

GAGO COUTINHO EM TIMOR

ANTÓNIO COSTA CANAS

Museu de Marinha
Centro de Investigação Naval — Escola Naval
Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia
costacanas@gmail.com

INTRODUÇÃO

Gago Coutinho é uma personagem incontornável da história da ciência do século XX em Portugal. A viagem aérea de 1922, entre Lisboa e o Rio de Janeiro, é o evento que a maioria das pessoas associa à sua carreira. Contudo, a viagem foi apenas um episódio breve, numa vida recheada de atividades em diversos campos do saber. Uma vez que o objetivo deste encontro é falar sobre Timor, ocorreu-nos abordar a questão da permanência de Gago Coutinho no território. Gago Coutinho esteve duas vezes naquela ilha. Na sua primeira estadia, participou nos trabalhos de delimitação da fronteira de Timor, em 1898-1899. Este foi o primeiro trabalho geodésico levado a cabo por Gago Coutinho. Recordemos que a ilha sempre esteve dividida em duas partes, situação que se mantém nos nossos dias. Na época, toda a ilha estava colonizada, ocupando Portugal a parte oriental, e a Holanda a parte ocidental. A segunda vez que esteve em Timor foi em 1912. Tratou-se de uma estadia relativamente curta, comandando um navio de guerra, a canhoneira *Pátria*. O navio deslocou-se para Timor com o objetivo de controlar a revolta de Manufai, uma das mais importantes revoltas contra a presença portuguesa naquele território.

Essas duas estadias serão o ponto de partida para a análise que faremos neste breve texto. Na nossa abordagem, inverteremos a ordem cronológica. Começaremos por apresentar a comissão que fez embarcado; só depois nos debruçaremos sobre os levantamentos geodésicos. No desenvolvimento do texto, ficará claro o motivo desta nossa opção.

De qualquer modo, podemos adiantar já algumas pistas. Mais que um ponto de partida, as estadias em Timor são pretexto para uma determinada abordagem. Não iremos falar tanto naquilo que Gago Coutinho fez, enquanto comandante da *Pátria*. Na pesquisa que fizemos, encontramos diversos elementos que nos permitiam também fazer uma análise desenvolvida dessa estadia. No entanto, optámos por usar o facto de ele ter comandado especificamente este navio, para falarmos numa faceta menos conhecida, que é a de "Gago Coutinho—marinheiro".

Quanto aos trabalhos geodésicos, também tivemos que restringir a nossa abordagem. Neste encontro, existem mais comunicações que se debruçam sobre essa participação de Gago Coutinho no levantamento da fronteira. Para não existir muita sobreposição, decidimos trazer aqui algo pouco

conhecido. No Museu de Marinha existe um caderno de apontamentos dos trabalhos de campo de Gago Coutinho nessa missão. Será sobre esse que dedicaremos a nossa atenção.

O COMANDO DA CANHONEIRA PÁTRIA

Por que motivo decidimos seguir a abordagem que referimos na introdução, para a segunda estadia de Coutinho em Timor? Existe uma afirmação de Gago Coutinho que sempre nos intrigou:

“O caixão de pinho será pobre, para caber no jazigo onde está o meu nome. Vestir-me-
ão os calções de caqui, como atravessei a África. Tudo pobre como nasci. Aliás nunca fui
almirante a valer, mas autêntico geógrafo de campo.”(Mendes, 1973: 5)

Destas palavras parece que ele "se zangou com a Marinha", em determinado momento da sua carreira. Existem outras afirmações suas que denotam ter ocorrido algo que o "desgostou", implicando uma mudança, em relação àquilo que seria a carreira clássica de um oficial de Marinha. Vale a pena fazer aqui um parêntesis para tentar clarificar o que era a "carreira clássica" de um oficial de Marinha. Aquilo que aconteceu com Gago Coutinho não foi uma situação completamente inédita. Antes pelo contrário: era comum existirem situações de oficiais de Marinha que passavam grande parte da sua vida afastados dos navios, dedicando-se a atividades científicas ou políticas, por exemplo. Apenas dois exemplos de oficiais que Gago Coutinho ainda conheceu, embora um pouco mais velhos: João Carlos de Brito Capelo, que se distinguiu no campo da meteorologia; e Campos Rodrigues, que se notabilizou na astronomia. Ambos "saíram da vida naval" bastante jovens: o primeiro, para o Observatório Meteorológico D. Luís, e o segundo para o Observatório Astronómico de Lisboa. E essa saída não foi impeditiva de uma progressão hierárquica dentro da Marinha, tendo atingido ambos o almirantado.

Então por que razão nos parece diferente aquilo que aconteceu com Gago Coutinho? Acima de tudo, porque nada fazia prever uma mudança tão "radical" na sua carreira, como tentaremos demonstrar aqui. Para melhor explicarmos o nosso raciocínio, importa resumir os seus principais contributos científicos. São quatro as áreas sobre as quais escreveu e que coincidem *grosso modo* com a atividade principal desenvolvida na época das respetivas redações:

- Marinha
- Trabalhos geográficos
- Navegação aérea
- História da náutica dos descobrimentos

Teixeira da Mota, ao organizar a publicação das obras técnicas e científicas de Gago Coutinho notou esta tendência para se dedicar a uma dada temática, durante um determinado período, para em seguida centrar a sua atenção numa outra temática diferente:

“Ao procurar o critério mais adequado para a ordenação das obras de Gago Coutinho a reeditar agora, pareceu-nos aconselhado pôr de lado o ideográfico e escolher o cronológico. Aliás, a arrumação por ordem de datas de publicação coincide, nas linhas gerais, com a sucessão das obras por quatro matérias principais: marinha (obras sobretudo de 1893 a 1903), trabalhos geográficos no ultramar (obras sobretudo de 1903 a 1920), navegação aérea (obras sobretudo de 1919 a 1927) e história da náutica dos descobrimentos (obras sobretudo de 1925 a 1958).”(Mota, 1972: xix)



Fig. 1. Gago Coutinho, Segundo-tenente.

A vida e a obra de Gago Coutinho foram já objeto de diversos estudos. Grande parte destes incide sobre uma das facetas acima indicadas. A área mais estudada é certamente a navegação aérea, uma vez que foi esta que o tornou mais famoso. Também sobre a sua vida como geógrafo e como historiador dos descobrimentos existem alguns estudos. A faceta menos divulgada é a que poderemos classificar “Gago Coutinho—Marinheiro”. Embora não seja este texto o local para estudar detalhadamente este aspeto da sua biografia, será sobre ele que debruçaremos a nossa atenção nos próximos parágrafos.

Gago Coutinho ingressou na Escola Naval em 1886, com dezassete anos. Passados dois anos efetuou o seu primeiro grande embarque, ainda como aluno da Escola Naval. Até 1898 esteve embarcado em treze navios diferentes. Esses navios viajaram essencialmente para África. Aí, desempenhavam missões de fiscalização e afirmação da soberania. Na maior parte deles, Gago Coutinho assumiu funções de encarregado da pilotagem, isto é, era ele o oficial responsável pela condução da navegação. Importa aqui chamar a atenção para um aspeto. Apesar de podermos considerar quatro campos distintos de atividade ao longo da sua vida, existe um elemento comum a todos eles. Esse elemento é a navegação, ou melhor, as técnicas de posicionamento: no mar, em terra, ou no ar. Foi graças à sua perícia como geógrafo de campo, altamente treinado na

determinação de posições por métodos astronómicos, que Sacadura Cabral o convidou para navegador da viagem Lisboa-Rio de Janeiro, em 1922. E essa perícia em terra firme resultava certamente da sua experiência como navegador a bordo de diversos navios. Quando mais tarde, já reformado, se notabilizou como historiador dos descobrimentos, mais uma vez se nota essa sua experiência, dedicando-se essencialmente a estudar problemas relacionados com navegação na época dos descobrimentos.

Uma outra característica marcante da sua vida foi a sua capacidade para colocar as suas ideias por escrito. Nunca se coibiu de expor aquilo que pensava, revelando um espírito crítico fora do normal. O primeiro texto que se conhece de sua autoria data dos primeiros tempos da sua carreira naval. Em outubro de 1893 publica, nos *Anais do Clube Militar Naval*, um pequeno artigo intitulado: "Alteração importante no magnetismo da canhoneira 'Zambeze'. Em consequência de uma trovoadas". Na realidade não se trata exatamente de um texto da sua pena, sendo, isso sim, baseado num documento oficial através do qual ele levou ao conhecimento dos seus superiores um problema que identificou a bordo, e a forma de minimizar o mesmo:

"Este importantíssimo facto, que já noticiámos no número anterior, foi, como se vê, devidamente apreciado e estudado pelo nosso ilustrado e estudioso camarada. E a redacção dos *Anais* julga ter prestado um serviço, conseguindo autorização para se publicar este extracto, da valiosa comunicação, oficialmente enviada pelo comandante da canhoneira *Zambeze*, o capitão-tenente Alfredo de Antas Ribeiro. Damos em seguida cópia da nota do referido comandante a este respeito, e que é do seguinte teor: Tem este comando a honra de enviar a cópia da nota que lhe foi dirigida pelo segundo-tenente Carlos Viegas de Gago Coutinho, zeloso encarregado da pilotagem a bordo deste navio, e três tabelas de desvios com as suas respectivas curvas: uma calculada em Lisboa pelos observadores do observatório do infante D. Luís, e duas pelo mesmo oficial." (Coutinho, 1893: 403)

Até 1904, Gago Coutinho publicou vinte e oito textos que podemos classificar como "navais". Versavam sobre diversos assuntos relacionados com o mar e os navios:

- Magnetismo
- Artilharia
- Navios-escola
- Telegrafia sem fios
- Construção de navios

De entre estes, merecem destaque dois textos que dedicou em 1903 à canhoneira *Pátria*. Neles apresenta uma avaliação muito negativa do navio:

“Esta carta tem pois por fim, senhor redactor, destacar-me da massa dos que assistem calados ao aniquilamento da arte da construção naval portuguesa, que noutros tempos produzia navios tão duradouros como essa fragata *D. Fernando*, que ainda hoje, apesar de tão velha, resiste ao jogar de peças de artilharia.”(Coutinho, 1903a: 365)

“Nunca daquela carreira se lançou uma construção que provocasse, da corporação da Armada, para quem os navios são feitos, uma mais unânime opinião: todos em geral condenam o navio, por tão impróprio para a navegação, como para o serviço colonial, e concordam que por razão alguma deve ser mandado ao Brasil ou a qualquer outro porto estrangeiro, onde logo nos envergonhará, grangeando-se a alcunha de **elefante branco**, com que os marítimos costumam crismar tais aleijões.”(Coutinho, 1903b: 426)

Estas duas citações ilustram o espírito dos dois textos, especialmente dedicados a criticar determinadas tendências que ele identificava na construção naval portuguesa. Curiosamente, estes textos são escritos depois de ele se ter "desligado" dos navios, facto que ainda lhes dá mais significado. Realça o facto de estar a escrever do ponto de vista do potencial utilizador dos navios, numa altura em que as suas funções na Marinha se desenvolviam noutra campo:

“O oficial da marinha de guerra portuguesa, tem pois o direito de ser ouvido sobre os navios em que ele há-de embarcar e mandar, e não é justo que o engenheiro, arvorando-se o mando absoluto, ponha de parte as reclamações do oficial; a canhoneira *Pátria* ressent-se de no seu risco não terem sido atendidas as opiniões dos práticos.”(Coutinho, 1903b: 427)

Gago Coutinho tinha terminado este primeiro período de embarque de modo algo abrupto, como veremos já de seguida. No entanto, cerca de cinco anos depois de tal ter acontecido, ele ainda se preocupa com os navios e com aqueles que neles embarcam. Certamente não lhe passaria pela cabeça que seria neste navio, que ele tanto criticava, que iria desempenhar funções passados alguns anos. E que esses três meses como comandante da *Pátria* seriam mesmo a sua última missão como oficial atribuído a um navio de guerra.

Vejamos, sucintamente, como terminou a primeira fase da carreira "naval" de Gago Coutinho. Podemos afirmar que "termina abruptamente" em 1898. Em 1896, viajou num navio exclusivamente à vela, o transporte *Pero de Alenquer*, para Moçambique. Nesse território passou de forma algo inesperada para a corveta *Rainha de Portugal*, na qual navegou até Angola. Desta colónia regressou a Lisboa na canhoneira *Douro*. No Continente ainda foi destacado para a corveta-couraçada *Vasco da Gama*. Mas em 1898 foi empenhado numa missão completamente diferente: a delimitação da fronteira de Timor (Mota, 1972: xxii).



Fig. 2. Gago Coutinho, Primeiro-tenente.

Gago Coutinho não ficou satisfeito com esta situação, tendo questionado o fim inopinado da sua comissão em Moçambique. Chegou inclusivamente a pedir para ser julgado disciplinarmente. No entanto, a estrutura superior da Marinha não o julgou, tendo mesmo sido louvado pela sua ação no navio em que regressou de Moçambique para Angola (Pereira, 1973: 10).



Fig. 3. *Pero de Alenquer*, onde Coutinho viajou para Moçambique.

Entre 1898 e 1911 esteve envolvido em trabalhos geográficos. Depois de Timor andou também por Angola e Moçambique. Esta fase de missões geodésicas de Gago Coutinho terminou em 1911, sendo invocados motivos económicos para cancelar as missões em que estava envolvido. Nesse mesmo ano, voltou ao mar. Por razões estatutárias tinha necessidade de embarcar. Começou por comandar a canhoneira *Sado* na Índia entre

novembro de 1911 e março de 1912. Seguidamente foi destacado para Timor, onde comandou a canhoneira *Pátria* de abril a junho de 1912.

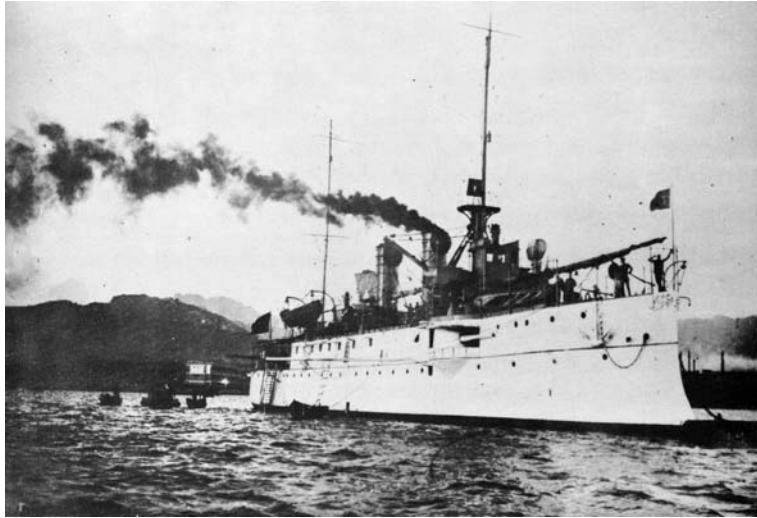


Fig. 4. Canhoneira *Pátria* que Gago Coutinho comandou em Timor.

Após desembarcar da *Pátria*, regressa às missões geodésicas. Mais tarde terá mesmo funções diretivas no organismo que tutelava os trabalhos geográficos nas colónias. Durante um período relativamente curto, 1919 a 1922¹, a sua atenção estará centrada na navegação aérea. Anos mais tarde, já reformado, dedica-se a assuntos históricos.

A FRONTEIRA DE TIMOR

Passemos para o segundo tema que nos propusemos abordar neste breve estudo: os contributos dele para a determinação da fronteira de Timor. Tal como afirmámos anteriormente, tencionamos apresentar aqui algo diferente do que possa ser abordado noutros trabalhos deste encontro, dedicados também eles à delimitação das fronteiras daquela ilha. Nesse sentido, debruçaremos a nossa atenção num caderno de trabalhos de campo dessa missão. Trata-se de um documento autógrafa, existente no Museu de Marinha. O mesmo foi oferecido em outubro de 1964 pelo Governador de Timor, Tenente-coronel do Corpo de Estado-maior José Alberty Correia. Contém os apontamentos de trabalhos de campo desde 1 de agosto até 19 de agosto de 1898.

Quais as informações contidas no mencionado caderno? Por um lado, dá-nos a conhecer quais os instrumentos utilizados:

- Teodolito
- Barómetros

¹ Em 1922 atinge o momento alto dessa sua dedicação a este tema, com a viagem Lisboa-Rio de Janeiro. Obviamente que depois desta viagem continuará a escrever bastante sobre a mesma, com o intuito de divulgar as técnicas de navegação aérea que foram desenvolvidas para a viagem. No entanto, podemos afirmar que os estudos para desenvolvimento dessas técnicas estavam concluídos em 1922. Aliás, em 1921 estava praticamente tudo estudado, pois o método de navegação aérea usado em 1922 foi testado no ano anterior, numa viagem até ao Funchal.

- Bússola
- Miras
- Fitas métricas

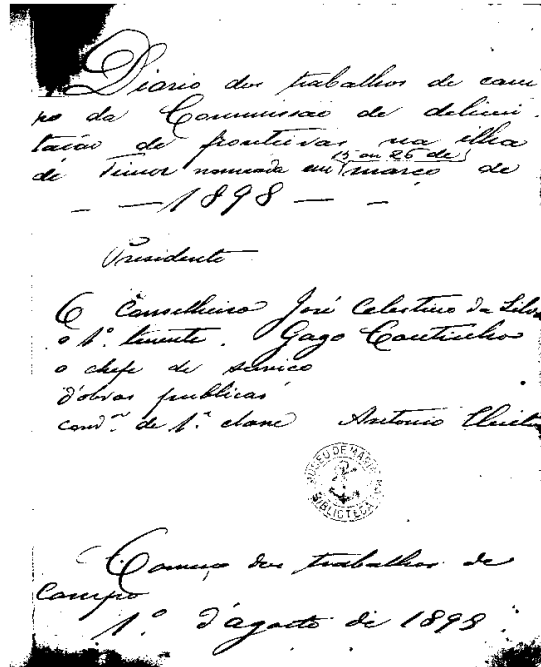


Fig. 5. Primeira página do caderno de apontamentos.

Agosto.

1. Antes de partir nos inscricoes as seguintes
notas.

que a 8.º de latitude
o minuto nos meridians
mede — 1843,20
e no paralelo — 1833,50

a 9.º 00 L	1832,25	x	1,0055
a 9.º 10 L	1830,25	x	1,0051
a 9.º 20 L	"	x	1,0064
" 9.º 30 L	"	x	1,0070
" 9.º 40 L	"	x	1,0075
" 9.º 50 L	"	x	1,0079

Fig. 6. Valores de 1' de arco de meridiano e paralelo.

O caderno apresenta inúmeros valores de direções e distâncias. Nota-se a ocorrência de uma elevada quantidade de valores de pressão atmosférica, determinada em diversos locais. Também existem vários valores de coordenadas geográficas. Gago Coutinho informa-nos sobre qual a fonte dos valores que refere, sendo que encontramos vários valores calculados por indivíduos que, anteriormente, teriam efetuado observações nalguns locais da ilha. Outro valor que aparece no início

do caderno é o da dimensão de um minuto de arco de meridiano e de arco de paralelo, para alguns valores de latitude. No entanto, não se refere como foram calculados os mesmos!

Uma vez que o caderno resulta dos trabalhos levados a cabo na delimitação da fronteira de Timor, que separava a parte da ilha que era colónia portuguesa daquela que era holandesa, não admira que nele surja um manancial de informação sobre esses mesmos trabalhos. Basicamente, a sua tarefa principal consistia no reconhecimento dos limites dessa fronteira. Para tal, percorreram a pé praticamente todo o espaço da fronteira. Observaram imensas direções, usando bússola e teodolito. Obtiveram igualmente inúmeras distâncias. Muitas delas foram obtidas medindo o percurso a passo, usando um pedómetro. Noutros casos, especialmente quando o acesso era mais complicado, foram obtidas recorrendo a estadia. Os resultados conseguidos resultaram na elaboração de imensos esboços dos percursos reconhecidos.

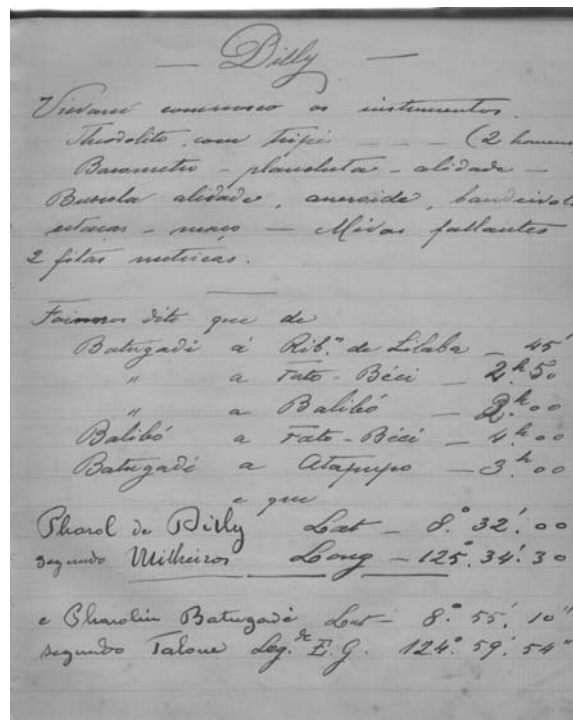


Fig. 7. Instrumentos usados; coordenadas geográficas.

Outro aspeto bastante interessante deste texto está relacionado com as dificuldades sentidas na realização dos trabalhos. A cada passo encontramos referências à grande dificuldade de transpor alguns obstáculos, sendo os caminhos completamente intransitáveis. Surgem também várias partes onde se realçam as condições inóspitas a que os exploradores estavam sujeitos. Finalmente, nalguns casos é referida a animosidade de algumas populações.

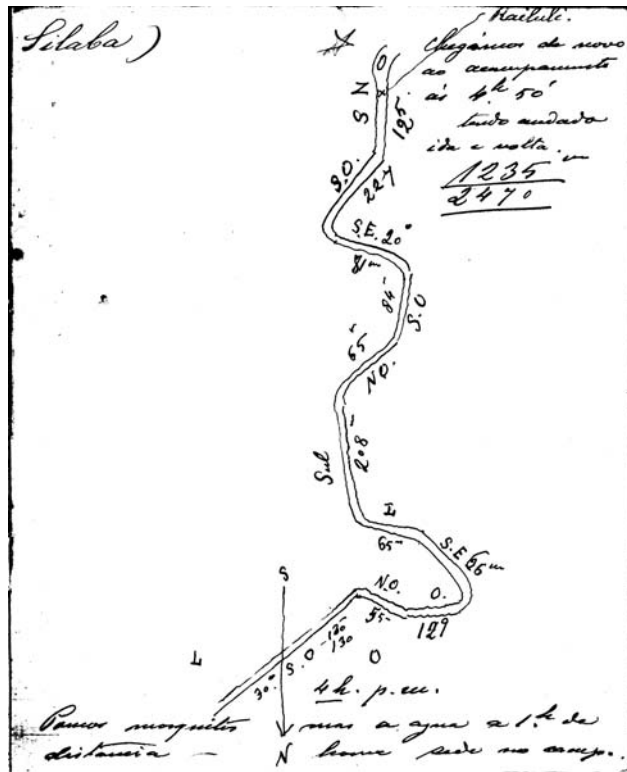


Fig. 10. ... e o respetivo croqui.

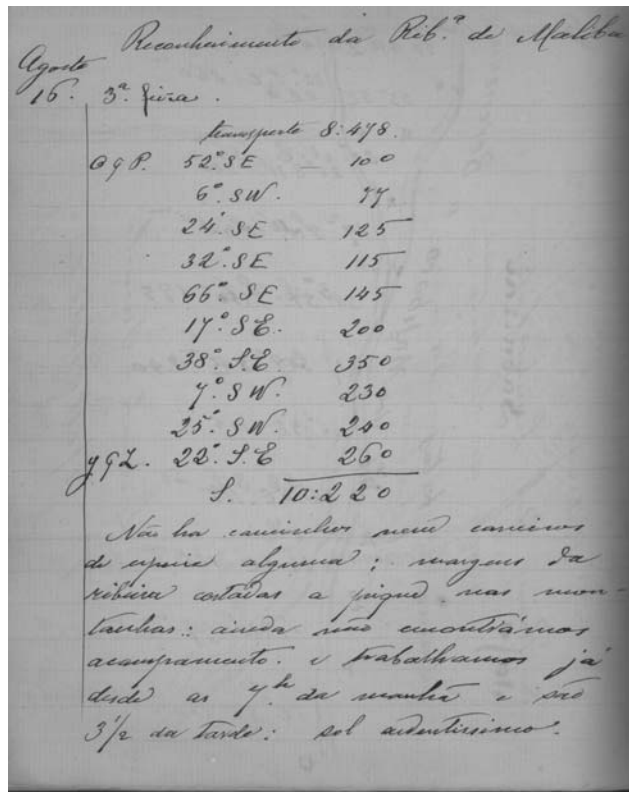


Fig. 11. As dificuldades dos trabalhos.

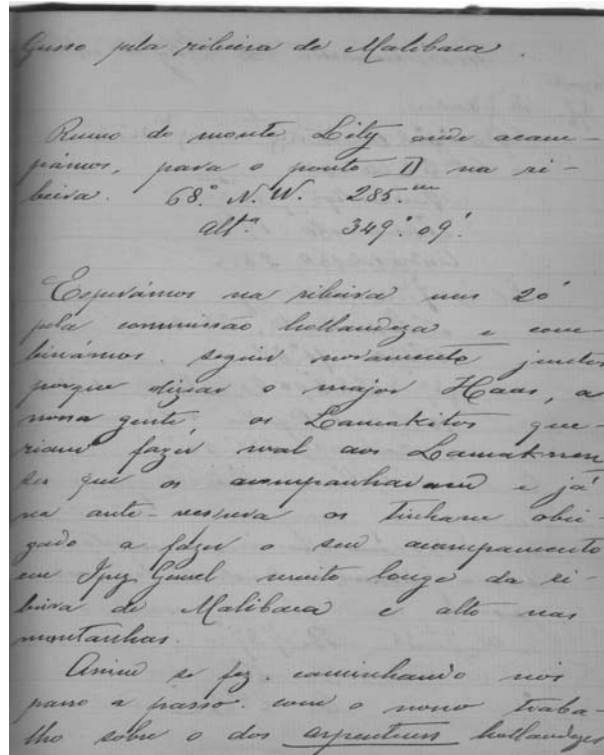


Fig. 12. A animosidade das populações.

CONCLUSÃO

Chegados ao fim, importa destacar aqueles que consideramos os aspetos mais relevantes deste texto. É objetivo do presente encontro falar sobre Timor. A nossa opção foi escrever sobre uma personagem com uma importante ligação a este território: Gago Coutinho. Se, por um lado, a tarefa poderia ser simples, pois existem muitos dados sobre a sua participação na delimitação de fronteiras; por outro lado, corríamos o risco de estar a repetir informação apresentada por outros participantes no evento, e que têm estudado essa questão de um modo mais aprofundado.

Optámos por dividir o trabalho em duas partes. Na primeira, Timor foi apenas o pretexto. Gago Coutinho esteve lá, comandando um navio de guerra, a canhoneira *Pátria*. Foi a sua última missão como oficial integrando a guarnição de um navio. Além disso, tratava-se de um navio sobre o qual ele escrevera, aquando da construção do mesmo. Estes fatores foram o mote para a apresentação de uma sua faceta menos conhecida: a de Marinheiro. E essa é a base da sua carreira. Foi para navegar, e desempenhar funções a bordo dos navios, que ele ingressou na Marinha. E foi graças a esses embarques que ele adquiriu conhecimentos e desenvolveu diversas perícias que, mais tarde, se revelaram bastante úteis ao geógrafo, ao navegador aéreo e ao historiador dos descobrimentos.

A segunda parte do texto, que em termos cronológicos corresponde à sua primeira estadia em Timor, tem a ver com a delimitação da fronteira entre Portugal e Holanda, na ilha de Timor. Mais uma vez, para evitar sobreposição com outros textos, procurámos algo original. Apresentámos um caderno de apontamentos, autógrafo, que corresponde às primeiras semanas de trabalho na

delimitação de fronteira. Trata-se de um texto extremamente rico, que nos elucida sobre o modo como foram realizados os trabalhos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- COUTINHO, Carlos Viegas de Gago (1893), "Alteração importante no magnetismo da canhoneira "Zambeze". em consequência de uma trovoada", *Anais do Clube Militar Naval*: 401-404.
- COUTINHO, Carlos Viegas de Gago (1903a), "A canhoneira 'Pátria'", *Anais do Clube Militar Naval*: 362-365.
- COUTINHO, Carlos Viegas de Gago (1903b), "A canhoneira 'Pátria'", *Anais do Clube Militar Naval*: 426-431.
- MENDES, H. Gabriel (1973), *O geógrafo Gago Coutinho. A homenagem que ainda não teve a sua mensagem cartográfica*, Separata do Boletim do S.C.E.
- MOTA, Avelino Teixeira da (1972), "Introdução", in *Obras Completas de Gago Coutinho. Obras Técnicas, científicas e históricas. (1893-1915)*. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, volume II, pp. XV-XXVII.
- PEREIRA, Jorge M. Ramos (1973), *Gago Coutinho, Geógrafo*. Lisboa: Ministério da Educação Nacional.