

A inédita travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro de 1922: uma visão brasileira pelo olhar da imprensa

Coronel
Carlos Roberto Carvalho Daróz



Palavras iniciais

O ano de 2022 assinala duas efemérides da maior importância na história cruzada de Portugal e do Brasil, quando são celebrados o bicentenário da independência do Brasil e o centenário da travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro. Esta última, motivada pelo transcurso dos 100 anos da independência do Brasil, foi realizada com sucesso em 1922 pelos aviadores navais portugueses Artur de Sacadura Freire Cabral e Carlos Viegas Gago Coutinho.

Nas primeiras décadas do século XX, a aviação despontava como novidade e a essência da revolução tecnológica. No período, o brasileiro Alberto Santos Dumont realizou o primeiro voo em uma máquina mais pesada do que o ar, capaz de gerar a potência e sustentação necessária por si mesmo¹. Tão logo foi dominada a ciência da aviação, ratificada durante a Grande Guerra (1914-1918), a partir do final da década de 1910 tiveram início os reides de longo alcance, que tinham como objetivo expandir os limites técnicos dos aeroplanos, procurando alcançar por via aérea localidades nunca antes atingidas.

Nesse escopo, por iniciativa dos dois aviadores navais portugueses, formulou-se o projeto

de um inédito reide aéreo entre Lisboa e o Rio de Janeiro, o qual, se bem sucedido, assinalaria a primeira travessia aérea do Atlântico Sul. De imediato, o empreendimento foi encampado pelo governo de Portugal.

O povo português sempre se caracterizou pela ousadia e pela disposição em lançar-se ao desconhecido. Não foi sem espanto que 422 anos depois da esquadra de Pedro Álvares Cabral ter chegado ao Brasil, um descendente seu, Sacadura Cabral, realizasse a mesma travessia, por via aérea.

A pioneira travessia aérea de 1922 foi acompanhada pela imprensa de todo o mundo, especialmente pela portuguesa e brasileira. Nessa perspectiva, o presente artigo pretende trazer uma visão brasileira do feito, estudando e analisando como a histórica travessia Lisboa-Rio de Janeiro foi explorada pela imprensa escrita brasileira.

Nessa perspectiva, o presente artigo propõe-se a contextualizar e demonstrar a viagem épica dos aviadores portugueses sob a ótica brasileira, manifesta na imprensa do Rio de Janeiro, à época Capital Federal do Brasil.

Metodologia

O feito inédito dos aviadores portugueses foi acompanhado pela mídia de diversos países, que ressaltaram as conquistas sequenciais dos pilotos. Os jornais acompanharam o transcurso das decolagens e pousos nos mais diferentes locais do Atlântico, entre a Península Ibérica e o Brasil. A experiência histórica do voo dos aviadores portugueses para o Brasil indica uma tendência inovadora que aponta para um novo paradigma geopolítico internacional.

Nas primeiras décadas do século XX, após a proclamação da República (1889), o Brasil era um país agrário, contando com poucas cidades de médio ou grande porte. Nesses centros urbanos, as notícias e informações eram repercutidas pelos jornais impressos, sobretudo no Rio de Janeiro. Os periódicos contribuíam para a formação da opinião pública, na medida em que boa parte da população era analfabeta ou semialfabetizada, mas seguia informada indiretamente por quem lia os jornais e replicava as notícias publicadas. Assim, a expedição dos aviadores portugueses repercutiu na sociedade brasileira por meio da imprensa escrita, principal meio de comunicação existente do país.

Sob o ponto de vista metodológico, realizei pesquisa na hemeroteca digital da Biblioteca Nacional, mobilizando os protagonistas do reide aéreo. Utilizando os filtros disponíveis na hemeroteca com chave de entrada no período 1920-1929 e associando os nomes dos dois aviadores portugueses, cheguei ao resultado de 11.187 ocorrências para “Sacadura Cabral” e 8.674 ocorrências para “Gago Coutinho”, em um universo de 776 periódicos². Apenas pelo resultado desta investigação, já é possível mensurar a importância que a imprensa brasileira atribuiu ao reide aéreo português.

Em face da diversidade das fontes disponíveis, estabeleci um recorte compreendendo três dos periódicos mais importantes no cenário nacional de 1922, todos com suas redações localizadas na capital do Brasil: o *Jornal do Brasil*; o *Correio da Manhã* e a *Revista da Semana*, esta última da qual obtive as imagens compartilhadas no presente artigo. Mobilizando tais periódicos, procuro demonstrar o impacto da inédita travessia para o Brasil.

Uma era de pioneirismo e efervescência da aviação

No final da década de 1910, entusiastas da aviação apoiados por governos de países europeus e dos Estados Unidos da América (EUA) financiaram e promoveram reides de longo alcance, com o propósito de expandir os limites da atividade aeronáutica. Em maio de 1919 ocorreu a primeira travessia aérea transoceânica partindo do continente americano rumo à Europa: com o apoio de 21 navios da Marinha dos EUA, um hidroavião Curtiss NC-4 da mesma corporação levou 23 dias para voar desde a Terra Nova até Lisboa, depois de uma longa escala nos Açores³. Em junho desse mesmo ano, dois oficiais da Real Força Aérea britânica cruzaram o Atlântico em um avião bombardeiro Vickers Vimy modificado, partindo de St. John's, no Canadá, e chegaram a Clifden, na Irlanda, num voo de 3.186 km, o primeiro feito sem escalas sobre o Oceano Atlântico⁴.

Nesse contexto, impregnados pelo pioneirismo e motivados pelo transcurso do centenário da Independência do Brasil, Sacadura Cabral e Gago Coutinho, idealizaram um inédito reide aéreo entre Portugal e o Brasil. Seguindo o mesmo caminho das navegações do século XVI, os portugueses buscaram alcançar o Brasil a partir da Europa, por meio do aeroplano, o primeiro reide a vencer o Atlântico Sul⁵. O plano dos aviadores portugueses compreendia quatro etapas:

- 1) Lisboa - Ilhas Canárias;
- 2) Ilhas Canárias - Cabo Verde;
- 3) Cabo Verde - Fernando de Noronha (Brasil);
- 4) Fernando de Noronha - Rio de Janeiro (com escalas na costa brasileira)⁶.

A imprensa brasileira começou a acompanhar o reide antes mesmo de sua oficialização em Portugal. O correspondente do *Jornal do Brasil* em Portugal monitorou a intenção dos aviadores portugueses em empreenderem o reide de longo alcance, mas não conseguiu obter maiores detalhes acerca da empreitada:

*Consta, em algumas rodas desportivas e militares, que os comandantes Srs. Gago Coutinho e Sacadura Cabral preparam, para o dia 22, um "raid" aéreo de Portugal ao Brasil, que será realizado por etapas. Procuramos informações oficiais sobre este caso, porém nada conseguimos obter*⁷.

Efetivamente, no dia 30 de maio de 1922 a aeronave Fairey F III-D Mk. II da Marinha Portuguesa, nominada “Lusitânia”, partiu da doca de Bonsucesso, sede da aviação naval portuguesa no Rio Tejo, com destino às ilhas Canárias. No mesmo dia a aeronave chegou a Las Palmas, cumprindo a primeira etapa da travessia.

Notificado sobre o início da travessia, Santos Dumont concedeu entrevista ao jornal *Correio da Manhã* e expressou sua opinião sobre a possibilidade do sucesso da expedição dos aviadores portugueses:

O segredo do êxito do “raid” hoje iniciado [...] depende essencialmente de sua organização. E, como conhece pessoalmente aqueles aviadores e sabe que ambos são ilustres e competentes, não duvida do resultado da prova [...]. Está certo, portanto, que os bravos aviadores portugueses chegarão ao Rio, contando que não deixem de tocar em Fernando de Noronha, ou em qualquer ponto do norte do Brasil, o que é indispensável à grande realização⁸.

A imprensa brasileira debruçou-se também sobre a introdução dos inovadores instrumentos e métodos de navegação aérea inventados pelos portugueses:

Os bravos aviadores que estão empreendendo a viagem aérea Lisboa-Rio, além dos aparelhos e cartas vulgares, usados na navegação, como se sabe os dois aparelhos inventados pelos Srs. Gago Coutinho e Sacadura Cabral. O primeiro, denominado “Corretor de Derrotas Coutinho-Sacadura”, foi usado com resultados magníficos na viagem Lisboa-Funchal⁹ [...].

O segundo aparelho denomina-se “Sextante Gago Coutinho”, consiste num sextante vulgar, modificado [...] de forma a introduzir no campo de visão da luneta a projeção de bolhas de dois níveis que estão colocados, um segundo plano de limbo do sextante e outro perpendicular a este plano. Consegue-se com a prática dispensar o horizonte do mar¹⁰.

Os novos instrumentos representaram um expressivo avanço tecnológico e possibilitaram o traçado preciso da rota que os levaria ao Brasil. Na prática, Gago Coutinho inventara o conceito do horizonte artificial, utilizado até hoje na aviação, decorridos mais de cem anos.

Crise - a travessia Cabo Verde-penedo de S. Pedro

Das Ilhas Canárias, a aeronave partiu para o arquipélago de Cabo Verde na manhã de 5 de abril, chagando à ilha de São Vicente após quase 11 horas de voo. No traslado, os aviadores constataram que o Fairey estava consumindo combustível em demasia, o que, na prática, tornaria impossível a realização do trecho Cabo Verde-Fernando de Noronha. Foi necessário reprogramar a rota, regular a aeronave e decidir por uma alternativa. Para resolver a questão da autonomia, limitada pelo consumo de combustível, os

aviadores decidiram voar até os penedos de São Pedro e São Paulo, onde reabasteceriam com o apoio do cruzador NRP *República*, destacado pela Marinha Portuguesa para apoiar a travessia.

Depois da longa e inesperada espera em Cabo Verde, na manhã do dia 18 de abril o “Lusitânia” decolou para consagrar a primeira ligação aérea Portugal-Brasil, visto que o penedo de São Pedro estava localizado em águas territoriais brasileiras. A partida dos aviadores para o trecho mais difícil da travessia foi acompanhada atentamente pela reportagem do *Correio da Manhã*: “[...] levantou voo hoje, às 7:50 da manhã (meridiano de Greenwich), em demanda dos rochedos de S. Pedro e S. Paulo, onde o aguarda o cruzador *República*, com o rumo 82º SW”¹¹.

Cerca de duas horas após a decolagem, os aviadores perceberam que o “Lusitânia” estava consumindo mais combustível do que o planejado e verificaram que somente teriam condições de permanecer voando por mais 10 horas, tempo de voo insuficiente para cobrir as 918 milhas previstas para o trecho. Restava aos aviadores portugueses seguir voando pela própria sorte, torcendo para que o vento lhes fosse favorável. Sacadura Cabral, avaliando posteriormente os riscos do voo, considerou que “o melhor era ir até onde a gasolina permitisse”¹².

Por volta das cinco horas da tarde, já no limite extremo do combustível, conseguiram avistar o penedo de São Pedro e, logo após, o cruzador NRP *República*. Sacadura Cabral aproou o avião diretamente para o vaso de guerra português para amarrar próximo dele, não contando com mais de três litros de gasolina no tanque.

Lamentavelmente, o penedo de São Pedro não proporcionava o abrigo necessário para a operação e o mar naquela tarde estava especialmente batido. Quando a amarração estava quase concluída, uma grande vaga colidiu frontalmente com a aeronave, arrancando um de seus flutuadores e provocando seu afundamento em mar aberto.

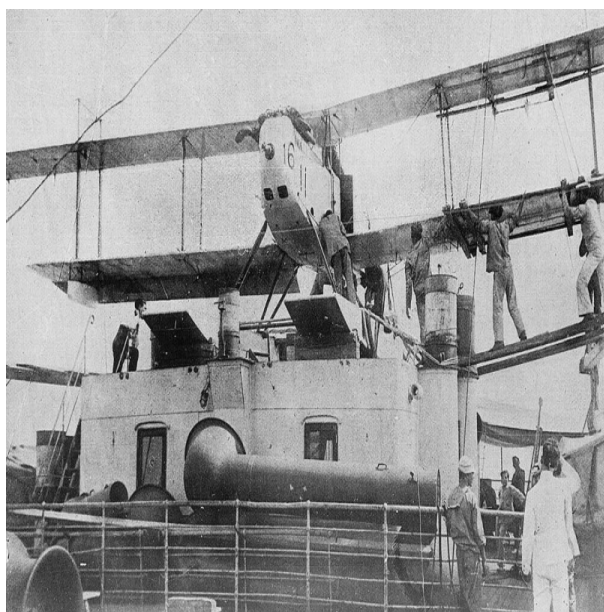
Diante da dificuldade de obtenção de notícias em pleno andamento da travessia, em alto mar e em uma região remota, a imprensa brasileira noticiou a chegada ao penedo relatando apenas uma avaria menor, desconhecendo que o Fairey da aviação naval portuguesa havia-se perdido, inferindo que não seria capaz de decolar rumo a Fernando de Noronha.

A travessia da cidade da Praia aos rochedos de S. Pedro e S. Paulo foi de 15 horas, na velocidade média de 60 milhas por hora. Devido à avaria sofrida pelo hidroavião, é possível que os aviadores portugueses não levantem o voo para Fernando de Noronha [...]. (grifo nosso)¹³

Apesar do infortúnio e das dificuldades até então vivenciadas no voo até ali, uma das maiores proezas da história da aviação acabara de ser empreendida. Dois aeronautas partindo de uma ilha voaram por 11 horas e 21 minutos de voo sem ver a terra, encontraram em pleno oceano – depois de percorridas 908 milhas sobre o mar – um pequeno penedo com 200 metros de extensão e 15 metros de altura. Restou comprovada a eficácia dos instrumentos de navegação criados pelos aviadores portugueses.

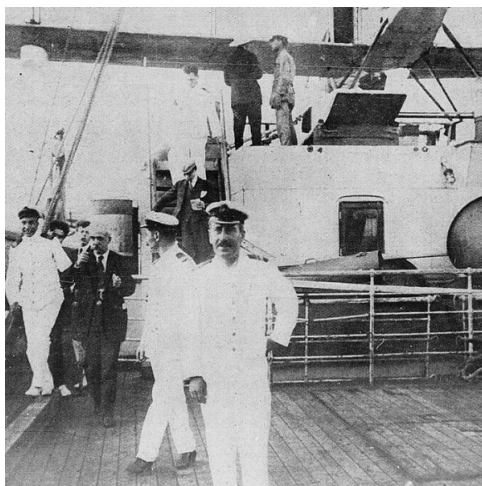
Após a perda do “Lusitânia”, Gago Coutinho concedeu uma entrevista ao correspondente do jornal *Correio da Manhã*, destacado na ilha de Fernando de Noronha para cobrir a travessia. O aviador português respondeu aos questionamentos do repórter a bordo do cruzador NRP *República*: “Imagine o amigo o que não foi para nós” – declarou o Comandante Gago Coutinho – “a perda do nosso melhor companheiro, ao qual devemos principalmente as glórias até aqui alcançadas”¹⁴.

O envolvimento da sociedade portuguesa com a travessia, no entanto, levou o governo do país a enviar de imediato uma segunda aeronave Fairey para dar continuidade ao projeto ambicioso (Figuras 1, 2 e 3). A imprensa brasileira esteve atenta à decisão governamental portuguesa, que embarcou a nova aeronave no vapor brasileiro *Bagé*: “Fernando de Noronha – O paquete *Bagé* do Lloyd Brasileiro chegou hoje, às 4 horas da tarde, aos rochedos S. Pedro e S. Paulo. O novo hidroavião será lançado no mar amanhã”¹⁵.



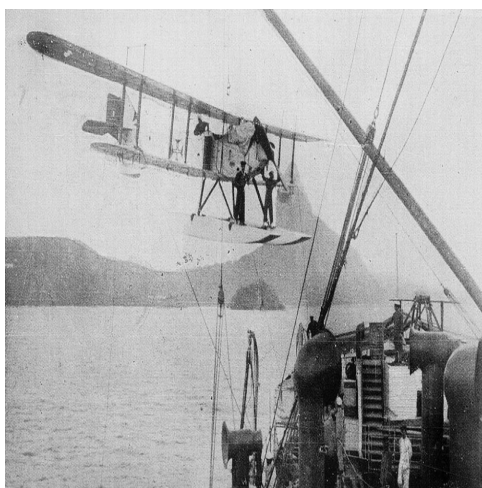
Fonte: *Revista da Semana* n.º 22

Figura 1 – A colocação da asa direita do segundo Fairey, executada por marinheiros do *Bagé* sob a supervisão de mecânicos portugueses.



Fonte: Revista da Semana n.º 22

Figura 2 - O comandante Sacadura Cabral, a bordo do *Bagé*, examinando o hidroavião "Portugal" que havia sido montado na véspera.



Fonte: Revista da Semana n.º 22

Figura 3 - Os marinheiros do cruzador NRP *República*, servindo-se de um dos guindastes do *Bagé*, baixam o Fairey "Portugal" ao mar.

Depois da chegada da nova aeronave, denominada "Portugal", foram realizados testes de voo em Fernando de Noronha. O planejamento dos aviadores consistia em regressar ao penedo de S. Pedro, local onde havia sido interrompida a travessia, para dali prosseguir o reide em direção à costa brasileira. Depois de três tentativas de decolagem, o Fairey conseguiu alçar voo na manhã de 11 de maio. Às 13 horas, o tempo apresentou-se com fortes chuvas, mas meia hora mais tarde o penedo de São Pedro foi avistado a menos de 15 milhas de distância. Todavia, os aguaceiros continuaram com intensidade crescente, impedindo o prosseguimento do voo. A aeronave foi obrigada a amerissar em um pouso de emergência no meio do mar, ficando os dois aviadores nove horas como náufragos à

deriva, até serem resgatados pelo cargueiro inglês S.S. *Paris City*.

A Marinha do Brasil, alertada do desaparecimento dos portugueses, enviou o contratorpedeiro *Pará* para contribuir com as buscas. A imprensa brasileira registrou:

Recife, 11 – Confirma-se que os aviadores partiram de Fernando de Noronha com destino aos rochedos às 9 horas e 7 minutos da manhã. Às 4 horas da tarde o cruzador *República* enviou um radiograma à estação de Fernando de Noronha comunicando não ter encontrado o hidroavião no ponto indicado. Confirma-se também que o destróier *Pará* zarpou a toda velocidade de Fernando de Noronha a procura dos aviadores, às 7:30 da noite, com rumo aos rochedos de S. Paulo. A população está visivelmente impressionada com a falta de notícias¹⁶.

A angústia da possível perda dos aviadores portugueses foi dissipada no Brasil com uma reportagem do *Correio da Manhã*, que confirmou o resgate feito na madrugada pelo *Paris City*: “Às 3:20 da madrugada, porém, chegou a boa nova, tão ansiosamente esperada: os aviadores haviam sido encontrados pelo paquete *Paris City* e recolhidos a bordo”¹⁷.

O capitão E. S. Tamlyn, comandante do *Paris City*, prestou depoimento à imprensa brasileira discorrendo sobre o resgate de Sacadura Cabral e Gago Coutinho em alto-mar:

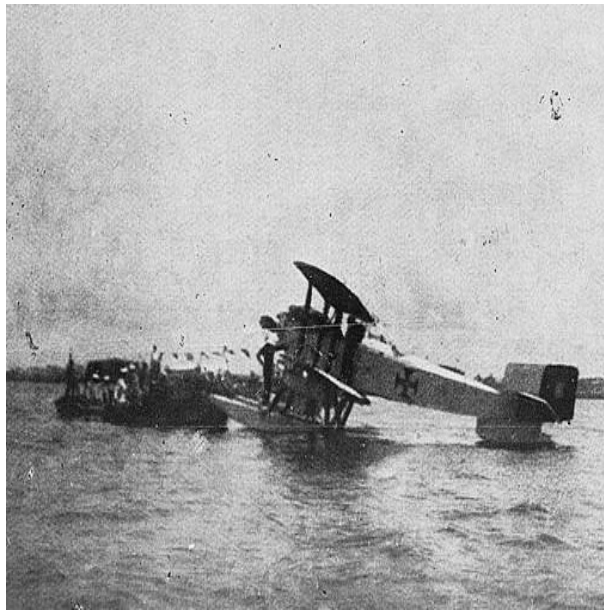
Os dois corajosos e intrépidos aviadores portugueses, começou o sr. Capitão Tamlyn, quando foram recolhidos a bordo, apesar de estarem completamente molhados e ligeiramente feridos, aparentaram a mais absoluta tranquilidade, como se nada de anormal houvesse sucedido. Viu que ambos eram dotados de uma força de vontade extraordinária, prontos a tudo, não encontrando obstáculos capazes de impedir a realização de seus intentos¹⁸.

Ainda que houvesse sido rebocado até a ilha de Fernando de Noronha, em razão da violência das ondas o segundo avião tornou-se indisponível para o voo. O governo português, no entanto, extremamente comprometido com a expedição tecnológica e científica, decidiu enviar para Fernando de Noronha o terceiro e último Fairey do acervo de sua aviação naval, embarcado no cruzador NRP *Carvalho de Araújo*. A imprensa brasileira, por intermédio do *Correio da Manhã*, registrou o envio da terceira aeronave destacada para a travessia: “Está resolvido que o governo [de Portugal] fornecerá outro aparelho aos aviadores Sacadura Cabral e Gago Coutinho”¹⁹. Nessa mesma direção, o periódico transcreveu a partida do cruzador português NRP *Carvalho de Araújo* em direção a Fernando de Noronha, transportando o avião:

O hidroavião Fairey 17, no qual os aviadores Sacadura Cabral e Gago Coutinho vão completar a viagem aérea para o Rio de Janeiro, foi transportado hoje para bordo do cruzador “Carvalho de Araújo”, que amanhã ao meio-dia zarpará do Tejo com destino a Fernando de Noronha²⁰.

A chegada ao Brasil - as primeiras homenagens

O novo avião chegou ao arquipélago brasileiro no dia 2 de junho de 1922. Após um período de preparação e testes os aviadores decolaram de Fernando de Noronha para Recife em 5 de junho. Às 11h40min avistam o litoral nordeste do Brasil, país que almejavam alcançar desde o dia 30 de março. Às 13h30min a aeronave portuguesa amerissou nas águas do Recife (Figura 4), tendo percorrido as 300 milhas em 4 horas e 30 minutos de voo. Sacadura Cabral e Gago Coutinho completavam, assim, a primeira travessia aérea do Atlântico Sul, utilizando instrumentos de precisão criados por eles mesmos para a navegação aérea.



Fonte: *Revista da Semana* n.º 26

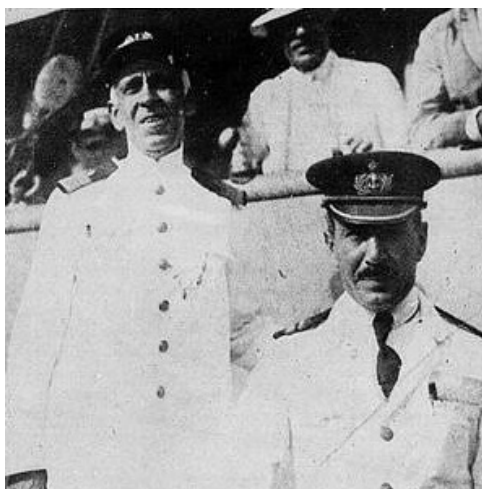
Figura 4 - A chegada do Fairey ao Recife.

Ao chegarem ao Recife, os aviadores portugueses realizaram uma sequência de manobras acrobáticas antes do pouso, que despertaram a atenção da população local e da imprensa, conforme registrou o *Jornal do Brasil*.

Os aviadores portugueses Sacadura Cabral e Gago Coutinho, antes de aportar, fizeram por espaço de quinze minutos belas evoluções sobre a cidade, acompanhando o leito do Rio Capibaribe [...]. Inúmeros barcos, lanchas, botes, jangadas e outras embarcações das sociedades náuticas formavam a enorme esquadra de recepção. Mais de dez mil pessoas aguardavam no cais das docas e nos navios ancorados, que se achavam completamente cheios [...] ²¹

No Recife, capital do estado de Pernambuco, os aviadores portugueses receberam as primeiras homenagens do Brasil pela sua proeza, sendo saudados pelo prefeito da cidade

em meio à multidão que os recebeu²². Como o voo no trecho sucedeu-se sem qualquer avaria, apenas três dias mais tarde Sacadura Cabral e Gago Coutinho decolaram rumo a Salvador, próxima escala prevista no reide (Figura 5).



Fonte: *Revista da Semana* n.º 26

Figura 5 – Gago Coutinho e Sacadura Cabral são recebidos festivamente em Salvador.

A chegada em Salvador foi bastante festiva e, literalmente, parou a cidade. As homenagens aos aviadores portugueses mereceram destaque na imprensa brasileira:

Às 16 horas de hoje, no Palácio da Aclamação, uma comissão de senhoras baianas oferecerá aos aviadores uma artística medalha de ouro [...].

Ainda ontem o comércio permaneceu fechado para que tivessem o maior brilho as manifestações de regozijo público.

A redação do “Diário da Bahia” entregou aos nossos estimados hóspedes, da sua edição especial, sete números impressos em seda²³.

No dia 13 de junho, teve início um novo trecho de voo junto ao litoral brasileiro, tendo os aviadores decolado de Salvador com destino a Porto Seguro, no sul do Estado da Bahia. A rota foi acompanhada em tempo real pelas estações telegráficas de diversas cidades, demonstrando o vivo interesse da sociedade brasileira sobre o épico voo. A troca de mensagens telegráficas mereceu o registro do *Jornal do Brasil*:

O Telégrafo Nacional merece os mais francos elogios pela atenção com que acompanhou o voo dos dois ousados aviadores desde a sua saída da Bahia [sic] até a sua chegada a Porto Seguro [...]. Da estação central recebemos sucessivamente os seguintes telegramas:

BAHIA, 13 – Os aviadores portugueses partiram hoje às 7.33 horas.

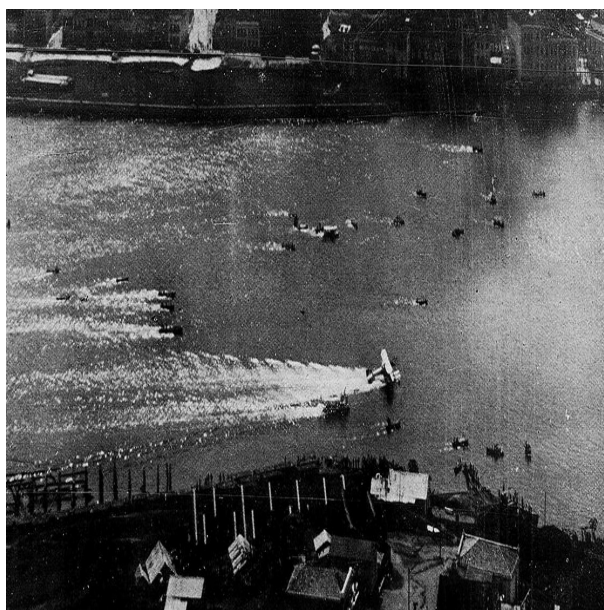
ILHÉUS, 13 - Os aviadores passaram por sobre esta cidade às 9.40 horas.

CANAVIEIRAS, 13 - Os aviadores passaram por sobre esta cidade às 10.50 horas.

BELMONTE, 13 - Os aviadores passaram por sobre esta cidade às 11 horas.

PORTO SEGURO, 13 - Os aviadores portugueses chegaram aqui às 11.30 horas²⁴.

Apenas 48 horas depois o Fairey decolou de Porto Seguro rumando para Vitória, no estado do Espírito Santo (Figura 6), penúltima etapa da travessia. Após receberem novas homenagens, Sacadura Cabral e Gago Coutinho partiram no dia 17, tendo como destino final o Rio de Janeiro, capital do Brasil.



Fonte: Revista da Semana n.º 26

Figura 6 - O Fairey amerissando no porto de Vitória, penúltima etapa da travessia Lisboa-Rio.

Apoteose - chegada ao Rio de Janeiro e as grandes homenagens

A chegada ao Rio de Janeiro coroou de forma épica o ousado reide dos dois aviadores portugueses. Uma estrutura governamental, que incluía aeronaves da aviação naval brasileira, vasos de guerra e autoridades, além de uma grande multidão aguardavam o Fairey na Ilha das Enxadas, sede da Escola de Aviação Naval localizada na Baía de Guanabara. O *Jornal do Brasil* detalhou a expectativa e a euforia com a chegada dos portugueses:

Quando o hidroavião português chegou às proximidades das Ilhas Maricás, os

aviões da nossa Escola de Aviação Naval HS-2 dirigiram-se para a barra [...]. A multidão a este tempo, corria para a rampa onde deveriam saltar os aviadores Sacadura Cabral e Gago Coutinho. [...]

Uma esquadra de soldados da Marinha formava, por seu turno, o cordão de isolamento num quadro que dava para o mar. A princípio a multidão era contida fora deste cordão. Depois, o entusiasmo e o delírio no seu auge empurraram-na de tal modo que o referido serviço de isolamento não pôde mais ser mantido²⁵.

Tão logo desembarcaram os dois aviadores portugueses concederam uma entrevista para o *Jornal do Brasil*, na qual relataram as dificuldades do voo e a emoção de conseguirem realizar uma tarefa até então considerada impossível:

Achavam-se ambos no gabinete do sr. Diretor da Escola de Aviação [Naval], quando lhes ouvimos as primeiras palavras [...]

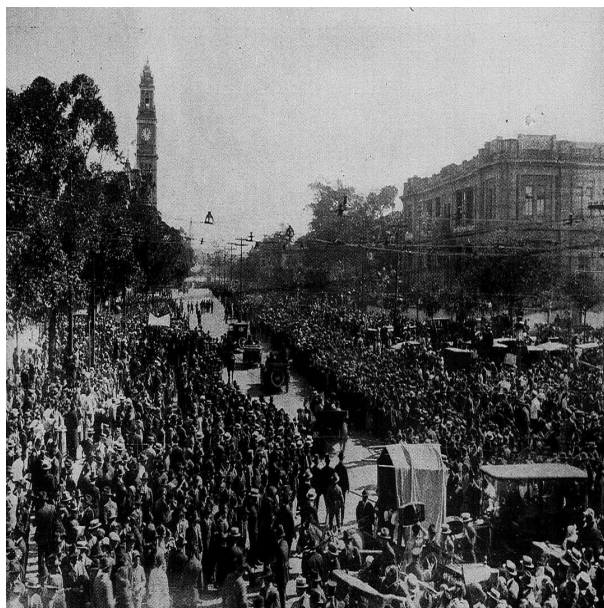
- Desejávamos que nos dissessem algumas palavras para que as transmitíssemos, pelo "Jornal do Brasil", ao povo brasileiro e à colônia portuguesa.

- Não sei como falar, disse Sacadura Cabral - não tenho, não encontro expressões com que possa traduzir a minha gratidão, que é imensa, que é ilimitada pela estrondosa recepção e pelo carinho com que me recebem brasileiros e portugueses. Sinto-me bem, que todos são meus irmãos, muito queridos.

[Pergunta feita a Gago Coutinho] - E a viagem? Perguntamos. Foi boa?

- Não foi propriamente má. Todavia, podia ser melhor. O tempo não nos foi muito favorável. Fazia muita neblina, intensa mesmo. Viajamos num mar de nuvens. Durante todo o nosso trajeto era quase a mesma coisa. Por isso foi que tivemos a viagem um pouco retardada. Fazia também muito frio. Foi com alguma dificuldade que conseguimos ver, em sua beleza plena, a Baía de Guanabara e esta formosa terra que é o Rio de Janeiro²⁶.

Após a chegada triunfal da dupla de aviadores portugueses à capital federal do Brasil, seguiram-se diversas homenagens, tanto pelo Estado brasileiro, como por segmentos da sociedade e da colônia portuguesa. Em sequência, Sacadura Cabral e Gago Coutinho foram recebidos pelo presidente da República, pelo ministro da Guerra, pelo ministro da Marinha, pelo chefe do Estado-Maior da Armada, pelo Senado Federal e pelo prefeito do Rio de Janeiro. Foram também homenageados com recepções e banquetes no Aeroclube do Rio de Janeiro, na Escola de Aviação Naval, no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, no Derby Club, pelo Jockey Club, entre outros (Figura 7).



Fonte: *Revista da Semana* n.º 28

Figura 7 - Multidão aguarda os aviadores perto da estação da Luz, em São Paulo.

Todas essas homenagens foram criteriosamente registradas pela imprensa brasileira, mas algumas delas merecem ser destacadas. A recepção pelo presidente da República Epitácio Pessoa foi tema de reportagem do *Jornal do Brasil*. Na ocasião, Sacadura Cabral entregou ao chefe de Estado brasileiro uma carta autografada pelo presidente de Portugal:

Foi ontem, à tarde, que os ilustres aviadores foram recebidos em audiência especial pelo sr. Presidente da República, tendo comparecido ao Palácio do Catete em companhia do sr. Embaixador de Portugal e dos comandantes dos cruzadores lusos “República” e “Carvalho Araújo”²⁷.

O *Correio da Manhã* destacou a concessão do título de cidadão carioca aos aviadores portugueses: “[...] foi entregue ao almirante Gago Coutinho e ao comandante Sacadura Cabral o título de cidadãos cariocas, que lhes foi conferido pelo legislativo da cidade”²⁸. Uma das maiores homenagens, contudo, foi a nomeação de ruas do Rio de Janeiro com os nomes dos dois aviadores, fato incomum na tradição legislativa brasileira que costuma nomear logradouros com nome de pessoas somente após seu falecimento. O *Jornal do Brasil* destacou a singela homenagem em vida: “O sr. Prefeito por ato de ontem, denominou Rua Sacadura Cabral a atual Rua da Saúde e Gago Coutinho a Rua Carvalho de Sá”²⁹.



Fonte: *Revista da Semana* n.º 28

Figura 8 – A Revista da Semana noticia o batismo do “Santa Cruz” pela senhora Mary Pessoa, esposa do presidente da República Epitácio Pessoa.

Outra homenagem ocorrida no Rio de Janeiro terminou por assinalar a história do voo transatlântico Lisboa-Rio de Janeiro: o batismo do terceiro e último Fairey empregado no reide. Por sugestão dos aviadores, a esposa do presidente da República batizou, como madrinha (Figura 8), a aeronave com o nome de “Santa Cruz”, que entrou para a história da aviação portuguesa. O *Jornal do Brasil* detalhou o processo de escolha do nome do avião:

Ontem, à tarde, foram os aviadores portugueses ao [Palácio do] Catete, em visita à sra. Mary Pessoa, esposa do sr. Presidente da república. [...] Declarou a sra. Mary Pessoa que a aeronave se deveria chamar “Portugal”, conforme havia sugerido logo que recebera o convite [para ser madrinha do avião]. Os aviadores, porém, pediram permissão para lembrar um outro nome: o de “Santa Cruz”, como homenagem deles ao Brasil. A sra. Epitácio Pessoa aquiesceu ao desejo manifestado pelos ilustres aviadores lusitanos³⁰.

O nome Terra de Santa Cruz foi dado ao Brasil pelos portugueses em 1523, no ano seguinte ao seu descobrimento pela esquadra de Pedro Álvares Cabral³¹. Consolidava-se, dessa forma, uma homenagem à travessia da esquadra portuguesa no século XVI, igualmente ousada, em direção ao Brasil, e o Fairey 17 perpetuou-se na história com o nome de “Santa Cruz”.

Reflexões finais

Os aviadores navais portugueses Sacadura Cabral e Gago Coutinho realizaram uma proeza até então inédita. Na primeira viagem aérea cruzando o Atlântico Sul, entre

Lisboa e o Rio de Janeiro, voaram 4.527 milhas em 62 horas e 26 minutos, entre 30 de março e 17 de junho de 1922.

O empreendimento teve início em maio de 1919, quando Sacadura Cabral entregou ao Ministro da Marinha um célebre requerimento, no qual se propunha a realizar a travessia, tendo como propósito o progresso da aviação e o estreitamento dos tradicionais laços de amizade entre Portugal e o Brasil³². O projeto foi firmemente encampado pelo governo português, que, mesmo diante das dificuldades que se apresentaram na travessia, não mediu esforços para a consecução da mesma, disponibilizando as três aeronaves Fairey de sua aviação naval.

Desde o início, a sociedade brasileira acompanhou a travessia por meio da imprensa de forma atualizada, em tempo compatível com a circulação das informações à época. As reportagens publicadas nos periódicos brasileiros despertaram sentimentos diversos na população, começando pela incerteza do empreendimento, passando pela angústia diante de uma possível perda dos dois aviadores em alto mar, e culminando com a festiva recepção nas cidades Brasileiras.

Foi uma conquista tecnológica sem precedentes, que inscreveu o nome dos dois aviadores portugueses, principalmente nos anais da navegação aérea. Mais do que isso, a travessia, realizada no centenário da independência do Brasil, selou em definitivo a amizade entre os povos português e brasileiro, conforme destacou Sacadura Cabral na entrevista que concedeu tão logo desembarcou no Rio de Janeiro: “Brasil e Portugal são, que bem o vejo e sinto, duas nações fundidas num só povo irmão”³³.

Bibliografia

A BRILHANTE recepção em Recife. *Correio da Manhã*, n. 8.493, Rio de Janeiro, 6 jun. 1922, p. 1.

A CHEGADA do “Fairey 17” a Porto Seguro. *Jornal do Brasil*, n. 140, Rio de Janeiro, 14 jun. 1922, p. 9.

A PALAVRA do mestre Santos Dumont e o grande raid. *Correio da Manhã*, n. 8.427, Rio de Janeiro, 31 mar. 1922, p. 1.

A SRA. Epitacio Pessoa será a madrinha do “Fairey 17”. *Jornal do Brasil*, n. 149, Rio de Janeiro, 23 jun. 1922, p. 7.

AS HOMENAGENS prestadas aos valorosos aviadores. *Jornal do Brasil*, n. 151, Rio de Janeiro, 25 jun. 1922, p. 5.

CAMBESES JÚNIOR, Manuel. *A primeira travessia aérea do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Incaer, 1988.

CAPT. John Alcock and Lt. Arthur Whitten Brown. *The aviation history online museum*. Disponível em . Acesso em 13 mai. 2022.

CHEGOU ontem ao nosso porto o “Paris City”. *Jornal do Brasil*, n. 120, Rio de Janeiro, 20 mai. 1922, p. 8.

CORREIA, José Pedro Pinheiro. *Sacadura Cabral: homem e aviador*. Lisboa: s/e, 1964.

DEPOIS de grandes manifestações na Bahia, os aviadores partem hoje para a Vitória. *Jornal do Brasil*, n. 140, Rio de Janeiro, 13 jun. 1922, p. 6.

GAGO Coutinho e Sacadura Cabral recebem o título de cidadãos cariocas. *Correio da Manhã*, n. 8.514, Rio de Janeiro, 27 jun. 1922, p. 3.

GÂNDALO, Pero de Magalhães. *Tratado da Terra do Brasil: história da província Santa Cruz*. Brasília: Senado Federal, 2008.

HEMEROTECA DIGITAL BRASILEIRO. *Período: 1920-1929*. Disponível em . Acesso em 15 mai. 2022.

LEGRAND, Jacques; CHEMEL, Edouard. *Chronique de L’aviation*. Paris: Chronique, 1998.

MARCK, Bernard Marck. *Héros et héroïnes de l’aviation*. Paris: Arthaud, 2007.

NA ILHA das Enxadas. *Jornal do Brasil*, n. 145, Rio de Janeiro, 18 jun. 1922, p. 6.

OLIVEIRA, Fernando. *O primeiro voo transatlântico da história da aviação*. Disponível em <https://www.brasiliense.com.br/1023Ao-primeiro-voo-transatlantico-da-historia-da-aviacao&catid=223Aboletim-no-406&Itemid=1520acessado%20em%2014%20de%20abril%20de%202011>>. Acesso em 13 mai. 2022.

O “BAGÉ” chegou aos rochedos S. Pedro e S. Paulo. *Correio da Manhã*, n. 8.463, Rio de Janeiro, 7 mai. 1922, p. 1.

O CRUZADOR “Carvalho de Araújo” transportará o novo aparelho. *Correio da Manhã*, n. 8.448, Rio de Janeiro, 21 abr. 1922, p. 1.

O “PARÁ” parte a toda velocidade de Fernando de Noronha a procura dos aviadores. *Correio da Manhã*, n. 8.468, Rio de Janeiro, 12 mai. 1922, p. 1.

O “PORTUGAL” voará hoje em demanda de S. Thiago. *Correio da Manhã*, n. 8.429, Rio de Janeiro, 2 abr. 1922, p. 2.

O RAID aéreo. *Correio da Manhã*, n. 8.446, Rio de Janeiro, 19 abr. 1922, p. 1.

O RAID aéreo Lisboa-Rio. *Correio da Manhã*, n. 8.480, Rio de Janeiro, 24 mai. 1922, p.

1.

O “RAID” aéreo Lisboa-Rio. *Jornal do Brasil*, n. 58. Rio de Janeiro, 9 mar. 1922.

O RAID brilhantemente iniciado pelos aviadores Sacadura e Gago será recomeçado logo que chegue o novo aparelho. *Correio da Manhã*, n. 8.449, Rio de Janeiro, 22 abr. 1922, p. 1.

O TEMPO da travessia do “Lusitânia”. *Correio da Manhã*, n. 8.446, Rio de Janeiro, 19 abr. 1922, p. 1.

OS AVIADORES Sacadura Cabral e Gago Coutinho vão prosseguir no raid interrompido. *Correio da Manhã*, n. 8.471, Rio de Janeiro, 15 mai. 1922, p. 1.

OS DOIS aparelhos inventados pelos ousados tripulantes do “Lusitânia”. *Correio da Manhã*, n. 8.444, Rio de Janeiro, 17 abr. 1922, p. 1.

OS DOIS ousados aviadores já estão no Recife. *Jornal do Brasil*, n. 34, Rio de Janeiro, 6 jun. 1922, p. 7.

OS PILOTOS insistem no prosseguimento do “raid”. *Correio da Manhã*, n. 8.469, Rio de Janeiro, 13 mai. 1922, p. 1.

PEREIRA, Armand F. *Summary of the First Southern Atlantic Crossing (1922) by the Portuguese Aviators Gago Coutinho and Sacadura Cabral on a Fairey-17 Single Engine Hydroplane*. Disponível em [_cabral_summary.htm](#)>. Acesso em 20 mai. 2022.

SACADURA Cabral fez entrega, hontem, ao Sr. Epitacio Pessoa, da carta autografada do Presidente da República Portuguesa. *Jornal do Brasil*, n. 146, Rio de Janeiro, 20 jun. 1922, p. 7.

Notas

(1) No princípio do século XX foi realizado o primeiro voo em uma máquina mais pesada do que o ar capaz de gerar a potência e sustentação necessária por si mesmo com o 14-bis do brasileiro Alberto Santos Dumont. O fato, contudo, é polêmico, já que Santos Dumont é creditado no Brasil e em diversos países como o responsável pelo primeiro voo em um avião, enquanto em outras partes do mundo, o crédito à invenção do avião é dado aos irmãos Wilbur e Orville Wright de origem estadunidense. Ver LEGRAND, Jacques; CHEMEL, Edouard. *Chronique de L’aviation*. Paris: Chronique, 1998.

(2) HEMEROTECA DIGITAL BRASILEIRA. *Período: 1920-1929*. Disponível em . Acesso em 15 mai. 2022.

- (3) OLIVEIRA, Fernando. *O primeiro voo transatlântico da história da aviação*. Disponível em [article&id=102%3Ao-primeiro-voo-transatlantico-da-historia-da-aviacao&catid=22%3Aboletim-no-406&Itemid=15%20acessado%20em%2014%20de%20abril%20de%202011>](#). Acesso em 13 mai. 2022.
- (4) CAPT. John Alcock and Lt. Arthur Whitten Brown. *The aviation history online museum*. Disponível em . Acesso em 13 mai. 2022.
- (5) MARCK, Bernard Marck. *Héros et héroïnes de l'aviation*. Paris: Arthaud, 2007.
- (6) PEREIRA, Armand F. *Summary of the First Southern Atlantic Crossing (1922) by the Portuguese Aviators Gago Coutinho and Sacadura Cabral on a Fairey-17 Single Engine Hydroplane*. Disponível em . Acesso em 20 mai. 2022.
- (7) O "RAID" aéreo Lisboa-Rio. *Jornal do Brasil*, n. 58. Rio de Janeiro, 9 mar. 1922, p. 10.
- (8) A PALAVRA do mestre Santos Dumont e o grande raid. *Correio da Manhã*, n. 8.427, Rio de Janeiro, 31 mar. 1922, p. 1.
- (9) Em 1921, Sacadura Cabral, Gago Coutinho e Manuel Ortins de Bettencourt realizaram um reide aéreo entre Lisboa e a Ilha da Madeira, com o propósito de experimentarem os novos métodos e instrumentos por eles criados. Ver CORRÊA, José Pedro Pinheiro. *Sacadura Cabral: homem e aviador*. Lisboa: s/e, 1964.
- (10) OS DOIS aparelhos inventados pelos ousados tripulantes do "Lusitânia". *Correio da Manhã*, n. 8.444, Rio de Janeiro, 17 abr. 1922, p. 1.
- (11) O RAID aéreo. *Correio da Manhã*, n. 8.446, Rio de Janeiro, 19 abr. 1922, p. 1.
- (12) CAMBESES JUNIOR, Manuel. *A primeira travessia aérea do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Incaer, 1998, p. 13.
- (13) O TEMPO da travessia do "Lusitânia". *Correio da Manhã*, n. 8.446, Rio de Janeiro, 19 abr. 1922, p. 1.
- (14) O RAID brilhantemente iniciado pelos aviadores Sacadura e Gago será recomeçado logo que chegue o novo aparelho. *Correio da Manhã*, n. 8.449, Rio de Janeiro, 22 abr. 1922, p. 1.
- (15) O "BAGÉ" chegou aos rochedos S. Pedro e S. Paulo. *Correio da Manhã*, n. 8.463, Rio de Janeiro, 7 mai.. 1922, p. 1.
- (16) O "PARÁ" parte a toda velocidade de Fernando de Noronha a procura dos aviadores. *Correio da Manhã*, n. 8.468, Rio de Janeiro, 12 mai. 1922, p. 1.

- (17) OS PILOTOS insistem no prosseguimento do “raid”. *Correio da Manhã*, n. 8.469, Rio de Janeiro, 13 mai. 1922, p. 1.
- (18) CHEGOU hontem ao nosso porto o “Paris City”. *Jornal do Brasil*, n. 120, Rio de Janeiro, 20 mai. 1922, p. 8
- (19) OS AVIADORES Sacadura Cabral e Gago Coutinho vão prosseguir no raid interrompido. *Correio da Manhã*, n. 8.471, Rio de Janeiro, 15 mai. 1922, p. 1.
- (20) O RAID aéreo Lisboa-Rio. *Correio da Manhã*, n. 8.480, Rio de Janeiro, 24 mai. 1922, p. 1.
- (21) OS DOIS ousados aviadores já estão no Recife. *Jornal do Brasil*, n. 34, Rio de Janeiro, 6 jun. 1922, p. 7.
- (22) A BRILHANTE recepção em Recife. *Correio da Manhã*, n. 8.493, Rio de Janeiro, 6 jun. 1922, p. 1.
- (23) DEPOIS de grandes manifestações na Bahia, os aviadores partem hoje para a Vitória. *Jornal do Brasil*, n. 140, Rio de Janeiro, 13 jun. 1922, p. 6.
- (24) A CHEGADA do “Fairey 17” a Porto Seguro. *Jornal do Brasil*, n. 140, Rio de Janeiro, 14 jun. 1922, p. 9.
- (25) NA ILHA das Enxadas. *Jornal do Brasil*, n. 145, Rio de Janeiro, 18 jun. 1922, p. 6.
- (26) Ibid.
- (27) SACADURA Cabral fez entrega, hontem, ao Sr. Epitacio Pessoa, da carta autografada do Presidente da República Portuguesa. *Jornal do Brasil*, n. 146, Rio de Janeiro, 20 jun. 1922, p. 7.
- (28) GAGO Coutinho e Sacadura Cabral recebem o título de cidadãos cariocas. *Correio da Manhã*, n. 8.514, Rio de Janeiro, 27 jun. 1922, p. 3.
- (29) AS HOMENAGENS prestadas aos valorosos aviadores. *Jornal do Brasil*, n. 151, Rio de Janeiro, 25 jun. 1922, p. 5.
- (30) A SRA. Epitacio Pessoa será a madrinha do “Fairey 17”. *Jornal do Brasil*, n. 149, Rio de Janeiro, 23 jun. 1922, p. 7.
- (31) GÂNDAVO, Pero de Magalhães. *Tratado da Terra do Brasil: história da província Santa Cruz*. Brasília: Senado Federal, 2008.
- (32) CAMBESES JUNIOR, op.cit.
- (33) NA ILHA das Enxadas. *Jornal do Brasil*, op.cit.