

A Grande Guerra na Revista Militar. A guerra no mar

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



A Grande Guerra - hoje também designada como Primeira Guerra Mundial - deflagrou em 28 de Julho de 1914 tendo-se prolongado, durante quatro anos longos, até 11 de Novembro de 1918.

Portugal assumiu inicialmente uma posição de *não beligerância*, mas nunca declarou a sua neutralidade no conflito face às pressões britânicas.

Com o início das hostilidades na Europa e um pouco por todo o Mundo, as Forças Armadas tiveram de enfrentar esta nova situação; a Marinha teve, portanto, de se preparar para a defesa dos interesses nacionais e do Império, num Mundo em guerra.

Três tarefas foram iniciadas imediatamente:

- A escolta aos transportes de tropas enviados para África;
- A Defesa Marítima dos portos de Lisboa e do Mindelo, na ilha cabo-verdiana de São Vicente;
- A mobilização de forças para combater em terra: o *Batalhão de Marinha Expedicionário a Angola* e a *Força de Marinha Expedicionária a Cabo Verde*.

Entre Setembro e Dezembro de 1914, efectuaram-se escoltas a sete transportes de tropas com destino a Cabo Verde, Angola e Moçambique, utilizando para tal os mais importantes meios navais: os cruzadores.

A barra do porto de Lisboa - o mais importante do Império - e as suas aproximações, passaram a ser patrulhadas pelos meios navais disponíveis, embora só em 1916, depois da declaração de guerra alemã, a sua Defesa Marítima tenha sido organizada.

O porto do Mindelo, foi o primeiro porto nacional a ter uma organização de Defesa Marítima, logo em Setembro de 1914 com a chegada do cruzador *São Gabriel*, e da *Força*

de Marinha Expedicionária a Cabo Verde, a que se seguiram, sucessivamente, as canhoneiras *Beira* e *Ibo*, reforçadas a partir de 1916 com mais um patrulha e um vapor armado.

O *Batalhão de Marinha Expedicionário a Angola* (545 militares), mobilizado logo em Outubro de 1914, seguiu para Angola em 5 de Novembro de 1914, a bordo do paquete *Beira* e, em princípios de Dezembro, já se encontrava no teatro de operações. Esta força teve o seu momento de glória no Combate da Môngua, em 20 de Agosto de 1915; regressou a Lisboa, em 20 de Setembro do mesmo ano, a bordo do paquete *Zaire* reduzida a metade dos seus efectivos por morte, ferimentos ou doenças.

A *Força de Marinha Expedicionária a Cabo Verde* (90 militares), seguiu para Cabo Verde em 22 de Novembro de 1914, a bordo do vapor *Cazengo*, e destinada a colaborar na defesa do porto do Mindelo operando as 12 peças de artilharia para ali transportadas e montadas em diversos locais, ali se mantendo durante todo o conflito.

Uma outra acção contou com a colaboração da Marinha e contribuiu para a participação de Portugal na Grande Guerra. Referimo-nos ao Golpe Revolucionário de 15 de Maio de 1915 que depôs o governo do General Pimenta de Castro - opositor da participação de Portugal no conflito - e colocou no poder o Partido Republicano favorável à entrada de Portugal no conflito, ao lado da Grã-Bretanha.

A *Revista Militar* publicou, ao longo dos anos, numerosos artigos relativos ao grande conflito mundial e neles encontramos trabalhos referentes à guerra no mar. O interesse pelo conflito iria prolongar-se muito para além do seu final e da assinatura dos acordos de Paz, mostrando a influência que o mesmo teve na estratégia e na organização militar, incluindo a naval.

Em terra, o aparecimento do *tank* - o carro de combate - poria fim à imobilidade das forças nas trincheiras e às carnificinas dos ataques de infantaria em campo aberto, transformando o conceito do combate no terreno.

No mar, o aparecimento e o desenvolvimento dos vectores aéreo e submarino, que tornaram a guerra no mar tridimensional, obrigou à completa revisão dos conceitos tácticos e estratégicos da guerra naval que incluiu o envolvimento dos sectores marítimos não militares pela necessidade de proteger os navios mercantes dos novos *corsários dos mares*: os submersíveis.

Durante os anos do conflito foram sendo publicados diversos artigos na *Revista Militar* que abordavam a guerra no mar ou a participação da Marinha no conflito. Mas seria no pós-guerra que surgiram numerosos artigos focando-se não só nas operações navais como na evolução dos conceitos verificados durante o conflito e sobre as suas consequências.

Dos primeiros merecem uma referência especial, o artigo do General Moraes Sarmiento sobre o "Estudo Comparativo dos Poderes Navais Inglês e Alemão" (RM LXVIII, n.º 7, Julho de 1916), o artigo do 1º Tenente Matta e Oliveira sobre "Restrições ao Poder

Marítimo” (RM, LXIX, n.º 2, Fevereiro de 1917) e as Crónicas Militares, das quais adiante citaremos alguns passos relativos à Marinha^[1].

Ainda antes da guerra se iniciar foi publicada (RM LXVI, n.º 2, Fevereiro de 1914) na “Parte Marítima” da “Crónica Militar” a informação sobre as provas de mar do novo contratorpedeiro construído no Arsenal da Marinha, afirmando-se que:

Contra-torpedeiro «Douro». - Experiencias. - Realizaram-se em duas bases, medidas pelo capitão de fragata Ramos da Costa, tendo a primeira 1,812 milha e a segunda uma milha exacta.

Um outro artigo relacionado com a questão do poder naval durante a Grande Guerra foi publicado, ainda em 1913, pelo então Primeiro-tenente Pereira da Silva sobre “O Nosso Plano Naval” (RM LXV, N.º 4, Abril de 1913) onde aborda as necessidades de renovação da Armada perante as necessidades de defesa dos Interesses Nacionais e do Império Ultramarino.

Em Outubro do mesmo ano (RM LXVI, n.º 10, Outubro de 1914), a “Parte Marítima” da “Crónica Militar”, refere que:

A falta de revistas estrangeiras, devida ao estado de guerra em que se encontram os países europeus, inihibe-nos que angariar noticias do que se passa nos meios navais, pois que tudo que se lê nas poucas revistas que se recebem, apenas se refere às perdas sofridas pelas esquadras beligerantes, sem mesmo ainda haver pormenores de como se realizam os combates e portanto quais as armas que vão oferecendo mais garantias de vitória. Pelo pouco que se sabe, porém, parece que o submarino tem provado ser uma arma terrível e de efeitos seguros, quando bem manobrado, posto que apenas tenha sido empregado em pequenos raids, no entretanto, nesses ataques os seus efeitos têm sido desastrosos.

Em Fevereiro do ano seguinte (RM LXVII, n.º 2, Fevereiro de 1915), informa a “Parte Marítima” da “Crónica Militar”:

Contra-torpedeiro «Liz», - Este novo barco para a nossa marinha, foi comprado á casa italiana Ansaldo & Comp.^a, de Genova, e entrou no Tejo. no dia 18 de fevereiro. O Liz é novo tipo italiano, não tendo similares as suas características com qualquer outro navio da marinha de guerra daquele país. Deslocamento é de 600 tonelada e o seu armamento compõe-se de 4 peça de 76,50 e de 3 tubos lança-torpedos de 40 milímetros. A sua velocidade é de 30 milhas. O combustível é sómente petroleo e as caldeiras são aqui-tubulares do tipo Yarrow e as maquinas propulsoras são turbinas Parsons do ultimo modelo. A sua particularidade maior é a grande autonomia que o barco possui, pois pode navegar cêrca de 3:500 milhas sem precisar tomar combustível. O Liz veio de Génova sob comando do 1.º tenente Muzanty, sendo tambem portugueses o oficial imediato e o maquinista e 5 marinheiros e restante pessoal pertencente á casa construtora^[2].

Em Abril de 1916 (RM LXVIII, n.º 4, Abril de 1916), em “Documentos para a História da

Intervenção de Portugal na Guerra Europeia”, publica a *Revista Militar* na íntegra, a propósito do pedido britânico para a requisição dos navios alemães surtos em portos portugueses, uma comunicação ao Congresso, reunido em sessão extraordinária, no dia 10 de Março de 1916, a que assistiu o Presidente da República, feita pelo Sr. Augusto Soares, Ministro dos Estrangeiros, de que se transcreve a solicitação endereçada pelo Governo Britânico:

«Tendo resultado sérias dificuldades para o comercio da presente escassez de navios, dificuldades que são sentidas não só na Gran-Bretanha, mas também nos países que mantem com ela boas relações, e tendo Portugal, desde o inicio das hostilidades, mostrado invariavelmente completa dedicação pela sua antiga aliada, o ministro de S. M. tem ordem, em nome do governo de S. M., de instar com o governo da Republica, em nome da aliança, para que faça requisição de todos os navios inimigos surtos em portos portuguêses, que serão utilizados para a navegação comercial portuguêsã e tam bem entre os demais portos que se determinarem por acordo dos dois governos. “Legação Britânica.-Lisboa, 17 de fevereiro de 1916”.

Em Maio do mesmo ano (RM LXVIII, n.º 5, Maio de 1916), um artigo assinado por M.O. fala-nos sobre tomada de Quionga (Keonga, no original):

A baía de Keonga, ultimamente reocupada pelas tropas portuguesas em operações em Moçambique, fica situada entre a foz do rio Rovuma e o Cabo Delgado. O contra-almirante sr. Carlos Diniz descrevendo a costa entre aqueles dois pontos refere 1: «A terra é baixa e coberta de muito arvoredos; ao longo da costa correm extensos baixos, interrompidos apenas por alguns canais. Navegando ao longo desta costa, convem não aproximar dela, a menos de 4 milhas. Nela se abrem duas grandes baías, acessíveis pelos canais, formados entre os baixos. A baía do N. denomina-se Keonga, e a do S. denomina-se Mbwezi».

(...)

A conferencia de Berlim, dando lugar á expansão colonial alemã, permitiu que o imperio germanico se fosse instalar nas duas costas de Africa. Após essa instalação, como as colonias alemãs eram limitrofes das nossas, tanto numa como na outra costa, o governo português tratou de se entender com o alemão de fórma a definir convenientemente os limites das respectivas possessões. Discutiui-se largamente o assunto, apresentaram-se projectos e contra-projectos, até que por fim, ao terminar o ano de 1886 precisamente no dia 30 de dezembro se convencionou pelo tratado dessa data que o limite oriental da fronteira norte de Moçambique seria definido pelo curso do rio Rovuma.

(...)

Assim decorreram perto de dois anos, até que em junho de 1894 o governador da vizinha colonia alemã se apresentou na baía de Keonga com cinco navios de guerra para se apoderar dela, içando a sua bandeira a par da nossa, que tinha como guardas um cabo e dois soldados. Seguiram-se os necessarios e justos protestos tanto por parte

das autoridades locais, como por parte do governo central, mas como a Alemanha se recusasse a aceitar a arbitragem ou a mediação e como nos encontramos abandonados de todo e qualquer apoio externos, a acção da diplomacia portuguesa resultou absolutamente inutil, não obstante ter demonstrado inexcusável dedicação na defesa dos interesses nacionais. Tivemos por conseguinte que aceitar os factos consumados e reconhecer como limite norte-oriental da provincia de Moçambique o paralelo dos 10° 40'. Da perda que então sofremos pôde-se fazer clara idéa notando que a foz do Rovuma demora por 10° 29' de latitude S.

(...)

A forma como agora se efectuou a reocupação de Keonga, não é ainda conhecida; todavia, o que é certo, é que o litoral da colonia de Moçambique voltou aos limites que tinha em 1894 e que a propria Alemanha nos reconheceria.

Lisboa, 28 de abril de 1916

No mesmo número da *Revista*, em “Documentos para a História da Intervenção de Portugal na Guerra Europeia”, publica-se a Proclamação à Armada pelo Ministro da Marinha:

Jamais a Alemanha manifestou para com Portugal outros sentimentos que não traduzissem o firme proposito de ferir e agravar, e o premeditado plano de usurpar pela violencia da força e com o mais absoluto desrespeito pelo Direito, esse riquissimo patrimonio colonial, conquistado pelo heróico sacrificio de muitas gerações de portugueses. Não apagado ainda o éco doloroso da afronta de Kionga, com que injusta e brutalmente atingiu a nação portuguesa, de que não tinha agravos de qualquer especie, já novas tentativas de mais dolorosos e profundos golpes nitidamente esboçava contra a riquíssima provincia de Angola.

(...)

A vós, marinheiros, que, além das responsabilidades e obrigações comuns a todos os portugueses, sois os depositarios das gloriosissimas tradições dos audazes navegadores de mares desconhecidos e nunca dantes navegados, e dos vencedores de muitas épicas batalhas contra os mais aguerridos povos,

(...)

Em todos vós, cidadãos, que no mar tereis de lutar, a nação deposita ilimitada confiança, certa de que não hesitareis em sacrificar a propria vida no altar da Patria e de que sabereis honrar as gloriosas tradições de tantas heroicas gerações de marinheiros e merecer a gratidão e o respeito dos vindouros. Honrai a Patria que a Patria vos contempla! - Lisboa, 30 de março de 1916. - Victor Hugo de Azevedo Coutinho.

Em Março de 1917 (RM LXIX, n.º 3, Março de 1917), a “Parte Marítima” da “Crónica

Militar” refere o apresamento pelos britânicos de um submersível lança-minas, nos seguintes termos:

O submarino lança-minas U 5 apresado pelos ingleses, tem um casco desmontavel em 4 secções, tendo sido armado, ao que parece, em Zeebrugge. Tem apenas 33m de comprimento e 3m de boca, sendo posto em movimento por um Diesel de 6 cilindros e cerca de 250 cavalos, accionando um só helice e capaz de lhe imprimir a velocidade maxima de 10 nós. A guarnição era de 5 oficiais e 17 praças, não havendo nenhum local no interior com a altura de um homem; não obstante esta falta de comodidade, tinha este barco feito 19 viagens á costa de Inglaterra, tendo lançado mais de 200 minas. Destinado exclusivamente ao seu lançamento, leva-as alojadas em compartimentos verticais comunicando livremente com o mar pela parte inferior, os paiois ocupam toda a região para diante da torre do comando; em cada compartimento alojam-se duas, uma sobre a outra, e são largadas por meio de alavancas manobradas da ré. As minas descem até ao fundo juntamente com as poitas e só depois se voltam desenrolando-se os cabos respectivamente; a profundidade é regulada por meio de uma valvula hidrostática. (...)

No mês seguinte (RM LXIX, n.º 4, Abril de 1917), em “Documentos para a História da Intervenção de Portugal na Guerra Europeia”, é dado a conhecer o *Relatorio ácerca da participação de Portugal na guerra europeia*, publicado no «Diario do Governo» I serie n.º 9, de 17 de janeiro de 1917, pela Presidência do Ministério, de que transcrevemos:

Dezanove dias apenas tinham decorrido desde que a Alemanha estava em guerra com a Gran-Bretanha, e no dia 24 de Agosto de 1914, em regiões afastadissimas dos campos de batalha da Europa, onde a sorte da guerra se tem de decidir, um posto português da África Oriental, situado no norte da colónia de Moçambique e fronteiro da colonia alemã, o posto de Maziua, era traiçoeiramente atacado, de madrugada, por uma força germanica, composta de sipaios e varias auxiliares armados, O chefe do posto^[3], surpreendido no leito, foi morto a tiro, quando saía do seu quarto, despertado pelo ruído do assalto, não sofrendo a mesma sorte a pequena guarnição desse posto porque conseguiu fugir para o mato, reconhecendo a desproporção das suas forças em presença do numero dos assaltantes. Os alemães entraram no posto, apoderaram-se de todos os valores que lá encontraram, e em seguida incendiaram-no. O mesmo fizeram ás palhotas anexas e até a uma pequena povoação proxima. Foi tudo pasto das chamas^[4].

(...)

No dia 3 de Abril [de 1915], o vapor Douro foi ou metido a pique por um submarino, ou afundado por uma mina alemã, quando vinha em viagem de Cardiff para o Porto. Em fins de Maio, outro navio mercante português, o Cisne, foi igualmente afundado à entrada da Mancha. A este, um submarino alemão torpedeou-o depois de reconhecer a sua nacionalidade portuguesa, de ter apreendido os viveres que o navio conduzia, e de ter intimado a tripulação a abandoná-lo. (...)^[5]

No dia 23 de Fevereiro [de 1916], o Governo Português requisitava, com feito, os navios alemães fundeados nos portos nacionais. (...)

Por sua parte, a Alemanha não nos poupa. Logo que se declarou a guerra, foram encontradas minas espalhadas pelo inimigo mesmo á entrada do porto de Lisboa. Não conseguiram os alemães os seus designios pelo esforço da nossa intrepida marinha que, apesar do restrito numero dos seus navios, constantemente vigia pela nossa segurança, tendo conseguido que até agora nenhum ataque se desenhasse contra as costas do continente. Dessa bravura tradicional e constante foi exemplo o feito realizado pela pequena canhoneira Ibo, repelindo, no mar largo, o ataque dum submarino alemão. Todavia, os acontecimentos recentes da perseguição do Machico, do ataque ao Funchal, do torpedeamento da barca Emilia, do afundamento dalguns navios portugueses, em viagem, e da tentativa contra S. Vicente de Cabo Verde, em cujo porto um submarino inimigo conseguiu introduzir-se, no dia 4 de Dezembro ultimo [de 1916], sendo repellido pelas canhoneiras portuguesas que ali se encontram, auxiliadas pela artilharia de terra, provam bem que o furor da Alemanha contra nós pode ser impotente em muitos casos, mas em todos aqueles em que com eficacia se pode exercer nunca deixa de saciar-se com barbara tenacidade^[6].

(...)

No número da Revista de Maio de 1917 (RM LXIX, n.º 5, Maio de 1917), publica-se um curioso apontamento, na rubrica “Diversos” da “Crónica Militar”, respeitante ao número de tiros das salvas de artilharia e que transcrevemos:

Numero de tiros das salvas. - É costume mundial que as salvas de artilharia sejam de 21 ou de 101 tiros. Segundo consta, os 101 tiros provêm da época em que Carlos V entrou na cidade de Augsburgo, acto para o qual se havia disposto disparar 100 tiros sómente, mas o oficial encarregado equivocou-se e deu mais um. As cidades vizinhas, sabedoras do sucedido, não quizeram ficar atraz, e generalizou-se o costume de que as salvas constassem de 101 tiros. Depois as nações convencionaram que as saudações internacionais fossem de 21 tiros. A Inglaterra em 1875, iniciou esta pratica, abolindo o costume de 7 tiros. Este numero sete foi escolhido pela significação mística e simbolica que se lhe dá na Biblia. Mas, se eram 7 os tiros que se davam no mar, permitia-se ás baterias de costa dar três vezes mais, ou sejam 21; isto era devido a que o nitrato de sódio - que naquele tempo se usava no fabrico da polvora - se deteriorava com facilidade no mar, enquanto que, pelo contrario, se conservava melhor em terra. O multiplicador três é tambem de antiga significação mistica e simbolica. Generalizado o nitrato de potassio ao fabrico da polvora, elemento que não se decompõe tanto, podendo a polvora conservar-se melhor no mar, o numero de tiros das salvas dos navios foi igualmente elevado a 21 como nas baterias terrestres.

Em Agosto do mesmo ano (RM LXIX, n.º 8, Agosto de 1917), o 1º Tenente Matta e Oliveira publica as suas “Considerações sobre o Submarino e a Arte da Guerra Marítima”.

Em Dezembro (RM, LXIX, n.º 12, Dezembro de 1917), a “Crónica Militar”, na sua “Parte Marítima” refere os afundamentos de navios mercantes portugueses pelos submersíveis alemães:

Navios perdidos. - Durante os meses de junho e julho [de 1917], perderam-se os seguintes navios, todos afundados por submarinos:

Espinho - Era o ex-alemão Energie, de 740 ton., actualmente ao serviço do governo francês. Ia em viagem de Casa Blanca para Bordeus, quando ao Norte do Cabo de S. Vicente, avistou um submarino que contra êle disparou por duas vezes, intimando-o a parar. Depois de ter a tripulação embarcado em duas baleeiras, foi colocada uma bomba a bordo do vapor, a qual explodia pouco depois. Os naufragos aportaram a Odeceixe, onde desembarcaram todos a salvamento.

O lugre Anfitrite, de Aveiro, de 180 ton., pertencente à “Parceria Maritima Boa União”, navegava também no dia 10 de junho do Funchal para Bordeus, com carregamento de vinhos, cacau e manteiga, quando foi atacado por um submarino a 40' do Cabo Prior, o qual o afundou por meio de bombas. Os naufragos desembarcaram no porto da Corunha.

O lugre-escuna Santa Maria, de Viana, de 204 ton., pertencente à “Parceria das Pescarias de Viana», navegava, no dia 10 de junho, do Porto para Lisboa, com carregamento de carvão, quando, um pouco ao sul do Cabo Carvoeiro, avistou um submarino que o intimou a parar com um tiro. Depois de saqueado, foi o navio afundado com 4 bombas, seguindo a tripulação num bote para Peniche, onde chegou de madrugada.

O lugre Venturoso, de Lisboa, de 290 ton., que navegava de Lisboa para Rouen, com carregamento de vinho, e o hiate Berta, de 200 ton., que regressava em lastro de Bordeus para Lisboa, foram afundados nas mesmas condições dos anteriores, em 26 de julho, ao largo da Povia de Varzim, a uns 10' de terra, tendo os naufragos desembarcado naquela praia. Outro tanto sucedeu ao hiate Loanda, da Figueira, de 141 ton., pertencente à “Sociedade de Pesca Africana», em 13 de julho, a 45' ao NW do Cabo da Roca, quando navegava de Lisboa para Bordeus com carregamento de vinho, salvando-se a tripulação numa baleeira que veio aportar a Lisboa.

O lugre Ligario¹⁷¹, construído recentemente na Figueira, quando seguia viagem para França com carregamento de vinho, foi atacado em circunstâncias semelhantes às dos anteriores por um submarino, cujos tiros o não chegaram a afundar.

Em Janeiro de 1918 (RM LXX, n.º 1, Janeiro de 1918), surge-nos o artigo de Azambuja Martins sobre “A Fronteira do Rio Rovuma” onde afirma que:

O Rio Rovuma já notável pela sua extensão de perto de mil quilómetros, tem ainda grande importância militar, por constituir um obstáculo, que delimita quási inteiramente a fronteira Norte da Africa Oriental Portuguesa, num sinuoso percurso de cêrca de 700 quilómetros, pelo paralélo 11º ao Sul do Equador.

A edição de Fevereiro (RM LXX, n.º 21, Fevereiro de 1918) publica o artigo “O Nosso Esforço Militar em África”, referindo a ocupação de Quionga e a tentativa de passagem do Rovuma:

Emquanto na metrópole se estava procedendo à organização do corpo expedicionario, tratava-se em Moçambique de iniciar a execução do plano de campanha batendo e ocupando Kionga,

(...)

Preparadas as forças que deviam executar esse plano ocupava-se, no dia 10 de abril de 1916, Kionga, tendo os alemães abandonado o territorio precipitadamente, não oferecendo resistencia. Ocupado Kionga montaram-se em seguida na margem direita do Rovuma os postos de Narnaca, Namiranga, Namoto, e Nachinarnoca e o posto de Nhica junto ao extremo Oeste desse territorio.

(...)

Ocupado Kionga e sabendo-se que os alemães procediam à concentração de forças julgou o governador geral de Moçambique azada a ocasião para tentar a passagem do Rovuma antes mesmo da chegada do corpo expedicionario metropolitano, contando tão sómente para essa tentativa com as forças terrestres e marítimas de que dispunha.

Nesta orientação, em 21 de maio, a esquadilha do “Adamastor” constituída por dois rebocadores e duas lanchas armadas com 2 peças de 37CC e 2 metralhadoras subiu o Rovuma, em reconhecimento, e bateu a sua margem esquerda, desde a foz até à Fabrica alemã, que ficava na altura do nosso posto de Namoco. Os alemães retiraram sem combater, e a força de marinha, desembarcando, destruíu alguns trabalhos de fortificação e incendiou palhotas^[8].

(...)

Resolvido a passar o Rovuma e a ocupar os territórios ao Norte deste rio e elaborado o necessário plano, deu-se principio à sua execução no dia 19 de setembro. Para este fim uma coluna destacada atravessou o rio em Nhica a 40 quilometras da foz, dividindo-se o grosso das forças em três, que realizaram a travessia muito mais a juzante e em pontos diferentes, e cooperando na travessia o «Adamastor» e «Chaimite» na foz do Rovuma^[9].

Em Março (RM LXX, n.º 3, Março de 1918), sob a epígrafe “O Nosso Esforço Militar em África” pelo Tenente-coronel de Infantaria E. Barbosa, prossegue a narrativa sobre as operações militares na fronteira Norte de Moçambique:

Em 1917 - Organização de nova expedição

Não tendo em 1916 sido podido vencer as forças do Leste Africano e proseguindo no corrente ano as operações pelas forças da União Sul Africana resolveu o Governo

enviar a Moçambique uma nova expedição para que forças portuguesas pudessem cooperar naquelas operações.

(...)

Entre o material de mais importancia adquirido no estrangeiro figuram as estações de telegrafia sem fios, metralhadoras e munições, e 55 camions e respectivos pertences. Dada a importancia dos serviços que ás operações poderiam prestar á aviação, atenta a luta de guerrilhas iniciada pelos alemães, a grande mobilidade das suas forças operando por surpresa em terreno desconhecido, onde o mato abunda, tratou-se da aquisição de uma esquadilha. Desta comissão desempenhou-se brilhantemente o oficial aviador da armada Sacadura, que não obstante a situação de momento conseguiu obter em França tres aviões Farman e respectivos pertences e contratou um mecanico especializado.

(...)

A simples enumeração do que atraz ficou dito é, segundo julgo, bastante para se avaliar quantos esforços e energias não foram necessarios dispender para a organização da expedição do corrente ano, eguais senão maiores aos de 1916, porquanto corriam quasi a par os embarques de forças para França e para a Africa."

No mês, de Maio (RM LXX, n.º 5, Maio de 1918), a "Parte Marítima" da "Crónica Militar" informa-nos que, segundo a estatística do "Bureau Veritas", no final do primeiro semestre de 1917, Portugal possuía 162 navios a vapor representando 320.000 toneladas de arqueação bruta.

No mês de Setembro (RM, LXX, n.º 9, Setembro de 1918), a "Parte Marítima" da "Crónica Militar" refere o aprontamento das novas canhoneiras no Arsenal da Marinha:

Novas canhoneiras. - Estando já desembaraças as carreiras de Oeste do nosso Arsenal da Marinha, das três canhoneiras Bengo, Mandovi e Quanza¹⁰⁰, a última das quais foi lançada à água em 8 de junho último, na presença de Sua Ex.^ª o Sr. Presidente da República, vão ser construídas no mesmo local mais três canhoneiras do mesmo tipo, do plano do distinto e activo capitão de fragata engenheiro naval. sr. José Gonçálo Vaz de Carvalho, a quem dêsde 1914, está confiada a espinhosa missão de dirigir as construções navais do nosso Arsenal.

É na verdade, êste, um feliz tipo de navio, que tem dado muito bons resultados, pois além das excelentes acomodações que possui, tem um pequeno calado d'água, o que o torna altamente recomendável para o serviço importantíssimo da fiscalização das pescas que requer, para ser eficaz, um considerável número de navios. As suas principais características são: Comprimento total, 46^m,3; bôca, 8^m,3; altura, da carena a meio dêsde a linha d'água 0 à linha d'água, 5, 1^m,9; pontal dêsde a linha d'água 0 à corda dos vaus do convés, 4^m,5; calado d'água a ré, 2^m,14; a meio, 1^m,9; avante, 1^m,66; deslocamento, total, 407 toneladas; raio metacentrico latitudinal, 3^m,209; raio metacentrico longitudinal, 83^m,572. Tem duas máquinas verticais de tríplex expansão desenvolvendo a fôrça de 700

cavalos indicados, que imprimem ao navio a velocidade de 13 milhas. O vapôr é fornecido por duas caldeiras cilíndricas, construídas no nosso Arsenal, assim como as máquinas. O aprovisionamento de carvão, é de 85 toneladas e a sua guarnição é de 71 homens. Tem dois mastros com vélas auxiliares que têm uma superfície de 270 metros quadrados. Além dos navios acima mencionados dêste tipo, tem mais a nossa marinha em serviço, as canhoneiras Beira e Ibo e com uma tonelagem mais pequena (305 toneladas, com máquinas de 500 cavalos e 12,5 milhas de marcha) as canhoneiras Save e Lurio.

O mesmo artigo refere ainda o projecto de transferência do Arsenal da Marinha para a margem Sul do rio Tejo, afirmando:

Transferência do Arsenal da Marinha para a margem esquerda do Tejo. - No mesmo dia em que foi lançada à água a canhoneira Quanza, assinou Sua Ex.^a o Sr. Presidente da República, um decreto em que era criada uma junta autonoma, para pôr em prática no mais curto prazo de tempo possível, a transferência do Arsenal da Marinha para a margem Sul do Tejo. É, na verdade êste, um grande melhoramento, pelo qual o nosso velho Arsenal, saindo do acanhado espaço em que actualmente se acha instalado, ficará em condições de satisfazer as múltiplas necessidades da nossa marinha, quando os Poderes Públicos pudérem prestar a devida atenção á urgente construção e reparação das unidades navais de que o país carece para o regular desempenho da sua missão, como nação com tanto litoral a vigiar e proteger tanto no continente e ilhas adjacentes, como nas colónias.

Crêmos ser êsse o desejo manifestado pelo chefe do Estado, nas palavras que pronunciou no dia do lançamento da Quanza. Preside a essa junta autonoma, o contra-almirante sr. Antonio Torquato Borja de Araujo, a quem não faltam qualidades para levar a cabo tão difícil encargo e de tanta responsabilidade, e dêla faz parte, coma técnico, o distinto capitão-tenente engenheiro naval, Francisco Antonio de Sequeira Junior, um novo de merecimento, e com fôrça de vontade para arcar com as grandes dificuldades que, por certo, há de encontrar até à completa realização de tão importante empreendimento¹⁰⁰.

Em Outubro (RM LXX, n.º 10, Outubro de 1918), a mesma “Crónica Militar” dá notícia da perda de um hidroavião da Aviação Naval nos seguintes termos:

A catástrofe do hidroplano Terrier n.º 5. - A tarde de 23 de agosto último foi assinalada por uma grande desgraça ocorrida no mar de Cascais em que perderam a vida, no cumprimento do seu dever, o primeiro tenente piloto aviador, Eduardo Francisco de Azeredo e Vasconcelos e o 1.º grumete observador n.º 6:080 da 3.ª brigada, Joaquim Antonio de Passos Ferreira.

O hidroplano Terrier n.º 5, que voava a umas 12 milhas a oeste do Cabo da Roca, segundo informação da canôa de pesca Leonor, que trouxe o cadáver do desditoso oficial, foi encontrado no mar, tendo-se depois afundado o aparelho levando consigo o cadáver do grumete observador acima referido. Antes da terrível catástrofe, tinha o malogrado oficial prestado com o seu aparelho, socorro ao hidroplano D. D. 2,

tripulado pelo 2.º tenente Santos Moreira que, em consequência de uma avaria no motor, foi obrigado a amarrar em circunstâncias bem críticas, devido ao mau estado do mar. O tenente Azeredo, vendo o perigo que corriam os seus camaradas, debatendo-se com as vagas, correu no seu aparelho a Cascais a prevenir os barcos patrulhas, seguindo logo um caça-minas em socorro do D.D.2, que veio rebocado para Cascais, acompanhando-o o tenente Azeredo, até o deixar na doca de Belem. Voltou depois para o mar a cumprir a sua missão, dando-se então o terrível desastre. Era o tenente Azeredo um oficial muito inteligente, arrojado e dotado de grande energia que, por certo, teria diante de si um brilhante futuro como oficial da marinha de guerra. Filho de um ilustre marinheiro que soube conquistar um lugar de destaque na Corporação da Armada, o contra-almirante Antonio Azeredo e Vasconcelos, possuía o malogrado oficial, qualidades para poder prestar à nossa marinha de guerra, os valiosos serviços e manter o nome digno e honrado de seu pai. Não o quiz o Destino, pois abraçou com grande força de vontade e dedicação a carreira da aviação marítima, logo que ela foi criada em Portugal, nada havendo que o pudesse demover do seu intento; parecia que, nessa fatal tarde de 23 de agosto, tudo se conjurava para a desgraça que extinguiu a vida ao infeliz oficial e ao desditoso marinheiro que o acompanhou.

Que descancem em paz esses valorosos marinheiros que, a despeito dos perigos, intempéries e contrariedades de toda a espécie, soubéram manter as brilhantes tradições do nome Português e mais uma ocasião afirmáram perante o País, o quanto Ele pode contar com o valôr e espírito de abnegação dos seus soldados e marinheiros.

Já depois de terminada a guerra, em Dezembro (RM LXX, n.º 12, Dezembro de 1918), era publicado na “Crónica Marítima” a notícia do combate e afundamento do N. R. P. Augusto de Castilho em combate desigual com o submersível alemão U-139:

O caça-minas¹²¹ «Augusto de Castilho». - Estava destinada a ter um glorioso fim, esta pequena unidade accidental da nossa marinha de guerra (era o Elite, vapôr de pesca da nossa praça). Ainda não há muito, sob o comando do distinto 1.º tenente, Fernando d’Oliveira Pinto, tinha sustentado combate, próximo ao Cabo Razo, com um submersível alemão, tendo forçado êste a mergulhar. Agora, na madrugada de 14 de outubro, comboiando dêse o Funchal, o vapôr português S. Miguel, da Empresa Insulana de Navegação, agora ao serviço dos nossos Transportes Marítimos, que daquêle porto se dirigia a Ponta Delgada, sustentou heroico combate com um submersível alemão de grandes dimensões e poderosamente armado, interpondo-se entre êste e o S. Miguel, dando tempo a que o paquete com 203 passageiros entre homens, mulheres e crianças, se puzesse a salvo de tão terrível inimigo. Era o Augusto de Castilho, apenas armado com uma peça Hotchkiss de 65mm a vante e outra do mesmo sistema de 47mm a ré; foi com esta fraca artilharia, que os nossos bravos marinheiros fizéram frente a um adversário armado com artilharia de 150mm.

Só quando a bordo do Augusto Castilho se esgotaram por completo as munições, só quando uma das suas peças (crêmos que a de ré) foi desmontada por uma granada inimiga, que vitimou, no seu posto, o valente aspirante de marinha, Carlos Eloi da Mota e Freitas, que dirigia o seu fogo e matou a gente que a guarnecia, só quando a

água entrava em grande abundância por um enorme rombo do costado a estibordo, só quando, finalmente, as avarias eram tantas que tornavam insustentável a sua situação, é que o seu destemido e heroico comandante, o 1.º tenente de marinha, José Botelho de Carvalho Araújo, ordenou a rendição do navio, para salvar a vida dos seus subordinados sobreviventes; ainda, depois deste acto, caíram no navio português duas granadas, a segunda das quais matou o seu bravo e desditoso comandante no seu posto d'honra. Durou o combate ainda perto de hora e meia, depois que o S. Miguel perdeu de vista o Augusto de Castilho; eram então sete e meia horas da manhã, tendo sido avistado o submersível às seis horas e dez minutos.

Durante a luta em que a valente guarnição despejou sobre o submersível as 300 granadas que tinha e que bastantes avarias causaram ao inimigo, recebeu o Augusto de Castilho, um número relativamente pequeno de granadas, para a enorme quantidade de tiros com que foi alvejado pelo submersível, o que não abona muito a perícia dos seus artilheiros.

Nas únicas embarcações que ficaram em estado de navegar, uma baleeira e um escaler^[13], embarcaram os oficiais e praças sobreviventes do heroico combate. Na primeira, embarcaram o aspirante de marinha, Samuel da Conceição Vieira e mais 29 praças, que ao cabo de 56 angustiosas horas, aportaram à ilha de Santa Maria. No escaler, que os alemães arriaram quando já de posse do navio^[14], embarcaram, o guarda-marinha imediato, Manuel Armando Ferraz, que se achava ferido numa perna, e mais 12 praças, tendo, antes de partir, ouvido palavras d'elogio pela sua bravura e sublime dedicação, da gente do submersível, que os deixou seguir, dando-lhes alguma água e bolacha^[15], não consentindo, porém, que o guarda-marinha Ferraz, levásse o sextante, apesar de alegar ser propriedade sua. Sem, pois, terem nada com que se pudessem guiar, afastaram-se do navio onde tão valentemente combateram e em breves momentos foi o Augusto de Castilho metido no fundo, por meio de bombas^[16].

Só ao cabo de seis longos dias terríveis, cheios de sofrimentos e privações de toda a espécie, conseguiram os pobres naufragos alcançar a ponta do Arenal, a Nordéste da Ilha de S. Miguel. Guiava-se o guarda-marinha, Armando Ferraz, de noite, pela estrêla Polar e durante o dia pelos azimuths grosseiramente tomados do Sol e da Lua, pois não tinha instrumentos, quando ao 5.º dia de viagem, a guarnição do frágil escaler, convencida de que se ia seguindo rumo errado, exigiu que êste fôsse mudado. Então o destemido guarda-marinha, fez-lhe vêr enérgicamente, ser êsse o rumo em que poderiam encontrar a salvação e que, se quizessem, o lançassem ao mar, que êle, enquanto a morte lhe não extinguisse a voz, lhes repetiria que seguissem êsse caminho, porque era o que convinha seguir. Na manhã seguinte, um auxiliar da defeza naval, marítimo de profissão, dáva, à prôa do escaler, sinal de terra, reconhecendo então os naufragos, quanta razão assistia ao oficial dirigente, e o quanto deviam à sua corajosa persistência e admirável energia.

Perderam a vida neste glorioso combate, em que, incontestavelmente, mais uma vez se demonstra que a raça portuguesa não perdeu as suas grandes qualidades de bravura, abnegação e heroísmo, o valoroso comandante, 1.º tenente, José Botelho de Carvalho

Araujo, apenas com 37 anos d'idade, e perto de 20 de serviço, em que afirmou o seu muito mérito, e as suas apreciáveis qualidades de energia, como oficial disciplinador e zeloso no cumprimento dos seus deveres, e o aspirante de marinha, Carlos Eloi da Mota e Freitas, um brioso militar, que tantos sacrifícios fez para alcançar a sua carreira prediléta, que com tanta dedicação abraçou, e em que teve glorioso fim.

Morreram também na heroica luta, o telegrafista n.º 6:431, Elizio Martins da Nova; o 2.º fogueiro n.º 443-A, Manuel Joaquim d'Oliveira; o chegadôr n.º 499-A, Manuel Tomé e o 2.º marinheiro n.º 305-A, Manuel Cruz Branco.

A êsses bravos portugueses que sucumbiram no cumprimento do seu dever e a cujo sacrifício e abnegação se deve a salvação do paquete S. Miguel, aqui lhes consignâmos o testemunho da nossa admiração e de profundo respeito pela sua gloriosa memória, que ficará a atestar aos vindouros, quanto é forte e valorosa, a destemida gente portuguesa que, nas agruras do mar, nos inhospitos sertões d'Africa, e em terras de França, tão alto levantou, mais uma vez, o sublime Nome de Portugal, e conseguiu manter nesta horrorosa guerra, a maior e mais terrível de todos os tempos, as brilhantes tradições do Exército e da Marinha da nação portuguesa que, em todos os tempos e hoje, com justos motivos, se orgulha de possuir tão bravos, disciplinados e sofredôres soldados e marinheiros.

Quanto aos publicados depois do final da guerra, deveremos referir os trabalhos do Capitão-de-mar-e-guerra Victorino Gomes da Costa "A Marinha Portuguesa na Última Guerra" (RM, LXXI, n.º 6/7, Junho/Julho de 1919), com uma primeira abordagem à participação da Marinha no conflito, escassos seis meses após o seu final; e o conjunto de trabalhos do comandante Matta e Oliveira sob o título genérico de "Os Precedentes da Grande Guerra" e publicados entre 1919 e 1921, abordando os problemas dos bloqueios marítimos (RM LXXII, n.º 11, Novembro de 1920, RM LXXII, n.º 12, Dezembro de 1920 e RM LXIII, n.º 1, Janeiro de 1921), do direito marítimo (RM LXXI, n.º 9, Setembro de 1919) e do contrabando de guerra (RM LXXII, n.º 2, Fevereiro de 1920).

Ainda em 1920, o Major de Artilharia Motta Marques apresentou o seu trabalho sobre "A Passagem do Rio Rovuma" (RM LXXII, n.º 5, Maio de 1920).

Outro conjunto de artigos interessantes é da autoria do então Capitão-tenente Alfredo Botelho de Sousa sobre "A Campanha dos Dardanelos" publicada entre 1920 e 1921 (RM LXXII, n.º 4, Abril de 1920, RM LXXII, n.º 9, Setembro de 1920 e RM LXXIII, n.º 2/3, Fevereiro/Março de 1921) e outros publicados em 1927 sobre a "Evolução da Estratégia Naval" (RM LXXIX, n.º 5/6, Maio/Junho de 1927 e RM LXXIX, n.º 7/8, Julho/Agosto de 1927).

Em 1924, publicaram-se também dois artigos do Contra-almirante Mariano da Silva, "Considerações sobre a Batalha da Jutlândia" (RM LXXVI, n.º 9/10, Setembro/Outubro de 1924 e RM LXXVI, n.º 9/10, Setembro/Outubro de 1924).

Na década de 1930, o comandante Pereira da Silva escreveu também sobre "A Defesa do Nosso Império Ultramarino" (RM LXXXVI, n.º 7/8, Julho/Agosto de 1934), examinando as

consequências do que se passara não só na Grande Guerra como nas revoltas do início da década de 1930 e cujo combate fora dificultado pela falta de meios navais a que designara como o *Zero Naval*.

Na década seguinte o comandante Moura Brás, publicou “A Marinha na Colonização Portuguesa” (RM XCIV, n.º 5, Maio de 1942) e “A Marinha na Defesa de Moçambique” (RM 100, n.º 5, Maio de 1948) e já em 1958, Emídio Duarte Cadima escreveu sobre o “Sul de Angola: Môngua”, 1915 (RM 101, n.º 8/9, Agosto/Setembro de 1958).

Cem anos depois do conflito, a *Revista Militar* voltou a debruçar-se sobre a Grande Guerra e o autor publicou, sobre a Guerra Naval, “A Marinha na Grande Guerra - O Teatro de Operações de África” (RM 166, n.º 5, Maio de 2014), “A Marinha na Mobilização Militar para África” (RM 166, n.º 8/9, Agosto/Setembro de 2014) e “A Marinha na Grande Guerra. Teatro de Operações da Europa, Atlântico e Mediterrâneo” 1914-1919 (RM 168, n.º 5, Maio de 2016).

Nas conclusões desses artigos foi afirmado que:

O trabalho desenvolvido pela Marinha durante a guerra passou muito despercebido devido, entre outras causas, ao ambiente político interno que envolveu a nossa participação no conflito.

A participação da Marinha Portuguesa na Grande Guerra foi, em absoluto, de pequena monta; no entanto, foi enorme relativamente aos seus poucos recursos.

A sua acção - como em outros períodos da História - 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.

^[1] – Um agradecimento muito especial ao Contra-almirante AN Palma de Mendonça pela recolha dos extratos que adiante publicamos.

^[2] – A aquisição do contratorpedeiro *Liz* foi um episódio estranho deste período. O navio fora encomendado a Itália pelo governo chinês antes da guerra e foi posto à venda pelo estaleiro, já depois do início do conflito, por falta de pagamento do comprador. 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.

^[3] — Era o sargento enfermeiro da Marinha, Eduardo Rodrigues da Costa, que seria o primeiro militar português morto no conflito.

^[4] — A pequena guarnição de seis soldados africanos da *Companhia do Niassa*, também foi massacrada.

^[5] — Antes da Declaração de Guerra (9 de Março de 1916) foi ainda afundado o hiate *Vasco da Gama*.

^[6] — O porto do Mindelo (Cabo Verde) era um importante ponto de amarração dos cabos submarinos, fundamentais, na época, para as comunicações telegráficas da Europa com a América e a África; o porto foi sujeito a vários ataques de submersíveis alemães; a 4 de Dezembro de 1916, o *U-47* tentou entrar na baía do Mindelo onde se encontrava o paquete *Moçambique* com 500 militares a bordo e numeroso material de guerra; detectado pelos vigias da canhoneira *Ibo*, foi atacado a tiro e obrigado a mergulhar ainda dentro do porto e sair em imersão. A canhoneira *Beira*, que também se encontrava no Mindelo, largou em auxílio da *Ibo* e, quando o inimigo voltou à superfície, já fora da baía, estava próximo daquela que o atacou com a sua artilharia obrigando-o a mergulhar novamente. Outro ataque foi efectuado em 2 de Novembro de 1917 pelo cruzador-submarino *U-151*, que torpedeou os vapores *Guahyba* e *Acary* de nacionalidade brasileira; os dois torpedos foram disparados de fora da baía a cerca de 300 a 450 metros dos dois navios que, atingidos na linha de água, se afundaram. A reacção da *Ibo*, que largou logo em sua perseguição, fez o inimigo abandonar o ataque e mergulhar. A 7 de Novembro, o mesmo submersível entrou na baía a coberto da noite e acostou ao navio mercante holandês *Kennemerland*, que actuava como navio espião alemão; mas o navio tinha sido ocupado por forças militares portuguesas e a sua tripulação presa; atacado a tiro pelos militares a bordo e pela *Ibo*, foi obrigado a largar e a mergulhar. A 14 do mesmo mês, voltou a atacar a baía do Mindelo, após o que abandonou a região.

^[7] — O nome correcto era *Ligeiro*.

^[8] — No dia 27 de Maio de 1916, depois de um intenso bombardeamento pela artilharia dos navios e pelo posto da Namaca, uma força do Exército Português, incluindo soldados africanos, embarcados nos escaleres dos navios, iniciou a travessia do rio para ocupar a margem Norte. Recebidos por intenso fogo de metralhadoras, as forças portuguesas foram rechaçadas com elevadas baixas. Da Marinha, faleceram o Guarda-marinha Rodrigues Janeiro e 10 praças, ficando feridos o Guarda-marinha Maia Rebelo, 1 sargento e 7 praças. Ficou ainda prisioneiro dos alemães o Primeiro-tenente Matos Preto,

comandante da *Chaimite*, quando tentava, no rescaldo da acção, resgatar possíveis sobreviventes portugueses nos bancos de areia da margem alemã. Matos Preto só seria libertado a 29 de Setembro de 1917.

^[9] — No dia 19 de Setembro de 1916, o *Adamastor* e a *Chaimite* iniciaram novo bombardeamento das posições alemãs, para preparar a travessia do Rovuma pelas forças portuguesas que desta vez ocuparam as posições alemãs da margem Norte daquele rio e, posteriormente, progrediram para norte até Nevala.

^[10] — Eram os navios da Classe *Beira*, construídos no Arsenal da Marinha, entre 1910 e 1929. O oitavo e último, a *Diu*, navegou de 1929 até 1969.

^[11] — As obras das Instalações Navais do Alfeite (Arsenal, Base Naval, Corpo de Marinheiros e Escola Naval) foram iniciadas na década de 1920 com as verbas das indemnizações de guerra recebidas da Alemanha. A partir de 1933, com a interrupção dos pagamentos, por parte da Alemanha, foram terminadas com verbas nacionais.

^[12] — Embora seja quase sempre referido como *caça-minas*, o N.R.P. *Augusto de Castilho* estava, oficialmente, classificado como *patrulha de alto-mar*.

^[13] — A embarcação não era um escalor, mas um bote utilizado para serviço nos portos, que estava sobre picadeiros e apresentava alguns rombos provocados pelos tiros.

^[14] — O bote foi lançado à água por alguns elementos da guarnição, já depois de terminado o combate, e os rombos tapados com roupa e trapos; os alemães, que já tinham tomado posse do navio, apenas deixaram levar dois remos, e impediram o embarque de água, comida e instrumentos de navegação (bússola e sextante).

^[15] — Os alemães não forneceram quaisquer mantimentos ou água tendo mesmo afirmado que *a fossem beber a Ponta Delgada*.

^[16] — Os alemães saquearam o navio, antes de o afundar, levando, entre outras coisas, a bandeira, a agulha magnética o sextante, a peça de 47 mm, vários objectos pessoais da guarnição e todos os mantimentos que encontraram a bordo.