



ANAIS DE HISTÓRIA DE ALÉM-MAR

Vol. XII (2011)

ISSN 0874-9671 (impresso/print)

ISSN 2795-4455 (electrónico/online)

Homepage: <https://revistas.rcaap.pt/aham>

Max Justo Guedes, historiador da náutica e das navegações

Francisco Contente Domingues 

Como Citar | How to Cite

Domingues, Francisco Contente. 2011. «Max Justo Guedes, historiador da náutica e das navegações». *Anais de História de Além-Mar* XII: 349-353. <https://doi.org/10.57759/aham2011.37239>.

Editor | Publisher

CHAM – Centro de Humanidades | CHAM – Centre for the Humanities
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
Universidade NOVA de Lisboa | Universidade dos Açores
Av.^a de Berna, 26-C | 1069-061 Lisboa, Portugal
<http://www.cham.fcsh.unl.pt>

Copyright

© O(s) Autor(es), 2011. Esta é uma publicação de acesso aberto, distribuída nos termos da Licença Internacional Creative Commons Atribuição 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt>), que permite o uso, distribuição e reprodução sem restrições em qualquer meio, desde que o trabalho original seja devidamente citado.

© The Author(s), 2011. This is a work distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted reuse, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



As afirmações proferidas e os direitos de utilização das imagens são da inteira responsabilidade do(s) autor(es).
The statements made and the rights to use the images are the sole responsibility of the author(s).

MAX JUSTO GUEDES, HISTORIADOR DA NÁUTICA E DAS NAVEGAÇÕES

por

FRANCISCO CONTENTE DOMINGUES *

Na abalizada opinião de W. G. L. Randles, foi Luís de Albuquerque que transformou a história da náutica (e, com ela, da cartografia náutica) em *core subject* da historiografia da Expansão, e em boa verdade uma obra extensíssima, de valia excepcional, e uma inesgotável capacidade de realização justificam bem tal juízo¹. Seria porém incorrecto não reconhecer as contribuições de Armando Cortesão e de Avelino Teixeira da Mota. E de Max Justo Guedes, a quem a mais elementar justiça manda dizer que se deve a transformação das Reuniões Internacionais de História da Náutica em ocasiões continuadas e permanentes de prosseguimento dos estudos nesta área. Conforme o próprio disse um dia, em conversa entre amigos no fim de um dia de trabalhos numa dessas reuniões, tal como na história de Dumas, os três mosqueteiros, afinal, eram quatro.

Neste depoimento não se inventariarão os dados biobibliográficos de Max Guedes, a que o leitor tem facilmente acesso por outras vias, nem tão-pouco se referirão os seus trabalhos (com algumas notáveis excepções, como já se verá). O que se procura é perceber em que medida as suas obras contribuíram para o campo de estudos que foi sua especialidade.

É preciso para isso ter a noção clara de que a história da náutica foi de facto e durante muito tempo um tema secundário na preocupação dos historiadores. Um pouco estranhamente: tratando da arte e técnica de condução dos navios, ou seja, da capacidade de conduzir deliberadamente uma embarcação de um ponto para outro, esperar-se-ia que todos quantos se ocupam da história das navegações em geral, ou que a ela precisam de recorrer, tivessem em linha de conta os condicionalismos físicos da navegação como pano de fundo obrigatório. A observância das possibilidades estritas da navegação à vela – que é dessa de que aqui se fala – evita falsos juízos sobre a exequibili-

* Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

¹ V. W. G. L. Randles, «Luís de Albuquerque and the History of Nautical Science in Portugal», in Inácio Guerreiro *et al.* (ed.), *Luís de Albuquerque Historiador e Matemático. Homenagem de Amizade a Um Homem de Ciência*, Lisboa, Chaves Ferreira, 1998, pp. 135-142.

dade dos relatos das fontes, ou, dito de outro modo, é um instrumento essencial na crítica ao documento. Digamos que o historiador desprevenido pode encontrar-se sem instrumentos de análise adequados para compreender o sentido exacto dos textos. Há uma situação comum para o historiador da Expansão portuguesa que o ilustra bem – na leitura dos cronistas da Índia de Quinhentos, é frequente encontrar notas sobre distâncias e tempos de percursos, levando amiudadamente a raciocínios do género «se um navio faz por exemplo três milhas por hora, levará 200 horas a percorrer 600 milhas, ou dito de outra forma pouco mais de uma semana». A falta de conhecimentos de navegação de vários dos cronistas, aliada à inobservância do condicionalismo físico da navegação do historiador, é causa de apreciações muito distorcidas sobre as possibilidades das viagens, que o mesmo é dizer do efectivo avistamento de terras da forma que os textos relatam, dos tempos reais da rotas comerciais e dos ritmos de chegada e partida dos mercados locais, da efectividade das missões militares, e tanto mais. Sobretudo quando se olha para os mares orientais a partir da Europa, e mais ainda no que diz respeito à navegação para lá do estreito de Malaca², as distâncias não são lineares, a navegação faz-se por mares e zonas costeiras difíceis, onde a progressão é muito lenta, os navios navegam à vista e muitas vezes só de dia, deitando por terra aritméticas simples; e isso, por outro lado, permite compreender a realidade subjacente a trechos documentais que de outra forma pareceriam inverosímeis.

Esta perspectiva esteve ausente da visão historiográfica dominante até aos meados do século xx, apesar de emergir em trabalhos mais atentos à dimensão técnica das navegações, como foi o caso em Portugal dos de Luciano Pereira da Silva e Duarte Leite, sobretudo. Seria de facto pelos meados da centúria que se publicaria a obra que mais decisivamente contribuiu para centrar historiograficamente estes aspectos, o *The Haven-Finding Art* de Eva Taylor³. Logo depois, a historiografia britânica produzia outro livro magistral, agora de David Waters: *The art of navigation in England in Elizabethan and early Stuart times*⁴.

A obra-prima de Waters é ainda hoje leitura obrigatória, e, a talhe de foice, refira-se que coube ao autor elucidar um equívoco estabelecido havia muito, ao reafirmar que de facto a náutica britânica tudo devia à influência espanhola, leia-se à obra do cosmógrafo Pedro de Medina (o que os historiadores contemporâneos retêm ainda), mas que esta, por seu turno, funcionava neste aspecto como transmissora do conhecimento náutico português que

² A recente tese de Jorge Semedo de Matos estuda com profundidade as dificuldades com que os navegadores europeus se defrontaram para lá do golfo de Bengala e até ao mar da China (Jorge Semedo de Matos, *Roteiros Portugueses do Extremo Oriente. Sua origem e evolução na primeira metade do século xvi*, Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2009).

³ E. G. R. TAYLOR, *The Haven-Finding Art. A History of Navigation from Odysseus to Captain Cook*, London, Hollis & Carter, 1956. A reedição de 1971 (a autora falecera entretanto, em 1966) contém um capítulo sobre a navegação chinesa da autoria de Joseph Needham.

⁴ London, Hollis & Carter, 1958.

lhe era cronologicamente anterior (o que os historiadores contemporâneos desconsideram por norma). Uma prática historiográfica consolidada havia décadas, como bem se pode ver nas páginas da que era então a revista científica de referência, o *Mariner's Mirror*, integrava por fim e de forma decisiva a componente técnica da arte de navegar.

Não era esse o sentido historiográfico dominante, todavia, que melhor se plasmava nos Colóquios Internacionais de História Marítima que Michel Mollat du Jourdin foi organizando desde essa década de 1950, quase exclusivamente voltados para os problemas que já então dominavam o campo emergente da História Marítima, com o estudo das redes comerciais e dos sistemas portuários em primeiro lugar, o que ainda hoje sucede. Essa imperativa necessidade de atender ao económico, por tão desconsiderado até então, teve uma exceção, com o colóquio de História Marítima realizado em Lisboa em 1960 (tendo como pano de fundo as comemorações dos 500 anos da morte do Infante), no qual, diga-se de passagem, se oficializou a Comissão Internacional de História Marítima, e onde se tratou dos aspectos técnicos da navegação – pela primeira e única vez. A insuficiência desta exceção para os situar devidamente no panorama historiográfico foi, todavia e exactamente, o móbil que animou Armando Cortesão e Luís de Albuquerque (por iniciativa deste), com a colaboração de Avelino Teixeira da Mota, a organizar em Coimbra uma Reunião Internacional de História da Náutica, em 1968: nem um colóquio nem um congresso, uma reunião de especialistas de História da Náutica e da Cartografia Náutica, como pretendiam os organizadores, para focar a importância destes campos disciplinares no âmbito mais vasto da história das navegações. No volume de actas compilaram-se contribuições excepcionais⁵, mas o carácter desse encontro não previa qualquer forma de continuidade.

O papel de Max Justo Guedes para dar à disciplina a visibilidade merecida foi decisivo: por sua iniciativa, a reunião repetir-se-ia em 1976, em Salvador, acrescentar-se-ia «e da Hidrografia» à titulação, e a cronologia focar-se-ia nos séculos XVIII e XIX. Três aspectos fundamentais e decisivos para o futuro.

Max Guedes organizaria ainda as reuniões de 1984 e 1992, e assim ajudou a garantir que esses encontros passassem a ter organização periódica (realizam-se nos anos pares desde aquela data de 1992, com a excepção apenas da de 1996⁶), mas sobretudo foi a insistência no estudo da navegação nos grandes rios que fez a diferença. Faz sentido que o escopo essencial destas matérias seja o da navegação oceânica, por motivos óbvios, e assim tem sido, mas não carece também de explicação a importância vital que a navegação fluvial tem sob todos os aspectos, desde o conhecimento das articulações dos espaços económicos, o alargamento dos mercados, a importância decisiva da pesca, a penetração territorial, até às questões de natureza

⁵ *Revista da Universidade de Coimbra*, Vol. XXIV, Coimbra, 1971.

⁶ A bibliografia e a cronologia das reuniões podem ver-se em <http://www.arsnautica.info/>.

sociocultural e técnico-científica que por igual enformam a História Marítima (que não é apenas História do Mar, vale a pena enfatizar). Ora, sabe-se por igual que os grandes complexos hidrográficos são menos bem conhecidos que os marítimos, porque desconsiderados em termos relativos, com uma única e notável excepção, a dos Grandes Lagos da América do Norte, que formam no seu conjunto a maior bacia de água doce do planeta, cuja navegação é tão bem conhecida como a oceânica, desde as rotas comerciais à arqueologia subaquática.

O Amazonas era para Max Guedes um grande complexo marítimo, tal como o dos outros grandes rios, e para isso procurou com sucesso chamar a atenção dos historiadores da navegação; conseguiu-o, mas não viveu o suficiente para realizar o grande projecto que consumiu a sua atenção durante muitos anos, e que constituiria a sua *opus magnum*: o estudo e reunião do *corpus* cartográfico da zona amazónica em obra que visualizava em tudo igual à *Portugaliae Monumenta Cartographica*.

O outro aspecto em que a influência de Max Justo Guedes se exerceu decisivamente foi o da cronologia, fazendo lembrar que a história da arte de navegar ultrapassa o âmbito da era das grandes explorações geográficas dos séculos XV-XVII, e alguns dos seus trabalhos, versando temas como o estudo das instituições hidrográficas e náuticas (chamemos-lhes assim), ou as obras produzidas no período, tiveram importância decisiva. É claro que esta observação tem como ponto de partida a constatação de que a arte de navegar deste período é matéria tratada sobretudo no âmbito do universo cultural historiográfico ibérico, de uma forma geral cónscio do facto de terem sido navegadores portugueses e espanhóis a lançar as bases da navegação astronómica, enquanto a historiografia anglo-saxónica centrou as suas atenções no período daquilo a que chamou a *the Age of Sail* (tratando da navegação à vela, c. 1650 a c. 1850), por isso dando mais atenção a aspectos ligados ao estudo das instituições e dos instrumentos científicos, e a matérias como o historial do cálculo do tempo, que têm sido aliás as principais linhas de força para o estudo da arte de navegar dos séculos XIX-XX. A obra de Max Guedes procurou aproximar estes dois universos, mas cumpre reconhecer que sobretudo abriu os horizontes e aproximou o primeiro do segundo, não tanto o contrário.

Como historiador da náutica, Max Justo Guedes foi também um autor importante para a cartografia náutica, como atestam vários dos seus trabalhos. Como afirmei acima, no domínio da cartografia propôs-se realizar uma tarefa imensa, talvez demasiado imensa, mais ao alcance de equipas de investigação que do esforço isolado, ainda que animado pelas suas excepcionais tenacidade e capacidade de trabalho. Se nunca cumpriu o objectivo de sistematizar o conhecimento da cartografia do Amazonas, isso deve-se também ao facto de durante muitos anos ter perseguido um outro propósito, esse plenamente cumprido, que ocupou o seu tempo de estudo: refiro-me ao projecto da *História Naval Brasileira*, da qual se publicaram cinco volumes sob sua responsabilidade editorial, um dos quais de sua autoria e que cons-

tituiu porventura o seu trabalho de investigação mais profundo, em cuja concretização pôs toda a sua energia e capacidades – refiro-me aos tomos I-A e I-B do II Volume, sobre as guerras holandesas no mar, publicados em 1990 e 1993 pelo seu Serviço de Documentação Geral da Marinha. E «seu» serviço, porque, enquanto director do SDGM, Max Guedes propulsou-o à categoria de um verdadeiro centro de investigação, cujo fruto principal foi precisamente esta obra.

A *História Naval Brasileira* tinha tido o I Volume editado em 1975, também em dois tomos, no primeiro dos quais Max Guedes tratou de outro dos seus temas de eleição: o reconhecimento da costa do Brasil. Foi o assunto que lhe mereceu mais tempo e atenção, balizando toda a sua obra: a ele dedicou o seu segundo livro e os dois últimos⁷.

O volume que publicou ainda como jovem oficial de Marinha no princípio da carreira acabou por se tornar o mais conhecido⁸, e em certa medida baliza o próprio entendimento que Max Justo Guedes tinha da história das navegações: *O Descobrimento do Brasil* é, assumidamente, uma tentativa de contrariar a versão castelhana que atribuía a navegadores da Andaluzia o primeiro avistamento e contacto com a costa do que é hoje o Brasil, defendendo que, antes da viagem de Cabral, estas eram paragens desconhecidas para os navegadores europeus. O que importa reconhecer na circunstância é a abordagem multidisciplinar de Max Justo Guedes, conjugando a crítica interna à documentação tradicional com a extensa análise das circunstâncias que envolveram as viagens propriamente ditas, incluindo as condições físicas de navegação no oceano, os testemunhos cartográficos e a arqueologia naval numa visão integrada do problema, e levando o seu esforço de compreensão da forma exacta como os navegadores se aproximaram da costa ao ponto de a aproximar voando de helicóptero a uma altura sensivelmente semelhante ao do cesto de gávea de um veleiro da época, assim definindo com plausibilidade a rota de Cabral. A cobertura exhaustiva dos ângulos de análise, o rigor do historiador na avaliação dos documentos escritos e cartográficos, e o conhecimento das técnicas de navegação permitiram-lhe ir mais além dos seus contemporâneos no estudo destas primeiras viagens ao Brasil; rigor, multidisciplinariedade e análise exhaustiva dos recursos em presença foram aliás a marca identitária dos seus estudos e o legado que deixou aos que quiserem segui-lo.

⁷ *O Descobrimento do Brasil*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998, em colaboração com Jorge Couto; e *A Viagem de Pedro Álvares Cabral e o Descobrimento do Brasil*, Lisboa, Academia de Marinha, 2003, sob sua coordenação, e com co-autoria de Fernando Lourenço Fernandes e António Marques de Almeida.

⁸ Editado no Rio de Janeiro em 1966 pela Directoria de Hidrografia e Navegação da Marinha, *O Descobrimento do Brasil* foi muito mais citado que efectivamente lido, dado se tratar de uma obra de acesso muito difícil. Circulou sobretudo na versão portuguesa, editada com o mesmo título e poucas alterações (Lisboa, Vega, 1989).