

(22 Maio 1972)

Cota CMPV 0065 | Actas da Câmara

de Miranda Pereira para, conjuntamente com o Sr. Presidente e o chefe da secretaria deste corpo administrativo, fazer parte do júri do concurso para preenchimento de lugares de escriturários - dactilógrafos de 2.ª classe, aberto por aviso publicado no Diário do Governo, 3.ª Série, de 19 de Janeiro último.

Licenças para férias: - A Câmara, tendo em atenção as informações prestadas nos respectivos serviços, digo, pedidos, deliberou conceder ao pessoal adiante indicado, as seguintes licenças para férias:

Raria Luisa Barreiro Barros, escriturária - dactilógrafa de 1.ª classe - 30 dias; Joaquim José da Silva, ajudante de jardineiro de 2.ª classe - 24 dias; Raria Jones da Silva, servente de limpeza do Mercado Municipal - 24 dias; Raria Auxilia Pereira, servente de limpeza - 24 dias; José Teixeira, guarda de sentinas - 24 dias; Manuel Vieira da Silva, varredor - 20 dias; Raria Marques da Silva, guarda de sentinas - 24 dias; Alzira da Conceição Almeida Pinho, auxiliar de limpeza - 24 dias; Severino Gonçalves Silva Pinheiro, trabalhador dos jardins do Turismo - 18 dias; Raria Dias, varredora dos jardins da Câmara, 16 dias; e Delfim Jones Pereira, varredor - 20 dias.

Licença por doença: - A Câmara ratificou o despacho do Sr. Presidente, deferindo um requerimento, devidamente instruído, em que o terceiro deste corpo administrativo solicitava 30 dias de licença por doença, em continuação da anterior.

Chefe da Secretaria: - A Câmara deliberou também ratificar o despacho do Sr. Presidente que deferiu o requerimento do chefe da secretaria deste corpo administrativo, solicitando autorização para continuar a residir na cidade do Porto.

Comemorações de uma efeméride: - Foi seguidamente apreciado um pedido de colaboração formulado pela Comissão Nacional das Comemorações do Cinquentenário da Primeira Travessia Aérea Lisboa - Rio de Janeiro no sentido de ser exaltada por meio de cerimónias públicas a memória dos heróicos aviadores Gago Coutinho e Sacadura Cabral que levaram a cabo tão notável feito. A Câmara deliberou dirigir convite à Direcção do Clube Naval, pedindo-lhe o seu patrocínio às referidas comemorações nesta Vila.

Feira de Amstras: - Tendo a Comissão Organizadora da Feira de Amstras de Portimão convidado o conselho da Câmara de Vargem a fazer-se representar na mesma cidade com um pavilhão de propaganda aos motivos de interesse da

NEWSLETTER:

Dando continuidade à *nossa nova* rubrica on-line: *Páginas de História com Estórias*, passamos a apresentar o documento do mês de Agosto deste espaço cultural.

DOCUMENTO DO MÊS DE AGOSTO: **Acta da Câmara relativa ao Cinquentenário da 1ª Travessia Aérea do Atlântico Sul**

(22 Maio 1972)

Cota CMPV 0065 | Actas da Câmara

CINQUENTENÁRIO DA TRAVESSIA AÉREA LISBOA - RIO DE JANEIRO

(Maio 1972)

O documento em destaque este mês de Agosto é uma Acta da Câmara * relativa ao cinquentenário da 1ª Travessia Aérea Lisboa - Rio de Janeiro, datada de 22 de Maio de 1972. De resto, uma viagem atribulada e com alguns percalços, mas que viria a ser concluída com êxito, e que constitui um dos grandes marcos impulsionadores da aviação em Portugal.

Foram os aeronautas portugueses Gago Coutinho¹ e Sacadura Cabral², em 1922, que viriam a concluir a primeira travessia aérea do Atlântico Sul³, no contexto das comemorações do Primeiro Centenário da Independência do Brasil.

Esta viagem encerrava em si dois principais objectivos: por um lado o factor de ordem patriótica e diplomática que concorria para um estreitamento dos laços entre Portugal e o Brasil; por outro, o primordial objectivo da viagem, era a tentativa de provar que a navegação aérea seria susceptível da mesma precisão que a navegação marítima. Neste

¹ Carlos Viegas Gago Coutinho nasceu em Lisboa, no dia 17 de Fevereiro de 1869 e faleceu idoso a 18 de Fevereiro de 1859. Frequentou a Escola Politécnica e a Escola Naval, cujo curso concluiu e 1888. Como comandante do barco "Pátria", tomou parte activa na campanha de Timor, em 1912. A partir de 1898 notabiliza-se pelos levantamentos geográficos e delimitações de fronteiras dos territórios ultramarinos. No decurso destes trabalhos, fez a travessia da África. Com Sacadura Cabral realizou, em 1921, a travessia aérea de ensaio Lisboa-Funchal e, em 1922, esta primeira travessia aérea do Atlântico Sul. Desempenhou ainda um sem número de missões e comissões de serviço, e nos últimos anos da sua vida dedicou-se ao estudo da história dos Descobrimentos e das navegações portuguesas, escrevendo vários trabalhos compilados na Nautica dos Descobrimentos; e ao estudo da navegação aérea, juntamente com o capitão-tenente Sacadura Cabral, seu amigo e aviador da Marinha de Guerra. Após esta 1ª travessia aérea do Atlântico Sul foi promovido a contra-almirante e recebeu muitas condecorações, entre elas a Grã-Cruz da Ordem Militar da Torre e Espada, do Valor, lealdade e Mérito, e o mesmo grau da Ordem Militar de Santiago da Espada. França concedeu-lhe a Legião de Honra, tendo sido, também, condecorado pelo Brasil e pela Espanha.

² Impulsionador desta iniciativa, a ideia brotou do espírito de aviador de Sacadura Cabral. Artur de Sacadura Freire Cabral, nasceu em Celorico da Beira a 23 de Maio de 1881 e falecido no Mar do Norte a 15 de Novembro de 1924. Foi um aviador e oficial da Marinha Portuguesa, pioneira da aviação marítima no nosso país. Frequentou a Escola Naval como aspirante de marinha, onde foi o 1º classificado do seu curso. Foi promovido a segundo-tenente em 1903, a primeiro-tenente em 1911, a capitão-tenente em 1918 e, por distinção, a capitão-de-fragata em 1922. Serviu nas colónias ultramarinas no decurso da Primeira Guerra Mundial. Foi um dos primeiros instrutores da Escola Militar de Aviação, director dos serviços de Aeronáutica Naval e comandante de esquadrilha na Base Naval de Lisboa. Um aviador distintíssimo pela sua coragem e inteligência, notabilizou-se a nível mundial. Conheceu, em África, Gago Coutinho. Juntos inventaram um "corretor de rumos" para compensar o desvio causado pelo vento. Realizou diversas travessias aéreas memoráveis, notabilizando-se especialmente em 1922, ao efectuar esta 1ª travessia aérea do Atlântico Sul.

³ a antiga nota de 20\$00 referia este feito histórico, num desenho em que se via claramente a partida do hidroavião de Belém, e na frente a imagem de Gago Coutinho. Emitida a 4 de Outubro de 1978 era alusiva ao 140º aniversário do nascimento e 50º da morte deste Almirante | Também um selo de 1\$00 emitido em 1923, por ocasião deste feito, mostrava um desenho de paralelismo perfeito: de um lado a caravela quinhentista de Pedro Álvares Cabral em 1500 na chegada ao Barsil, e do outro o hidroavião a amarar em águas brasileiras. "Apenas" uma diferença de 478 entre os dois acontecimentos.

contexto, revelar-se-iam importantíssimos os instrumentos utilizados na travessia, como o Sextante Português, que se demarcou como exemplo da superioridade dos métodos de precisão de cálculo portugueses.

A épica viagem iniciou-se no dia 30 de Março de 1922, em Lisboa - Belém, usando um hidroavião mono-motor Fairey F III-D MkII, especialmente concebido para a viagem, equipado com motor Rolls-Royce e baptizado de *Lusitânia*. E, muito embora, o acontecimento não tivesse sido anunciado, foram muitos os espectadores curiosos que foram assistir à memorável descolagem. Sacadura Cabral exercia as funções de piloto e Gago Coutinho as de navegador. Este último havia criado, e usaria durante a viagem, um horizonte artificial adaptado a um sextante, a fim de medir a altura dos astros, invenção que revolucionou a navegação aérea na época, como já vimos. Ou seja, adaptou o sextante clássico de navegação marítima à navegação aérea. De resto, instrumento ainda hoje considerado mundialmente indispensável na navegação.

Dos antecedentes para a viagem, consta ainda o ensaio de voo, realizado entre Lisboa e a cidade do Funchal, a 22 de Março de 1921, na qual se experimentaram quer o corrector de rumos⁴ de Sacadura Cabral, quer o famoso sextante, já referido.

A primeira etapa da viagem foi concluída, no mesmo dia, sem incidentes em Las Palmas, nas Ilhas Canárias, embora tenha sido notado, por ambos, um excessivo consumo de combustível.

No dia 5 de Abril, partiram rumo à Ilha de São Vicente, no Arquipélago de Cabo Verde, percorrendo 850 milhas. Ficaram por lá até 17 de Abril para reparos no hidroavião - que fazia água nos flutuadores, tendo partido das águas do porto da Praia, na Ilha de Santiago, rumo ao Arquipélago de São Pedro e São Paulo, em águas brasileiras, onde amararam, sem o auxílio do vento, no dia seguinte. O mar viria a causar danos no *Lusitânia*, que perdeu um dos flutuadores. Os aeronautas foram recolhidos por um Cruzeiro da Marinha Portuguesa, que os conduziu a Fernando de Noronha. Apesar de exaustos pelo voo de 1.700 quilómetros e pelo aterrar acidentado, comemoraram o achamento,

⁴ para compensar o desvio causado pelo vento

com precisão, daqueles rochedos em pleno Atlântico Sul, apenas com o recurso do método de navegação astronómica criado por Gago Coutinho.

Com a opinião pública portuguesa e brasileira envolvida no feito, o Governo Português enviou outro hidroavião Fairey, baptizado como *Pátria*, a partir de Fernando de Noronha, que chegou no dia 6 de Maio. Cinco dias depois, após desembarque, montagem e revisão daquele, descolaram de Noronha.

Entretanto, nova fatalidade surgiu, quando, tendo retornado e sobrevoando o arquipélago de São Pedro e São Paulo para reiniciar o trecho interrompido, uma avaria no motor obrigou-os a amarrar de emergência, tendo permanecido oito longas horas como náufragos, até serem resgatados por um cargueiro inglês que passava na região.

Reconduzidos a Fernando de Noronha, aguardaram até 5 de Junho, quando lhes foi enviado um novo Fairey F III-D ^{5*}, baptizado de *Santa Cruz*. Foi posto na água do Arquipélago de São Pedro e São Paulo, e levantou voo rumo a Recife, fazendo escalas em Salvador, Porto Seguro, Vitória e dali para o Rio de Janeiro, onde, a 17 de Junho de 1922 pousou em frente à Ilha das Enxadas, nas águas da baía de Guanabara.

Aclamados calorosamente como heróis em todas as cidades brasileiras onde passaram, o que se traduziu para Portugal num delírio feito de satisfação e orgulho⁶, os aeronautas haviam concluído com êxito não só a primeira travessia do Atlântico Sul, que muito glorificou a aviação portuguesa, como ficaria para a História da Aviação, que se tinha viajado sobre o Oceano Atlântico apenas com o auxílio da navegação astronómica, a partir do aeroplano, pela primeira vez.

Ao todo a viagem demorou setenta e nove dias, sendo que o tempo de voo foi de apenas sessenta e duas horas e vinte e seis minutos, num total de 8.383 quilómetros percorridos, ligando as duas nações de expressão lusitana por mais um laço inquebrável no tempo.

⁵ Registo de um ofício expedido pela Câmara Municipal do Porto à Câmara Municipal da Póvoa de Varzim, “*pedindo a angariação de donativos para ajuda da compra do hidro-avião a oferecer a Gago Coutinho e Sacadura Cabral*”. | CMPV 0466 | Correspondência Recebida de Diferentes Autoridades 1918 a 1927

⁶ Diário de Notícias | 19 Abril 1922 | “*Viva Portugal! A raça portuguesa volta aos seus momentos de epopeia. Mais uma vez esta terra pequenina enche o mundo com o seu generoso heroísmo (...) A população de Lisboa percorre as ruas em delírio, aclamando os nomes gloriosos dos dois aviadores*”.

Este documento em destaque surge no *“sentido de ser exaltada por meio de cerimónias públicas a memória dos heróicos aviadores Gago Coutinho e Sacadura Cabral que levaram a cabo tão notável feito”*.⁷

Este histórico e memorável acontecimento viria a ficar registado em vários documentos da época, um pouco por todo o país, e o documento escolhido para este mês de Agosto é revelador desse facto. Cumpriu-nos apenas divulgá-lo, a história desta aventura já era do conhecimento de todos os portugueses.

* documentos que integram o espólio do Arquivo Municipal.