

Crônicas Bibliográficas

Capitão-de-Mar-e-Guerra
José António Rodrigues Pereira



Travessia Aérea do Atlântico Sul - 100 Anos

O livro *Travessia Aérea do Atlântico Sul - 100 Anos*, editado pela Comissão Aeronaval para as Comemorações dos 100 Anos da Travessia Aérea do Atlântico Sul, teve a coordenação editorial de Hugo Baptista Cabral e António Costa Canas.

Trata-se de uma edição bilingue, em português e inglês, com textos de dez autores e traça-nos um panorama dos primórdios da aviação e da evolução da mesma durante a Grande Guerra, salientando que, no final da mesma, vários países iniciaram as tentativas

Revista Militar N.º 2644 - Maio de 2022, pp 471 - 474.

:: Neste pdf - página 1 de 4 ::

de desenvolvimento das viagens aéreas de que se destacam as travessias do Atlântico Norte pelos pilotos americanos e a ligação Inglaterra-Austrália por pilotos ingleses, e a intervenção portuguesa nestes projectos com a travessia do Atlântico Sul, em 1922.

Com Prefácio do Presidente da República, Prof. Doutor Marcelo Rebelo de Sousa, e Palavras Prévias do Chefe do Estado-Maior da Armada, do Chefe do Estado-Maior da Força Aérea e da Comissão Aeronaval, o livro inicia-se com um texto de António Mimoso e Carvalho sobre a “Aviação Militar Portuguesa – os Dez Primeiros Anos” aqui não foi esquecido o projecto da Passarola, apresentado por Bartolomeu de Gusmão a D. João V, em 1709, e o Projecto original da Escola de Aeronáutica Militar de Vila Nova da Rainha (1913).

Segue-se o texto sobre a “Aviação Naval Portuguesa”, da autoria de Bruno Gonçalves Neves, referindo a influência de Sacadura Cabral na preparação dos pilotos na Escola de Aeronáutica Militar de Vila Nova da Rainha e no desenvolvimento da então designada Secção de Marinha, propondo ao Ministro da Marinha *a criação de um dispositivo de vigilância aérea da costa que, em articulação com os meios navais existentes, seria o meio mais eficaz para a detecção de submarinos inimigos* e, mais tarde, com a convenção luso-francesa de 21 de Junho de 1917. A escassez de pilotos foi ainda afectada com a perda em missão do Tenente Azeredo e Vasconcelos, ao largo do Cabo da Roca. Refere ainda o autor que, terminada a Grande Guerra, a Marinha dos Estados Unidos da América realizou uma viagem transatlântica entre a Terra Nova e os Açores, com a rota balizada por navios; dos Açores a Lisboa, apenas voou um dos aparelhos e o seu piloto, o comandante Read, contactou com Sacadura Cabral, mas – refere o autor – antes mesmo da realização da viagem dos americanos, que Sacadura Cabral apresenta ao Governo Português o seu projecto de travessia aérea do Atlântico Sul, ligando Lisboa-Rio de Janeiro.

No texto seguinte, Luísa Abreu refere-se à “Génese do Projecto Travessia Aérea Lisboa-Rio de Janeiro”. A autora refere-se ao desenvolvimento da capacidade dos aviões que a Paz proporcionou à indústria aeronáutica e a sua orientação para fins civis como o transporte de passageiros, iniciado logo em 1919, e o serviço postal. Iniciaram-se também as grandes travessias aéreas, como a do Atlântico Norte, pelos norte-americanos, e o voo Inglaterra-Austrália. Refere também a autora a proposta de Sacadura Cabral ao Ministro da Marinha para a viagem até ao Brasil e o desenvolvimento que esta proposta teve ao longo dos sucessivos governos da República.

Segue-se o texto “Portugal, o Trauma e o Centenário da Independência do Brasil”, da autoria de João Freire. Começa o autor por referir o trauma da Marinha pelo trágico episódio da Noite Sangrenta de 19 de Outubro de 1921 e que procurava uma remissão aproveitando a oportunidade do centenário da independência do Brasil. Segue-se a descrição do ambiente que envolveu os preparativos da viagem e as desventuras da viagem ao Brasil do Presidente da República, António José de Almeida, com os atrasos na chegada ao Rio de Janeiro – falhando as importantes cerimónias do 7 de Setembro – e no regresso a Lisboa – falhando as cerimónias do 5 de Outubro de 1922.

A autora seguinte, Teresa Maria Sousa, refere no texto “Sistema de Navegação Aérea de Gago Coutinho e Sacadura Cabral”, as dificuldades enfrentadas pelos aviadores e a necessidade de inventar um método de navegação astronómico para uso na navegação aérea. Refere a autora a criação do Corrector de Rumos que permitia medir o abatimento do avião relativamente à sua rota e a adaptação do horizonte artificial ao tradicional sextante, usado na navegação marítima, dispensando a necessária referência ao horizonte. A autora descreve-nos pormenorizadamente o funcionamento de cada um destes equipamentos que tão importantes foram para o sucesso da expedição. Refere também a autora a importância da simplificação das fórmulas utilizadas para uma maior rapidez dos cálculos após as leituras do sextante. E a autora termina afirmando que os métodos de navegação aérea desenvolvidos pelos navegadores portugueses Gago Coutinho e Sacadura Cabral, foram essenciais ao sucesso da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul, mas foram, também, a semente que conduziu ao desenvolvimento e êxito do transporte aéreo intercontinental, tornando-os precursores da aviação moderna.

“A Viagem Lisboa-Funchal: 22 de Março de 1921 - O Teste do Sistema de Navegação”, da autoria de Yann Loïc Araújo, refere-nos também o início das aventuras aéreas no pós-Grande Guerra, bem como a primeira aventura ainda antes do início do conflito, com a viagem de Bleriot, em 1909, antes de se debruçar sobre o projecto de Sacadura Cabral e o modo como Gago Coutinho aderiu ao projecto. Antes de descrever os preparativos dos aviadores navais, o autor refere a fracassada tentativa de atingir a Madeira pelos aviadores militares Brito Pais e Sarmento Beires, em 1920. Seis meses depois desta fracassada tentativa, os aviadores navais conseguem atingir o Funchal, numa viagem pormenorizadamente descrita pelo autor, utilizando já os métodos desenvolvidos por Gago Coutinho.

Hugo Baptista Cabral escreveu o texto “A Viagem”, onde nos descreve toda a acção dos aviadores desde a viagem ao Funchal, passando pela escolha do aparelho com que iriam realizar a grande viagem e as razões para a escolha do avião e do motor. Depois, o autor descreve-nos cada uma das etapas, os sucessos e dificuldades: Lisboa-Las Palmas, sem incidentes; Baía de Gando-São Vicente, com problemas nos flutuadores que influenciaram a demora de 12 dias em São Vicente e a questão da autonomia do avião; Praia-Penedos, onde se perdeu o avião e a sua substituição pelo Fairey 16; Fernando Noronha-Penedos, com a perda do Fairey 16, o salvamento dos aviadores e o envio do Fairey 17; Fernando Noronha-Rio de Janeiro, com a entusiástica recepção aos aviadores nos vários portos de escala onde sucessivamente amararam, já na costa brasileira.

Lourenço H. Henriques-Mateus, no texto seguinte, descreve os “Ecos de um Feito Genial”, com referências às manifestações populares, em Portugal e no Brasil, de apoio aos aviadores, e também as reacções oficiais ao evento, como a visita do Presidente da República à Marinha em homenagem ao feito dos seus dois oficiais. Refere ainda o autor que os aviadores chegaram a Lisboa, a 26 de Outubro, a bordo do vapor “Porto”, e descreve as sucessivas homenagens que tiveram lugar um pouco por todo o país.

O livro termina com uma biografia de Gago Coutinho, da autoria de António Costa Canas, e outra de Sacadura Cabral, cujo autor é Gago Coutinho. A primeira refere-se à

diversidade das actividades desenvolvidas por Gago Coutinho, onde, para além de geógrafo, navegador marítimo e aéreo e historiador, esta talvez a sua faceta mais desconhecida do grande público e que desenvolveu depois de terminar a sua actividade como militar. Como refere o autor, a maior parte da carreira de Gago Coutinho foi dedicada à geografia e que esta era a actividade com a qual ele mais se identificava. Contudo, a sua participação na viagem de 1922 e os seus contributos para a navegação aérea é que lhe deram maior notoriedade. A segunda escrita após o prematuro desaparecimento do seu camarada, companheiro e amigo Sacadura Cabral, fala-nos das relações profissionais e de amizade que os uniam desde os tempos dos levantamentos topográficos em África e onde afirma que com a desaparecimento desta tão apreciada figura, que tanta honra trouxe a Portugal, está de luto a Raça Portuguesa. Mas não desanimemos do futuro, deixando aniquilar-se também aquele espírito de aventura reflectida, que Sacadura Cabral fez ressurgir nos portugueses de agora.

Profusamente ilustrado e com magnífica iconografia, a obra tem excelente apresentação gráfica, o que é uma marca da qualidade a que *By the Book, Edições Especiais, Lda*, já nos habituou.

A Revista Militar agradece a oferta da obra que enriquecerá o seu acervo bibliográfico.

Capitão-de-mar-e-guerra José António Rodrigues Pereira

Vogal da Direção da Revista Militar