

Almirante Gago Coutinho: um oficial da Marinha que marcou o século XX português¹

Augusto Alves Salgado ^a

Carlos Alves Lopes ^b

Resumo: Gago Coutinho ingressou na Escola Naval em 1886 e foi promovido a Aspirante de 1ª classe dois anos depois. Inicialmente a sua adaptação não correu da melhor forma, em face da dura vida no mar. A sua primeira comissão de serviço foi na Divisão Naval de África Oriental, a bordo da corveta *Afonso de Albuquerque* (1888 a 1891). Aqui participou nas operações militares do Tungue (Moçambique) e, já como segundo-tenente comandou a lancha-canhoneira *Loge* (1892), em Cabinda (Angola). Durante seis meses protegeu o comércio no rio Chiloango. Em 1911, como capitão-tenente, após ter realizado diversas campanhas geográficas, Gago Coutinho comandou a canhoneira *Rio Sado*, na Estação Naval da Índia, e em 1912, a canhoneira *Pátria*, em Timor. Foi relativamente curta a passagem de Gago Coutinho pelo convés dos navios. No entanto, suficientemente marcante para proporcionar um outro olhar sobre a ciência e a história das tecnologias de navegação.

Palavras-chave: Gago Coutinho, Marinha, Timor.

A vida de Gago Coutinho foi longa e recheada de acontecimentos. Não foi unicamente o oficial de Marinha experiente, mas também o geógrafo incansável, o cientista inquieto, o historiador rigoroso, para além do conhecido navegador aéreo que descobriu novos

métodos de navegação. Tornou-se um ícone para o país, apesar da sua simplicidade e modéstia. Marcou uma época. Impôs-se como um exemplo a seguir para muitos oficiais da Marinha. Após ter ingressado na Escola Naval, em 1886, a sua longa carreira de oficial de

a Capitão de Mar e Guerra da Marinha Portuguesa

b Auditor de Defesa Nacional de Portugal



Marinha levou-o a percorrer todas as classes de oficial tendo sido promovido a Almirante em 1958.

Como é comumente sabido, um dos pontos altos da sua longa carreira, e de certeza o mais conhecido, foi a Travessia Aérea do Atlântico Sul, como o piloto e amigo Sacadura Cabral, em 1922. Um feito para a aviação portuguesa e Mundial.

Contudo, talvez tenha sido a actividade de geógrafo, e de geodesta, que o mais marcou e que engrandeceu com o seu rigor científico. Nesta colocou todos os seus conhecimentos de Geodesia, Astronomia, Geografia e Matemática. Foram múltiplos os seus trabalhos neste campo, tendo se iniciado na definição da fronteira luso-holandesa de Timor em 1898, seguidas de outras missões geodésicas em Moçambique (1907-1910), em Angola na fronteira luso-belga (1911) e luso-britânica com o protectorado da África Central Britânica (1912-1914) e por último em São Tomé (1915-1918) coincidente com o período da Grande Guerra (1914-1918).

O seu contributo directo para as ciências viria, ainda, a passar pela publicação de vários artigos técnico-militares, um profundo trabalho de investigação sobre questões de navegação na época dos descobrimentos² e o invento de dois instrumentos fundamentais para a navegação aérea sobre o mar, o *sextante com horizonte artificial* e o *corrector de rumos*, ou *plaqué de abatimentos*, como o Almirante o denominou.

Mas, é-nos dada aqui a possibilidade de evocar uma outra faceta da sua vida e talvez a menos conhecida do público. A sua actividade como oficial activo ao serviço da Marinha na defesa dos interesses do Estado.

Após uma pequena primeira viagem por mar, em Agosto de 1887, até Londres, a bordo da corveta-couraçada *Vasco da Gama*, Gago Coutinho no ano seguinte, embarcou na corveta *Afonso de Albuquerque* rumo a Moçambique, onde tomou parte nas operações militares do Tungue, a sul do Quionga. À data era governador da colónia Augusto de Castilho, ofici-



al de Marinha e futuro Ministro da Marinha em 1908.

Tabela 1 – Carreira naval de Gago Coutinho

Datas	Postos
1886	Aspirante
1888	Aspirante de 1ª Classe
1890	Guarda-Marinha
1891	Segundo-Tenente
1895	Primeiro-Tenente
1907	Capitão-Tenente
1915	Capitão-Fragata
1920	Capitão-de-Mar-e-Guerra
1922	Contra-Almirante
1932	Vice-Almirante
1958	Almirante

Fonte: elaborada pelos autores

A sua integração em missões militares na região estava contextualizada na actividade colonial exercida ao longo do século XIX e, em especial, após o Ultimato Britânico, que se complementavam entre campanhas militares, diplomáticas e jurídicas, na defesa e conservação dos territórios tradicionais africanos. Destas missões, há

a destacar as realizadas para garantir o domínio territorial efectivo do interior de Moçambique. Pois, até à data, este consistia, com algumas progressões em terra firme, unicamente numa longa faixa que acompanhava o território ao longo do litoral, desde a baía de Tongué (Palma) a sul da baía de Quionga, percorria as Ilhas Quirimba, seguia pela Ilha de Moçambique, passava por Quelimane e pelo rio Zambeze, onde penetrava até Sena, Tete e Zumbo e prosseguia para Sofala, Inhambane até Lourenço Marques (Maputo), e a Ilha da Inhaca.

É durante este período que Gago Coutinho foi enviado em comissão de serviço para Moçambique, e de onde se destacam as suas intervenções em operações de ocupação colonial. Efectivamente, durante essa comissão de serviço esteve embarcado numa flotilha de lanchas armadas para fiscalização das regiões de Fernão Veloso, Membo, Lúrio e Baía de Pemba, mas mantendo-se como quadro da guarnição da corveta *Afonso de Albuquerque*, onde em 1890 foi promovido a guarda-marinha.



É relevante conhecer a sua acção da Baía de Pemba (futuro Porto Amélia), onde na defesa da soberania nacional actuou na expulsão de um grupo de colonos ingleses que se encontravam apoiados por cinco embarcações de guerra aí fundeadas. Como em outras operações de ocupação colonial, o desembarque de Gago Coutinho com um grupo de marinagem e o hastear da Bandeira Nacional em terra remarcou a afirmação da soberania nacional sobre esse território. Em 17 de Janeiro de 1891 passou à guarnição da canhoneira *Zaire* e com esta seguiu para Lisboa, onde chegou a 24 de abril. Durante a viagem de regresso, a 7 de março, foi promovido a segundo-Tenente.

A sua estada em Lisboa foi de poucos meses e a 7 de agosto de 1881 voltou a embarcar, desta vez no paquete *Ambaca*, com rumo a Angola e destino Luanda. Durante a viagem teve a seu cargo o comando de uma força de marinheiros, com a missão de manter a ordem entre os colonos que seguiam viagem nesse paquete.

Chegado a Luanda foi-lhe concedido o seu primeiro comando naval, com o comando da lancha-canhoneira *Loge*, entre 19 de março e 5 de outubro 1892. Durante esses mais de seis meses ao comando da lancha-canhoneira *Loge* teve por missão defender o comércio legítimo no rio Chiloango, onde proliferava um vasto contrabando de armas em direcção ao Congo.

O seu sentido de responsabilidade levou-o a enviar um ofício ao comando da Divisão Naval da África Ocidental, sobre as condições de manutenção da lancha-canhoneira *Loge* e a necessidade de marcação de ida prioritária a fabrico. Não tendo recebido resposta ao seu primeiro ofício, insistiu com um segundo ofício sobre a mesma matéria. A sua insistência criou uma situação de desconforto no Comando Naval, o que levou a que não lhe fosse renovado o seu comando e passasse à guarnição da canhoneira *Limpopo*.

O comando da canhoneira *Limpopo* decorreu entre 6 de outubro e 17 de janeiro de 1893. Em 18 de janeiro de 1893 embarcou como



guarnição na canhoneira *Zambeze*. Nesse período viria a ser-lhe atribuída a missão de pilotagem da rota, entre o enclave de São João Baptista de Ajudá até à ilha do Príncipe, rota onde também serviu na barca *Cabinda* durante uma semana. Será o seu estado de saúde derivado do longo período 27 meses em missão em Moçambique, mais 15 meses em Angola, com apenas um pequeno período de quatro meses na Europa, que o levou a ser colocado em Luanda.

A sua comissão na canhoneira *Zambeze* decorreu entre 18 de janeiro e 5 de junho, à qual se seguiram as passagens por uma série de outros embarques em outros navios da Divisão Naval da África Ocidental, como parte da guarnição: barca *Cabinda* entre 6 e 13 de junho, e corveta *Mindelo* entre 14 de junho e 10 de março de 1894.

Integrou a guarnição da corveta *Mindelo*, comandada pelo Capitão-de-Fragata Augusto de Castilho, a 14 de junho de 1893, quando esta se encontrava fundada em Luanda. No dia seguinte ao seu embarque a corveta mista zarpou

em direcção ao Brasil, com escala na ilha de Santa Helena. Tratava-se de uma missão de protecção dos súbditos portugueses que se encontravam naquelas paragens e cuja segurança perigava em virtude da Revolta da Armada chefiada pelo Almirante Custódio José de Melo, contra o Governo brasileiro de Floriano Peixoto. O navio aportou na baía de Guanabara, a 11 de agosto, em plena Revolta da Armada. Aí encontrou navios de outras nacionalidades com a mesma missão: o cruzador francês *Aréthuse*, o cruzador inglês *Sirius*, as canhoneiras inglesas *Racer* e *Beagle* e o cruzador italiano *Bausan*. Mais tarde Portugal enviou em reforço da sua presença naval também a corveta *Afonso de Albuquerque* que chegou a 30 de novembro.

A 13 de março o seu comandante, Augusto de Castilho, concedeu asilo ao Almirante Saldanha da Gama da Marinha Brasileira e a insurgentes sobreviventes da Revolta da Armada, que assim os colocou a salvo da morte no porto do Rio de Janeiro, mas criou uma



situação diplomática entre o Brasil e Portugal.

Com a intensão de salvaguardar a posição diplomática portuguesa de maiores danos, o comandante Augusto de Castilho alegou uma impossibilidade de navegação no Atlântico para o transporte imediato dos insurgentes para território português, optando por os transportar primeiro para o rio da Prata, onde poderia posteriormente fretar um outro transporte. Mas o agravar do conflito diplomática entre Brasil e Portugal levou a uma alteração quase imediata da situação.

Na viagem para o rio da Prata a corveta *Mindelo* foi acompanhada pela corveta *Afonso de Albuquerque*. Chegados ao primeiro destino os insurgentes acabaram por iniciar um processo faseado de fugas que só terminou na ilha britânica de Ascensão. Estes incidentes levaram ao rompimento de relações diplomáticas entre o Brasil e Portugal, mas estas foram retomadas pouco mais de um ano depois, em novembro de 1895, com a nova presidência de Prudente de Moraes, no Brasil.

Tabela 2 – Embarques de Gago Coutinho

Datas	Navios
1887	Corveta <i>Vasco da Gama</i>
1888-1891	Corveta <i>Afonso de Albuquerque</i>
1891	Canhoneira <i>Zaire</i>
1891-1892	Barca <i>Cabinda</i>
1892	Lancha-Canhoneira <i>Loge</i> e canhoneira <i>Limpopo</i>
1892-1893	Canhoneira <i>Zambeze</i>
1893-1894	Corveta <i>Mindelo</i>
1894	Canhoneira <i>Liberal</i>
1895-1896	Corveta-Escola <i>Duque da Terceira</i>
1896-1897	Transporte <i>Pero de Alenquer</i>
1897	Corveta <i>Rainha de Portugal</i>
1897	Canhoneira <i>Douro</i>
1911	Canhoneira <i>Rio Sado</i>
1912	Canhoneira <i>Pátria</i>

Fonte: elaborada pelos autores

Gago Coutinho já não esteve envolvido directamente nesses eventos, pois tinha assumido o cargo de imediato da corveta *Mindelo*, a 4 de março de 1884. Desta sua comissão destaca-se a responsabilidade que Gago Coutinho assumiu pela segurança do vapor de pavilhão português *Alice*, entre 25 de outubro e 1 de novembro de 1893, que se encontrava fundeado na baía de Guanabara. No entanto,



por ter contraído em Fevereiro de 1894 febre amarela, foi internado no Hospital da Beneficência Portuguesa, no Rio de Janeiro. Por questões de saúde viria a regressar a 29 de março a Portugal, a bordo do vapor *Lisboa*.

O regresso de Gago Coutinho a Portugal foi marcado por uma pequena passagem pelo Corpo de Marinheiros, durante 4 dias, em resultado de um processo disciplinar relacionado com uma questão menor passada na comissão de serviço ao Brasil. O comandante Augusto de Castilho viria, por seu lado, a ser julgado em Conselho de Guerra pelos seus actos no Brasil, mas foi considerado isento de culpa pelo mesmo Conselho de Guerra a 12 de janeiro de 1895.

A 19 de junho de 1884, Gago Coutinho foi integrado na guarnição da canhoneira *Liberal*, onde se manteve até março de 1885 e durante alguns meses esteve às ordens de S. Majestade D. Luís, em Cascais.

Em abril tomou lugar na guarnição da corveta *Duque da Terceira*, com a posição de encarregado

do aparelho do navio e de instrução dos aspirantes. Em Novembro foi nomeado instrutor da escola prática de artilharia naval onde ainda fez uma última viagem de instrução entre dezembro e julho de 1896.

A sua próxima comissão volta a levá-lo para África, tendo embarcado no transporte *Pero de Alenquer*, a 20 de julho de 1896, e desembarcado em fevereiro de 1897, em Moçambique. A 14 de fevereiro passou à guarnição da corveta *Rainha de Portugal* e, oito dias depois, passa para a guarnição da corveta *Zaire*. Durante a sua comissão e, possivelmente devido à falta de oficiais, foi alternando entre os dois navios. Na corveta *Rainha de Portugal* viajou entre Moçambique e Angola, onde passou finalmente para a guarnição da canhoneira *Douro*, a 20 de maio de 1887, integrado na Estação Naval do Atlântico Sul.

A 4 de julho teve início a sua viagem de regresso a Lisboa, onde chegou a 13 de agosto. Chegado passou à guarnição do cruzador *Vasco da Gama*, que se encontrava



fundeado no Tejo, e onde se manteve até 21 de março de 1898.

Será no período entre 1898 e 1911 que se afirma a sua carreira como geógrafo, em trabalhos e na delimitação de fronteiras internacionais das então colónias portuguesas. Nessas missões destacam-se os trabalhos em Timor (1898-1899), Moçambique (1900-1901), Angola (1901), Moçambique (1904-1905) e Moçambique (1907-1911).

Em Timor efectuou um trabalho conjunto com uma missão geográfica holandesa, como era característico em missões de delimitação fronteiriça internacionais, mas também actuou como adjunto do Governador de Timor, Celestino da Silva. Esses trabalhos de demarcação da fronteira em agosto de 1898 não foram pacíficos, tendo existido numerosas contestações por parte dos holandeses e por parte de chefes locais, ao ponto de três chefes locais de territórios fronteiriços terem sido mortos. A missão de soberania nos territórios fronteiriços e de pacificação dos mesmos foi confiada pelo Governador ao Gago Coutinho.

Posteriormente, continuou a efectuar trabalhos de geodesia agora em Moçambique, entre 1900 e 1901, para a delimitação da fronteira internacional no distrito do Niassa.

Seguiram-se trabalhos em Angola, em 1901, integrados na missão geográfica para a delimitação da fronteira internacional de Noqui até ao rio Kwango, no norte de Angola, desta vez em conjunto com uma missão geográfica belga.

Novamente em Moçambique, entre 1904 e 1905, trabalhou na delimitação da fronteira internacional no distrito de Tete, em conjunto com missões britânicas e mais uma vez em Moçambique, entre 1907 e 1911, já como chefe da Missão Geodésica da África Oriental no levantamento cartográfico da colónia.

Encontrava-se em Moçambique quando foi enviado para a Estação Naval de Goa, onde assumiu a 7 de novembro de 1911 o comando da canhoneira *Rio Sado*. Encontra o navio em difíceis condições de navegabilidade, pela necessidade urgente de manuten-



ção da sua máquina, facto que é reconhecido posteriormente com a ordem de desarmamento da mesma a 13 de janeiro de 1912.

Ainda, na Índia Portuguesa, durante a Campanha de Satary (1912), teve a necessidade de auxiliar o Exército na restauração da ordem na região. Gago Coutinho destacou uma força de desembarque apoiada por uma das peças de 37mm desembarcada do navio, com a missão de defender a ordem pública e os edifícios oficiais, no concelho interior de Goa, em Valpoi.

Em 21 de março, Gago Coutinho entregou o comando da canhoneira *Rio Sado* e partiu para Macau a fim de assumir o comando da canhoneira *Pátria*. Quando foi designado para o comando da canhoneira *Pátria*, já esta se encontrava em missão nas águas de Timor desde janeiro de 1912. Entre as suas missões destacavam-se o desembarque de forças de marinhagem, o apoio de fogos e bombardeamentos sobre terra com artilharia, mas, também, de assistência às populações como se verificou

com o embarque do régulo D. Hugo e a rainha de Ocussi. A canhoneira *Pátria* regressou a Dili, a 13 de abril, e como previsto, a 17, Gago Coutinho assumiu o comando da mesma.

Logo no dia seguinte a ter assumido o comando, Gago Coutinho seguiu com o navio para a zona de combate, com a missão de dar continuidade às missões anteriores de apoio às forças militares terrestres desembarcada em Ocussi. Manteve-se na zona até 24 de maio, quando largou com destino a Bétano e Manufahi, com o objectivo de apoiar as colunas militares que cercavam Leulaco. Chegado, fundeou o navio junto a Bétano e aí quando desembarcou foi recebido pela população local com entusiasmo.

Como entre a baía de Bétano e o objectivo militar, Leulaco, distavam 12 quilómetros Gago Coutinho decidiu inovar o modo como iria conduzir a sua missão. Assim e, para apoio ao controlo de tiro do navio, ordenou a colocação de um posto de observação a 360 metros de altitude e a cerca de 7 quilóme-



tros do mar, que podia observar o local da queda dos projecteis e, deste modo, regular o fogo das peças de 100mm da canhoneira *Pátria* quando disparava sobre o inimigo que cercava Leulaco. Manteve os bombardeamentos entre 1 abril e 4 de junho, data em que largou de Bétano e regressou a Dili.

A sua missão a bordo da canhoneira *Pátria* durante a acção de pacificação na revolta de Manufahi, em Timor terminou a 14 de junho e a revolta terminaria pouco depois em Outubro. Substituído não só devido à saúde debilitada pelo clima, mas também para terminar os trabalhos de cálculo de compensação da rede geodésica em Moçambique, local onde anteriormente estivera a trabalhar. Em Outubro desse mesmo ano voltaria a comandar uma nova missão geodésica, desta vez em Angola nos trabalhos da comissão de demarcações da fronteira Sueste de Angola, Barotze, que durariam quase até às vésperas do início Grande Guerra.

Foi relativamente curta a passagem de Gago Coutinho pelo

convés de navios, no entanto suficientemente marcante para lhe proporcionar um lugar na História Militar. Mas seriam outros os factos que o tornariam mais conhecido e admirado, em especial o seu trabalho científico como geógrafo, o trabalho académico como historiador dos Descobrimentos e a muito mediática travessia do Atlântico Sul, Lisboa ao Rio de Janeiro, efectuada no ano da comemoração do primeiro centenário da independência do Brasil.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOTECA CENTRAL DA MARINHA – Arquivo Histórico, “*Livro Mestre – Classe Marinha/C, Gago Coutinho*”, Archeevo PT_BCM-AH_2465_115.tif, (online)

<https://arquivohistorico.marinha.pt/viewer?id=2347&FileID=76446>

CRUZ, João José de Sousa, “Tenente Eduardo Valadim, Herói ou Mártir: Situação em Portugal e Moçambique nos finais do século XIX”, *Revista Militar* n.2544, Janeiro de 2014.



ESPARTEIRO, António Marques, *Três séculos no Mar (1640-1910)*, IX Parte/Canhoneiras/2º Volume, Coleção Estudos n. 25, Lisboa, Instituto Hidrográfico, 1986.

ESPARTEIRO, António Marques, *Três séculos no Mar (1640-1910)*, IX Parte/Canhoneiras/5º Volume, Coleção Estudos n. 28, Lisboa, Instituto Hidrográfico, 1986.

INSO, Jaime do Inso, *A Última Revolta em Timor*, Lisboa, Edições Dinossauro, 2004.

MOTA, A. Teixeira da, *Obras Completas de Gago Coutinho: Obras Técnicas, Científicas e Históricas (1917-1921)*, Vol. II, Lisboa, Junta de Investigação do Ultramar, 1975.

MOTA, A. Teixeira da, *Obras Completas de Gago Coutinho: Obras Técnicas, Científicas e Históricas (1893-1915)*, Vol. I, Lisboa, Junta de Investigação do Ultramar, 1972.

PÉLISSIER, Rene (2010), *Portugueses e Espanhóis na Oceânia: duas formas de resolver insurreições*, Cascais, Príncipe Editora, 2018.

PINTO, Rui Miguel da Costa, *Gago Coutinho: O Último Grande*

Aventureiro Português, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 2014.

PINTO, Rui, *Almirante Pioneiro com Alma de Tenente: Memórias de Gago Coutinho*, Lisboa, Comissão Cultural de Marinha, 2017.

SELVAGEM, Carlos, *Compêndio de História Militar e Naval de Portugal: desde as origens do estado portugalense até ao fim da dinastia de Bragança*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1931.

¹ Texto publicado em Português de Portugal, conforme original.

² Referimo-nos ao extenso número de trabalhos publicados pelo Almirante Gago Coutinho, os quais foram compilados em dois volumes organizados por Moura Brás e também num extenso trabalho de outros dois volumes de Teixeira da Mota. Actualmente o Museu de Marinha tem uma exposição temporária aberta ao público denominada “Gago Coutinho, viajante e explorador” que permanecerá aberta até finais de Dezembro de 2020.