

A Marinha na Grande Guerra. Teatros de Operações da Europa, Atlântico e Mediterrâneo - 1914-1919

Capitão-de-Mar-e-Guerra
José António Rodrigues Pereira



1. Preâmbulo

Quando, em Agosto de 1914, rebentou o conflito que ficaria conhecido como a *Grande Guerra*, a Grã-Bretanha exerceu uma pressão diplomática sobre o Governo Português para que se mantivesse como não-beligerante; tal possibilitava-lhe a utilização dos portos portugueses para apoio e abastecimento dos seus navios.

Em Portugal, as opiniões dividiam-se e não havia consenso sobre a participação portuguesa. Defendiam alguns, os chamados *não intervencionistas*, a manutenção da neutralidade por o país e as Forças Armadas não estavam preparados militar e economicamente para um conflito de tal intensidade.

O grupo dos beligerantes ou intervencionistas, defendia a participação portuguesa no conflito, ao lado da Grã-Bretanha, como forma de cumprir a aliança Luso-Britânica, impor internacionalmente o regime republicano e, no final do conflito, ter assento nas negociações de paz, para garantir a soberania das Colónias, especialmente as que tinham fronteiras com os territórios alemães.

O Exército conseguiu, com o chamado *milagre de Tancos*, organizar um Corpo de Exército para actuar no teatro de operações da Europa, a Marinha teve muita dificuldade em preparar-se, porque, como já dizia o padre Fernando de Oliveira, no Século XVI, uma *Armada não pode improvisar-se*.

A Armada Portuguesa contava, em 1914, com um conjunto de unidades navais muitas heterogeneas, totalizando 25000 toneladas de deslocamento, que a rápida evolução dos armamentos navais, verificada nos primeiros anos do Século XX, tornara obsoletos^[1].

Algumas das unidades de menor porte, utilizadas nas Estações Navais do Ultramar, tinham sido transferidas para a *Marinha Colonial* - criada em 1912 - e dependiam do

Ministério das Colónias; apesar de guarnecidas por pessoal da Armada, actuavam sob as ordens dos Governadores dos territórios onde se encontravam.

Os navios estavam vocacionados para o combate de superfície, num período em que a ameaça submarina, a mina e o torpedo já representavam um novo e importante dado na guerra naval. A única unidade naval capaz de executar missões de guerra submarina era o *Espadarte*, um submersível encomendado ainda no tempo da monarquia e que entrou ao serviço em 1912. A sua eficácia operacional levou logo à encomenda de mais três unidades semelhantes, que seriam entregues em finais de 1917.

Os efectivos da Armada rondavam os 4000 homens (cerca de 300 oficiais e 3700 sargentos e praças)^[2].

Um episódio estranho deste período foi o caso do contratorpedeiro *Liz*. Este navio encomendado a Itália pelo governo chinês, antes da guerra, foi posto à venda pelo estaleiro, já depois do início do conflito, por falta de pagamento do comprador.

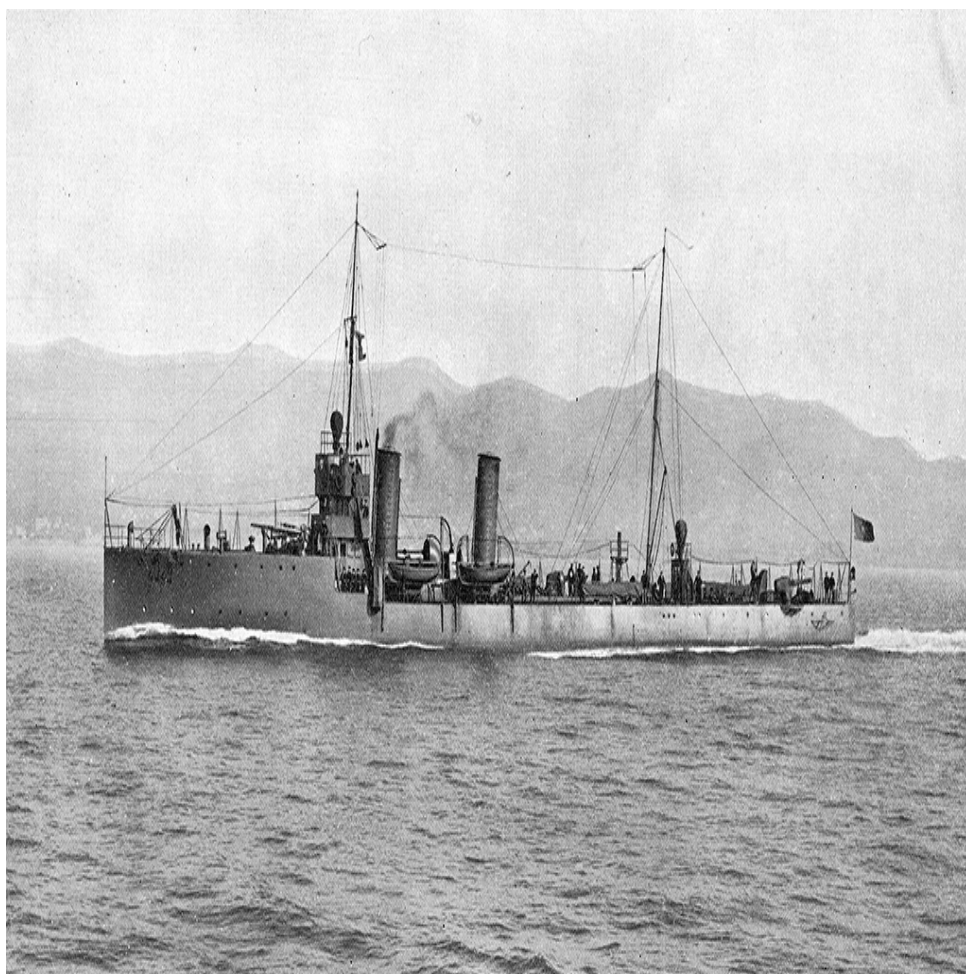


Figura 1 - Contratorpedeiro *Liz* (1915). Foto do Museu de Marinha.

Portugal adquiriu-o, aumentou-o ao serviço da Armada, em 20 de Dezembro de 1914, e trouxe-o para Portugal. Passados poucos meses, o navio foi levado para Sesimbra onde foi entregue a uma guarnição britânica que o levou, baptizado como *Arno*. Foi abatido ao efectivo, oficialmente, em 23 de Maio de 1915.

A situação de neutralidade nunca foi assumida oficialmente pelo Governo Português, no início do conflito, afirmando apenas que se mantinha na expectativa.

Em África, e apesar da não-beligerância portuguesa, as forças militares alemãs hostilizavam as guarnições portuguesas nas fronteiras^[3].

2. A Entrada na Guerra

Foram tarefas da Armada, assumidas logo em 1914:

- Assegurar a escolta aos transportes de tropas;
- Participar na defesa do Ultramar, com forças navais e batalhões constituídos para actuar em terra com as forças do Exército.

Um dos actos desempenhados pela Armada, neste conturbado período e que viria a ter significativas consequências, ocorreu a 14 de Maio de 1915, quando, sob o comando do capitão-de-fragata Leote do Rego e conjuntamente com forças do Exército, depôs o Governo Ditatorial do general Pimenta de Castro - opositor da entrada de Portugal no conflito - e restabeleceu o Regime Constitucional, subindo ao poder os partidários da intervenção portuguesa.

A 5 de Julho do mesmo ano seria criada a *Divisão Naval de Defesa e Instrução*, sob o comando de Leote do Rego, embarcado no cruzador *Vasco da Gama*, e constituída pelos cruzadores *Almirante Reis* e *Adamastor*, Contratorpedeiros *Guadiana* e *Douro*, Torpedeiros *Nº 1* e *Nº 2*, submersível *Espadarte* e vapor *Lidador*.

Com a entrada formal de Portugal na Grande Guerra, a Armada foi chamada a assumir, para além das que já vinham sendo desempenhadas desde 1914, as seguintes tarefas:

- Assegurar a escolta aos numerosos transportes de tropas para França;
- Assegurar a escolta dos navios mercantes nacionais para o Ultramar e as Ilhas adjacentes;
- Patrulhar e defender o litoral metropolitano, a barra do Tejo e as barras do rio Douro, e de Leixões e a baía de Lagos;
- Estabelecer barreiras anti-submarinas, rocegar minas na entrada dos portos principais e lançar campos de minas defensivos;
- Patrulhar e defender as águas dos arquipélagos dos Açores, Madeira e Cabo Verde.

COMBÓIOS	TONELAGEM	MILHAS	NAVIOS
148	500.000	60000	18

Figura 2 - Escoltas efectuadas pela Armada Portuguesa.

Sendo esperado, pelo menos desde Maio de 1915, data da subida ao poder dos partidos *intervencionistas* ou *guerristas*, que Portugal participasse directamente no conflito, não houve qualquer esforço para reforçar os meios materiais e humanos da Marinha para enfrentar as novas ameaças da guerra naval: o submersível e a mina.



Figura 3 - Cruzador Couraçado *Vasco da Gama*. Aguarela de Fernando Lemos Gomes.

Museu de Marinha.

Leote do Rego, comandante das *Divisão Naval de Defesa e Instrução*, após o Golpe Militar de Maio de 1915, apenas se preocupou em manter preparadas e aprontadas as grandes unidades navais de superfície - cruzadores e contratorpedeiros - que, desde 1914, vinham assegurando algumas escoltas aos Transportes de Tropas com destino a África.

Na realidade, quando Portugal entrou na Grande Guerra, a ameaça naval alemã estava limitada à guerra submarina e às minas, pois os corsários de superfície já tinham sido neutralizados e a *Grande Esquadra* estava retida na sua base do Mar do Norte.

Apesar dos êxitos da guerra submarina e das minas marítimas, desde 1914 - e que justificariam o pedido britânico de apresamento dos navios mercantes alemães -, nada estava feito em Portugal para enfrentar essas ameaças, quando, em 9 de Março de 1916, o Império Alemão declarou guerra à República Portuguesa.

Só em 29 de Fevereiro, o comandante Leote do Rego iniciara os preparativos para a protecção do porto de Lisboa e de outros portos nacionais; anteriormente, apenas o Mindelo (Cabo Verde) tinha sido dotado de uma estrutura de defesa: o *Destacamento de Marinha Expedicionário a Cabo Verde* e a montagem de várias peças de artilharia, logo em 1914.

A 27 de Março de 1916, foi determinada a subordinação da *Direcção-Geral de Marinha* e da *Administração dos Serviços Fabris* à *Majoria-Geral da Armada*, criando-se uma improvisada organização de tempo de guerra.

Em Abril do mesmo ano, foi criada a *Superintendência do Serviço Naval de Defesa Marítima*, cuja missão era a realização de estudos de preparação para a guerra e a elaboração dos programas de instrução de pessoal.

Um Decreto de Maio de 2016 determina a mobilização de vinte e sete navios e embarcações de comércio e de pesca para o serviço da Armada, além de um número indeterminado de embarcações de recreio.

Mas a mobilização destes navios era 'um pau de dois bicos' num país deficitário de meios marítimos - de comércio e de pesca; assim, a mobilização das embarcações de pesca fazia diminuir as capacidades de captura da frota nacional. E o mesmo se pode dizer da dos navios de comércio; mas, dos vinte e sete navios mobilizados, vinte e um eram arrastões e traineiras.

Para os guarnecer foram necessários meios humanos extraordinários que se foram buscar às actividades civis: marinha de comércio, pesca e membros dos clubes náuticos.

Vai aqui surgir ainda outro problema; com a requisição dos 72 navios alemães e austro-

húngaros - duplicando a tonelagem do armamento nacional - não havia tripulantes em número suficiente para, de repente, guarnecer tantos navios, pelo que foi necessário proceder à sua formação acelerada; e a mobilização para a Armada ainda mais aumentou essa insuficiência.

Em 1914, havia 487 oficiais da Armada em serviço efectivo, mas com a mobilização das Reservas e de Voluntários, conseguiram obter-se 750 oficiais. Quanto a Sargentos e Praças era oficial e publicamente reconhecida a carência de efectivos destas categorias.

Pelos motivos apontados, as tripulações dos navios ex-alemães entregues aos *Transportes Marítimos do Estado*, foram maioritariamente constituídas por pessoal sem experiência o que teria consequências quanto ao seu comportamento em situações de perigo, como foi o caso do vapor *Barreiro*, em que uma parte da tripulação em pânico correu para os salva-vidas logo que soaram os primeiros tiros contra o navio.

Para a integração dos voluntários, cuja incorporação se iniciou apenas em Agosto de 1916, foi criada a *Secção de Auxiliares da Defesa Marítima (ADM)*, utilizados maioritariamente nas guarnições dos navios mobilizados para a Defesa Marítima dos Portos e a escolta de navios mercantes.

Numa tentativa para aumentar imediatamente o número de oficiais disponíveis, a *Escola Naval* deu por findos os 2º e 3º anos e os seus alunos incorporados imediatamente no quadro de oficiais.

Em Junho de 1916, são estabelecidos os cursos intensivos na *Escola Naval* e na *Escola Auxiliar de Marinha*, enquanto aumentava o recrutamento nas *Escolas de Alunos Marinheiros*.

O *Arsenal da Marinha* desenvolveu esforços para terminar as construções em curso - os contratorpedeiros *Vouga* e *Tâmega* e as canhoneiras *Bengo* e *Mandovi* - reparar as unidades existentes - nomeadamente, o contratorpedeiro *Tejo* - e pôr a navegar os navios apresados aos alemães e que tinham sido sabotados pelas tripulações.

Este esforço viria a ser dificultado pelo incêndio que, a 18 de Abril de 1916, deflagrou no *Arsenal da Marinha* e que destruiu parte das suas instalações fabris, nomeadamente, a *Sala do Risco*, e as instalações da *Escola Naval* e do *Museu de Marinha*. Além do valioso património do Museu, perderam-se os arquivos e o material escolar da *Escola Naval*, cujo funcionamento foi seriamente afectado por esta ocorrência que, segundo a imprensa da época, terá tido mão criminosa e, pelo período em que aconteceu, atribuída a sua responsabilidade a *agentes alemães*.

3. Os transportes de tropas

3.1. Para França

O Exército Português preparou, em Tancos, um Corpo de Exército, com cerca de 55.000 homens, para participar na luta em França. A deslocação do *Corpo Expedicionário Português (CEP)*, seria feita quase totalmente por via marítima, uma vez que a neutralidade espanhola impedia o uso do transporte ferroviário através daquele país.

Apesar da disponibilidade dos navios mercantes apresados aos alemães, Portugal não contava com navios capazes de assegurar o transporte daquele contingente, tendo os britânicos colocado à disposição do Governo Português sete grandes navios de transporte - *Bellerophon, City of Benares, Inventor, Bohemian, Rhesus, Flávia e Laomedon* -- que, conjuntamente com os cruzadores auxiliares *Pedro Nunes* e *Gil Eanes*, o vapor francês *Rome* e o navio dos Transportes Marítimos do Estado *Gil Vicente*, assegurariam os transportes para Brest.



Figura 4 - Cruzador auxiliar *Pedro Nunes*. Aguarela de Fernando Lemos Gomes. Museu

de Marinha.

O transporte do CEP foi iniciado em 30 de Janeiro de 1917 e terminaria, após 125 viagens, em 11 de Fevereiro de 1920, com o repatriamento dos seus últimos militares.

Os transportes eram habitualmente escoltados pelos contratorpedeiros *Douro* e *Guadiana* e por navios britânicos, mas, várias vezes, o *Pedro Nunes*, pela sua velocidade, efectuou viagens sem escolta; por esse motivo ficaria conhecido em Brest como o *navio-fantasma*.

Mas este transporte teve alguns problemas, pela falta de meios de transporte - os britânicos mandaram retirar os seus navios, no final de 1917 - e a falta de escoltas, que os britânicos também deixaram de disponibilizar. A situação obrigou a longas e demoradas trocas de notas diplomáticas para se conseguirem meios de transportar a totalidade do CEP para França. Maurício de Oliveira refere-se a este facto afirmando: *"Todas estas dificuldades tinham derivado da falta de quatro contratorpedeiros! Os tais contratorpedeiros da série Douro que deveria ter sido continuada e que só o foi muito mais tarde! Por causa da falta de quatro contratorpedeiros, trocámos notas diplomáticas com a Inglaterra, demorámos a completamento do nosso Corpo de Exército e demonstrámos mais uma vez pobreza, a pobreza derivada da manifesta imprevidência! Tudo por causa de quatro contratorpedeiros! É triste!"*

ANO	MÊS	DIA	NAVIO	PAÍS	PASSAGEIROS	DESTINO (DATA)	ESCOLTA
1917	Jan	30	Bellerophon	GB	12 420	Brest (02Fev1917)	
			City of Banares				
			Inventor				
			Bohemian				
1917	Fev	08	Pedro Nunes	PT	575	Brest (21Fev1917)	CT 31(GB)

1917	Fev	16	Rhesus	GB	6 610	Brest (19, 20 e 21Fev1917)	Guadiana		
			Flavia						
			Lasmedon						
			Gil Eanes	PT					
1917	Fev	23	Bellerophon	GB		6 610	Brest (25 e 26Fev1917)		
			City of Benares						
			Inventor						
			Bohemian						
1917	Mar	16	Pedro Nunes	PT			6 610	Brest (19 e 21Mar1917)	
			Rhesus	GB					
			Flavia						
			Lasmedon						
1917	Mar	23	Bellerophon		GB			6 610	Brest (26 e 27Mar1917)
			City of Benares						
			Inventor						
			Bohemian						
1917	Abr	15	Pedro Nunes	PT	8 269	Brest (18Abr1917)			
			Rhesus	GB					
			Flavia						
			Lasmedon						
1917	Abr	22	Bellerophon			GB	8 269		Brest (25Abr1917)
			City of Benares						
			Inventor						
			Bohemian						

1917	Mai	16	Gil Eanes	PT	8 079	Brest (19Mai1917)	CT 73(GB)	
			Pedro Nunes					
			Flavia	GB				
			Lasmedon					
1917	Mai	27	Bellerophon			GB	7 196	Brest (30Mai1917)
			City of Benares					
			Inventor					
			Bohemian					
1917	Jul	14	Bellerophon	GB	7 196	Brest (17Jul1917)		
			City of Benares					
			Inventor					
			Bohemian					
1917	Jul	25	Bellerophon	GB	7 196	Brest (28Jul1917)		
			Inventor					
1917	jul	17	Gil Eanes	PT	210 + carga	Brest (20Jul1917)	Guadiana	
1917	Ago	08	Bellerophon	GB	7590	Brest (11Ago1917)		
			Inventor					
1917	Ago	21	Bellerophon			GB	7590	Brest (24Ago1917)
			Inventor					
1917	Ago	26	Pedro Nunes	PT	7590	Brest (30Ago1917)		
1917	Set	26	Bellerophon	GB	2 620	Brest (29Set1917)		
			Inventor					
1917	Out	10	Inventor		GB	2 084	Brest (13Out1917)	
			Pedro Nunes					PT
1917	Nov	17	Pedro Nunes	PT	792	Brest (20Nov1917)		
1918	Jan	09	Gil Eanes	PT	792	Brest (15Jan1918)	Guadiana	
1918	Jan	15	Rome	FR	526	Brest (18Jan1918)		

1918	Fev	14	Pedro Nunes	PT	1 836	Brest (17Fev1918)	Douro
			Gil Vicente				
1918	Abr	26	Pedro Nunes			Brest (29Abr1918)	Douro
1918	Jun	07	Pedro Nunes			Brest (10Jun1918)	Douro
1918	Set	16	Gil Eanes			Brest (19Set1918)	Augusto de Castilho
1918	Set	28	Pedro Nunes		St Nazaire (01Out1918)	Douro	

Figura 5 - Transportes de Tropas para França (1916-1919)^[4].

Recordemos que estavam em construção no Arsenal da Marinha, desde 1914, dois contratorpedeiros, estava mais um em reparação, desde 1912, e vendêramos outro à Grã-Bretanha, em 1915.

No total, foram transportados para França, em 1917 e 1918, 59383 militares, 7783 cavalos, 1501 viaturas e 312 camiões.

No regresso, entre 1918 e 1920, foram transportados 49738 militares, 4250 cavalos, 1916 viaturas, utilizando-se os cruzadores auxiliares *Pedro Nunes* e *Gil Eanes*, e alguns navios dos Transportes Marítimos do Estado.

Durante o conflito chegou ainda a ponderar-se a ideia de enviar para França um *Batalhão de Marinha*, mas a falta de efectivos, nomeadamente oficiais, inviabilizou este projecto.

3.2. Para os Açores

Em Maio de 1918, foram desembarcados no porto da Horta efectivos militares do Campo Entrincheirado de Lisboa para reforçar a defesa daquela ilha, onde tinha sido instalada uma Estação Meteorológica que enviava, através do cabo submarino, informações sobre o tempo no Atlântico Central.

4. A guerra submarina

As condições meteorológicas da costa portuguesa, com a sua habitual vaga de vento e as neblinas ou nevoeiros, davam vantagem aos submarinos alemães, que aqui conseguiram

afundar alguns navios portugueses e aliados.

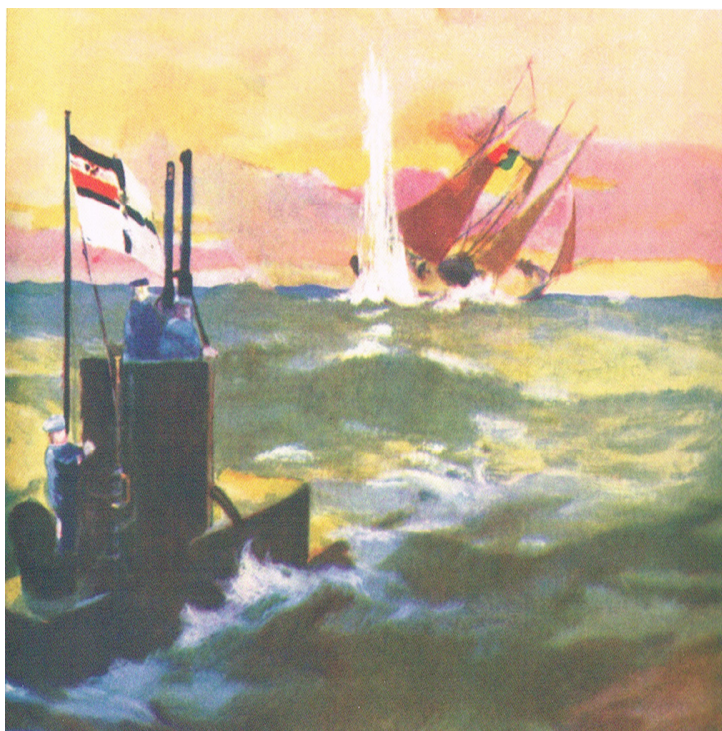


Figura 6 - Ataque ao lugre *Douro*. Aguarela de Stuart Carvalhais Revista *Ilustração Portuguesa*.

Mesmo antes da declaração de guerra, foram afundados por submarinos alemães o vapor *Cisne*, o lugre *Douro* e o iate *Vasco da Gama*.

Depois da declaração de guerra foram afundados, ao largo do cabo de São Vicente, ainda em 1916, os vapores *Espinho* (1 de Junho de 1916), e o lugre *Brizela* (9 de Dezembro de 1916); em 1917, foi a vez de mais trinta e quatro navios e embarcações serem afundados pelos alemães. Em 1918, realizaram-se mais dezanove ataques a navios portugueses ao largo da costa do continente.

A 17 de março de 1917, um mês depois de decretada pelos alemães a guerra submarina sem restrições, o *UC-67* afundava a mais insignificante vítima portuguesa desta guerra; o caíque *Primeira Flor de Abril*, de 20 TAB foi afundado 15 milhas a Oeste do cabo da Roca; o mesmo submersível destruiu ainda, no mesmo local, os caíques *Senhora do Rosário* (22 TAB), *Restaurador* (25 TAB) e *Santa Rita* (27 TAB).

As dificuldades da Armada em garantir a segurança da navegação ao longo da costa portuguesa levaram à criação de uma base naval francesa, em Leixões, e à instalação de uma base da aviação naval, em Aveiro, para garantir a segurança da navegação entre o

cabo Mondego e o Norte do cabo Finisterra. No Sul, as deficiências da *Esquadilha Fiscal do Algarve* levaram os franceses e os britânicos a instalarem bases em Lagos e na Baleeira para patrulhar as aproximações ao cabo de São Vicente.

Apesar de todas as dificuldades, a Armada organizou, durante o conflito, um total de 148 comboios, representando cerca de 500.000 toneladas de carga transportada e mais de 60000 milhas percorridas, executados por dezoito navios da Armada, sem uma única perda, apesar de alguns encontros com os submersíveis inimigos; quatro, em 1917, e doze, em 1918.

Da Armada perderam-se, por acção da guerra submarina, o caça-minas *Roberto Ivens* e o patrulha de alto-mar *Augusto de Castilho*, como adiante referiremos.

ANO	MÊS	DIA	NAVIO	TAB	LOCAL
1916	Jun	1	Vapor <i>Espinho</i>		Cabo de São Vicente
	Dez	9	Lugre <i>Brizela</i>		Cabo de São Vicente
1917	Mar	17	Caíque <i>Primeira Flor de Abril</i>	20	Cabo da Roca
			34 navios atacados e afundados	4400	Continente
1918			18 navios afundados	5130	
			1 navio danificado	5556	Aveiro

Figura 7 - Navios Atacados na Costa Portuguesa.

5. A defesa dos portos

A intervenção da Armada foi também relevante na defesa dos portos de Portugal continental, ilhas adjacentes e arquipélago de Cabo Verde^[5].

No Continente, devem lembrar-se a defesa das barras dos portos de Lisboa e de Leixões, que incluíram patrulhamento naval e submarino e postos de vigilância em terra.

A *Esquadilha Fiscal da Costa*, com sede em Faro, acumulou estas funções com a de fiscalização da pesca e a vigilância marítima, nomeadamente da baía de Lagos, onde estacionavam frequentemente navios de guerra britânicos.

ANO	MÊS	DIA	U	PORTO	RESULTADO
1916	Dez	3	<i>U-83</i>	Baía do Funchal (Madeira)	Afundou o <i>Surprise</i> , o <i>Kangaroo</i> e o <i>Dacia</i>
		4	<i>U-47</i>	Baía do Mindelo (Cabo Verde)	Tentativa de ataque ao paquete <i>Moçambique</i> e às canhoneiras <i>Beira</i> e <i>Ibo</i> (sem resultado)
1917	Jul		<i>U-155</i>	Ponta Delgada (Açores)	Bombardeamento da cidade de Ponta Delgada
		26	<i>UC-54</i>	Barra de Lisboa	Uma das minas deixadas, em 14Jul, atingiu o caça-minas <i>Roberto Ivens</i> (afundamento rápido)
	Nov	2	<i>U-151</i>	Baía do Mindelo (Cabo Verde)	Torpedeamento com afundamento dos navios brasileiros <i>Guahyba</i> e <i>Acary</i>
		7			Tentativa de acostar ao navio holandês <i>Kennemerland</i> - detectado pela canhoneira <i>Ibo</i> , foi obrigado a deixar o porto em imersão
		14			Nova tentativa de entrar no porto - detectado pela canhoneira <i>Ibo</i> , retirou em imersão
	Dez	17	<i>U-155</i>	Funchal (Madeira)	Ataque à cidade do Funchal, sendo repelido pelos patrulhas <i>Dekade</i> e <i>Mariano de Carvalho</i>

Figura 8 - Ataques aos Portos portugueses.

A defesa marítima do porto de Lisboa, desenvolvida, como já referimos, a partir de 1916, passou a ser constituída por duas esquadrilhas de patrulha e uma parelha de caça-minas.

Uma das esquadrilhas vigiava, a Norte, a área entre o cabo Raso e Cascais e a área a Sul, entre o cabo Espichel e o Bugio.

Na barra do porto de Lisboa e nas suas aproximações, os caça-minas *Roberto Ivens*, *Azevedo Gomes* e *Hermenegildo Capelo* procederam à árdua e perigosa missão de rocegar minas, mantendo aberto e seguro o mais importante porto nacional. Por várias vezes foram encontradas minas lançadas por submarinos inimigos.

Foram montadas duas barragens anti-submarinas, uma exterior e outra interior à *linha de entre-torres*^[6], cujo funcionamento de abertura e fecho era garantido por embarcações de apoio.

Foram também instalados postos de vigilância no cabo da Roca, em Cascais (equipado com um projector) e no cabo Espichel; colocou-se um hidrofone ao largo de Cascais e baterias de artilharia, guarnecidas por pessoal de Marinha, entre o cabo Raso e Cascais, junto ao Bom Sucesso e em Porto Brandão.

Na tarde do dia 26 de Julho de 1917, o caça-minas *Roberto Ivens* embateu contra uma dessas minas e afundou-se, 6 milhas a Sudeste de Cascais; morreram neste incidente, para além do comandante do navio, primeiro-tenente Raul Alexandre Cascais, mais catorze militares, de uma guarnição de vinte e dois homens.

Das cerca de 100 minas largadas ao largo da barra do Tejo, foram rocegadas catorze e uma fez explodir e afundou o caça-minas *Roberto Ivens*. Outras cinquenta e cinco seriam levantadas no final do conflito com a colaboração da *Royal Navy*, que dispunha dos registos alemães com os lançamentos de minas em águas portuguesas. As restantes nunca foram encontradas.

A defesa do Porto de Leixões foi reforçada em 1917, quando ali se instalou uma base naval para navios franceses que passaram a patrulhar e a escoltar os navios mercantes até para além do cabo Finisterra, sendo auxiliados pelos hidroaviões da base instalada em São Jacinto.

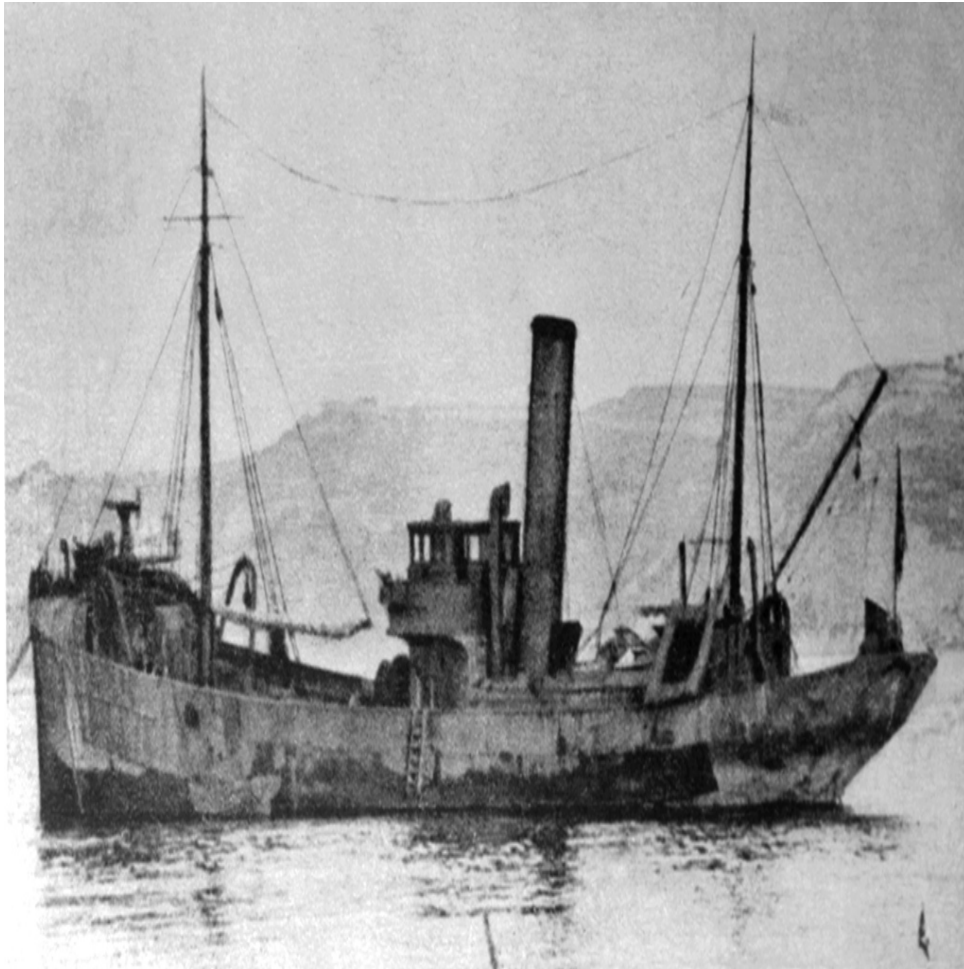


Figura 9 - Caça-minas *Roberto Ivens*. Foto do Museu de Marinha

A Armada manteve a presença dos caça-minas *Açor* e *Margarida Vitória* que rocejavam o canal de navegação e apoiavam a segurança do porto, enquanto o Exército instalou baterias em Ródão, Lavadouros e no molhe Sul do porto.

A cidade do Funchal foi atacada, a 3 de Dezembro de 1916, pelo submarino alemão *U-83*, tendo sido afundados a canhoneira *Surprise* e o vapor *Kangaroo*, de nacionalidade francesa, e o vapor britânico *Dacia*. A reacção das baterias de terra fez afastar o inimigo.

Foram enviados para a Madeira três patrulhas e uma lancha armada, mas, a 17 de Dezembro de 1917, o cruzador-submarino *U-155* voltou a bombardear a cidade provocando baixas na população civil, apesar da pronta reacção dos dois patrulhas *Dekade I* e *Mariano de Carvalho* que, ao largo da ponta do Garajau, abriram fogo, durante mais de duas horas, contra o inimigo; as baterias de terra não chegaram a fazer fogo. A defesa foi mais uma vez reforçada, enviando-se de Lisboa o caça-minas *Celestino Soares*.

A cidade de Ponta Delgada foi também atacada pelo submarino alemão *U-155*, em 4 de

Julho de 1917, antes de ali ter sido instalada uma base naval americana para apoiar os comboios com transportes de tropas para a frente europeia e que, a caminho de Marselha, navegavam a Sul daquele arquipélago.

6. A Aeronáutica Naval

Neste conflito mundial, também no ar se desenrolou a acção da Marinha. A arma aérea era vital nas novas técnicas de guerra; a sua elevada velocidade e o seu alcance visual permitia-lhe detectar antecipadamente o inimigo, especialmente os submersíveis, pela facilidade com que os localizava em imersão e a possibilidade de os bombardear, antes deles se abrigarem em maiores profundidades, o que lhes dava elevada eficácia. Também na detecção de minas os meios aéreos se mostraram muito úteis, pelo que a Marinha Portuguesa se preparou e equipou com este tipo de arma.

Em 1916, adquiriram-se os primeiros três hidroaviões *FBA (Franco-British-Aviation)*, mas, só em 28 de Setembro de 1917, foram criados e instalados na Doca do Bom Sucesso, em Lisboa, os serviços de *Aeronáutica Naval*. Até ao final do conflito foram adquiridos mais vinte e dois aparelhos (dezoito *Donnet-Denhaut-8*, dois *Teller-3* e dois *Georges-Levy-40*), dos quais dez (oito *DD8* e dois *GL-40*) nunca chegaram a ser utilizados. Chegou também a equacionar-se, em 1916, o envio de um destacamento aéreo para o Norte de Moçambique, mas a falta de material impediu a sua concretização.

Em São Jacinto foi instalado, em 1918, como já foi referido atrás, o *Centro de Aviação Marítima de Aveiro*, comandado por um oficial da Armada Francesa e com aparelhos daquela nacionalidade, tendo como adjuntos oficiais da Armada Portuguesa.



Figura 10 - Hidroavião *Franco-British-Aviation*. Museu de Marinha

Em 11 de Julho de 1918, unidades da *Aeronáutica Naval* detectaram um campo de minas entre o Cabo Raso e a barra do porto de Lisboa, que os caça-minas se encarregaram de levantar, e por várias vezes aqueles hidroaviões deram notícia de submarinos inimigos nas proximidades da entrada do Tejo.

A 23 de Agosto de 1918, um *Tellier* tripulado pelo primeiro-tenente Azeredo e Vasconcelos e um *Donnet-Denault*, com o primeiro-tenente Santos Moreira, largaram para o mar em busca de um submarino avistado do Cabo da Roca. Por avaria, o *Donnet-Denault* amarou e o tenente Vasconcelos, continuando as buscas sozinho, acabou por desaparecer.

7. A viagem dos submersíveis

Entretanto, em plena guerra, a Armada organizou a viagem, de La Spezia (Itália) para Lisboa, dos três novos submersíveis portugueses - *Foca*, *Golfinho* e *Hidra* - que tinham sido construídos nos estaleiros daquela cidade.

Escortados pelo navio de salvação 'Patrão Lopes', os três submersíveis largaram de La Spezia, na madrugada de 15 de Dezembro de 1917, e depois de uma tormentosa viagem fundearam em Paço de Arcos, pelas 22h35 do dia 10 de Fevereiro de 1918.

ANO	MÊS	DIA	NAVIOS		LOCAL	RESULTADO
			NOME	TIPO		
1917	Jul	26	<i>Roberto Ivens</i>	Caç min	Barra de Lisboa	Afundado por uma mina deixada pelo UC-54
	Set	30	<i>Minho</i>	Reb	Fuseta (Algarve)	Atacou a tiro, com um navio mercante francês armado, um submersível, obrigando-o a mergulhar
	Out	13	<i>Bengo</i>	Canh	Cabo Espichel	Atacada a torpedo por um submersível
	Nov	24	<i>Douro</i>	Contr	Cabo Finisterra	Atacou um submersível
	Jan		<i>Gil Eanes</i>	Cruz aux	Cabo Finisterra	Atacados a torpedo por um submersível
			<i>Douro</i>	Contr		
	Mar	15	<i>Patrão Lopes</i>	Nav ap	Gijon	Atacado a tiro por um submersível
		23	<i>Augusto de Castilho</i>	Patr	Madeira	Atacados por um submersível a navegar para a Madeira
			<i>Luanda</i>	Paq		
	Agô	23	<i>Augusto de Castilho</i>	Patr	Norte da Madeira	Atacou um submersível em viagem para o Funchal
			<i>Pedro Nunes</i>	Cruz aux	Norte da	Foram atacados, sem resultado, duas vezes

Figura 10 - Ataques de Submersíveis a Navios da Armada^[71].



Figura 11 - Viagem dos submersíveis portugueses em 1917-18. Desenho de José Cabrita

8. O Patrulha de Alto-Mar Augusto de Castilho

O *Augusto de Castilho* era o arrastão de pesca a vapor *Elite* que fora requisitado pelo Governo Português, para serviço durante a guerra; seria classificado como patrulha de alto-mar e armado com uma peça de 65 mm e outra de 47 mm. Foi um dos navios portugueses que teve mais encontros com submarinos alemães, sendo, no último,

afundado.

Chegou ao Funchal, em 11 de Outubro, procedente de Lisboa, escoltando o vapor *Beira*. A 13 do mesmo mês, o *Augusto de Castilho* recebeu instruções para escoltar o paquete *San Miguel*, da *Empresa Insulana de Navegação*, que transportava 206 passageiros e carga diversa com destino aos Açores.

Pelas 6 horas da manhã do dia 14 de Outubro de 1918, numa posição 180 milhas a Noroeste da ilha da Madeira, o submarino *U-139*, armado com duas peças de 150 mm, cujo alcance era muito superior às do *Augusto Castilho*, colocando-se entre o paquete e o submarino, permitiu, com a sua acção, que aquele se afastasse do local do combate.

Durante duas horas, travou-se um combate desigual entre o submarino alemão e pequeno navio português, que tentava evitar a perseguição ao navio mercante, e que conseguiu escapar.

Finalmente, com as munições esgotadas, o navio português pára e inicia-se o seu abandono pela guarnição, sob o fogo do inimigo. Depois de saqueado pelos alemães, o navio seria afundado por cargas explosivas que estes colocaram a bordo. Assim acabou o navio que escoltara vinte e dois navios, e percorrera 7020 milhas, em apenas vinte meses de serviço na Armada.



Figura 12 - Combate do *Augusto de Castilho* com o *U-139*. Quadro de F. Namura. Museu de Marinha

O paquete conseguiu escapar e viria a encontrar-se, a 30 milhas de Ponta Delgada, com a canhoneira *Ibo* que, alertada por rádio, dali saíra para o local do combate.

Os sobreviventes, alguns deles feridos, embarcaram no salva-vidas e no bote do navio, conseguindo percorrer as cerca de 200 milhas que os separavam da ilha de São Miguel e de Santa Maria.

Morreram neste combate, para além do comandante, 1º tenente Carvalho Araújo, um aspirante e cinco praças, ficando feridos mais vinte, de uma guarnição de trinta e oito homens.

9. A Marinha de Comércio

O notável serviço desempenhado pela Marinha de Comércio durante a guerra tem de ser aqui referido; os seus navios, para além de conduzirem as forças militares para os teatros de operações, também transportaram passageiros e mercadorias, que representaram muitas horas de navegação e de perigo que nunca poderão ser esquecidos.

Desenvolvida a partir da década de 1880, com a criação da *Empresa Nacional de Navegação* e da *Mala Real Portuguesa*, a Marinha de Comércio portuguesa possuía, em Agosto de 1914, uma frota de 473 navios, representando 142.241,57 toneladas de arqueação bruta, dos quais 246 (cerca de metade) eram veleiros. Com mais de 1000 toneladas existiam apenas trinta e dois navios que representavam 81.549,47 toneladas de arqueação bruta (mais de metade do total).

ANO	MÊS	DIA	NAVIO			ATACANTE				BAIXAS
			NOME	TON	TIPO	U	ACÇÃO	ÁREA	COORDENADAS	
1915	Abr	3	<i>Douro</i>		Vap					
	Mai	29	<i>Cysne</i>			U-41	T	Golfo da Biscaia		
	?	?	<i>Vasco da Gama</i>		la			Costa portuguesa		

ANO	MÊS	DIA	NAVIO			ATACANTE				BAIXAS	
			NOME	TON	TIPO	U	ACÇÃO	ÁREA	COORDENADAS		
1916	Abr	3	Douro	249	Lug	U-??	Canh	Costa britânica			
	Jun	1	Espinho	740	Vap		T	Costa do Algarve			
	Nov	16	São Nicolau	3697		UC-26	Canh	Canal da Mancha	46° 20' N	03° 46' W	19
		17	Emília	1159	Ba	UC-20	Canh	Las Palmas			
	Dez	9	Brizella	282	Lug	U-38	Canh din	65 milhas W de Cascais			
		14	Leça	1911	Vap	UC-18	Canh		46° 54' N	02° 38' W	
		17	Cascais	835			Canh	Bordéus	45° 53' N	01° 32' W	
	?	?	Constância		Pesq			Biscaia			
	?	?	Beira Alta	101	Ch			Açores			
	Jan	3	Valadares 2º	124		U-79	Canh	12 milhas WNW das Berlengas			
20		Alice	41,9	Vap	U-??	Canh din	Golfo da Biscaia				
22		Minho	179	Lug	U-57	Canh	260 milhas W do Finisterra			15	
28		Foz do Douro	1677	Vap	U-43	Canh	55 milhas W de La Corunha				
Fev	16	Rosa Doroteia		Esc	U-21 (?)		Costa W de Portugal				
	17	Lima	108	Pa	U-21	Canh	Junto ao cabo Espichel				
	17	Emília I	25	Can pesc		Canh	Costa W de Portugal				
	18	São José	110	Pa	U-21(?)	Canh					
1917	5	Guadiana	326	Lug	UC-44	Canh					
	7	República	108	la		B	Costa S de Espanha				
	10	Angola	4297	Vap	U-61	T	112 milhas W de Beshop Rock (Costa britânica)			1	
	17	Senhora do Rosário	22	Ca	UC-67	B	15 milhas W do Cabo da Roca				
	17	Santa Rita Segunda	27			B					
	17	Primeira Flor de Abril	20			B					
	17	Restaurador	25			B					
	22	Rio Ave	161	la	U-??	Canh	Viagem de Ponta Delgada - Lisboa				
	23	Argo	1663	Galera	U-46	Canh din		47° 46' N	10° 45' W		
	25	?		Emb pesc	U-?		Junto ao Cabo de São Vicente				
	25	?			U-?		Junto ao Cabo de São Vicente				
	29	Porto Santo	2800	Vap	U-??	T					

ANO	MÊS	DIA	NAVIO			ATACANTE				BAIXAS	
			NOME	TON	TIPO	U	ACÇÃO	ÁREA	COORDENADAS		
1917	Abr	7	<i>Caminha</i>	2763	Vap	UC-71		Embocadura de Girona			1
		14	<i>Três Mastros</i>	163	Esc mot	U-52		A S do Cabo de Santa Maria			
		16	<i>Sagres</i>	2986	Vap	UC-37	T	16 milhas ao largo de Bizerta (Cap Blanc).			136
		19	<i>Senhora da Conceição</i>	217	Esc	U-52		S N do Cabo Finisterra			
	Mai	1	<i>Barreiro</i>	1738	Vap	UC-69	Canh torp	Golfo da Biscaia			2
		14	<i>Tejo</i>	201	Lug-pat	U-34	Canh	Costa de Espanha	38º 58' N	00º 18' E	
	Jun	9	<i>Anfitriete</i>	179,46	Lug	UC-48	Canh din	40 milhas do Cabo Prior			
		10	<i>Ligeiro</i>	285		UC-53		40 milhas NW de Viana do Castelo			
		10	<i>Santa Maria 2ª</i>	303	Lug-esc		T	6 milhas S das Berlengas			
		15	<i>Espinho</i>	740	Vap	U-39			37º 34' N	09º 06' W	
		24	<i>Cabo Verde</i>	2261		UC-69	T	Ao largo do Cabo Vilano (Corunha)			
	Jul	13	<i>Luanda</i>	141	Escuna	UC-54		50 milhas W do Cabo da Roca			
		26	<i>Venturoso</i>	420	Lug	UC-69	T	A W de Vila do Conde			
		26	<i>Berta</i>	200	Ia		T	A W de Vila do Conde			
	Ago	8	<i>Berlenga</i>	3598	Vap	UC-77	T	A S de Ushant			
		17	<i>Açor</i>	182,82	Pa	U-??	D	Junto ao Cabo de São Vicente			
		17	<i>Terra Nova</i>	303,18	Lug	U-??	T	40 milhas W de Aveiro			25
		20	<i>Serra do Marão</i>	74	Ia	UB-48	Canh	Costa ocidental portuguesa			
		20	<i>Serra do Pilar</i>	65	Vap pesc		Canh	Costa ocidental portuguesa			
		25	<i>Ovar</i>	1650	Vap	U-93	T		46º 05' N	11º 17' W	15
	Set	7	<i>Casablanca</i>	31	Ia	UB-49		Ao largo de Larache			
		13	<i>Correio de Sines</i>	32		UB-50	B	Junto ao cabo de Sines			
		13	<i>Gomizianes da Graça Odemira</i>	33		D		6 milhas N do Cabo de Sines			
		14	<i>Sado</i>	233	Lug-pat			15 milhas SW do Cabo de Sines			
		28	<i>Alentejo</i>	4312	Vap		Expl sab	Porto de Marselha			
	Out	2	<i>Viajante</i>	377	Ba	U-151			35º 40' N	15º 10' W	12
		2	<i>Trafaria</i>	1744	Vap	U-89	Canh		45º 35' N	09º 53' W	4
		9	<i>Maria Alice</i>	110,8	Ch	U-??		Costa ocidental portuguesa			
13		<i>Diu</i>	5556	Vap	U-57	T	4 milhas S de Tuskar Rock (Irlanda)				

ANO	MÊS	DIA	NAVIO			ATACANTE				BAIXAS	
			NOME	TON	TIPO	U	ACÇÃO	ÁREA	COORDENADAS		
1917	Nov	13	<i>Machico</i>	6784	Vap	U-??	Canh		29º 38' N	14º 00' W	
		13	<i>Aida</i>	106	Ch	U-??		Ao largo de Vila Nova de Milfontes			
		23	<i>Trombetas</i>	235	Lug	U-151			35º 30' N	20º 40' W	
		27	<i>Tungué</i>	8066	Vap pas	UB-51	T	120 milhas de Port Said			6
		30	<i>Veloz</i>	138,48	la	U-??		50 milhas de Vigo			
	Dez	3	<i>Henriques</i>	237	Lug	U-??			59º 03' N	03º 20' E	6
		3	<i>Ondina</i>	647,53		?	M	Viagem México - Lisboa			7
		11	<i>Portuguesa</i>	107	Ch	UB-55		Ao largo do porto de Leixões			
		11	<i>Virgeira</i>	25	Emb pesc			Ao largo do porto de Leixões			
		11	<i>Argus</i>	100				Ao largo do porto de Leixões			
		13	<i>Ligeiro</i>	25			Reb		Ao largo do porto de Leixões		
		16	<i>Makololo</i>		Lug		U-??		Costa ocidental portuguesa		
		17	<i>Açoriano</i>	312,22		U-156			35º 10' N	18º 20' W	
		21	<i>Boa Vista</i>	3667	Vap	U-89	T		46º 37' N	02º 33' W	2
		23	<i>Ambaca</i>	2868,07	Vap	U-??	T	A 3 milhas do Cabo Torimana			
		26	<i>Lídia</i>	302	Lug	U-157	D	Golfo da Biscaia			

ANO	MÊS	DIA	NAVIO			ATACANTE				BAIXAS	
			NOME	TON	TIPO	U	ACÇÃO	ÁREA	COORDENADAS		
1918	Jan	26	<i>Serra do Gerês</i>	257	Vap pesc	U-152	Canh din	Ao largo da Figueira da Foz			
		26	<i>Germano</i>	236			Canh din	30 milhas W da Figueira da Foz			
		28	<i>Neptuno</i>	321				A 140 milhas de Lisboa			
	Fev	17	<i>Estrela de Bissau</i>	129		U-157		Ao largo de Freetown, África Ocidental			
		23	<i>Humberto</i>	273,84	Esc	U-35	D	10 milhas SE do Cabo Tortosa.			
	Mar	6	<i>Elector</i>	134	Pa	U-152		Ao largo do Rio do Ouro			
		25	<i>Rio Ave</i>	179	la	U-155	Canh	A 100 milhas de Porto Santo			
		26	<i>Beira Alta</i>	101	Ch	U-154	B		34º 10' N	14º 35' W	
		29	<i>Porto Santo</i>	2801,00	Vap	UC-37		Junto à ilha de Andimilos (Grécia)			
		29	<i>Índia</i>	5990	Vap pas	UB-57	T	5 milhas a NE de Owers LV			
	Abr	1	<i>Lusitano</i>	575,25	Lug	U-155		Ao largo dos Açores			
		10	<i>Aveiro</i>	2209	Vap	UB-53	T	Perto da ilha de Malta	36º 24' N	18º 06' E	
		23	<i>Restaurado</i>	136	la	UB-105		A 5 milhas da Ericeira			
		23	<i>Leonor</i>	201	Vap pesc		B	45 milhas S da Costa do Algarve			
		28	<i>Damão</i>	5668	Vap	U-91	T	12 milhas W da ilha de Bardsey			

ANO	MÊS	DIA	NAVIO			ATACANTE				BAIXAS		
			NOME	TON	TIPO	U	ACÇÃO	ÁREA	COORDENADAS			
1918	Jul	8	Horta	3472	Vap	UC-73	T	Estreito da Sicília. Malta			16	
		13	Ponta Delgada	3381		UC-54	T	A 50 milhas de Orão, Argélia			7	
		14	Maria José	185		UB-65		A 25 milhas da ilha de Lundy.				
		27	Porto	1128	Ba	U-140			39° 18' N	60° 40' W		
	Ago	3	Vouga	96	Reb	U-43		A NW da costa espanhola				
		20	Magalhães Lima	203,95	Vap	U-22		Costa do Algarve				
		22	Maria Luísa	148		U-22		Costa ocidental portuguesa				
		23	Lisbonense	200		U-??		A 40 milhas do Cabo Prior (Biscaia)				
		24	Graciosa	2276	Ga	U-90	Canh		59° 06' N	05° 00' W		
		27	Glória	120	Ia	U-157	Canh		33° 24' N	16° 28' W		
		31	Norte	272	Vap pesc	U-22	D	A 30 milhas de Safi (Marrocos)				
		31	Gamo	343	Lug	U-155	Canh		46° 02' N	32° 32' W	5	
	Set	1	Libertador	185	Vap pesc	U-22	B	Costa do Algarve				
		3	Brava	3184	Vap	UB-125	T		50° 34' N	05° 06' W	17	
		4	Desertas	5556		U-152	Canh	Praia da Costa Nova (Ilhavo)				
		4	Vouga	76	Ia			Barra de Lisboa				
		4	Prateado	23			Canh	Barra de Lisboa				
		4	?	80	Vel			Costa ocidental portuguesa				
		4	Santa Maria	48	Lug	U-22		Canh	Ao largo de Peniche			
		4	?	300	Ba			Canh	Ao largo de Lisboa			
		4	Vila Franca	46	Reb			Canh	Ao largo de Lisboa			
		5	Rio Mondego	734	Lug		U-53	Canh	40 milhas S de Lands End			
		7	Softa	162	Pa	U-155	Canh	Grandes Bancos da Terra Nova				
		9	Santa Maria	2663	Vap	U-??		Costa portuguesa				
		12	Leixões	3245		U-155	T	A 200 milhas da Terra Nova			10	
		22	Gaia	278	Lug	U-157	Canh		37° 13' N	23° 19' W	6	
30	Atlântico	336	UB-112	Canh			49° 50' N	06° 35' W				
2	Rio Cávado	301	U-139	Canh		290 milhas NW do Cabo Prior (Biscaia)						
Out	7	Madeira	4792	Vap	UB-105	T	A 8 milhas de San Pietro (Sardenha)			21		
	8	Cazengo	3009		U-91	T	Ao largo do Cabo Breton			3		
	19	Aida	93	Ch	U-43	D	Na costa norte de Espanha					

ANO	MÊS	DIA	NAVIO			ATACANTE				BAIXAS
			NOME	TON	TIPO	U	ACÇÃO	ÁREA	COORDENADAS	
1918	Nov	5	<i>Maria Emília</i>	1041,35	Lug	U-??		Ao largo das ilhas Bermudas		
	?	?	<i>Esposende</i>				B	Biscaia		
	?	?	<i>Machado III</i>	18	Trn			Cascais		
?	?	?	<i>Maria</i>		Lug		B	Açores		
	?	?	<i>Torres Vedras</i>				Canh	Mediterrâneo		

Figura 13 - Navios Mercantes Afundados (1914-1918)^[8].

Existiam ainda, registados nos clubes e associações náuticas, 391 embarcações de recreio e desportivas, das quais apenas sessenta e cinco eram motorizadas.

Estes valores mostravam-se insuficientes para garantir as necessidades de abastecimento do país e as ligações entre os seus territórios insulares e ultramarinos.

9.1. Os navios mercantes alemães

O início da guerra surpreendeu no mar numerosos navios da marinha mercante alemã, levando-os a procurar abrigo em portos neutros para evitar que fossem apresados pela *Royal Navy*. Nos portos portugueses encontravam-se imobilizados, desde o início da guerra, setenta navios de comércio alemães e dois austro-húngaros, totalizando 250.000 toneladas.

A falta de navios mercantes para garantir a manutenção do comércio marítimo, não só pelas perdas provocadas pela acção da guerra submarina como ainda pela necessidade de mobilização de elevado número de navios para fins militares, levou o Governo Português a encarar a utilização daqueles navios para suprir as faltas, de tonelagem disponível para a navegação comercial nacional ou integrá-los na Armada.

A partir de 1915, o Governo Português tentou negociar com os armadores alemães o afretamento daqueles navios para suprirem as necessidades nacionais; não se tendo chegado a qualquer acordo - Portugal não dava garantias de não ceder os navios aos britânicos -, os navios seriam requisitados, no início de 1916, levando à Declaração de Guerra da Alemanha.

Muitos dos navios foram depois cedidos por Portugal à Grã-Bretanha, com bandeira e tripulações portuguesas; alguns foram depois fretados por esta à França e utilizados na perigosa *Rota de Salónica*, um percurso no Mediterrâneo entre Marselha e aquele porto grego, para abastecimento das forças aliadas que combatiam nos Dardanelos; a *Rota de Salónica* foi considerada, pelas marinhas aliadas, a rota mais perigosa daquela guerra

pela frequência dos ataques dos submersíveis alemães e austríacos.



Figura 14 - Navios alemães no porto de Lisboa. Foto do Museu de Marinha

Aqui se perderam muitos navios e muitas vidas de portugueses, como foram, entre outros, os casos do *Alentejo* (4312 TAB), *Caminha* (7763 TAB), *Cascais* (835 TAB) e *Diu* (5585 TAB).

Alguns navios portugueses participaram também no transporte de tropas dos Estados Unidos da América para a Europa, quando aquela nação entrou no conflito.

9.2. Os contributos da Marinha Mercante

O contributo da marinha mercante teve, como seria de esperar, custos materiais e humanos muito elevados; perderam-se 129 navios, sendo setenta e cinco navios de mais

de 200 toneladas TAB, e cinquenta e quatro embarcações com menos de 200 toneladas TAB; perderam-se ainda, entre tripulantes e passageiros, 336 vidas humanas.

Em 1915, perderam-se três navios, mesmo antes da entrada na guerra, como já se disse. Depois perderam-se nove navios, em 1916, sessenta e cinco navios, em 1917, e cinquenta e dois navios, em 1918.

Dos navios perdidos, vinte e três - representando 79451 toneladas - eram antigos navios alemães apresados, dos quais quinze (52919 toneladas) estavam ao serviço da Grã-Bretanha e da França.

As perdas de guerra totalizaram 135706 toneladas TAB, cerca de 35% da tonelagem disponível (390117 toneladas), mas quase o valor (95%) da tonelagem nacional anterior à integração dos navios requisitados.

Por outras causas perderam-se ainda mais 40 navios e embarcações representando 23621 toneladas TAB.

Navios	Número	Tonelagem TAB	Obs
Acções de Guerra	129	135.706	
Até 100 toneladas TAB	25	1310	62 a motor 64 veleiros 23 ex- alemães
Entre 101 e 200 tons TAB	28	4339	
Mais de 2.500 tons TAB	24	95155	
Outras Perdas	40	23621	

Figura 15 - Navios Perdidos (1914-1918).

A *Marinha de Pesca* manteve, apesar dos perigos e da mobilização de alguns dos seus melhores navios e muitos dos seus homens, o abastecimento do país, incluindo a pesca longínqua na Terra Nova, para onde partiram, anualmente, quarenta navios dos portos de Lisboa (14) Figueira da Foz (10), Aveiro (4), Porto (9), Viana do Castelo (2) e Ponta Delgada (1); apenas no ano de 1917 não partiram navios portugueses para aquela região.

A *Marinha de Recreio* teve muitas das suas embarcações e dos seus recursos humanos mobilizadas para o serviço da Armada.

Da acção da Marinha de Comércio merecem ser citados os casos do *Machico*, do *Sagres*, do *Alentejo*, do *Horta* e do *Moçambique*.

O *Machico*, ex-alemão *Belmar*, de 6118 TAB navegava a Norte das Canárias quando, pelas 09h00 do dia 13 de Novembro, foi atacado por um submersível.

Utilizando toda a potência possível da máquina, o navio conseguiu colocar-se fora do alcance das peças do submersível e foi abrigar-se entre as ilhas do Arquipélago das Canárias, evitando a sua destruição; chegaria a Lisboa, pelas 11h00 do dia 19 de Novembro.

Por esta acção, o capitão Dionísio, o segundo-piloto Henrique Ciríaco Gouveia e o primeiro-maquinista António Linho e Sousa, foram agraciados com a medalha da Torre e Espada.

O vapor *Sagres*, ex-alemão *Taygetos*, de 2966 toneladas e 42 tripulantes, pertencia aos *Transportes Marítimos do Estado* e foi um dos quarenta e dois navios disponibilizados ao Governo Britânico; este, por sua vez, cedeu-o ao Governo Francês que o artilhou com algumas peças de tiro rápido e classificou como *cruzador auxiliar de 1ª classe*.



Figura 16 - Vapor *Machico*. Foto da revista *Ilustração Portuguesa*

Depois de várias viagens na *Rota de Salónica* e ter sofrido alguns ataques nos comboios em que ia integrado, o navio foi torpedeado pelo *UC-37* ao largo do Cap Blanc, na Tunísia, quando a caminho de Bizerta, tendo falecido 36 tripulantes e 100 soldados franceses que iam a bordo, em 16 de Abril de 1917. Salvaram-se apenas 6 tripulantes e 9 militares.

O *Alentejo*, ex-alemão *Uckermark*, de 4312 toneladas, foi também utilizado na *Rota de Salónica*. Quando carregava, em Marselha, material de guerra, especialmente granadas de artilharia, com destino àquela cidade, deflagrou um incêndio a bordo que não foi possível debelar. Numa acção corajosa o comandante foi encalhar o navio em local onde não colocava em perigo os restantes navios no porto. Mais tarde concluiu-se que a carga fora sabotada pelos estivadores - prisioneiros de guerra alemães - para provocar o incêndio.

O seu comandante viria a ser agraciado com a *Ordem Militar da Torre e Espada* pelo seu corajoso comportamento.

O *Horta*, ex-alemão *Schaumburg*, de 3472 toneladas, dos *Transportes Marítimos do Estado*, foi também utilizado no transporte de material entre Marselha e Salónica; sofreu oito ataques de submersíveis alemães e austríacos e teve duas tentativas de sabotagem por parte dos prisioneiros de guerra alemães utilizados na estiva e que lhe provocaram incêndios a bordo. Viria a ser atingido por um torpedo disparado pelo *UC-73*, a 9 de Agosto de 1918, que provocou o seu afundamento e a morte de seis tripulantes.

O paquete *Moçambique*, da *Empresa Nacional de Navegação*, largou de Lourenço Marques, a 25 de Setembro, com cerca de 1085 pessoas a bordo (952 passageiros e 133 tripulantes), tendo ocorrido a bordo um surto de pneumónica que vitimou 191 passageiros e dois tripulantes; o navio viajou, sem escalas, da cidade do Cabo até Lisboa, onde chegou a 20 de Outubro, ficando de quarentena, em São José de Ribamar. Pela sua enorme coragem e profissionalismo, o capitão Alberto Herberts foi agraciado com a medalha da *Ordem Militar da Torre e Espada*.

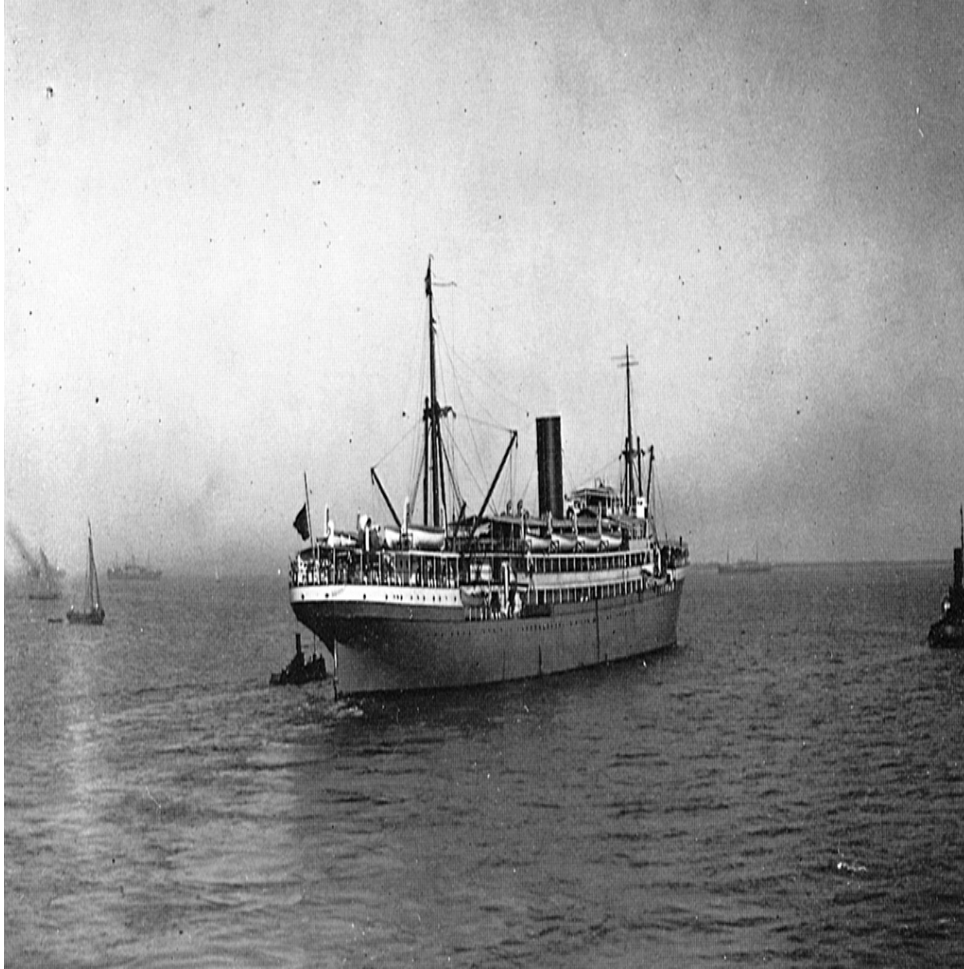


Figura 17 - Paquete *Moçambique*. Foto do Museu de Marinha

10. As indemnizações de guerra

No final da Guerra, a Armada e o Governo da República tinham imensa esperança que se pudessem obter, como compensação de guerra, alguns navios da esquadra alemã, permitindo dotar a Armada com os meios navais há muito desejados.

Pensava-se em Portugal que, tendo as potências vencedoras excedentes em material naval, seria fácil obter os tão desejados navios alemães.

Tal não foi conseguido pelo ambiente que se criou no seio da Conferência de Versalhes, levando mesmo o representante da Armada - comandante Botelho de Sousa - a pedir a demissão da Delegação Portuguesa.

No final, a Armada receberia apenas um caça-minas alemão - que seria a canhoneira

Raul Cascais - e seis torpedeiros austríacos - que seriam os navios da classe *Ave*.

A Armada receberia ainda verbas para o início da construção das instalações do Alfeite - *Arsenal do Alfeite, Base Naval de Lisboa, Escola Naval e Corpo de Marinheiros da Armada*. Mas o seu pagamento seria suspenso em 1933 e as obras terminadas com verbas nacionais.

11. Conclusões

Os combates tinham terminado, a 11 de Novembro de 1918, com a assinatura do Armistício e a paz foi concluída, em Versalhes, a 28 de Junho de 1919.

Os serviços do Estado estavam desorganizados e, no caso da Marinha, o material estava desgastado pelo esforço de guerra.

A participação da Marinha Portuguesa na Grande Guerra foi, em absoluto, de pequena monta; no entanto, foi enorme relativamente aos seus poucos recursos e passou muito despercebido devido, entre outras causas, ao ambiente político interno que envolveu a nossa participação no conflito.

No entanto, como em outros períodos da história, a sua acção foi fundamental para a defesa dos interesses nacionais e os marinheiros portugueses podiam orgulhar-se do trabalho realizado.

Sem o caminho do mar não teria sido possível o abastecimento do *Corpo Expedicionário Português* na Flandres, a acção mais visível da participação portuguesa no conflito, nem a defesa do Ultramar, afinal uma das razões da nossa participação no conflito.

Bibliografia

BARATA, Gen. Manuel Themudo e TEIXEIRA, Nuno Severiano. *Nova História Militar de Portugal (5 volumes)*. Círculo de Leitores. Lisboa, 2003-2005.

CANN, John P. *Moçambique, África Oriental Alemã e a Grande Guerra*. Revista Militar.

___, *Angola e a Grande Guerra*. Revista Militar.

CARDOSO, Edgar Pereira da Costa. *História da Força Aérea portuguesa*, Volume 2, 1984.

CORREIA, Luís Miguel. *Paquetes Portugueses*, Lisboa, Edições INAPA, 1992.

COSTA, Adelino Rodrigues da. *As Ilhas Quirimbas*. Edições Culturais da Marinha. Lisboa, 2003.

___, *Dicionário de Navios e Relação de Efemérides*. Edições Culturais da Marinha, 2006.

___, “Moçambique (1914-1918): o improvisado, a doença e os alemães”. In *Anais do Clube Militar Naval*, JUL-DEZ 2014.

DUARTE, António Paulo; FERNANDES, António Horta (Coord.). *Grandes Estrategistas Portugueses*. Edições Sílabo, Lisboa, 2007.

FERRAZ, Manuel Armando. *Relatório do Afundamento do Caça-Minas “Augusto de Castilho” em Outubro de 1918*. Manuscrito da Biblioteca Central de Marinha.

FERREIRA, João José Brandão. *Evolução do Conceito Estratégico Ultramarino Português Da Conquista de Ceuta à Conferência de Berlim*. Atena. Lisboa, 2000.

___, *Evolução do Conceito Estratégico Ultramarino Português Da Conferência de Berlim à Descolonização*. Hugin Editores. Lisboa, 2002.

FREIRE, João. *Moçambique há um Século, visto pelos Colonizadores*. Edições Culturais da Marinha. Lisboa, 2009.

INSO, Jaime do. *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Edições Culturais da Marinha. Lisboa, 2006.

JÚNIOR, Costa. *Ao Serviço da Pátria. A Marinha Mercante Portuguesa na I Grande Guerra*. Editora Marítimo-Colonial. Lisboa, 1944.

KEENAN, John. *Battle at Sea. From Man-of-war to Submarine*. Pimlico, London 2004.

LOUREIRO, Carlos Gomes de Amorim. *Estaleiros Navais Portugueses. I - Arsenal da Marinha*. Lisboa, 1940.

MAHAN, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power upon History 1660-1805*. Presidio. Greenwich (USA), 1987.

MENDES, José Agostinho de Sousa. *Setenta e Cinco Anos no Mar (1910-1985) (17 Volumes)*. Edições Culturais da Marinha. Lisboa, 1989-2005.

MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino. *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa (8 Volumes)*. Sá da Costa Editora, Lisboa, 1990-97.

NUNES, António Rafael Pereira. *Portugal na Grande Guerra. A Acção da Marinha*. Imprensa Nacional, Lisboa, 1923.

OLIVEIRA, Fernando de. *A Arte da Guerra no Mar*. Edições Culturais da Marinha. Lisboa, 1983.

OLIVEIRA, Maurício de. *Armada Gloriosa*. Parceria António Maria Pereira, Lisboa, 1936.

___, *A Bordo do Navio Chefe*. Parceria de António Maria Pereira. Lisboa, 1943.

___, *Os Submarinos na Marinha Portuguesa*. Editora Náutica Nacional Lda, Lisboa, 1988.

___, *Allô! Allô! Patrão Lopes*, 2 volumes. Parceria António Maria Pereira. Lisboa, 1939.

PACHECO, Bessa. "A Marinha na I Guerra Mundial". In *Anais do Clube Militar Naval*, JUL-DEZ, 2014.

PEMSEL, Helmut. *A History of War at Sea*. Naval Institute Press. Annapolis, 1987.

PEREIRA, José António Rodrigues. "Três Meses de Marinha Republicana". In *Revista Tridente*. Escola Naval. Alfeite, 1968.

___, "A Marinha Portuguesa nos Conflitos Europeus dos Séculos XVII a XX". In *Actas do III Colóquio de História Militar - Portugal e a Europa nos Séculos XVII a XX*. Lisboa, 1992.

___, *Grandes Batalhas Navais Portuguesas*. Esfera dos Livros. Lisboa, 2009.

___, *Marinha Portuguesa Nove Séculos de História*. Edições Culturais da Marinha. Lisboa, 2010.

___, *Grandes Naufrágios Portugueses*. Esfera dos Livros. Lisboa, 2013.

PINTO, José Luís Leiria. *A Viagem de La Spezia para Lisboa*. Colecção Documentos. Edições Culturais da Marinha. Lisboa, 2008.

___, *Participação da Marinha em África na Grande Guerra*, Comunicação à Academia de Marinha, em 14 de Outubro de 2014.

SALGADO, Augusto Alves. "A Secção de Auxiliares da Defesa Marítima. Criação e Acções na 1ª Guerra Mundial", In *XXIII Colóquio de História Militar*. Comissão Portuguesa de História Militar, 2014.

SALGADO, Augusto Alves. RUSSO, Jorge. "Submarinos Alemães na Costa Portuguesa. O Caso do U-35", in *Actas do Colóquio Internacional "A Grande Guerra Um Século Depois"*. Academia Militar, 2015.

SALGUEIRO, António. "A Evolução da Marinha de Guerra Portuguesa nos Últimos 50 Anos (1890-1910)". In *Revista de Marinha* nº 132 a 137. Lisboa, Outubro/Novembro de 1941.

SANTOS, José Ferreira dos. *Navios da Armada Portuguesa na Grande Guerra*. Academia de Marinha. Lisboa, 2008.

SELVAGEM, Carlos. *Portugal Militar*. Imprensa Nacional. Lisboa, 1931.

SENA, Camilo. *Marinha de Guerra Portuguesa*. Apontamentos para a sua História. Separata da Revista Militar. Lisboa, 1926.

SILVA, Fernando Augusto Pereira da. *O Nosso Plano Naval*. Biblioteca da Liga Naval Portuguesa, Lisboa, 1909.

SILVA, “Fernando David e. “A Marinha e a “Paz Armada” - Planos Navais 1897-1916”. In *Anais do Clube Militar Naval*, JUL-DEZ 2014.

SILVA, Henrique Correia da Silva (Paço de Arcos). *Memórias da Guerra no Mar*. Imprensa da Universidade. Coimbra, 1931.

^[1] _ Ver *Revista Militar* II Século - 66º Volume - Nº 5, Maio de 2014, p. 459-471.

^[2] _ Segundo a Lista da Armada de 31 de Dezembro de 1909, o quadro de pessoal embarcado era de 274 oficiais e 3515 sargentos e praças; na mesma data de 1914, eram 218 oficiais e 2794 sargentos e praças.

^[3] _ Ver *Revista Militar* II Século - 66º Volume - Nº 5, Maio de 2014, p.459-471.

^[4] _ Adaptado de SALGADO, Augusto. *A Caminho de França: O Transporte do CEP e Relação dos Comboios Dados Desde 1915 até ao Armistício*. AHM Processo 446-4-XII-5-1/3.

^[5] _ Sobre a defesa de Cabo Verde, ver *Revista Militar* II Século - 66º Volume - Nº 5, Maio de 2014, p.459-471.

^[6] _ Designação atribuída à linha que une os faróis de São Julião da Barra e do Bugio, e define a foz do rio Tejo.

^[7] _ Legenda dos quadros (Figura 10 e Figura 13): Barca (Ba); Caíque (Ca); Canhoneira (Canh); Caça-minas (Caç min); Can pesca (Can pesc); Chalupa (Ch); Contratorpedeiro

(Contr); Cruzador auxiliar (Cruz aux); Embarcação de pesca (Emb pesc); Escuna (Esc); Escuna a motor (Esc mot); Galera (Ga); Iate (Ia); Lugre (Lug); Lugre-escuna (Lug-esc); Lugre-patacho (Lug-pat); Navio apoio (Nav ap); Palhabote (Pa); Pacote (Paq); Patrulha (Patr); Pesqueiro (Pesq); Rebocador (Reb); Traineira (Trn); Vapor (Vap); Vapor de passageiros (Vap pas); Vapor de pesca (Vap pesc); Veleiro (Vel).

¹⁸¹ – Ver legenda no rodapé (Figura 10).