da viagem aérea à Índia, uma vez fracassado o projeto de circum-navegação.

Foi sempre esse [o mar português] o destino de nossos capitães do mar! E até Sacadura Cabral, Capitão do céu, o quis escolher para sepultura, ao desaparecer nas brumas do Mar do norte.

É isto mesmo o que traduz a quadra popular

Ó mar que nas ondasavas

Uma pedrinha de sal!

Levaste e não trouxeste

O Sacadura Cabral!¹

Como diziam os marujos: Sacadura Cabral escreveu seu nome no álbum das sereias; quando faleceu em 1924. Gago Coutinho fala sobre Sacadura Cabral em 1942 em uma carta à Fernando de Castro Pires Lima: “E a verdade, é que o chefe da equipa de 1922 – Sacadura Cabral – desapareceu no mar, morreu voando!”.

Santos Dummont, o brasileiro que ficou mundialmente conhecido como o pai do avião escreveu um bilhete à gago Coutinho quando descobriu a morte de Sacadura Cabral .

Biarritz, 23-11-1924

Prezado Amigo Almirante Gago Coutinho,

Amigo não pode fazer uma ideia de quanto ansioso e triste tenho estado com as notícias da morte provável do nosso bom Amigo Sacadura Cabral!

Porque não seguiu ele os meus conselhos de descansar depois de tão grande feito que foi a viagem Portugal- Brasil?

Eu continuo a pedir a Deus que ele continue ainda com vida e esteja a bordo de algum barco veleiro e que nós possamos vê-lo ainda.

Do amigo

Santos Dumont

¹LIMA, Fernando de Castro Pires de. *Gago Coutinho e Sacadura Cabral na poesia popular*. Separata da Revista de Etnografia e História. Junta distrital do Porto.

Em sua histórica viagem de Lisboa ao Rio de Janeiro em 1922 Sacadura Cabral estava acompanhado em seu hidroavião de Gago Coutinho.

Carlos Viegas Gago Coutinho (1869-1959) em 1885 matriculou-se na Escola Politécnica para preparar a sua entrada na Escola Naval, um ano depois. Entrou para a Armada como aspirante em 1886 chegando a capitão-de-mar-e-guerra em 1921. Em 1922 foi promovido ao posto de vice-almirante, e em 1958 a almirante. Podemos dividir as atividades que Gago Coutinho exerceu durante sua vida em quatro áreas: marinha, sobretudo de 1893 a 1898, trabalhos geográficos, entre 1898 e 1920, navegação aérea, de 1919 a 1927, e história da náutica e dos descobrimentos, de 1925 a 1958. Durante sua vida militar Gago Coutinho assumiu várias missões fora de Lisboa, viajando pela costa africana e até pelo Brasil em 1894.

Desde Março de 1898 a maior parte das atividades de Gago Coutinho desenvolveu-se no âmbito da Comissão de Cartografia, nascida em 1883, primeiramente em trabalhos de campo de delimitação de fronteiras ou de geodésica. Foi nomeado chefe da Missão Geodésica da África Oriental, nela tendo trabalhado durante cerca de 4 anos, de Maio de 1907 até ao início de 1911. Foi nesta missão que conheceu Sacadura Cabral, com quem travou amizade e que viria a ser o mentor dos projetos futuros de navegação aérea. Em seguida foi escolhido para chefiar a missão portuguesa de delimitação da fronteira de Angola no Barotze, a qual só se constituiu definitivamente em 1912. Regressando à Portugal foi nomeado em 1915 chefe da Missão Geodésica de S. Tomé. Os seus trabalhos ao serviço da Comissão de Cartografia, foram interrompidos apenas pelos períodos em que esteve embarcado nas canhoneiras “Sado” na Índia e “Pátria” em Timor, de Setembro de 1911 a Agosto de 1912, e de Março de 1922 a Dezembro de 1923, quando da travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro.

Em meados de 1919, quando terminava os trabalhos relativos à missão geodésica de S. Tomé, Gago Coutinho, incentivado por Sacadura Cabral, começou a dedicar-se ao progresso dos métodos de navegação aérea. Tinham voado juntos pela primeira vez em 1917. Sacadura Cabral planeava já a viagem aérea ao Brasil, que pretendia fazer por altura da comemoração do centenário da independência desse país, em 1922. Gago Coutinho passou então a dedicar-se à resolução dos problemas que se punham à navegação aérea sem pontos de referência à superfície. Para experimentar os processos de navegação aérea em estudo, Sacadura Cabral e Gago Coutinho fizeram diversas viagens juntos, incluindo a primeira viagem aérea entre Lisboa e Funchal, em 1921, aperfeiçoando deste modo os métodos de observação em desenvolvimento. Estes estudos culminaram em 1922 com a

realização da viagem aérea entre Lisboa e o Rio de Janeiro. Faleceu em Lisboa a 18 de Fevereiro de 1959.

Gago Coutinho realizou muitos trabalhos de delimitação de fronteiras das colônias portuguesas, onde aperfeiçoou suas observações de triangulação, medição de precisão de duas bases e numerosas observações astronômicas. Durante seu trabalho fazendo as observações comprovou a passagem da linha do Equador pelo Ilhéu das Rolas. O que celebrou Gago Coutinho foi o seu trabalho científico pioneiro na navegação aérea astronômica e a realização, com Sacadura Cabral, da primeira travessia aérea do Atlântico Sul, entre Lisboa e o Rio de Janeiro. A partir do momento em que voou pela primeira vez com Sacadura Cabral, em 1917, Gago Coutinho tentou resolver os problemas que se punham à navegação aérea astronômica. Colocava-se o problema da dificuldade de definição da linha do horizonte a uma altura normal de voo. A dificuldade em efetuar medições precisas de posição em situação de voo com um sextante vulgar colocava problemas de natureza instrumental e metodológica

Em colaboração com Sacadura Cabral concebeu e construiu outro instrumento a que chamaram Plaquê de abatimento ou corretor de rumos, que permitia calcular graficamente o ângulo entre o eixo longitudinal da aeronave e o rumo a seguir, considerando a intensidade e direção do vento.

Gago Coutinho e Sacadura Cabral comprovaram a eficácia dos seus métodos e instrumentos, durante várias viagens aéreas, entre as quais uma viagem Lisboa-Funchal, em 1921, em cerca de sete horas e meia. Nesta viagem, Gago Coutinho executou 15 cálculos de retas de altura e várias observações da força e direção do vento. Segundo escreveu, os processos de navegação utilizados “eram os suficientes para demandar com exatidão qualquer ponto afastado da terra, por pequeno que fosse recurso este que se tornava muito essencial numa projetada viagem aérea de Lisboa ao Brasil”. A viagem que finalmente demonstrou a todo o mundo o valor destes instrumentos e métodos foi a travessia aérea do Atlântico Sul, entre Lisboa e o Rio de Janeiro, entre 30 de Março e 17 de Junho de 1922.

Após esta viagem e as subsequentes homenagens e recepções oficiais, Gago Coutinho continuou a trabalhar na Comissão de Cartografia e passou a dedicar grande parte da sua atenção à história das viagens do descobrimento dos séculos XV e XVI, tendo publicado muitos textos em que analisava os métodos utilizados e procurava explicar como conseguiram os portugueses realizar as navegações à longa distância e ver terra nos séculos XV e XVI. A partir das suas experiências de navegação à vela em diversos navios em que prestou serviço procurou explicar como os portugueses utilizavam já então os métodos mais adequados para fazer face aos ventos e correntes contrárias.

Fez viagens em que praticou a observação com astrolábio semelhante aos que usavam

os portugueses no século XV, comparando os seus resultados com os obtidos em sextantes e cronômetros com auxílio de sinal de rádio. Destes estudos concluiu que a experiência dos navegadores portugueses da época dos descobrimentos foi determinante para possibilitar a navegação astronômica, e que as viagens eram devidamente planeadas a partir da experiência e que as suas rotas de regresso não eram fruto das tempestades e outros imprevistos, como defendiam alguns historiadores. São de destacar os seus estudos sobre o regime de ventos e correntes no Atlântico Norte, que obrigava os navegadores portugueses a contornar pelo mar largo as correntes e ventos contrários, no regresso da Guiné ou da Mina. Esta manobra, chamada volta da Guiné ou volta da Mina, e que Gago Coutinho habitualmente chamava ‘volta pelo largo’, começou a ser praticada em meados do século XV, sendo no início do século XVI uma navegação de rotina.

A viagem aérea de 1922 constituiu um marco importante na aviação mundial, pois veio comprovar a eficácia do sextante aperfeiçoado por Gago Coutinho, com a ajuda de Sacadura Cabral, que permitia a navegação aérea astronômica com uma precisão nunca antes conseguida.

João de Barros, após o feito, lembra:

*“Se não aproveitarmos a ocasião única, o momento excepcional que atravessamos, criando com o Brasil uma situação de mútuo entendimento, económico, comercial, artístico, literário - um entendimento que seja, perante os outros países, demonstração efectiva da comunidade lusitana, vibrando e vivendo ainda em duas nações independentes e autónomas; se não fizermos da nossa vitória de hoje o ímpeto invencível das nossas vitórias de amanhã e, sobretudo, a base sólida do nosso renascimento - o acto magnífico dos aviadores será perdido.”*²

Tanto Sacadura Cabral quanto Gago Coutinho viveram durante anos em Portugal ainda sendo homenageados por seu feito, e serviram de inspiração para outros aviadores que vieram a tentar viagens de longa distância a bordo de alguma aeronave.

² O trecho foi retirado da crônica escrita pelo jornalista na edição da revista da semana de 02/09/1922

CAPÍTULO II

A VIAGEM

Em 26 de maio de 1919, o Capitão de-Fragata Artur Sacadura Freire Cabral, brilhante oficial da Marinha Portuguesa e arrojado aviador, entrega ao Ministro da Marinha um célebre requerimento, em que se propõe a realizar a Travessia Aérea Lisboa – Rio de Janeiro, assim como Pedro Álvares Cabral havia feito em 1500 a bordo de sua nau.

O então presidente da república portuguesa Antônio José de Almeida decidiu apoiar a ideia do Capitão-tenente, pois acreditava que com essa viagem iria conseguir estruturar os laços entre as duas nações tão distantes geograficamente, mas que eram como uma mesma pátria com afinidades de língua, raça, ideias e de sentimentos.

O projeto inicial da viagem foi apresentado também ao presidente da república brasileira Epitácio Pessoa. Era importante para os portugueses ter o apoio da antiga colônia para que a viagem fosse feita com êxito, pois seria necessário o auxílio de militares e navios de ambos os países que navegariam por mar, servindo de apoio ao equipamento que iria por ar. A navegação aérea era algo que ainda não era feito plenamente, em uma viagem de avião navios por mar auxiliavam ao levar os suprimentos necessários como: galões de óleo e gasolina, alimentos e ferramentas.

Atuando com enorme rapidez, Sacadura Cabral apresenta ao Ministro da Marinha um relatório em que estabeleceu o planejamento prévio para a execução da viagem. Algumas dúvidas quanto ao rigor da navegação possível de realizar com os recursos existentes naquela época foram levantadas por Sacadura Cabral, especialmente para encontrar pequenas ilhas ao longo do extenso percurso sobre o mar e, ainda, sobre o tipo de avião a utilizar. São os dois problemas-chaves de uma complexa e arriscada travessia transatlântica. Certamente, Sacadura Cabral preferiu recorrer ao seu antigo chefe e amigo, o Contra-Almirante Carlos V. Gago Coutinho, competente e consagrado navegador, que de longa data se interessava por problemas de navegação, especialmente com a aplicação de um horizonte artificial ao tradicional sextante usado na navegação marítima. A partir daí, Gago Coutinho e Sacadura Cabral formaram uma dupla altamente criativa, desenvolvendo, em conjunto, um curioso equipamento que denominaram “Corretor de Rumos”, que permitia pilotar a deriva do avião e calcular o rumo verdadeiro, com excelente precisão.

Todo o estudo da primeira viagem aérea portuguesa transatlântica foi baseado nas anotações feitas por franceses, americanos e ingleses, que já haviam feito longas viagens a bordo de aeronaves. Como a viagem feita em 1919 pelos britânicos John Alcock e Arthur Whitten Brown, que fizeram a primeira travessia transatlântica em um avião. Eles partiram do Canadá com destino a Irlanda.

Além de estudar as anotações feitas por outros aviadores Sacadura Cabral também fez algumas viagens curtas para alinhar as ferramentas e testar os equipamentos. Dentre os equipamentos testados estava o sextante, um instrumento criado em 1757 e que foi adaptado por Gago Coutinho para ser utilizado na navegação aérea que estava nascendo no século XX. Esta invenção, até então inédita, revolucionária os métodos de navegação aérea, permitindo realizá-la com precisão, sem qualquer auxílio exterior. O modelo de Gago Coutinho permitia também efetuar observações sobre horizonte de mar, o que o autor recomendava, sempre que possível. Era ideal voar a uma altura de 200 metros para observar o mar, voando muito alto vê-se o mar plano, não fornecendo com exatidão a direção do vento e sua força. Após essa viagem os aviadores tiveram a certeza que a navegação aérea era tão precisa quanto a marítima.

Gago Coutinho em 1922 escreveu em uma edição da revista da semana sobre o que ele chamava de navegação aérea em três passos:

1- coeficiente pessoal, pois o meio aéreo é perigoso e inspira ansiedade sobre a situação dos parentes e amigos que nos esperam em terra. Há também a sensação de isolamento e o receio de se perder, se os recursos da navegação falharem.

2- o avião corre a grande velocidade, geralmente mais de uma milha por minuto. A navegação tem que acompanhar essa velocidade e ser feita para operações materiais e automáticas.

3- como do alto há mais facilidade em avistar e reconhecer a terra, e como não há baixos a temer, a navegação aérea pode ser mais grosseira do que a do mar.³

O equipamento escolhido pelo Comandante Sacadura Cabral foi um

³ Trecho retirado da entrevista dado por Gago Coutinho na Revista da semana do dia 02/09/1922

hidroavião do modelo F III-D, pois o mesmo tinha vantagem de pousar e decolar da água. Muitos dos lugares previstos para pouso durante as paradas necessárias na viagem ainda não possuíam aeródromos para pouso. Porém, a verba autorizada pelo governo português para a travessia do atlântico-sul era suficiente somente para comprar um monomotor, sendo assim, o Comandante Sacadura Cabral escolheu um motor inglês da fábrica da Rolls-Royce para colocar em seu monomotor, pois já conhecia o equipamento que ele mesmo já havia utilizado em uma viagem anterior da Inglaterra a Portugal.

Sacadura Cabral era um militar experiente já havia feito outras três viagens a bordo de aeronaves, Gago Coutinho o havia acompanhado em algumas delas. Nessas os militares conseguiram suas horas de voo e experiência para encarar o desafio de cruzar o atlântico a bordo de um hidroavião pela primeira vez.

Em 1919 Sacadura Cabral acompanhado pelo Tenente Bittencourt viajou de Southampton a Lisboa para trazer o hidroavião escolhido para o feito. o F III-D, modificado, adaptado a uma viagem transoceânica, com a envergadura das asas aumentada e depósitos suplementares de combustível nos flutuadores principais. O equipamento do modelo “Fair Aviation” foi batizado de Lusitânia.

Enquanto Sacadura Cabral viajava para ganhar mais experiência voando Gago Coutinho se preparava para tirar o seu brevê, pois o mesmo ainda não era piloto.

*“Gago Coutinho e Sacadura
Cabral, ates de serem Capitães do ar,
foram Capitães do mar. Conta-se um
episódio – não sei se verdadeiro – em
que, durante o “batismo do ar” de
Gago Coutinho, e na companhia de
sacadura Cabral, este ter-lhe-ia dito:
e se o motor do avião falhar?
Resposta imediata do futuro
Almirante: desceremos nas asas da
esperança!”⁴.*

Três navios da marinha portuguesa – República, Bengo e 5 de outubro - seguiriam o hidroavião por mar para dar-lhes apoio durante toda a travessia.

⁴LIMA, Fernando de Castro Pires de. *Gago Coutinho e Sacadura Cabral na poesia popular*. Separata da Revista de Etnografia e História. Junta distrital do Porto.

*“O República seguiria
diretamente para Cabo Verde onde
ficaria à nossa espera a Bengo e 5 de
outubro iriam para Las Palmas. Depois
da nossa chegada a esse porto, um
d'eles regressaria a Lisboa,
continuando o outro para Cabo Verde
afim de ali servir de apoio quando o
República seguisse para Fernando de
Noronha. Logo que o hidroavião
largasse de Cabo Verde, este navia
regressaria a Lisboa.”⁵*

No dia 25 de março de 1922 os três navios saíram de Lisboa e no dia 29 de março de 1922 tudo ficou pronto para o início da viagem. Sendo assim, Sacadura Cabral decidiu que ele e Gago Coutinho partiriam no primeiro dia de bom tempo a partir do dia 30 de março. As despedidas começaram e os dois pilotos se preparavam pra dar início a sua viagem heroica. As bagagens deveriam pesar menos do que 5 kg para que a bordo eles pudessem levar também gasolina, óleo e a primeira edição do livro *Os Lusíadas* que o presidente português estava oferecendo de presente ao presidente brasileiro Epitácio Pessoa.

*A nossa aguada limitava-se a
um pequeno tanque de dois galões,
com torneira. Por baixo do banco do
piloto havia uma caixa onde se
guardavam os mantimentos, 4 kg de
chocolate simples e um quilo de
bolacha. Esta caixa levava mais
alguns sobressalentes, como lanterna
elétrica de mão e os cartuchos da
pistola de sinais very.⁶*

No dia 30 de março de 1922 às 6 horas da manhã o Lusitânia foi colocado na água. Às 7 horas da manhã ele decolou de Lisboa com 220 galões de gasolina, 15 galões de óleo, dois pilotos e a primeira edição de *Os Lusíadas* rumo ao Rio de Janeiro. O tempo era bom, mas mesmo assim as 08h30min da manhã os pilotos enfrentaram sua primeira pane, assim que começou a vazar óleo do equipamento. Gago

⁵CABRAL, Arthur de Sacadura. *Relatório da viajem aérea Lisboa – Rio de Janeiro*. 1922

⁶CORREIA, Pinheiro. *Primeira travessia aérea do Atlântico-sul*. 1922. Editora: Aero club do Porto – 1922

Coutinho escreve em seu caderno do comandante: “*Vento NW de 8 a 10 milhas, céu de nuvens soltas, algum balanço, muito óleo e muita porcaria.*”⁷.

No mesmo dia, chegam a Las Palmas, nas Ilhas Canárias, concluindo, sem incidentes, a primeira etapa da viagem.

Em 5 de abril, partem para a Ilha de São Vicente, no arquipélago de Cabo Verde. Voam 850 milhas até seu destino, onde permanecem até 17 de abril fazendo reparos no hidroavião.

Neste dia, iniciam uma trajetória de 1700 km até o arquipélago de São Pedro e São Paulo, já na costa brasileira. Em 18 de abril, aterrissam no local, mas o mar revolto naquele ponto causa danos irreparáveis ao monomotor, que perde um dos flutuadores. Os aviadores são resgatados por um navio da Marinha Portuguesa e conduzidos a Fernando de Noronha.

O governo de Portugal envia outro hidroavião Fairey, que chega em 6 de maio, transportado por um navio. No dia 11 do mesmo mês, Coutinho e Cabral retomam a viagem a bordo do novo avião, batizado de “Pátria”.

Ao sobrevoarem o arquipélago de São Pedro e São Paulo para reiniciar o trecho interrompido, uma pane no motor os obriga a fazer um pouso de emergência. Após ficarem nove horas como náufragos, são resgatados por um cargueiro inglês e reconduzidos a Fernando de Noronha.

Em 5 de junho, recebem um novo Fairey, batizado de “Santa Cruz”, e dão continuidade a última etapa da travessia. Seguem rumo a Recife e de lá, fazem escalas em Salvador, Porto Seguro e Vitória.

A travessia aérea Lisboa- Rio foi caracterizada pela necessidade de viajarmos entre pontos que não avistavam uns aos outros, pontos separados por largos traços de mar, entre os quais, não havia referências para nos dirigirmos como seriam ilhas ou navios de apoio.

*Para satisfazermos essa necessidade servimo-nos de recursos simples que não inventamos mas apenas adaptamos da navegação marítima e tivemos confiança em que levamos nas mão os meios de irmos aos pontos, que eram etapas obrigatórias sem hesitações que a escassez de combustível não permitia.*⁸

⁷Nota escrita por Gago Coutinho no caderno do comandante. O caderno do comandante era o modo como o navegador e o piloto se comunicavam durante a viagem.

⁸CABRAL, Arthur de Sacadura. *Relatório da viajem aérea Lisboa – Rio de Janeiro*. 1922

A épica viagem é finalmente concluída em 17 de junho de 1922, quando Gago Coutinho e Sacadura Cabral chegam ao Rio de Janeiro e pousam nas águas da Baía de Guanabara. Tendo percorrido 8.383 quilômetros em 62 horas e 26 minutos no decorrer de 79 dias, os aviadores são aclamados como heróis e finalizam a aventura que se tornou um marco em toda a História da Aviação.

Resumo da viagem:

Lisboa – Las Palmas – 30/03

Las Palmas – Grando – 02/04

Grando – S.Vicente – 05/04

S. Vicente – S. Tiago – 17/04

S. Tiago – Penedos – 18/04

Fernando de Noronha – mar- 11/05

Fernando de Noronha – Recife – 05/06

Recife- Bahia – 08/06

Bahia – Porto Seguro – 13/06

Porto Seguro – Vitória – 15/06

Vitória – Rio de Janeiro – 17/06

CAPÍTULO III

A REPERCUSSÃO

A revista da semana deu ampla cobertura jornalística à chegada dos aviadores portugueses à costa brasileira em julho de 1922. Na edição do dia 02/09/1922 foi publicada um mapa onde a viagem feita por ar foi comparada com a viagem feita por mar mais de quatrocentos anos antes por Pedro Álvares Cabral. A viagem a bordo de um hidroavião foi encarada como uma tentativa de repetir a História.

“Duas pátrias soberanas, separadas pelo oceano, vão encontrar-se e reunir-se por um momento fluctuando juntas, como duas irmãs nascidas da mesma haste, as bandeiras de Portugal e do Brasil acenarão ao mundo a esperança altiva da raça, que une a glória do seu passado à fé no seu futuro.”⁹

No mapa publicado na edição da revista da semana de 2/09/1922 a imagem de Pedro Álvares Cabral aparece entre as fotos de Sacadura Cabral e Gago Coutinho no alto do mapa em destaque, demonstrando que tanto no século XV quanto no século XX conquistar, reconquistar o Brasil traz o status de herói ao responsável pelo feito. A cruz de malta, um símbolo português que representa a força dos guerreiros cristãos também se mostra presente entre as fotos. Além disso, ambas as rotas estão traçadas no mapa, mostrando que por mar ou por ar os portugueses buscavam o mesmo destino. No século XV quando Pedro Álvares Cabral viajou até a América do Sul, sua viagem recebeu a conotação de descoberta, sendo assim, em 1922 a viagem de Sacadura Cabral e Gago Coutinho foi dita como redescoberta dessas terras no Hemisfério Sul. Sacadura e Gago levantaram voo do rio Tejo para uma travessia que até então nenhum outro homem havia tentado, no mesmo ponto onde as naus de Pedro Álvares Cabral zarparam para mares nunca dantes navegados.

No século XV a Europa lançava ao mar seus marujos para conquistar novos territórios. Pedro Álvares Cabral foi mandado em sua viagem em 1500 para conquistar e terminou por descobrir novos territórios ao desembarcar em águas sul-americanas. O navegador português de 1500 ficou conhecido como aquele que venceu o mar tenebroso, assim como os aviadores do século XX foram descritos como aqueles que desvendaram os segredos dos céus. Pedro Álvares se lançou ao mar para “devorar o

⁹Revista da semana edição do dia 02/09/1922

descoberto, devorar o mundo”, enquanto Sacadura e Gago Coutinho tinham a intenção de juntar mais uma vez as duas partes conhecidas do mundo na mão do homem.

Pelo traçado de ambas as rotas no mapa é possível perceber que a viagem de Sacadura e Gago Coutinho era bem parecida com a de Pedro Álvares, mesmo com mais de quatrocentos anos de tecnologia e pesquisas a favor dos aviadores. A navegação aérea ainda era um mito, um mistério a ser desvendado, logo os aviadores escolheram as mesmas paradas do navegador do século XV para não perder o rota de sua viagem. Mesmo assim durante sua viagem os aviadores tiveram problemas com o hidroavião e com os equipamentos de navegação que eram utilizados. Houve um episódio em que ficaram a deriva em alto mar por pane na aeronave, o navio que os acompanhava, entretanto já estava ancorado em terra firme, na próxima parada, mas ao perceber que o avião demorava a chegar se lançou ao mar e conseguiu resgatar comandante e copiloto quase dezenove horas depois dos motores terem parado. Mesmo com todas as dificuldades que passaram com os equipamentos, troca de aeronave Sacadura Cabral e Gago Coutinho não desistiram de sua viagem, dando continuidade a redescoberta do Brasil.

No mapa publicado na Revista da Semana também encontramos ambos os brasões, da República Portuguesa e da República Brasileira. Mostrando que esse feito era uma vitória para ambos os países e afirmando a irmandade existente entre Brasil e Portugal.

Em 1922 os nativos dessa parte da América do Sul já podiam ser chamados de brasileiros. Sua terra ganhou nome e criou uma nação. Éramos um povo diferente daquele que Pedro Álvares encontrou no século XV quando desembarcou de sua nau, pois já tínhamos construído uma identidade. Sendo assim, a viagem aérea foi muito festejada pelo governo português, que entendia que a partir dela conseguiria aumentar o laço entre a antiga metrópole e sua colônia, além de salientar aos brasileiros que a eles eram parte de uma Raça forte e que ascendia.

*“A Raça é um passado
muitas vezes secular, o resíduo
ancestral e como tal, uma expressão
palpável do carácter e do valor social
dum povo.”¹⁰*

¹⁰CORRÊA. Mendes . *Raça e nacionalidade*. Da academia das ciências de Lisboa. Editora: edição da Renascença – 1948 - Porto

Portugal desde que havia se tornado um território republicano, em 1909 estava passando por inúmeros problemas políticos e sociais. A República estava recebendo sucessivos golpes que a deixavam desestabilizada e sensível. Eça de Queiroz afirmou em 1912 em uma publicação portuguesa que nossa pátria mãe estava imersa em uma balburdia sanguinolenta.

“Quando em Portugal não havia senão conservadores de diversas marcas, que vinham todos da Revolução Liberal e acabavam como os de agora principiam, isto é: por andarem engalfinhados uns nos outros e somente se conservarem a si mesmos e aos parentes aderentes e afins, deixando tal correr à matroca, eu e alguns do meu tempo entendemos que a sociedade portuguesa encharcava e apodrecia na subserviência de um parlamentarismo quase tão oco como de agora, exercido por ávidos politiquinhos de ofício sem nenhum conhecimento dos interesses e das operações nacionais.”¹¹

A Raça portuguesa estava se mostrando frágil e descentralizada. Ao final da viagem e com a repercussão das notícias em território brasileiro de que os aviadores portugueses eram grandes heróis a identidade de Raça portuguesa forte e superior começou a se desenvolver mais uma vez. Porém dessa vez nossos irmãos europeus não queriam impor ou dominar, como fizeram em 1500. Dessa vez, a intenção era mostrar ao brasileiro que eles ainda tinham muitas características portuguesas em sua vida. Redescobrir o lado luso dos brasileiros era a forma pretendida pelo governo português de trazer os tupiniquins para mais próximo.

“A festa feita pelos brasileiros na chegada dos aviadores demonstrou que a História se repetiu, assim como a glória!” afirmou a Revista da semana em uma de suas publicações.

Os aviadores portugueses ao chegarem ao Rio de Janeiro em 17 de junho de 1922 foram recebidos com festa e aclamados como heróis. A viagem também fazia parte da comemoração do centenário da Proclamação da Independência. Foi um dia de intensa euforia, em que os brasileiros e os portugueses radicados no Brasil deram largas

¹¹Frase de Eça de Queiroz

ao entusiasmo e ao orgulho patriótico pelo fato de serem os aviadores portugueses os primeiros a descobrir, pelo ar, terras de Santa Cruz, como séculos antes outro notável navegante português, Pedro Álvares Cabral, tinha descoberto as mesmas terras depois de uma longa viagem pelo mar. Aclamados entusiasticamente como heróis em todas as cidades brasileiras por onde passaram, os aeronautas haviam concluído com êxito não apenas a Primeira Travessia do Atlântico Sul, mas pela primeira vez na História da Aviação, tinha-se viajado sobre o Oceano Atlântico apenas com o auxílio da navegação astronômica a partir do aeroplano. Segundo os jornais da época, tornou-se tarefa extremamente difícil descrever o entusiasmo compartilhado entre brasileiros e portugueses e a forma calorosa e apoteótica com que receberam os bravos aeronautas lusitanos na cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, à época Capital do Brasil.

Na cidade de São Paulo, assim como em outras capitais do país os militares portugueses receberam inúmeras homenagens e condecorações. Visitaram várias entidades, almoçaram e participaram de coquetéis com várias vertentes de nossa sociedade. Além de Aero Clubes, dentistas, médicos, agrônomos, entre outros profissionais de áreas distintas homenagearam os aviadores portugueses dentro de suas agremiações. Essas festas e coquetéis promovidos por distintos grupos da sociedade mostram o modo como essa viagem era encarada pelo povo brasileiro como um feito heroico.

No ano que comemorava o aniversário de um século de sua maioridade política o Brasil promoveu inúmeros concursos e festas para comemorar sua independência. Em território nacional foram promovidos vários jogos e concursos com a finalidade de achar e preservar a ideia de ser brasileiro. Um deles foi o concurso de mulher mais bonita do Brasil, onde vencedora do concurso iria mostrar a todos quais eram os traços dessa nova mulher brasileira, procedente de uma grande mistura étnica, mas que mesmo assim consegue mostrar seus traços únicos.

Países vizinhos como Argentina e Uruguai também participaram das comemorações pelo centenário da independência ao aceitarem o convite para os jogos olímpicos do centenário, enviando ao Brasil suas delegações de atletas.

Em São Paulo, capital da semana de arte moderna – evento promovido por artista de vanguarda que exaltavam a questão da pátria e identidade nacional – clubes brasileiros de futebol se enfrentaram no campeonato de futebol do centenário. Os paulistas acabaram por vencer os cariocas quando o time do São Paulo venceu o time do Botafogo por dois gols a um.

A maior parte das comemorações em homenagem aos aviadores portugueses se deu em São Paulo e na capital federal, o Rio de Janeiro. Entretanto ao desembarcarem em Maceió, por exemplo, os militares foram recebidos para um almoço oferecido pelo Cônsul de Portugal, Manuel Affonso Viana, além de participarem de uma reunião na sociedade perseverança e auxílio dos empregados no commercio de Maceió.

A viagem feita por Sacadura e Gago Coutinho foi bastante comemorada em todo o Brasil durante 3 meses, até outubro eles ficaram no Brasil participando de festas, coquetéis e homenagens. Ao chegarem em Portugal continuaram participando de festas em homenagem a viagem e a ideia de reerguer a Raça portuguesa. Não somente os brasileiros os viam como heróis, mas seus conterrâneos portugueses também os aclamavam por ter concluído um feito heroico em uma época em que sua república estava tão perdida e desestruturada.

A viagem feita a bordo do hidroavião provocou grande expectativa tanto nos portugueses quanto nos brasileiros, todos aguardavam pela conclusão de uma viagem histórica, mais uma vez concluída por um português. Sendo assim, Sacadura Cabral e Gago Coutinho durante várias etapas da viagem pensaram em desistir, porém a intenção deles de demonstrar a superioridade da Raça portuguesa e para isso era importante que concluíssem a viagem aérea. Sacadura Cabral escreveu em seu diário de bordo em 1922 durante a passagem da África para o Brasil; um momento de tensão, pois o aparelho que estava sendo utilizado, o Lusitânia demonstrava graves problemas técnicos e ele temia que ele quebrasse:

*O lógico, o prudente, seria voltar para trás,
mas a má impressão que se produziria, se
assim fizéssemos, seria enorme.*

*Confesso que, para mim, este vôo foi o
trecho mais amargo da Travessia aérea Lisboa-
Rio de Janeiro, porque durante 9 horas e meia
vivi sempre na incerteza de ter ou não combustível
suficiente para chegar ao final da etapa. Se assim
acontecesse e tivéssemos de pousar no mar, longe
dos Penedos, aqueles que não nos conhecem
suporiam sempre que tínhamos partido com
gasolina suficiente mas que, tendo nos perdido,
tínhamos terminado por pousar, ao acaso, em
qualquer ponto do oceano, e assim ficaria por
demonstrar aquilo que pretendíamos provar, isto
é, que a navegação aérea é susceptível da mesma
precisão que a navegação marítima;¹²*

¹²CABRAL, Arthur de Sacadura. *Relatório da viagem aérea Lisboa – Rio de Janeiro*. 1922

Retornar à Portugal sem terminar a viagem histórica seria uma grande recepção não somente aos aviadores, mas também a toda nação portuguesa, que aguardava ansiosamente pela chegada de seus grandes heróis na antiga metrópole caracterizando a superioridade da Raça portuguesa. Era muito importante para os portugueses que o Brasil os visse como um exemplo de Raça bem estruturada, já que em 1922 os que víamos era a República brasileira estruturada e se desenvolvendo, enquanto Portugal ainda passava por inúmeras crises que estavam atrasando seu desenvolvimento político.

Os jornais e revistas da época da chegada da histórica viagem de avião também deram ênfase na visita do presidente português ao Brasil. Era a primeira vez que o presidente de nosso antigo domínio visitava sua antiga colônia, demonstrando que nosso progresso estava sendo reconhecido, e era admirado pela nação mãe. Essa visita foi feita exatamente no mês que o Brasil comemorava 100 anos da separação de Portugal. *“a independência do Brasil não é o insucesso de um esforço titânico, mas a sua apoteose”* afirmava uma publicação de época.

Mesmo quatro anos após a chegada dos aviadores as publicações no Brasil ainda falavam sobre o feito histórico. Isso porque em 1924 Ramon Franco e Ruiz De Alda deram a viagem de Sacadura Cabral e Gago Coutinho o desenvolvimento e o aperfeiçoamento até agora possíveis, assim como Pedro Álvares deu continuidade a viagem de Colombo. A bordo do *Plus Ultra* Franco e De Alda desembarcaram no Brasil no dia 13/02/1926. O próprio Ramon Franco quando foi perguntado sobre a influência que a viagem de 1922 teve sobre seu feito afirmou: *“Os aparelhos tripulados por Gago Coutinho e Sacadura abriram no ar uma estrada tão nítida e certa como as que, em terra, levam de cidade a cidade e dum paiz ao outro.”*

O feito que ficou mundialmente conhecido como a primeira viagem transatlântica a bordo de uma aeronave teve um imenso valor político e tecnológico para Portugal. O país que lutava para se estabelecer uma república forte e influente recebeu a ajuda de dois militares, que o fizeram ser vistos pelo mundo mais uma vez como uma grande potência. Além disso, os aparelhos utilizados na viagem mudariam os rumos da navegação aérea mundial. O sextante – medição do horizonte aéreo-, o Badim – medição da velocidade-, a Bússola – medição da direção – se tornaram

aparelhos mais precisos e que são utilizados até hoje para a navegação aérea.

A viagem entrou para o calendário de festividades pelo centenário da independência do Brasil, mostrando que o território que um dia foi colônia de Portugal proclamou sua república antes de sua pátria mãe e ainda a ajudou a consolidar a sua república.

CAPÍTULO IV

O SIGNIFICADO DA VIAGEM

Quando marcamos uma viagem, geralmente, a primeira ideia que temos é de conhecer algum lugar que ainda não estivemos que possa trazer uma nova experiência. Em 1922 quando Sacadura Cabral decidiu viajar de avião até o Brasil sua ideia inicial não era de descobrir, até porque esse território no sul da América era bastante conhecido pelos portugueses, desde que Pedro Álvares Cabral chegou aqui em 1500 milhares de portugueses desembarcaram depois dele para explorar o Brasil, a principal intenção de Sacadura era experimentar um novo aeromodelo e os aparelhos de navegação que estavam sendo refeitos por seu companheiro de viagem, Gago Coutinho. Além disso, ao completar essa viagem eles se tornariam pioneiros na navegação aérea a partir do sextante, marcando a superioridade portuguesa na História da aviação.

O termo “descoberta” foi bastante utilizado na descrição da viagem de Pedro Álvares no século XV, sendo assim, Sacadura e Gago foram tidos como os responsáveis pela “redescoberta” do Brasil no século XIX. Antes de Cabral um espanhol já havia se lançado ao mar, Colombo ao desembarcar na América Central em 1492 colocou a Espanha no topo da História das grandes navegações, demonstrando a superioridade espanhola. Sacadura saiu em busca da melhor tecnologia aeronáutica para preparar sua viagem transatlântica, além de depositar grande confiança em seu parceiro Gago Coutinho ao aguardar pelo seu sextante para lhe auxiliar na viagem Lisboa-Rio de Janeiro, fazendo com que dessa vez Portugal marcasse seu nome primeiro que a Espanha na História da aviação mundial.

Um espanhol, Ramon Franco, assumiu em 1926 que sua viagem transatlântica sofreu forte influência da viagem feita pelos aviadores portugueses em 1922. Quatro anos antes de Franco Sacadura e Gago Coutinho utilizaram que havia de mais moderno na navegação aérea para concluir seu feito, porém mesmo utilizando um modelo de aeronave considerado moderno q eficaz os portugueses passaram por sérios problemas técnicos durante sua trajetória que os fizeram trocar de hidroavião três vezes até a chegada na capital do Brasil, o de Janeiro. Franco assim como, Sacadura, não tinha a intenção de explorar o Brasil ele queria melhorar a tecnologia aérea e a navegação proposta por Sacadura em sua viagem para demonstrar ao mundo que a

Espanha não estava muito atrás nessa corrida aérea.

Ramon fez em 1926 os que Sacadura já havia feito desde 1919, estudar as viagens feitas anteriormente. Porém, cada um deveria seguir sua rota. A maioria dos aviadores ao completarem uma viagem deixavam descritos em um relatório todo o material utilizado e o modo como os aparelhos se comportaram durante o trajeto, entretanto eles não deixaram descritos uma rota. Ou seja, cada um que tentasse uma viagem aérea teria que seguir uma rota, um trajeto descrito pelo próprio comandante. Não existiam rotas previamente feitas. Sendo assim, observamos que existia uma corrida aérea na Europa, onde ao mesmo tempo em que os países trocavam informações – Sacadura Cabral, português, formou-se piloto na França- detinham a rota, dificultando a entrada de outra Nação na corrida aérea.

As aeronaves utilizadas nos feitos carregavam os símbolos de uma Nação. Sacadura e Gago Coutinho utilizaram três hidroaviões até conseguirem terminar o seu feito: A Lusitânia, o Pátria e o Santa Cruz. Todos esses nomes nos remetem rapidamente ao povo português, e além disso, a República portuguesa. Na década de 20 Portugal passava por um momento delicado onde parte de sua população estava brigando por uma república democrática plena, pois nesse momento cada vez mais a república ditatorial estava tentando se implantar. Mesmo dentro desse impasse Portugal conseguiu incentivar e financiar uma pesquisa, uma viagem que iria demonstrar ao mundo todo que sua República imersa numa “balburdia sanguinolenta” era capaz de prover ao mundo um feito nunca visto antes.

Enquanto em Portugal o povo ainda tentava instaurar uma república sólida; no Brasil o povo brasileiro passava por um momento de descoberto de sua própria nação. A semana de 1922, que aconteceu em fevereiro em São Paulo, trouxe a tona o sentimento nacionalista e pretendia descobrir o brasileiro. A capital da república brasileira era o Rio de Janeiro, sendo assim, o Rio foi a cidade escolhida pelo aviadores portugueses para marcar o final da sua viagem. Antes do Rio eles já tinham passado e parado em outras cidades brasileiras como: Fernando de Noronha, Recife e Maceió, contudo foi na chegada ao Rio de Janeiro no dia 17 de junho de 1922 que ficou marcada a data do término do feito português.

Todavia, a cidade de São Paulo foi a responsável pelas maiores comemorações, recepções e festas para homenagear Sacadura Cabral e Gago Coutinho. O governador de São Paulo fez questão que os aviadores conhecessem o interior do estado, promovendo coquetéis e homenagens em vários círculos da sociedade

paulistana. Dessa forma São Paulo mostrava ao Brasil, no ano que o país comemorava o centenário de sua independência, que a capital era o Rio de Janeiro, mas a independência de nosso país tinha sido proclamada as margens de um rio paulistano, ou seja, a independência era filha de São Paulo.

Para Portugal era muito importante que o Brasil reconhecesse sua república e estreitasse os laços diplomáticos entre as duas “nações irmãs”. Pensando dessa forma o governador paulistano se colocou como o responsável pela nação brasileira, ao homenagear os aviadores ele representava todo o Brasil. Esse título lhe cabia porque ele era o governador da cidade, que mesmo não sendo a capital, era a responsável, tinha sido o palco, da independência. Em São Paulo Sacadura e Gago Coutinho conheceram fazendo no interior, andaram e trem e participaram de festas nas mais inusitadas agremiações.

A colônia portuguesa que existia no Brasil era bem grande e estava por todo o país. Em todas as chegadas dos aviadores – em Fernando de Noronha, Recife, Bahia – eles foram recebidos com muita festa e entusiasmo. O sentimento de reconhecimento da república portuguesa se espalhou pelo território nacional e foi demonstrado em cada aeródromo de forma festiva, com aglomeração de milhares. Era visível que o povo brasileiro nesse momento não reconhecia mais Portugal como uma nação superior e sim como uma nação irmã, aliada. A comunidade luso-brasileira ficou em fervorosa com a chegada de seus conterrâneos ao país que escolheram para ter seus descendentes.

A viagem feita em 1922 pelos aviadores portugueses Sacadura Cabral e Gago Coutinho redescobriu o Brasil. Ela fez dos aviadores pioneiros e demonstrou ao mundo que Portugal, mesmo imerso numa república instável, era capaz de incentivar a pesquisa tecnológica promovendo a primeira viagem de avião transatlântica, e colocando Portugal a frente dos demais países europeus na corrida aérea. Além de ser utilizada pelos paulistas para afirmar ao Brasil que mais importante do que ser a capital era ser a cidade cenário da independência do Brasil. Sacadura Cabral afirmou que o bem mais precioso que ele podia deixar aqui no Brasil antes de ir embora seria o conhecimento. O português então nos deixou de presente um exemplar de *Os Lusíadas*, livro de Luís de Camões que descrevia a viagem feita por Vasco da Gama no século XV ao cruzar o cabo das tormentas.

CONCLUSÃO

Os anos que se passaram entre a Primeira Guerra Mundial e a segunda Guerra Mundial foram anos nos quais a tecnologia de aeronaves em geral desenvolveu-se bastante. Neste período, rápidos avanços foram feitos no desenho de aviões, e linhas aéreas começaram a operar. Também foi época na qual aviadores começaram a impressionar o mundo com seus feitos e suas habilidades. Os aviões pararam de ser feitos de madeira, para serem construídos com alumínio. Os motores das aeronaves foram melhorados bastante, com um notável aumento da potência comparado ao que os motores da época eram capazes de gerar. Esta grande série de avanços tecnológicos, bem como do crescente impacto socioeconômico que os aviões passaram a ter mundialmente, faz deste período a era do ouro da aviação.

A aviação que era feita na década de 20 é completamente do que conhecemos no mundo globalizado de hoje. Os continentes hoje são interligados por rotas aéreas também, que são de conhecimento de todos. A mais de 80 anos atrás poucos que conseguiam voar de um território a outro não dividiam esse conhecimento com facilidade. Os aviadores deixavam escritos para a posteridade relatórios de viagem que descreviam densamente a tecnologia utilizada, mas que não deixavam muito claro a rota que havia sido utilizada.

Assim como no século XVI as viagens de navio demonstravam que eram os países mais poderosos, no século XIX as viagens aéreas demonstravam quais eram os países superiores. Era importante ser a nação responsável por incentivar uma viagem de exploração de descoberta. Portugal se tornou pioneiro na década de 20 reescrevendo a história que começou a ser contada por Pedro Álvares Cabral.

No momento que Sacadura Cabral e Gago Coutinho concluíram sua viagem cruzando o oceano Atlântico a bordo de um hidroavião colocaram o nome de Portugal no topo das viagens transatlânticas feitas pelo ar. No século XV quando Cabral concluiu sua viagem a bordo de sua nau em direção ao Brasil sua viagem foi colocada como uma continuidade da viagem de Cristóvão Colombo oito anos antes. No século XIX Sacadura Cabral e Gago Coutinho tiveram a oportunidade de reescrever a história ao refazer a viagem do Cabral, mas dessa vez a bordo de um hidroavião e antes de qualquer piloto espanhol.

A chagada dos aviadores portugueses no Brasil colocou Portugal como nação pioneira na navegação aérea e ainda auxiliou o estreitamento das relações entre

Brasil e Portugal. Se tornar uma nação pioneira era importante para os portugueses que passavam por um momento instável e tentavam instaurar uma república plena e democrática. Ser visto pelo Brasil como uma nação irmã era de extrema importância além de ter sua república reconhecida por sua antiga metrópole.

Ao desembarcarem na capital brasileira os aviadores tiveram a certeza de que sua viagem emblemática tinha gerado o resultado esperado. A sociedade luso-brasileira estava à espera de seus heróis. Aqueles responsáveis por um feito ainda inédito que iria colocar o nome de Brasil e Portugal entre as potências tecnológicas da época. Ter o nome entre as grandes potências iria auxiliar Portugal a resolver seus problemas internos e consolidar o Brasil ainda mais como uma república forte e plena.

A viagem teve uma grande repercussão mundial, tanto que em 1926 aviadores espanhóis melhoraram os aparelhos utilizados por Gago Coutinho e Sacadura Cabral e conseguiram completar mais uma vez a viagem Europa-América do Sul, mas dessa vez com uma só aeronave. Essa viagem mostra que a tecnologia utilizada pelos portugueses era eficaz e seu feito de extrema importância, pois somente quatro anos depois outros aviadores se aventuraram a fazer. Sendo assim, observamos que os portugueses conseguiram se colocar no topo da tecnologia aeronáutica e mesmo dentro de uma crise se instauraram como uma nação a ser seguida. Além disso, os aviadores responsáveis pelo feito colheram durante anos os louros pela glória alcançada, pois para os portugueses era um feito heroico cruzar o atlântico sul voando, mas mais ainda conseguir completar essa viagem em um ano tão conturbado para a história de Portugal.

BIBLIOGRAFIA

- Revista da semana – edições do dia 08/07/1922
05/08/1922
02/09/1922
- Revista o Malho – edição número 424 do dia 29/10/1910
- AMEAL, João. *História de Portugal das origens até 1940*. editora: Livraria Tavares Martins- Porto. 1968.
- CABRAL, Arthur de Sacadura. *Relatório da viagem aérea Lisboa – Rio de Janeiro*. 1922
- CORRÊA, Pinheiro. *Primeira travessia aérea do Atlântico-sul*. 1922. Editor a: Aero club do Porto – 1922
- CORRÊA, Mendes . *Raça e nacionalidade*. Da academia das ciências de Lisboa. Editora: edição da Renascença – 1948 – Porto
- CORRÊA, Pinheiro. *Portugal / Brasil – a hora gloriosa da raça. Viagem de Lisboa ao Rio de Janeiro*. Editora: Porto – 1924.
- LIMA, Fernando de Castro Pires de. *Gago Coutinho e Sacadura Cabral na poesia popular*. Separata da Revista de Etnografia e História. Junta distrital do Porto.
- CATROGA, Fernando; MENDES, José Maria Amado Mendes; TORGAL, Luís Reis. *História da História em Portugal. Séculos XIX-XX*. Editora: Temas e debates – 1998.