

# DICIONÁRIO DE HISTORIADORES PORTUGUESES

DA ACADEMIA REAL DAS CIÊNCIAS AO FINAL DO ESTADO NOVO

<http://dichp.bnportugal.pt/>



**COUTINHO, Carlos Viegas Gago** (Lisboa, 1869 – Lisboa, 1959)

Nasceu a 17 de Fevereiro de 1869, em Belém, na “antiga Praia do Restelo”, como gostava de afirmar, e não no Algarve ou Luanda como alguns apontam (*Precursor da Navegação Aérea*, 1969, p. 3). O seu pai, José Viegas Gago Coutinho, tinha sido Sargento de mar-e-guerra. Os seus avós paternos, também algarvios, haviam sido livreiros em Faro, o que poderá explicar o seu gosto pelos livros e pelo mar. Mas não são só as condicionantes genéticas ou culturais que marcam a diferença, é sobretudo o seu percurso de vida. Devido ao precoce falecimento da mãe (1877) e às ausências do pai, acaba por ser criado por D<sup>a</sup> Maria Augusta Pereira até 1914, data em que esta faleceu. As experiências de vida cedo notabilizaram o jovem Gago Coutinho, que aos 13 anos entra para o Liceu Central de Lisboa (actual Liceu Camões), onde estudou até ao 3<sup>o</sup> ano com afincos orografia, hidrografia, clima, etnografia e história. Quando questionado se já tinha estado em África, respondia: “Não, nunca saí de Lisboa, mas interessa-me tudo que diz respeito à sua civilização milenária e aos costumes dos seus aborígenes.” (*Gago Coutinho - um talento invulgar e multiforme*, 1969, p. 164). A seguir ao liceu, matricula-se na Escola Politécnica (1885), onde obteve excelentes resultados académicos a Matemática e Astronomia. Como o pai não dispunha de recursos financeiros para o enviar para fora do país a fim de cursar Engenharia de Pontes e Calçadas da Escola de Engenharia de Paris, entra para a Escola Naval, no ano seguinte. Durante esse período frequenta com bastante assiduidade a Torre do Tombo, onde se debruça sobre as viagens e rotas dos portugueses.

Conclui o curso de Marinha em primeiro lugar no ano de 1888, sendo obrigado a empenhar as pratas da casa para pagar o seu primeiro uniforme, só voltando a resgatá-las após reunir o dinheiro que ganhou durante a sua passagem na Estação Naval de Moçambique. Em Abril de 1899 viajou por quase todos os continentes, partindo para Macau, Hong-Kong, Japão, Honolulu, S. Francisco, Chicago e Nova Iorque. Quando cadete, na sua primeira viagem por mar, visita Londres em Dezembro de 1887, integrado na turma de guardas-marinhas e no ano seguinte, já como aspirante embarca na corveta “Afonso de Albuquerque” para Moçambique, tomando parte nas operações militares do Tungue. Esteve até 1891 no território moçambicano e depois rumou para Angola onde permaneceu até 1893. As suas comissões de serviço são efectuadas a bordo de numerosas embarcações das quais destacamos, a lancha-canhoneira “Loge” (1892), o vapor “Pero de Alenquer” (1896 -1897), a canhoneira “Pátria” (1911-1912), onde deu apoio às forças terrestres em Betano (Timor), bombardeando os insurrectos de Dom Boaventura, durante a rebelião de Manufai. Na primeira e na última destas missões exerceu funções de comando.



# DICIONÁRIO DE HISTORIADORES PORTUGUESES

DA ACADEMIA REAL DAS CIÊNCIAS AO FINAL DO ESTADO NOVO

<http://dichp.bnportugal.pt/>

Como Geógrafo de Campo procede à delimitação de fronteiras coloniais em Timor (1898), Zambeze (1900), Norte de Angola (1901) e Barotze (1902) e Tete (1904). Até 1910, Gago Coutinho e Sacadura Cabral estabeleceram a rede geodésica de Moçambique, desde a Ponta do Ouro ao Bazaruto, onde fizeram uma cobertura de mais de 32 000 km<sup>2</sup>. Finalmente, passados que eram 22 anos da assinatura do Tratado Luso-Britânico (de 11 de Junho de 1891), Gago Coutinho parte com os seus companheiros Vieira da Rocha e Sacadura Cabral, a 1 de Outubro de 1912, para o Lobito e para o planalto de Benguela. Atravessou o continente africano por duas vezes, a pé (cerca de 5200 km<sup>2</sup> de Angola a Moçambique). Demarcou mais de 2000 km de fronteira utilizando o pedómetro e a bússola e realizou trabalhos de triangulação em áreas superiores a 800 km<sup>2</sup>. Torna a Lisboa em 1914 e no ano seguinte tira o seu Brevet, em França, num aparelho *Maurice Farman*. O baptismo de voo viria a ocorrer a 23 de Fevereiro de 1917, na Escola de Aviação Militar, em Vila Nova da Rainha. Em Setembro de 1915 é nomeado chefe da Missão Geodésica de São Tomé, e em 1919 vogal efectivo da Comissão de Cartografia.

As constantes observações astronómicas demonstraram a passagem da linha do equador pelo Ilhéu das Rolas, e não entre ele e São Tomé como se pensava, o que lhe valeu, mercê do contributo para a geografia terrestre, a construção de um padrão colocado no ponto mais alto, exactamente nas coordenadas determinadas por ele. O Governo da Província em São Tomé, no aniversário da chegada ao Brasil, deliberou que o Ilhéu das Rolas passasse a chamar-se de Ilhéu de Gago Coutinho, e o Canal entre ele e a Ilha de S. Tomé de Canal Sacadura Cabral.

Com o final dos trabalhos em 1919, prepara-se aquela que viria a ser conhecida pela maior aventura portuguesa do século XX, a primeira travessia aérea do Atlântico Sul, com a grande diferença das anteriores viagens por se tratar de um projecto que não tinha balizagem naval nem TSF. De facto contavam apenas com a combinação da navegação por estima e a navegação astronómica. Para ajudar à navegação por estima, houve que encontrar uma solução que permitisse calcular graficamente o ângulo entre o eixo longitudinal da aeronave e o rumo a seguir, considerando a intensidade e direcção do vento que perturbavam o movimento do aparelho em relação ao solo “e o plano de referência para a medição das alturas dos astros” (*A Extinção da Aviação Naval*, 2002, p.8.), dispensando o desenho em pleno voo, e ultrapassando dificuldades de ordem geométrica causadas pela medição do abatimento ou deriva do avião, que vai sucedendo durante a rota do mesmo, entre duas etapas. O nome do invento começou por ser apelidado, pelos dois amigos, por “Plaquê de abatimento” convertendo-se depois em “Corrector de Rumos”. Quanto aos problemas causados pela invisibilidade da linha do horizonte do mar, Gago Coutinho produziu uma revolução na navegação aérea com a criação de um Sextante, com horizonte artificial através de um nível de bolha de ar e de um espelho auxiliar para reflectir a imagem da mesma, para que a distância dessa imagem ao olho do observador fosse igual ao raio de curvatura do nível, a que deu o nome de “astrolábio de precisão”. Era provido de um sistema de iluminação eléctrica do nível de bolha, acrescentado por Jorge de Castilho, que permitia fazer observações nocturnas. Faltava agora colocar em prática os inventos, e é assim que se prepara a viagem de 1921, entre Lisboa e Funchal, não sem antes testar o seu sextante, em pleno voo, até ao Cabo da Roca. A 22 de Março de 1921 descolam da doca do Bom Sucesso e chegam ao



# DICIONÁRIO DE HISTORIADORES PORTUGUESES

DA ACADEMIA REAL DAS CIÊNCIAS AO FINAL DO ESTADO NOVO

<http://dichp.bnportugal.pt/>

Funchal, percorrendo 530 milhas em 7 horas e 40 minutos. A tripulação era constituída, para além de Sacadura Cabral (como comandante e piloto) e Gago Coutinho (como navegador), por Ortins Bettencourt (2º piloto) e Roger Soubiran (mecânico). De 30 de Março a 17 de Junho de 1922 realizam, sem apoio TSF, a primeira travessia aérea do Atlântico Sul, entre Lisboa e o Rio de Janeiro. Foram percorridas 4.527 milhas em 62 horas e 26 minutos. O seu prestígio público foi aproveitado ao longo dos regimes políticos vigentes, quer durante a primeira República quer durante o Estado Novo, em que a travessia do Atlântico Sul recordava a gesta dos descobrimentos, quer pela simbologia da cruz de Cristo nas asas do hidroavião quer pelo novo mundo que continuava a representar o atlântico, até agora espaço aéreo desconhecido.

No início da década de 30, é convidado, pela companhia aérea alemã Dornier, para fazer parte da tripulação do enorme hidroavião Do X como co-navegador, numa viagem à América do Sul, onde se aplicou o seu Sextante. Reconstituir as viagens e procurar resultados, nomeadamente a rota de Pedro Álvares Cabral, levaram-no, já com a idade avançada de 74 anos, a empreender uma viagem a bordo do navio “Foz do Douro” durante 105 dias (103 dos quais sem ver terra), percorrendo 8740 milhas. Em 1925 é nomeado Presidente da Comissão de Cartografia, já que era o seu vogal mais antigo e o com maior número de trabalhos apresentados. Esteve à frente da Comissão de Cartografia até esta se reorganizar em Junta das Missões Geográficas e Investigações Coloniais (em 1936) e da qual seria o seu primeiro Presidente. Em 1928 é escolhido pelo Ministério da Guerra para presidir à comissão encarregada de reorganizar os serviços geográficos, cadastrais e cartográficos e no ano seguinte torna-se no primeiro presidente da Junta de Educação Nacional, que se viria a transformar no futuro Instituto de Alta Cultura, actual Instituto Camões. É ainda indicado para ser vogal de uma comissão que se incumbiria de analisar a futura fixação de um aeroporto nos Açores e da navegação aérea nas colónias. É delegado, pelo respectivo Ministério, para proceder a estudos cartográficos em França, Itália e procurar no Brasil, em 1931, documentação que contribuísse para uma melhor compreensão da História da Cartografia Portuguesa. Fez parte da Associação Naval de Lisboa como seu Secretário-Geral, tendo sido o Instrutor, em 1900, do primeiro curso de “Patrão de Vela”. Em 1926 torna-se membro da comissão organizadora do futuro Museu da Marinha, e em 16 de Junho de 1933 viria a fazer parte da “comissão encarregada de proceder ao estudo do projecto do monumento ao Infante D. Henrique, em Sagres” (*Diário de Governo*, II Série, 16 de Junho 1933). Em 1936 fez parte da comissão organizadora do I Congresso da História da Expansão Portuguesa no Mundo e da Comissão Orientadora da Exposição Histórica da Ocupação. Três anos depois passa à situação de reforma na marinha. Em 1950 é eleito vice-presidente da Federação Aeronáutica Internacional e quatro anos depois é convidado, pelo Coronel Pinheiro Corrêa, para fazer parte de uma comissão com vista à criação de um futuro Museu do Ar. Em Junho de 1958, é promovido na Assembleia Nacional, ao posto de Almirante com distinção.

Foi colaborador de numerosos periódicos, entre eles, os *Anais do Club Militar Naval*; *Anais da Academia Portuguesa de História*; *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*; *Boletim da Academia das Ciências*. O seu primeiro estudo histórico mais significativo seria *O roteiro da viagem de Vasco da Gama e a sua versão nos Lusíadas*, quando tinha 61 anos de idade, ainda que o primeiro artigo tenha sido sobre o



# DICIONÁRIO DE HISTORIADORES PORTUGUESES

DA ACADEMIA REAL DAS CIÊNCIAS AO FINAL DO ESTADO NOVO

<http://dichp.bnportugal.pt/>

dirigível inventado por Cipriano Jardim, publicado em 1889 quando o autor tinha apenas uns 20 anos e acabara de sair da Escola Naval. Concluiu que o conhecimento prático adquirido ao longo das viagens realizadas pelos portugueses foi crucial para o desenvolvimento da navegação astronómica, consequência da aglomeração de erros, quando se navegava por estima sem avistar terra. Confirmou, assim, que as viagens não eram fruto do acaso, mas delineadas e preparadas tendo em conta ventos e correntes marítimas, o que nem sempre correspondia à opinião historiográfica da época. Aproveitou para estudar melhor o regime dos ventos e correntes no Atlântico Norte que levava os mareantes lusos a proceder à designada por “volta do largo”, que na época dos Descobrimentos foi denominada “volta da Guiné” ou “volta da Mina”, por partirem da Guiné ou da Mina os navios que faziam a bordada em arco para noroeste, para ganhar a latitude de um determinado ponto da costa portuguesa. Gago Coutinho estava convencido, de forma errónea, que a navegação através das alturas meridianas do Sol para se aferir a latitude, por intermédio do conhecimento da declinação do astro, vinha dos tempos henriquinos e que o instrumento da época era o astrolábio ao invés do quadrante. Mas estava certo ao afirmar que a navegação astronómica remontava a esse período e de que a altura meridiana do Sol era reiteradamente observada. Entendeu que o Astrolábio Náutico era, pela sua natureza, português e que as viagens das descobertas tinham sido sempre realizadas posteriormente a outras em que se estudavam os ventos e as correntes marítimas de forma a determinar latitudes e subseqüentemente traçar as indispensáveis rotas marítimas. Comprovou igualmente a inexequibilidade de, em condições favoráveis, se apontarem estrelas a bordo.

Em 1925, Gago Coutinho realizou uma conferência, no Liceu Literário Português do Rio de Janeiro, defendendo o descobrimento intencional do Brasil, publicando posteriormente um conjunto de trabalhos para comprovar a sua teoria. Contudente, como sempre, abria guerra a alguns dos historiadores da época, afirmando: “A História dos Descobrimentos, tal como a escreveram os cronistas do passado e a repetem os publicistas do presente, está cheia de erros e fantasias.” (*Precursor da Navegação Aérea*, 1969, pág. 53). A polémica instalara-se e o confronto directo surgiu logo com um dos seus camaradas de armas a propósito da caravela, o seu grande amigo comandante Quirino da Fonseca com quem partilhara os seus anos de meninice. Outros se seguiram como o almirante e historiador Samuel Morrison, Marcondes de Sousa, Roque Gameiro e Henrique Lopes de Mendonça.

Gago Coutinho, em resposta a uma carta aberta deste último, no *Diário de Notícias*, chamava à atenção para a importância em procurar “não convencer os artistas a representarem as caravelas de uma ou outra maneira, mas a estudarem os documentos antigos, antes de as desenharem”. Lamentava que, quer Henrique Lopes de Mendonça, quer Quirino da Fonseca tivessem colocado poucas reproduções de antigas gravuras portuguesas, que por serem raras havia maior dificuldade na sua consulta, para além da óbvia falta de tempo. Sobre o descobrimento da Mina, Gago Coutinho subscrevia a ideia de que “tanto podemos acreditar que a descoberta da Mina foi feita por caravelas só latinas - como as dos Infante - como podemos admitir que elas levavam a cruz de Cristo nas suas velas triangulares. Eu creio que as que levavam no redondo também a levavam nas outras velas, embora triangulares.” Quanto à posição do seu amigo Quirino face à descoberta da Mina, considerava que ele recorria a argumentos sentimentais e criticava que Roque



# DICIONÁRIO DE HISTORIADORES PORTUGUESES

DA ACADEMIA REAL DAS CIÊNCIAS AO FINAL DO ESTADO NOVO

<http://dichp.bnportugal.pt/>

Gameiro tivesse publicado quer na História da Inquisição quer na História da Colonização Portuguesa no Brasil imagens “tão falsas como o mar em que estão assentes, que parece um campo (...) procurarem desenhar os antigos navios portugueses, com maior fundamento.” (Sociedade de Geografia de Lisboa, Reservados, Ms 1933/1956). Persuadido de que estava na “presença de um erro técnico inaceitável num país em que mais se usou a caravela” reclamou, em nome da Comissão de Cartografia, legitimada pela sua composição específica de oficiais com experiência marítima em veleiros e na cartografia hidrográfica das colónias. Quirino da Fonseca divergia no entendimento que Gago tinha sobre as velas das caravelas serem idênticas às dos actuais pangaios indianos e sobre o descobrimento fortuito dos Açores, em viagem de regresso da costa de África cuja explicação acusava de ser “pouco náutica”. Segundo ele “as caravelas usavam velas tão planas como as dos caíques do Algarve, velas que lhes permitiam cingir-se ao vento, que lhes seria praticável voltar da costa de África a Lisboa, bordejando contra ventos e correntes para sul, sem necessidade de ir ao mar dos Açores em busca de ventos favoráveis.” (*A Náutica dos Descobrimentos*, I vol., 1959, pp 160-162). A disputa intelectual entre os dois esgrimia-se, sobretudo, em torno da arqueologia naval mas também em torno das viagens marítimas.

Gago Coutinho sustentava que a edição pela Imprensa Nacional dos *Lusíadas* de José Maria Rodrigues e Afonso Lopes Vieira de 1928, continha uma carta geográfica que mais não era do que a cópia da carta do Roteiro de Vasco da Gama de Diogo Kopke que apontava, de forma errónea, que Camões tinha contornado África, passando junto da ilha de São Tomé. E que o camoniano descortinava da sua leitura a existência de duas derrotas entrelaçadas diferentes baseado em falsas interpretações sobre a linguagem náutica, como “passar”; “à vista”; “dobrar”; ou “rodear”, pois desconhecia a navegação à vela. A extensa controvérsia que alimentou publicações levou Coutinho a acusar o investigador de fazer uso e má interpretação das fontes consultadas por Camões e de omissões e atenuações, aconselhando a leitura da edição inglesa de Ernest George Ravenstein, publicada em 1898 pela Hakluyt Society e com a colaboração do Almirante Markham. Reprova por completo a ideia da derrota dupla ou desdobramento da derrota, defendida por José Maria Rodrigues, afirmando que este ignorava os ventos e as marés. Segundo Coutinho a sua inabilidade náutica conduziu-o a fundamentos mais literários do que técnicos, e que não se podia “tirar outra conclusão a não ser que Gama seguiu uma derrota em dupla curva” (*O Roteiro da viagem de Vasco da Gama e a sua versão nos Lusíadas*, 1930, pág. 41) mas que Rodrigues preferia atribuir a Camões a falsificação da rota “para dar mais variedade e animação às notícias sobre costas e ilhas africanas” repartindo as estâncias dos *Lusíadas* pelas suas duas rotas. A contenda estendeu-se desde 1929 a 1934 argumentando Gago Coutinho com princípios de ordem geográfica enquanto José Maria Rodrigues com argumentos de ordem literária. Durante este período de tempo publicaria diversos outros estudos: Desdobramento da derrota de Vasco da Gama nos *Lusíadas* (1931); Possibilidade da rota única de Vasco da Gama em Os *Lusíadas*. Impossibilidade de Vasco da Gama ter navegado de Cabo Verde para o Sul (1931); A possibilidade de se ler pela segunda vez em Os *Lusíadas*, uma rota única de Vasco da Gama, (1933); Continuação dos erros em que se apoiou o desdobramento da rota de Vasco da Gama em Os *Lusíadas* (1934); Apreciação crítica da viagem de Vasco da Gama (1945) e Discussão sobre a rota seguida por Vasco da Gama entre Santiago e S. Brás (1949),



# DICIONÁRIO DE HISTORIADORES PORTUGUESES

DA ACADEMIA REAL DAS CIÊNCIAS AO FINAL DO ESTADO NOVO

<http://dichp.bnportugal.pt/>

tendo este último sido apresentado à Academia Portuguesa de História.

A sua irreverência já era notada, quando resolve não aceitar a posição dogmática da Igreja Católica, “ (...) comecei a discordar da confissão e outras coisas católicas. Tornei-me livre-pensador, mas sou cristão cumprindo com os seus justos princípios de moral.” (*Precursor da Navegação Aérea*, 1969, p. 5). Politicamente procurava ser independente, ainda que tenha aderido, com convicção, à causa republicana. Convicção essa que só duraria até 1914, por segundo ele: “terem falido os políticos que aconselhavam os reis. A seguir às revoluções da República, que provaram também a falência dos seus homens, passei a considerar preferível um regime monárquico constitucional, como o inglês... mas mais socialista do que trabalhista. Este está arrebetando a Inglaterra, e se a rainha Vitória voltasse a este mundo, fugiria logo para outro...”. (*Precursor da Navegação Aérea*, 1969, pp. 5-6). Afirmaria ainda (...) “que os regimes e os partidos mudavam, mas os homens eram os mesmos ou persistiam nos mesmos erros” (*um talento invulgar e multiforme*, 1969, p. 164).

Com a instauração do regime republicano, a Gago Coutinho é “pedida” a assinatura de uma declaração cujo teor era: “Declaro sob a minha honra garantir a mais absoluta lealdade ao novo regimen da Republica que actualmente vigora em Portugal.” Não se satisfazendo com uma mera assinatura, escreve o seguinte: “Sempre servi País, e nunca me declarei nem considerei como servindo o Rei – declaro portanto sob a minha honra continuar servindo o País, seja qual for a forma politica, monarchica, republicana ou socialista, que o País escolha. Reservo-me para declarações mais explicitas, mas sempre concordo com o meu antigo e atual proceder, em Lisbôa nas mãos do Ministro. Lourenço Marques, 4 Novembro de 1910 Gago Coutinho Capitão da Armada” (Arquivo Histórico da Biblioteca Central da Marinha, Documentação Avulsa: *República – Adesões ao regime republicano*. 1910, Caixa 1244).

Dada a sua enorme popularidade, Raul Proença e o grupo Seara Nova propuseram uma eventual candidatura à Presidência da República através do artigo “A República e o Exército”. Nele exprimiam a sua “preocupação com a questão da competência do governo (...) «um autêntico governo nacional de competências, presidido por uma figura de grande prestígio que possa contar com o apoio de todos os portugueses», e que poderia ser o almirante Gago Coutinho, pois «só um homem de categoria excepcional poderá restabelecer a paz entre a família portuguesa» e fazer reingressar na ordem a Força Armada. Este apelo cairia em saco roto e nem sequer obteria qualquer eco.” (*Raul Proença*, 2003, pp. 478-479). Em 10 de Dezembro de 1925, aquando do abandono de Manuel Teixeira Gomes ao mandato, chegou a considerar-se a eleição de Gago Coutinho por plebiscito.

Algumas das Instituições a que pertenceu: Academia das Ciências; Academia Portuguesa de História; Grande Oriente Lusitano; Real Gabinete Português de Leitura - Rio de Janeiro; Sociedade de Geografia de Lisboa.

**Bibliografia activa:** COUTINHO, Carlos Viegas Gago, “Bartolomeu Dias: em memória dos mestres T. Andrêa e H. Macieira” In *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Série 71, nº 7-9, 1953; “Cartas de marear impostas pelos descobrimentos”, In *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Série 60, Nºs 7 e

# DICIONÁRIO DE HISTORIADORES PORTUGUESES

DA ACADEMIA REAL DAS CIÊNCIAS AO FINAL DO ESTADO NOVO

<http://dichp.bnportugal.pt/>

8, 1942; “Júlio Verne e navegação aérea” In *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Série 42, nº 1-6, Lisboa, 1924 ;“O mais antigo mapa da América” In *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Série 73, nº 1-3,1955; *A Náutica dos Descobrimentos*, 2 vols., Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1959 ; “Passagem do Cabo Bojador”, In *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Série 52, nº 11-12, 1934; “Portugueses no descobrimento da Austrália”, In *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, série 57, nº 1-2,1939; *O Roteiro da viagem de Vasco da Gama e a sua versão nos Lusíadas*, Lisboa, Portugália Editora, 1930; *Viagem da Barca Foz-do-Douro E Algumas Reflexões Náuticas*, Lisboa, Editora Marítimo-Colonial, 1945; “Á volta do Sargaço: como e quando se descobriu”, In *Seara Nova*, 889, 1944.

**Bibliografia passiva:** BOLÉO, José de Oliveira, *Gago Coutinho e Sacadura Cabral no Cinquentenário da Primeira Travessia Aérea do Atlântico (1922-1972)*, Lisboa, Sociedade de Geografia, 1972; CARDOSO, Edgar, “Gago Coutinho - um talento invulgar e multiforme” in *Revista do Ar*, nº 365, Ano XXXII, Março, 1969; CORRÊA, Pinheiro, Gago Coutinho, *Precursor da Navegação Aérea*, Porto, Portucalense Editora, 1969; COSTA PINTO, Mário, *História Breve da Aviação Portuguesa*, Lisboa, Editorial Verbo, 1961; LEMOS, Carlos M. Oliveira e, *O Almirante Gago Coutinho*, Lisboa, Instituto Hidrográfico, 2000; MOTA, Avelino Teixeira da (org.), *Obras Completas de Gago Coutinho. Obras Técnicas, Científicas e Históricas (1893-1915)*, vols. I (1893-1915) e II (1917-1921), Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1972-75; PEREIRA, Jorge M. Ramos, *Gago Coutinho, Geógrafo*, Lisboa, Ministério da Educação Nacional, 1973; PINTO, J. Estêvão, REIS, Maria Alice, *Gago Coutinho*, Lisboa, Secretaria de Estado da Informação e Turismo, 1969; REIS, Manuel dos, CORTESÃO, Armando, “Gago Coutinho Geógrafo”, Coimbra, Junta de Investigações do Ultramar, 1970, In sep. de *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa*, Tomo XIII, 1969; SANTOS, Paula Cristina, TORRÃO, Maria Manuel Ferraz, *Gago Coutinho no IICT Um Homem de Ciência para a História da Ciência*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 2009.

Rui Costa Pinto



APOIOS:

