

Foto: AHFA

# Dois Homens Valentes <sup>1ª PARTE</sup>

## “Two brave chaps”<sup>1</sup> – O resgate de Sacadura Cabral e Gago Coutinho pelo Comandante Albert Edward Tamlyn<sup>2</sup>”

Texto: Dr. Mário Correia e Alferes Yann Araújo Fotos: Espólio Cte. Edward Tamlyn – Museu do Ar

O Capitão Albert Edward Tamlyn à época em que se deu o salvamento



**D**urante a segunda metade do ano transacto o Museu do Ar foi contactado pela Senhora Gwen Tamlyn com uma proposta de doação de algumas peças destinadas a enriquecer os espólios dos Comandantes Gago Coutinho e Sacadura Cabral. O Museu analisa anualmente várias propostas de doações<sup>2</sup>, seleccionando as que melhor servem o seu modelo de incorporações – possuir colecções completas e plenamente ilustrativas – e sendo esta uma doação elegível.

Tratava-se de um núcleo composto de diversas peças, de vários materiais e em diferentes estados de conservação: poderíamos dispor, indicava-nos a Senhora Gwen Tamlyn por carta, se nos interessassem tais elementos, de diplomas da Câmara do Comércio Luso-Brasileiro, uma estatueta, um valioso conjunto cigarreira-fosforeira, um embrulho, um lote de cartas escritas e assinadas por Gago Coutinho e uma quantidade de outras peças não menos interessantes para a história da aventura protagonizada por Sacadura Cabral e Gago Coutinho em

1922, que tinham pertencido ao seu sogro, o Capitão da Marinha Mercante britânica, Albert Edward Tamlyn<sup>3</sup>.

Com alguma surpresa, por estar bem estudado e muito documentado o pioneiro voo transatlântico dos aviadores portugueses, recordávamos assim o comandante do cargueiro “Paris-City” que tinha resgatado os tripulantes do Fairey III D (número de matrícula 16 atribuída pela Aviação Naval), na noite de 10 para 11 de Maio de 1922 no Atlântico Sul, entre a ilha de Fernando de Noronha e os Penedos de São Pedro, após uma amargem de emergência. Eram-nos agora propostos para doação e aquisição peças tão importantes como as anteriormente citadas, acrescentando-se a estas os relatórios originais das comunicações telegráficas entre o cruzador português “República” e o “Paris-City”, narrando todo o processo de resgate, bem como artigos raros de imprensa como por exemplo entrevistas ao Capitão Tamlyn sobre o sucedido, e a importante transcrição do diário de bordo do “Paris-City”.

A vinda da nora do Capitão Tamlyn ao Museu, em Alverca, em Março deste ano, trazendo todo o núcleo anunciado e mais algumas peças que entretanto seleccionara, fazia-nos recuar 86 anos, até 1922, ano em que o Capitão Tamlyn completava 33 anos, o Capitão-Tenente Artur de Sacadura Freire e Cabral 41, e o Capitão-de-Fragata Carlos Viegas Gago Coutinho uns intensamente vividos 53 anos.

Ora no dia 17 de Junho desse ano, amarrava no Rio de Janeiro o hidroavião de fabrico inglês Fairey III D 17<sup>4</sup> da Aviação Naval Portuguesa, baptizado "Santa Cruz", tripulado pelos recém promovidos<sup>5</sup> Capitão de Fragata Sacadura Cabral e pelo Contra-Almirante Gago Coutinho. Tratava-se da meta da primeira travessia aérea do Atlântico Sul, iniciada em Lisboa em 30 de Março 1922 depois de voadas 4527



Amaragem do Felixtowe em frente ao Funchal, com Ortins de Bettencourt aos comandos



O Felixtowe durante o voo Lisboa-Funchal de 1921, teste à travessia transatlântica de 1922



Tripulação do Felixtowe à chegada do Funchal. Da esq. para a dir.: Sacadura Cabral, Roger Soubiran, Ortins Bettencourt e Gago Coutinho

milhas em mais de 62 horas de voo. A aventura seria tornada justamente célebre, nacional e internacionalmente, pelo inédito da viagem, bem como pela coragem, frieza e tenacidade demonstrada pela tripulação, num ambiente propício a tais demonstrações e celebrações.

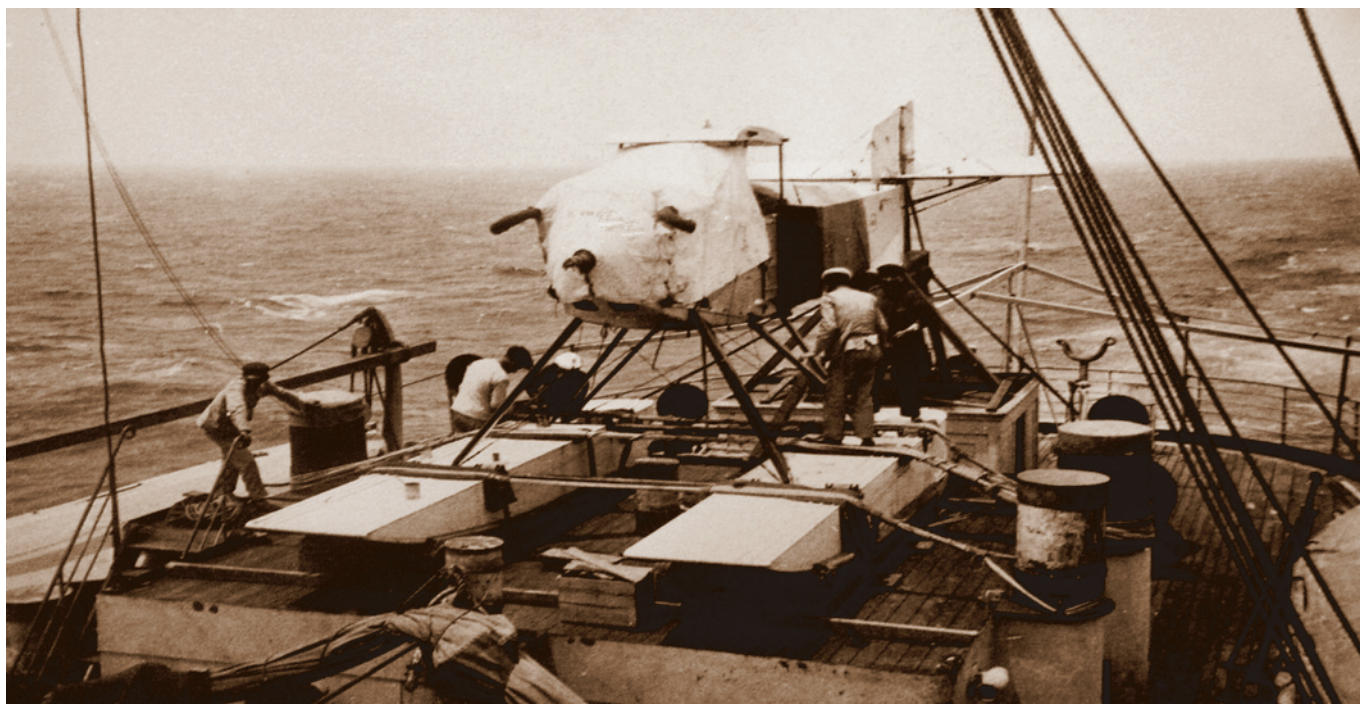
Viviam-se com efeito, nessa Europa do pós-Primeira Grande Guerra, os Loucos Anos Vinte, canalizando-se toda a energia que resultara do nascimento de uma nova ordem mundial em Versailles, para a superação de desafios individuais e colectivos, explorando-se desta forma os limites

científicos, técnicos e políticos de então.

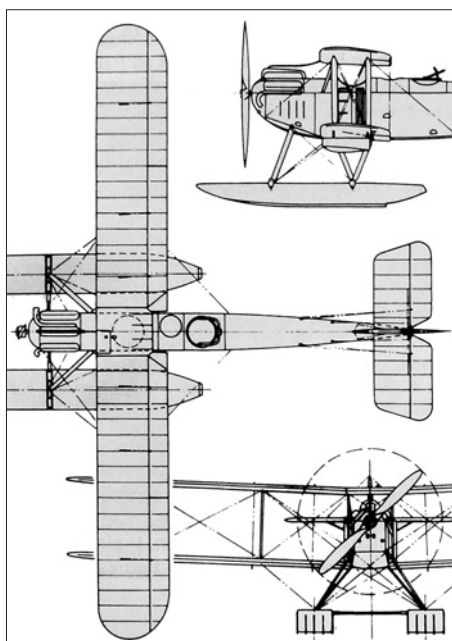
O Portugal da 1ª República, que já procurara legitimidade e reconhecimento internacional no conflito, não ficaria alheio a esta dinâmica de entre-as-guerras. O entusiasmo em torno da aviação em Portugal tornara-se evidente desde a primeira hora, tendo-se criado em 1909 o Aero Clube de Portugal; era natural que desde o começo da década de 1920 tenham começado a ser apoiados de forma mais ou menos oficial, generosa e entusiástica algumas proezas aéreas. Vários foram os nomes que se cobriram de glória (por vezes internacional)

num país em que a primeira vez que concedeu a Ordem da Torre e Espada a um estrangeiro foi a um grupo de aviadores: a tripulação do Flying Boat Curtiss NC-4 comandada pelo Primeiro-Tenente Read, que aportou em 27 Maio de 1919 na doca e Centro de Aviação Marítima do Bom Sucesso, em Lisboa, depois de ter atravessado com sucesso o Atlântico Norte, fazendo escala nos Açores.

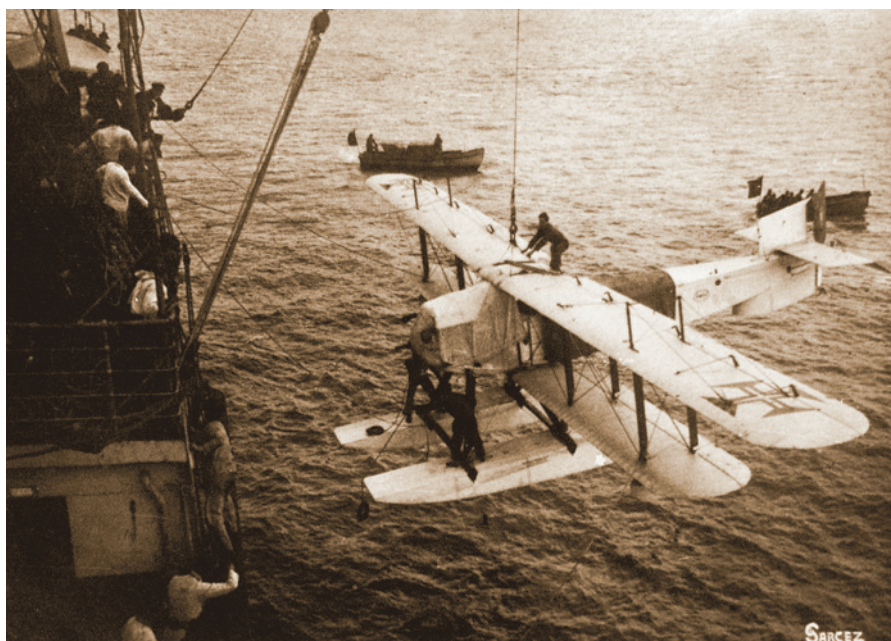
Sacadura Cabral, que acolheu Read e a sua equipa de quatro elementos, enquanto comandante do Centro do Bom Sucesso, apresentaria na véspera da chegada



Preparação do Fairey nº 17 no Carvalho Araújo, ao largo da ilha de Fernando Noronha



Perfis originais do Fairey III D



O Fairey III D a ser colocado na água

da missão americana (em 26 de Maio de 1919) ao ministro da Marinha um projecto de travessia área Lisboa-Rio de Janeiro em forma de requerimento. Nesse documento, a "Realização da Travessia Aérea por Portugueses" era defendida como "um acontecimento de resultados fecundos porque poderia ser o início da navegação aérea comercial entre os dois países, a qual traria um maior estreitamento de relações que por todos os meios [convinha] provocar"<sup>6</sup>.

Assim, procurava-se "interessar nessa viagem as duas aviações irmãs, conseguir um mínimo de dois aviões, cada um dos quais

(...) tripulado por portugueses e brasileiros, e [tentando] a travessia com a colaboração das duas marinhas de guerra, brasileira e portuguesa"<sup>7</sup>.

A três anos de distância, projectava-se assim a viagem para 1922, centenário da independência do Brasil, país que tinha sido o primeiro a reconhecer o regime republicano Português<sup>8</sup>. Tratava-se de uma oportunidade para, em 1921, superar o desastre de 1920, que se tinha abatido sobre Sarmento de Beires e Brito Pais, no raide Lisboa-Madeira, de criar e patentear novos métodos de navegação aérea, e de viver uma enorme aventura de repercussões

internacionais. Oportunidade também de se envolver, com mestria, no turbilhão político, sendo postos à sua disposição meios humanos, instalações, três navios (dois dos quais sugestivamente baptizados – o cruzador "República" e o aviso "5 de Outubro"), e uma verba de 200 contos para comprar um hidroavião adaptado às exigências da travessia.

Tratava-se, inequivocamente, de uma missão de interesse nacional, que não limitava, no entanto, o carácter irreverente de Sacadura Cabral ou a teimosia de Gago Coutinho. O primeiro comparava ironicamente o corrector de rumos desenvolvido

por si e pelo seu camarada aos “elixires que os charlatães [costumavam] oferecer no Terreiro do Paço [de tal modo] as suas aplicações eram numerosas”<sup>9</sup>. Pelo seu lado, ficaria célebre a desconfiança que Gago Coutinho votava aos motores Rolls Royce (o conhecido modelo Eagle) pelos quais jurava Roger Soubiran (mestre-geral das oficinas do Centro do Bom Sucesso), referindo-se a eles como meros realejos<sup>10</sup>. Aparentamentos de uma época em que estes Cavaleiros do Ar, para o seu raide Lisboa-Funchal de 1921, se permitiam levar apenas “bombons [como] mantimentos de bordo”<sup>11</sup>, resumindo-se, na viagem de 1922, a “paus de chocolate, bolachas de água e sal, (...) água da companhia, [e] uma garrafa de Porto Ramos Pinto guardada para casos extremos”<sup>12</sup>.

Igualmente sinal dos tempos, na véspera da viagem que se iniciaria a 30 de Março de 1922, Sacadura Cabral partia para Aveiro a fim de “fazer uns voos de experiência” para se “familiarizar com o aparelho”, já que “nunca tinha voado” nele, mas em Fairey’s III D semelhantes – os testes haviam sido conduzidos por pilotos da casa. Tratava-se de “fazer um pouco a mão”, de voar, o que “há meses não acontecia”<sup>13</sup>, e seria bem necessário dado que decidira entretanto cumprir a tarefa de voar continuamente durante 18 horas previstas, sendo o único piloto da tripulação a bordo do Lusitânia.

Com efeito, Sacadura apenas tomou entre Janeiro e Março de 1922 a decisão de levar o seu velho companheiro Gago Coutinho na travessia, em detrimento de Ortins de Bettencourt, seu segundo piloto no raide Lisboa-Funchal, responsável por grande parte do voo e inclusivamente pela amargem<sup>14</sup>. Só depois do seu regresso de Inglaterra, a 6 de Março de 1922, onde estivera com o tenente Ortins Bettencourt “a fim de [assistir] à construção [do hidroavião] e de conjuntamente [se] [treinarem]”, decidiu finalmente levar um navegador e não um segundo piloto, que também poderia navegar. Se não possuímos dados seguros acerca da competência em termos de navegação de Ortins de Bettencourt, sabemos que Sacadura Cabral era um experimentado geógrafo e navegador (co-autor, de resto, do corrector de rumos), pelo que podemos afirmar com segurança que não teria qualquer pro-



Notícia do Jornal Brazilian American sobre o salvamento

blema em assumir com mestria essas funções.

A hipótese do segundo piloto encontramo-la bem clara no Relatório da Viagem Aérea Lisboa – Rio de Janeiro, de 1922, quando Sacadura – o responsável pela viagem – afirmava que “haveria a contar com 18 horas de voo, o que [seria] fatigante para um piloto porque a pilotagem, além do esforço físico, [exigia] uma atenção

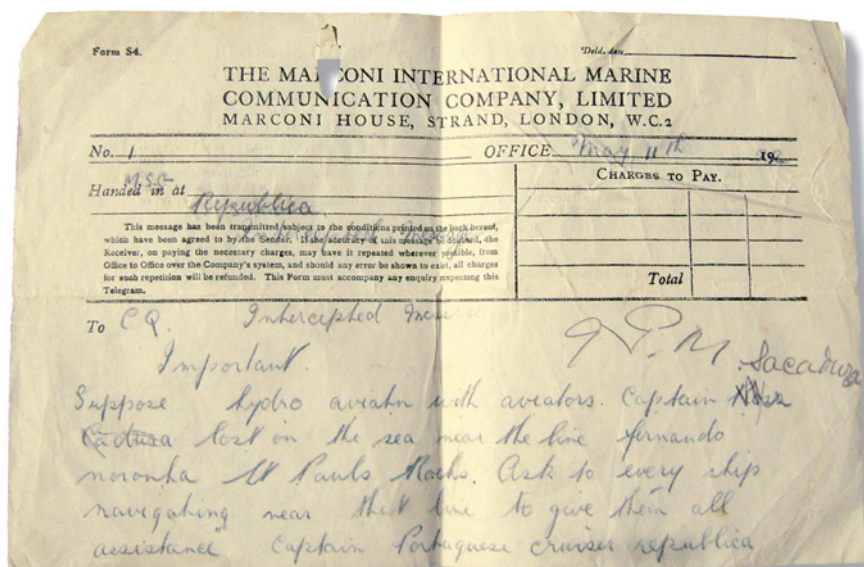
contínua e não [permitia] o mais pequeno descuido”; Gago Coutinho, “era um entusiasta da viagem e o seu maior desejo seria nela tomar parte. Ele, porém, não era piloto e [Sacadura Cabral] não sabia se poderia pilotar sozinho durante tantas horas. Nestas condições, e para prever todas as hipóteses, [resolveu] convidar outro oficial para [o] acompanhar a Inglaterra a fim de ali se [treinarem] com [aquele] tipo de



Retrato de Gago Coutinho dedicado ao Cap. Tamlyn com a seguinte nota: "to Cap. A. E. Tamlyn, SS. Paris City, in souvenir of the night of the 11th May 1922 when he generously came to my assistance", datado de 21 AGO 1922



Relatório da Viagem Aérea Lisboa-Rio de Janeiro, dedicado ao Cap. Tamlyn, por Gago Coutinho e Sacadura Cabral



Mensagem Marconi original do "Paris City" de pedido de ajuda do cruzador "República", espólio do Cap. Tamlyn



Postal da época

hidroavião, deixando para mais tarde o decidir se ele [o] acompanharia ou se satisfaria o desejo do comandante Coutinho<sup>15</sup>.

Igualmente revelador dos planos originais de Sacadura Cabral também é o facto do "Lusitânia", nome com que foi baptizado o Fairey III D versão Transatlantic Load Carrier, dispor de dois lugares com comandos de voo: Sacadura Cabral assim o tinha determinado, prevendo a hipótese

de se fazer acompanhar por um segundo piloto. Em resultado disso, só quando o hidroavião chegou, em peças, a Lisboa por via marítima de Inglaterra em começos de Janeiro de 1922, e foi para o Centro de Aviação Naval para lá ser montado, se retirou o duplo comando. A retirada do duplo comando, a pedido de Gago Coutinho, permitiu que ficasse com mais espaço para a sua complexa navegação.


Numa viagem que visava acima de tudo provar a operacionalidade e segurança dos meios de navegação aérea, Gago Coutinho, geógrafo-navegador, foi escolhido em detrimento do piloto Ortins de Betten-court. Tendo feito o seu baptismo de voo

poucos anos antes, em 23 de Fevereiro de 1917, a bordo de um Maurice Farman MF 4 pilotado por Sacadura Cabral, Gago Coutinho tivera então apenas palavras para comentar a “admirável segurança” que sentira; tinha “até [governado] um pouco”, e depois de “vários saltos, curvas, etc”, tendo aterrado sem “pannes” na difícil pista de Vila Nova da Rainha, sentia-se “[entusiasmado]”<sup>16</sup>. Com o mesmo entusiasmo aceitara o desafio de adaptar o sextante à navegação aérea<sup>17</sup> e criar o corrector de rumos, e não hesitaria em ir pessoalmente comprovar estes meios em 1921 durante a viagem ao Funchal.

Agora, em 1922, certificada que estava a navegação aérea pelos meios que desenvolvera desde o ano passado, embarcava entusiasmado rumo ao Rio de Janeiro. Mesmo que quisesse governar um pouco o avião durante as 18 horas de voo transatlântico previstas, como fizera em Vila Nova da Rainha, não podia, dado que o segundo comando de voo tinha sido retirado do seu compartimento.

A História daria razão a Sacadura Cabral na escolha de Gago Coutinho para companheiro de viagem muito graças ao seu carisma, garantindo o prestígio da travessia para além da sua morte em 1924<sup>18</sup> e para além do fim da 1ª República, dois anos mais tarde.

Em termos científicos e técnicos também com certeza o fez, dado que a navegação foi extraordinariamente bem conduzida, tendo-se percorrido cerca de 1700 km sobre o Atlântico conseguindo-se encontrar o objectivo – a desabitada faixa dos Penedos de São Pedro, com 200 me-

tros de comprimento por 10 de altura, onde os esperava o navio de apoio, o “República”.  (continua)

<sup>1</sup> “Dois homens valentes” – traduzido para português; frase do Capitão Tamlyn quando se referiu aos aviadores portugueses na entrevista que concedeu ao jornal Brazilian American, a: “Everyone in my crew was happy to be a member of the rescuing party and especially of two brave chaps as Cabral and Coutinho”.

<sup>2</sup> Vide a lista dos doadores no boletim no site <http://www.emfa.pt/www/po/musar/?lang=pt>

<sup>3</sup> Capitão Tamlyn, nascido em 12 de Dezembro de 1889 em Inglaterra (Appledore), comandante do cargueiro “Paris-City” desde 1920.

<sup>4</sup> Número de matrícula atribuída pela Aviação Naval.

<sup>5</sup> Foram promovidos por decreto de 30 de Março de 1922, data da partida para o voo transatlântico.

<sup>6</sup> Edgar Cardoso, História da Força Aérea Portuguesa, vol. II, p. 35.

<sup>7</sup> Sacadura Cabral, Relatório da Viagem Aérea Lisboa-Rio de Janeiro, p. 1.



Foto: AHFA

<sup>8</sup> O Presidente da República Brasileiro Hermes da Fonseca esteve em Lisboa durante 4 e 5 de Outubro de 1910, reconhecendo um mês depois a nova situação política portuguesa.

<sup>9</sup> Edgar Cardoso, História da Força Aérea Portuguesa, vol. II, p. 47.

<sup>10</sup> Idem.

<sup>11</sup> Idem, p.46.

<sup>12</sup> Sacadura Cabral, Relatório da Viagem Aérea Lisboa-Rio de Janeiro, p. 14 .

<sup>13</sup> Edgar Cardoso, História da Força Aérea Portuguesa, vol. II, p.44.

<sup>14</sup> A confiança de Sacadura Cabral em Ortins de Bettencourt era muito grande, como denota este trecho do seu relatório sobre o voo até ao Funchal no Felixstowe (História da Força Aérea Portuguesa, Edgar Cardoso, vol. II, p. 47): “(...) e assim, num *dolce far niente*, dei-me a gozar o espectáculo encantador de voar com tempo, entretendo-me a ver Coutinho atarefado a tomar altura da empreitada, Bettencourt, consciente no seu papel de piloto, mantendo cuidadosamente o seu rumo, e Soubiran ocupado a despejar latas de gasolina para o tanque de vante, lamentando apenas



Foto: AHFA

À esq., o Cabo Artelheiro Mecânico de Aviação, Pinto Correia, junto ao Fairey 17. Desapareceria mais tarde no acidente que vitimou Sacadura Cabral a bordo de um Fokker III. Em cima, o navio que transportou a aeronave

ser proibido saborear as delícias de um cigarro”.

<sup>15</sup> Sacadura Cabral, Relatório da Viagem Aérea Lisboa-Rio de Janeiro, p. 9.

<sup>16</sup> Edgar Cardoso, História da Força Aérea Portuguesa, vol. II, p. 13.

<sup>17</sup> Gago Coutinho adaptou o sextante da marinha à navegação aérea inserindo-lhe uma bolha de nível que permitia simular o horizonte real. A patente deste sistema foi comprada pela construtora alemã de instrumentos de precisão PLATH. O mesmo sistema foi utilizado com precisão na travessia nocturna do Atlântico Sul por Jorge de Castilho, que ainda introduziu, no mesmo sextante, um sistema de iluminação que lhe permitiu navegar de noite.

<sup>18</sup> Sacadura Cabral desapareceu no Mar do Norte acompanhado do cabo mecânico Pinto Correia a bordo de um Fokker T III, aparelho que se destinava ao projecto de Sacadura de volta ao Mundo.

A senhora Gwen Tamlyn, a terceira a contar da esquerda, ladeada por familiares e pelo Conservador do Museu, Sub-Director e Conservador Adjunto, no dia da entrega do valioso espólio, no mês de Março de 2008





Tripulação  
do *Paris City*

# Dois Homens Valentes <sup>2ª PARTE</sup>

## “Two brave chaps” – O resgate de Sacadura Cabral e Gago Coutinho pelo Comandante Albert Edward Tamlyn”

Texto: Dr. Mário Correia e Alferes Yann Araújo Fotos: Espólio Cte. Edward Tamlyn – Museu do Ar

Continuando a visitar a viagem transoceânica de 1922 com base nos novos documentos doados ao museu pela Sr<sup>a</sup> Gwen Tamlyn, regressamos ao momento em que Sacadura Cabral e Gago Coutinho saíram da protecção do cruzador *República* em 10 de Maio de 1922. Descolavam nesse dia do largo da ilha de Fernando Noronha, que tinham tomado por base após perder o seu primeiro hidroavião, o *Lusitânia*, na amaragem nos Penedos de S. Pedro.

Tripulavam agora o Fairey III D (número de fabricante F-401), com a matrícula número 16 atribuída pela Aeronáutica Naval e designado de F-16 por Gago Coutinho. Por oposição ao *Lusitânia*, que era uma versão feita sob encomenda do tipo *Transatlantic*<sup>1</sup>, o F-16 era um modelo *standard* com um plano com “dimensões ligeiramente acrescentadas”<sup>2</sup>. O nome atribuído a esta aeronave era, de acordo com o que o Capitão Tamlyn registou no seu diário de bordo, “*Pátria-Portugal*”<sup>3</sup>.

O plano de voo era simples e aparentemente comportava poucos riscos graças à



O cargueiro inglês largando do seu porto de origem

notória fiabilidade do hidroavião: tratava-se de completar o itinerário interrompido com o acidente no fim da travessia transatlântica, o que implicava fazer um curto “raid, ida e volta, aos Penedos de S. Pedro, descolando e aterrando [sic] na ilha de Fernando de Noronha”<sup>4</sup>. Com boas condições para voar e manobrar na água, equipados com uma aeronave nova, motorizada com um, também novo, Rolls Royce *Eagle*,

nada faria prever a Sacadura Cabral e Gago Coutinho que no regresso dos Penedos teriam que amarrar de emergência devido a uma *panne* de motor e iriam ser resgatados, à noite, pelo pequeno<sup>5</sup> cargueiro inglês *Paris City*.

Os elementos que nos trouxe a senhora Gwen Tamlyn ilustram de uma forma bem interessante este conhecido episódio, acrescentando a versão do Capitão Tamlyn à

narrativa – o responsável pelo resgate que, para mais, dizia estar bem informado acerca do voo e que “cada homem do [seu] navio, incluindo ele, desejavam que os aviadores fossem bem sucedidos no seu salto de uma nação para a outra”<sup>6</sup>.

Rumando de Inglaterra (de Barry) para o Rio de Janeiro com o porão cheio de carvão, e “em paz com o mundo”<sup>7</sup>, o rádio-telegrafista do *Paris City* – alcunhado de *Sparks* – interceptou um pedido urgente de socorro às 20h45’ do dia 10 de Maio de 1922. A mensagem vinha anunciada como prioritária e “importante” referindo que “se supunha que o hidroavião [pilotoado] pelo aviador Capitão Sacadura [se tinha] perdido no mar perto da linha Fernando Noronha/Penedos de S. Pedro”. Pedia o “Captain Portuguese Cruiser Republica”<sup>8</sup>, o comandante Muzanty, “a todos os navios que navegassem por perto para lhes prestar toda a ajuda” que se revelasse necessária<sup>9</sup>.

Após “alguns minutos de reflexão”<sup>10</sup>, o Capitão Tamlyn tomaria a decisão de alterar o seu rumo e de colocar alguns dos seus homens de quarto, em serviço de vigia à procura dos aviadores naufragados. Contudo, e conforme uma das várias entrevistas que concedeu, assim que a mensagem de socorro foi conhecida no navio, toda a tripulação passou a fazer vigia – um bom presságio: “we all felt it was going to be a lucky night”<sup>11</sup>.

Com efeito, pouco depois de terem soado as onze e meia da noite do dia 11 de Maio de 1922 foram avistadas luzes de socorro a bombordo, o que levaria a nova alteração de rumo para o local onde os sinais de luzes tinham sido lançados. Passados 45 minutos (às 00h15’ do dia 12 de Maio de 1922) estavam já à distância de escaler (a 500 metros do hidroavião), descendo-se um, o de estibordo, levando a bordo oito homens comandados por um piloto, o segundo oficial do navio, F. O. Taylor. Com um mar “algo agitado” que tornava a operação de resgate dos aviadores e o reboque da sua aeronave arriscada, seria graças à mestria e experiência dos marinheiros do *Paris City* – “clever work from the Paris City sailors” – que tudo se resolveria sem mais acidentes<sup>12</sup>.

Chegados ao navio à 1h15’, o contacto com Sacadura Cabral e Gago Coutinho causaria uma forte impressão no coman-



Momento do afundamento do “Pátria-Portugal” sob o olhar impotente do cruzador República

dante do *Paris City* e sua tripulação: se por um lado os aviadores se “encontravam exaustos” e era notório que “não seriam capazes de sobreviver mais duas horas” naquelas condições, por outro, diziam, calmamente e num “inglês inexcedível”, que “tinham acreditado a partir do momento em que tinham ficado no mar, que seriam salvos”<sup>13</sup>. Rapidamente, de resto, seriam chamados a coordenar a amarração do *Pátria-Portugal* ao cargueiro para evitar que se afundasse (“dado que não era possível içá-lo para bordo”<sup>14</sup>), e a enviar para o cruzador *República* uma mensagem em como tinham sido resgatados. Eram, no entender do Capitão Tamlyn, “homens determinados, que iam ter sucesso no seu voo de Portugal até ao Rio”<sup>15</sup>, visto que até a um iminente naufrágio haviam sobrevivido, em que os tubarões – cuja presença foi testemunhada pela tripulação do escaler – “esperavam pacientemente que as suas presas caíssem na água”<sup>16</sup>.

Seguir-se-ia durante a madrugada de 12 de Maio a operação de resgate levada a cabo pelo *República*, trocando-se mais três contactos radio-telegráficos entre os dois navios entre a 1h15’ e as 5h30’, para coordenar um encontro que permitisse recuperar Sacadura Cabral e Gago Coutinho, e o *Pátria-Portugal*. O *República* alcançaria o *Paris City* às 5h30’ e, trinta minutos depois, já os aviadores estavam a bordo e o *F-16* tinha sido amarrado ao cruzador português. Tratava-se de uma primeira des-

pedida dos aviadores com o Capitão Tamlyn, que ficaria ligado a esta aventura por laços de amizade.

Às 6h15’ – seguindo sempre os dados do diário de bordo do *Paris City* – o cargueiro inglês retomava o seu rumo, não antes sem testemunhar o anúncio do fim do *Pátria-Portugal*, dado que estava “já prestes a afundar, com os flutuadores cheios de água, e bastante danificado”<sup>17</sup>. De acordo com o relatório de Sacadura Cabral, logo à primeira luz da manhã se via que “o hidro já tinha a asa direita metida na água e os flutuadores quase submersos”<sup>18</sup>. Os trabalhos para tentar salvar o hidroavião continuariam pela manhã, apenas permitindo salvar o motor de tal modo “o hidro [batia] (...) contra o costado” do navio; tomou-se finalmente a decisão de “passar uma espia de aço abraçando o motor e este foi metido a bordo”, deixando-se a fuselagem no mar<sup>19</sup>, saldando-se esta operação bem mais positiva que a dos Penedos de S. Pedro em que se perdera totalmente o *Lusitânia*.

Aproximava-se o fim da aventura e com ele a confirmação pública do sucesso da travessia, já que o seu propósito tinha sido plenamente consumado na etapa Porto-Praia-Penedos de S. Pedro: “a navegação aérea [era] susceptível da mesma precisão que a navegação marítima”<sup>20</sup>.

A bordo de um terceiro Fairey III D, o F-402, número 17 da Aviação Naval, baptizado de *Santa Cruz*, inalterado relativa-





Na Câmara Portuguesa de Comércio e Indústria do Rio de Janeiro são entregues ao Capitão Tamlyn as mensagens de agradecimento da Colônia Portuguesa do Rio de Janeiro, cujo exemplar original, que aqui se reproduz, encontra-se agora no acervo do Museu do Ar



Comemoração a bordo do *Paris City*

mente às especificações de fábrica, descolariam de Fernando Noronha mais uma vez, embora desta feita a caminho do Rio de Janeiro.

Sem avarias ou mais problemas além dos previstos, iniciariam esta etapa final de descida da costa brasileira (Recife-Rio) a 5 de Junho, amarrando triunfalmente no Rio de Janeiro no começo da tarde do dia 17 de Junho de 1922. Sendo os seus infortúnios e sucessos amplamente cobertos pela imprensa portuguesa e brasileira, "as manifestações com que a cidade do Rio [os] acolheu (...) são indiscreíveis [e] era preciso tê-las visto para se fazer ideia exacta

da sua importância e do carinho em que [se sentiram] envolvidos"<sup>21</sup>. Era a hora de celebrar a proeza e os seus heróis, que não esqueceriam quem os tinha apoiado e até salvo de uma morte iminente.

Do Ministro da Marinha (Victor d'Azevedo Coutinho) a "todo o pessoal da aviação" que os tinha acompanhado, passando pelas guarnições dos três navios de apoio da Marinha, todos foram homenageados. Natural, então, que o Capitão Tamlyn e a sua tripulação também fossem convidados a participar nos festejos e recebessem o tratamento reservado a quem tinha salvo dois heróis.

Apesar de terem sido "praticamente esquecidos após o momento em que se soube que os aviadores tinham sido transferidos para o cruzador" *República*<sup>22</sup>, o comandante do *Paris City* e a sua tripulação seriam alvo das maiores atenções des-



A bordo, a sociedade brasileira homenageia a tripulação do *Paris City*

de o momento da sua chegada ao Rio de Janeiro, a 18 de Maio de 1922, antes mesmo de se saber no Brasil que um novo hidroavião tinha sido atribuído pelo Governo Português para completar a missão.

Ainda antes de 17 de Junho o Capitão Tamlyn receberia várias ofertas e seria convidado para algumas concorridas sessões de homenagem, possuindo hoje o Museu do Ar testemunhos fotográficos de umas e outras graças à sua nora. Os instantâneos que fixaram o momento das homenagens recebidas na *Câmara Portuguesa de Comércio e Indústria do Rio de Janeiro*, e no *Centro Luzitano D. Nun'Álvares Pereira* revelam a importância atribuída ao gesto do comandante do *Paris City*. Em resultado disso, o cargueiro inglês, pouco dado a tais eventos, seria palco de uma "recepção (...) [a que compareceram] 400 pessoas" em que as senhoras traziam "grandes ramos de flores"<sup>23</sup>, em homenagem à tripulação do *Paris City*.



res com quem os tinha salvo em pleno mar. A 18 de Agosto há relato de que as celebrações continuavam, desta feita num jantar no *Palace Hotel* do Rio de Janeiro (o preferido de Gago Coutinho nas suas frequentes visitas ao Brasil), para o qual o Capitão Tamlyn receberia um convite escrito, acompanhando a ementa. Inaugurava-se com este convite de Gago Coutinho para o jantar uma interessante correspondência trocada entre si e o Capitão Tamlyn, de que hoje é fiel depositário o Museu do Ar, possuindo uma particularidade que as distingue: a grande maioria são datadas de 11 de Maio, dia do ano em que o *Paris City* rumou ao encontro dos aviadores para os resgatar.

Encontramos assim cartas de Gago Coutinho enviadas sucessivamente a 11 de Maio dos anos de 1929, 1932, 1934, 1936, 1939, e mesmo de 1946, cinco anos após a morte do Capitão Tamlyn em Glasgow, dado não ter sido informado do seu falecimento. Estas cartas são sempre dedicadas a recordar o momento em que, “entre a ilha de Fernando Noronha e os Penedos de S. Pedro”, o Capitão Tamlyn os tinha “pescado[sic]”; nunca seria esquecido “o homem generoso que, de forma tão apropriada, [os salvara] e ao seu avião”. Eram esses, de resto, “os sentimentos de todos os portugueses”<sup>25</sup>.

É do maior interesse a análise desta correspondência quase anual, contendo informações interessantes para a história geral da aeronáutica, partindo do punho de um pioneiro da aviação e navegação aérea. É assim interessante e lúcida a afirmação de Gago Coutinho em 1934, quando diz que, nessa data “para se conseguir realizar um feito digno de registo na aviação [era] necessário ou voar a solo ou ser-se mulher, e de preferência que não fosse nem inglesa nem americana”<sup>26</sup>. Tratava-se de uma época em que Gago Coutinho já previa que “50% das viagens transatlânticas entre África e o Brasil fossem aéreas”, afirmando que se suspeitava que a “Zeppelin C° tinha um contrato com o governo brasileiro para estabelecer uma linha de dirigíveis sobre o atlântico”<sup>27</sup>. Dois anos tinham passado sobre uma outra carta, em que Gago Coutinho recordava o voo a bordo do Do.X, o “german flying ship” em que tinha “[atravessado] o Atlântico em 13 horas e um quarto, começan-



Envelope de carta enviada por Gago Coutinho, com a data de 11/7/45

do o voo às 11 da manhã” em Lisboa, numa experiência que descrevia como sendo “algo entre o voar e o navegar, porque estávamos a perto de 20 pés acima do mar”<sup>28</sup>.

Poucos anos mais tarde, em 1939 e já com 70 anos de idade, seria convidado para ser o “chefe de um voo desportivo [do Rio de Janeiro] (...) até Porto Seguro (...) a primeira terra a ser descoberta pelos portugueses”, verificando então que “o voo [tinha decorrido] sem a necessidade de um *Paris City*”: o Brasil possuía então, “500 aeroportos”<sup>29</sup>. Apenas sete anos mais tarde, não só a sua carta que enviava para Inglaterra a partir do *Palace Hotel* do Rio de Janeiro viajava por correio aéreo, como tinha viajado na companhia de mais 50 passageiros num “avião super-rápido de passageiros” da companhia brasileira PanAir do Brasil – um Lockheed *Constellation*<sup>30</sup>. Trata-se da última das cartas que foram oferecidas ao MUSAR, enviada por ocasião do 24º aniversário do salvamento.

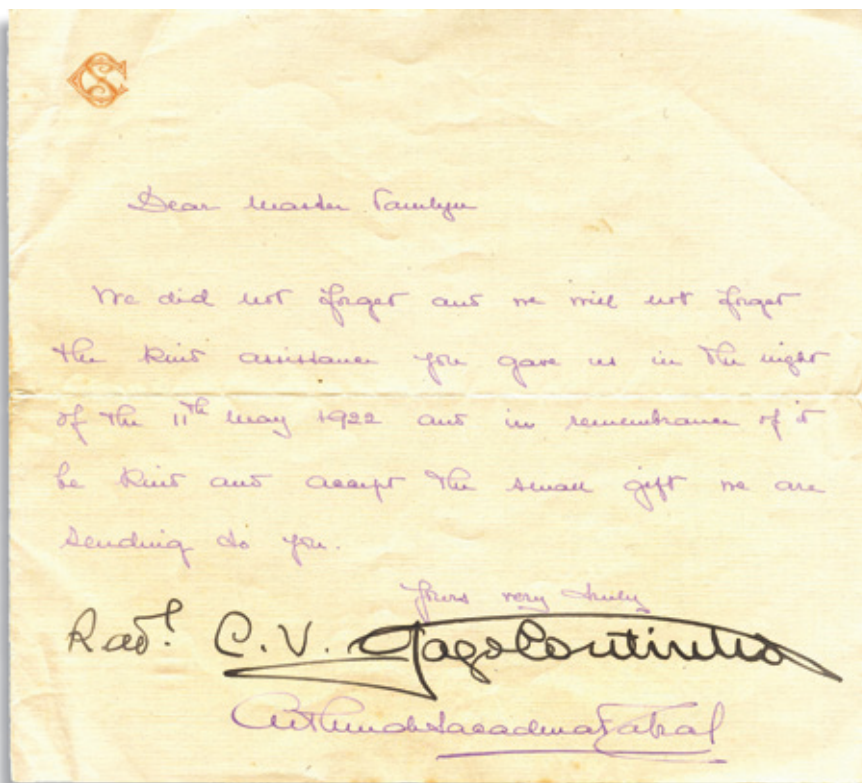
Nesta altura o Capitão Tamlyn já falecera, como referimos, mas viriam até nós al-

guns fragmentos de uma amizade sólida. Os testemunhos desta viagem, alguns públicos como o próprio *Santa Cruz*, teriam uma vida difícil perante a voragem do tempo. Trata-se, portanto, de um momento feliz e único este em que nos é oferecido um espólio bem conservado, contendo peças importantes sobre Coutinho e Cabral. Determinadas peças – algumas propostas para venda – são quase desconhecidas e de grande interesse, caso da fosforeira e da cigareira oferecida pelos aviadores em 1922 ao Capitão Tamlyn. Em carta assinada pelos dois, ainda durante o ano de 1922, ofereciam o valioso conjunto afirmando que “não iriam esquecer a ajuda que lhes tinha prestado na noite de 11 de Maio de 1922”, e pediam-lhe que aceitasse a “pequena prenda” que lhe enviavam juntamente com a carta. Uma pequena prenda em ouro, com um mapa do Atlântico e das suas margens W e E gravadas, com um diamante incrustado no local do salvamento. Uma obra realizada pelos antigos joalheiros da Coroa Leitão & Irmão,

bem preservada pelo Capitão Tamlyn e sua família, que no-la trouxe até ao Museu do Ar – onde será exposta – ainda dentro da caixa original. ✠



Cigarreira e fosforeira em ouro, oferecidas ao Cap. Tamlyn por Gago Coutinho e Sacadura Cabral. As duas peças têm um mapa do Atlântico e têm representada a rota seguida pelos aviadores, com a particularidade de um pequeno diamante assinalar o local do resgate efectuado pelo *Paris City*



- 1 A versão *Transatlantic* (com o número de fabricante F-400; não lhe foi atribuído número pela Aeronáutica Naval), possuía 65m<sup>2</sup> de área alar, por oposição à versão *standart*, de 44 m<sup>2</sup>. Em termos de peso máximo à descolagem a diferença da versão *Transatlantic* era de 3250 kg para 2500 kg. Tinha também mais 4 metros de envergadura (de 14 para 19 metros).
- 2 Adelino Cardoso, p. 235.
- 3 *Jornal A Noite*, de 19 de Maio de 1922, **Espólio Capitão Tamlyn**, MUSAR. De notar que esta designação do *F-16* nunca se encontra referida nos documentos atribuídos a Sacadura Cabral e Gago Coutinho.
- 4 Edgar Cardoso, *Relatório Técnico sobre a navegação – pelo Almirante Gago Coutinho*, p. 108.
- 5 Com capacidade para 3958 toneladas.
- 6 *Brazilian American, The best business builder in Brazil*, 27 de Maio de 1922.
- 7 *Idem*.
- 8 Mensagens originais Marconi do *Paris City*, **Espólio Capitão Tamlyn**, MUSAR.
- 9 *Idem*.
- 10 *Jornal The Brazilian American, The best business builder in Brazil*, de 27 de Maio de 1922, **Espólio Capitão Tamlyn**, MUSAR.
- 11 *Idem*; tradução: “sentimos todos que seria uma noite de sorte”.

- 12 *Idem*.
- 13 *Idem*.
- 14 *Jornal A Noite*, de 19 de Maio de 1922, **Espólio Capitão Tamlyn**, MUSAR.
- 15 *Jornal The Brazilian American, The best business builder in Brazil*, de 27 de Maio de 1922, **Espólio Capitão Tamlyn**, MUSAR..
- 16 *Idem*: “The men in the lifeboat even saw the sharks and according to Officer Taylor there were some big fellows in the party. But they lost their meal, and the crew of the *Paris City* are glad they did”.
- 17 *Jornal A Noite*, de 19 de Maio de 1922, **Espólio Capitão Tamlyn**, MUSAR.
- 18 *Relatório Sacadura*, p. 86 Edgar Cardoso.
- 19 *Idem*.
- 20 *Relatório Sacadura*, p. 82 Edgar Cardoso.
- 21 *Idem*, p. 90.
- 22 *Jornal Brazilian American The Brazilian American, The best business builder in Brazil*, 27 de Maio de 1922.
- 23 *Idem*.
- 24 Carta da Embaixada de Portugal no Rio de Janeiro, datada de 27 de Maio de 1922, **Espólio Capitão Tamlyn**, MUSAR.
- 25 Carta de Gago Coutinho para o Capitão Tamlyn, datada de 11 de Maio de 1936, a bordo do paquete *Cap Norte*, **Espólio Capitão Tamlyn**, MUSAR:

- Dear Captain Tamlyn*  
 (...) two days ago we passed midway between Noronha island and the S. Paul Rocks, where you fished [sublinhado de Gago Coutinho] us, Sacadura and me, in a memorable night. I have not yet forgot the generous man who, so keenly, saved us and our plane (...) and so I repeat you my best heartfelt wishes of the good luck you and your family deserve. These are the feelings of all the Portuguese [sic].  
*I am, dear Captain Tamlyn, your sincere friend*”
- 26 Carta de Gago Coutinho para o Capitão Tamlyn, datada de 11 de Maio de 1934, enviada de Lisboa, **Espólio Capitão Tamlyn**, MUSAR.
  - 27 *Idem*.
  - 28 Carta de Gago Coutinho para o Capitão Tamlyn, datada de 11 de Maio de 1932, enviada de Lisboa, **Espólio Capitão Tamlyn**, MUSAR.
  - 29 Carta de Gago Coutinho para o Capitão Tamlyn, datada de 11 de Maio de 1939, enviada do Rio de Janeiro, **Espólio Capitão Tamlyn**, MUSAR.
  - 30 Carta de Gago Coutinho para o Capitão Tamlyn, datada de 11 de Maio de 1946, enviada do Rio de Janeiro, **Espólio Capitão Tamlyn**, MUSAR.
  - 31 Carta de Gago Coutinho para o Capitão Tamlyn, datada de 1946 [sem dia, mês, nem remete], **Espólio Capitão Tamlyn**, MUSAR.