

# Portugal e a Marinha na Primeira Grande Guerra

João Ventura Cruz

*Mestre em Ciências Militares Navais, ramo de Marinha. Atualmente presta serviço no Instituto Hidrográfico.*

## Resumo

No final do século XIX, Portugal era alvo de diversas transformações ao nível político, financeiro e económico-social decorrentes da grave crise internacional que se fazia sentir. Internamente, o *Ultimatum* de 1890 levou o governo português a renovar as suas orientações estratégicas passando a adotar modelos económicos mais protecionistas, vocacionados para o mercado interno e para o Império colonial.

Em 1916, a frágil posição portuguesa no plano internacional levou o país a iniciar a sua intervenção na Primeira Guerra Mundial, com o objetivo de reforçar a sua reputação perante os restantes países e garantir o reconhecimento necessário para manter as suas colónias.

O papel da Armada no conflito consistiu principalmente em assegurar a defesa dos portos e garantir a segurança das forças expedicionárias enviadas para as colónias.

O presente artigo pretende analisar com mais detalhe a participação portuguesa na Primeira Guerra Mundial com enfoque para o papel desempenhado pela Marinha de Guerra.

## Abstract

### *Portugal and its Navy in the Great War*

*By the end of the 19<sup>th</sup> century Portugal was subjected to political, financial and socio-economic reforms as a result of the severe international crisis. Domestically, the Ultimatum of 1890 led the government to renew its strategic orientations, adopting new economic models directed to the Portuguese market and the colonial empire.*

*Sixteen years later, in 1916, Portugal's fragile international position led the country to join the 1<sup>st</sup> World War, with the objective of reinforce its reputation towards other countries and assure the necessary recognition to maintain its colonies.*

*Portuguese Navy participation in the war consisted mainly on assuring the ports defence and guaranteeing the safety of the expeditionary forces sent to the colonies. The article analyses the Portuguese participation in the 1<sup>st</sup> World War, focusing on the role played by its Navy.*

“Portugal viveu, sempre, um equilíbrio geopolítico instável, entre a pressão continental e a procura de uma alternativa marítima.” (Teixeira, 2000: 61). Esta frase de Nuno Severiano Teixeira elucida a opção estratégica adotada por Portugal ao longo da sua história. Houve sempre uma tentativa de equilibrar os interesses a nível peninsular e os interesses extrapeninsulares, bem como as relações com as potências marítimas, permanecendo, contudo, os interesses coloniais tacitamente definidos como prioridade do Estado, sensivelmente, até ao último quartel do século XX.

Durante grande parte do século XIX, a política externa portuguesa foi fortemente marcada pela aliança com a Inglaterra. Neste período a Inglaterra assumiu-se como principal potência a nível europeu, e a sua hegemonia sobre o Estado português ficou a dever-se, principalmente, ao papel de resistência que as forças inglesas vão desempenhar perante as invasões francesas, e aos tratados então assinados entre ambas as partes (Inglaterra e Portugal).

Em 1871, a unificação da Alemanha vai motivar uma importante alteração no papel da Inglaterra como potência hegemónica na Europa. Nunca perdendo, ainda assim, este estatuto de hegemonia, a Inglaterra viu muita da política externa portuguesa revelar-se aos germânicos, abalando fortemente a posição hegemónica que dispunha perante o lado luso. Esta situação acentuou-se no momento em que se verificaram os primeiros “conflitos de interesse” coloniais com Inglaterra. Foi com o decorrer destes conflitos que a Inglaterra avançou para o *Ultimatum* em 1890<sup>1</sup>.

Portugal passaria a regular as suas relações internacionais através de duas grandes vertentes: uma vertente orientada para a aliança com Inglaterra e outra virada para o seu império colonial africano.

No que diz respeito à sua situação interna, o país atravessava um período de transformações a nível político, financeiro e económico-social. A todas estas mudanças atribuiu-se o nome de Regeneração<sup>2</sup> e Fontismo<sup>3</sup>.

---

1 Com o surgir da Alemanha como potência europeia, Portugal desprende-se do forte aperto da hegemonia inglesa. Com base nesse facto, foi desenvolvido um projeto colonial designado “África Meridional Portuguesa”, que pretendia unir Angola a Moçambique, sendo o célebre “mapa cor-de-rosa” a representação cartográfica desse projeto. Este último contrariava as pretensões do Império Inglês, que pretendia unir verticalmente, o Cairo à Cidade do Cabo. Todos estes fatores culminaram em 11 de janeiro de 1890, com o *Ultimatum*, através do qual, Londres exigia que todas as forças portuguesas fossem retiradas da zona de interesse inglês, caso contrário dar-se-ia o corte das relações diplomáticas.

2 Movimento político com o objetivo de consolidar as finanças do Estado e garantir uma mudança na estrutura social e económica.

3 Implementado por Fontes Pereira de Melo, consiste na adaptação gradual à declinação da hegemonia inglesa sobre Portugal, que se refletiu especialmente no aumento da intensidade do comércio intercontinental e na adoção de modelos económicos mais protecionistas.

“Em 1890-1893 é o fim. O *Ultimatum* põe em causa o posicionamento tradicional de Portugal e leva a uma perda da credibilidade não só do Governo, que em grande medida o provoca, mas do próprio regime.” (Telo, 1994: 63).

### O Estado da Nação

Face à crise generalizada que se verificou em 1890 a nível internacional, que consistiu, internamente, na depreciação da moeda, falência de diversos bancos e aumento da dívida pública acompanhada da instabilidade governamental, seria implementado um novo modelo económico bastante mais protecionista que duraria até ao início do *Estado Novo*. Como tal, a indústria passaria a encarar o mercado interno e o Império como prioridade, subalternizando a competitividade a nível internacional.

Tais modificações no país também viriam a ter consequências nas Forças Armadas, em particular, na Armada. De 1890 em diante, foram surgindo sucessivos estudos com o objetivo de reestruturar uma Marinha caracterizada pelo perigoso atraso na sua tecnologia e considerável pobreza em meios, comparativamente a outros países.

“O último quartel do século XIX é marcado, quanto ao poder naval, por duas transições: em termos técnicos, pelo arranque da segunda revolução industrial; em termos estratégicos, pelo desgaste da hegemonia global da *Royal Navy*, com o desenvolvimento de marinhas de segunda e terceira ordem, tendendo algumas a tornar-se de primeira.” (Telo, 1999: 133).

A segunda revolução industrial trouxe como consequência a disponibilidade de matérias-primas mais baratas, nomeadamente o aço, que proporcionaram a construção de navios e armamento com importantes evoluções. Podem assinalar-se as seguintes mudanças:

- Explosivos mais potentes e com menor emissão de fumos, fruto do desenvolvimento da indústria química;
- Aplicação da eletricidade aos navios com a incorporação de diversos geradores a bordo;
- Telegrafia sem fios, que veio revolucionar os métodos de coordenação da atividade naval, isto é, comando e controlo, na medida que esta possibilitava pela primeira vez a comunicação com navios a milhares de quilómetros de distância da sua base;
- Máquinas de tripla expansão mais potentes;
- Surgimentos das primeiras turbinas e motores de explosão;
- Novidades no armamento, mais precisamente no aparecimento dos primeiros torpedos, peças de revólver de tiro rápido, e peças de grandes calibres entre outros.

Todas estas descobertas, somadas a muitas mais que se foram verificando, provocaram enormes reformas nas Marinhas de todo o Mundo, nomeadamente, as então embarcações e navios de propulsão mista, a vela e a vapor, com construção de madeira e ferro, foram supridas por navios construídos inteiramente em aço, com sistemas de propulsão revolucionários e eficazes e com uma característica na execução do tiro inédita: a possibilidade de o realizar além horizonte. De todas as classes de navios construídas na época, as que mais se destacaram foram as plataformas com capacidade de lançar torpedos. Potências como a Inglaterra ou a França construíram várias classes de navios com capacidades notáveis que atingiam grandes velocidades (Telo, 1999).

Como consequência, muitos países que não representavam grandes potências marítimas adotaram esta teoria, a de criar uma Marinha em torno da esquadra de torpedeiros, particularmente a Marinha Portuguesa, que devido à existência da congénere espanhola, mais poderosa, pretendia igualar a sua capacidade.

No entanto, as principais transformações não se verificaram apenas nas características dos navios. António José Telo refere “um outro campo onde a revolução técnica é especialmente importante, e que muito interessa a Portugal, é a defesa de costa.” (Telo, 1999: 134-135).<sup>4</sup>

Foi também neste período que se realizaram os primeiros ensaios com submarino, que exigiu o empenho da tecnologia desenvolvida no campo da eletricidade e baterias. Em síntese, o trabalho desenvolvido nesta vertente, é realizado por países que enfrentavam adversários com maiores capacidades. Esses países caracterizavam-se por serem visionários e idealistas, encarando os submarinos como um meio de enfrentar Marinhas mais poderosas (Telo, 1999). Em Portugal, a especificidade de adquirir capacidade submarina não havia sido explorada, e apesar do conceito ainda não ser bem encarado pelos responsáveis militares e políticos, um grupo de engenheiros, representados pelo primeiro-tenente Fontes Pereira de Melo, olhava para o submarino como uma arma com bastante utilidade operacional.

### **O Programa de 1890**

Como referido anteriormente, a Inglaterra surgia como a maior potência naval a nível mundial. Vários países encontravam-se em fase de desenvolvimento, como a

---

4 Foram os EUA os principais impulsionadores desta doutrina. Com ampla experiência devido à guerra civil, desenvolvem navios especializados bem como monitores. Mas são países como a Suécia, Holanda, Dinamarca que influenciam Portugal a adotar o conceito dos monitores couraçados de defesa de costa, introduzidos em primeiro lugar nos EUA, transformando-os em pequenos couraçados com esporão, com possibilidade de operar no oceano, mas desenvolvidos com vista à defesa de portos e barras dos rios.

Espanha, Áustria ou a Itália, e outros apresentavam determinados índices de progresso que chegavam a ameaçar a hegemonia inglesa, como era o caso da Alemanha e posteriormente os EUA, que no início do século XX atingem um patamar mais elevado que a Inglaterra a todos os níveis. No tocante às unidades navais, na década de 1890, a Inglaterra possuía cerca de 30% do total mundial, a França cerca de 16%, países como a Alemanha ou a Itália cerca de 10% e a Espanha entre outros com percentagens entre 2 e 5%. Portugal possuía um total de navios de guerra que correspondiam a menos de 1% do total (Telo, 1999) revelando uma imagem de fraqueza relativa em relação a muitos países.

Como tal, a Armada portuguesa reclamava desesperadamente por uma reestruturação, reestruturação essa que se viria a verificar no programa elaborado por Jacinto Cândido da Silva. Em traços gerais, o programa de construções navais foi aprovado pela lei de 21 de maio de 1896. Neste programa foi prevista uma quantia muito modesta<sup>5</sup> (Telo, 1999) e insuficiente quando se pretendia levar a cabo uma completa modernização da Armada. Assim, este programa foi encarado como uma ação de emergência para fazer frente à deficiência de navios capazes de exercer funções em alto mar.

O grande destaque deste programa é a construção de cinco cruzadores e a recuperação de um outro navio que vem a sofrer transformações (Telo, 1999)<sup>6</sup>. Parte destes cruzadores não se adaptava a operar nos mares de interesse europeu, não sendo também os navios ideais para operar em águas tropicais, excetuando o *D. Carlos I*. Também são remodeladas no Arsenal várias das velhas canhoneiras. Todo este emprego atribuído ao Arsenal de Lisboa advém da sua tentativa de modernização tendo sido contratada uma equipa francesa que alterou profundamente a estrutura do Arsenal e modernizou equipamentos e métodos de trabalho, nomeadamente no ensino da construção naval. Desta forma, o Arsenal consegue produzir de forma mais rentável e eficiente, quer nos programas de construção ou de reparação.

Refira-se, desde já, que não é possível enquadrar nenhum pensamento estratégico no plano de Jacinto Cândido, sendo esta a grande lacuna verificada. Este plano não é suficientemente claro. A Armada portuguesa aparentava ser uma marinha relativamente poderosa com armamento moderno, boa mobilidade, construção robusta e versátil o suficiente de modo a que se pudesse aplicar os novos avanços da tecnologia como a luz elétrica, telegrafia sem fios ou os torpedos. Ostentávamos uma grande capacidade de combate oceânico.

---

5 Cerca de 2.800 contos para reestruturar a Marinha.

6 Os cruzadores são encomendados a vários países: um em Itália (*Adamastor*), um em Inglaterra (*D. Carlos*), dois em França (*S. Gabriel* e *S. Rafael*) e um no Arsenal de Lisboa (*Rainha D. Amélia*). O navio recuperado foi o cruzador *Vasco da Gama*.

O esforço português passaria a centrar-se nas campanhas de pacificação<sup>7</sup>. As unidades navais eram atribuídas às várias colónias, onde intervinham com o objetivo de garantir a soberania do Estado perante diversas tentativas de revolta por parte dos povos nativos, garantindo a ocupação do território. Também atuavam nas zonas de grande pressão internacional, nomeadamente perante as nações europeias com interesses diversos no território africano. Com a mudança das ações de pacificação para o Exército, a Armada passa para segundo plano. Esta ocorrência permite à Marinha planejar uma mudança de grande importância, designadamente a transição dos interesses coloniais para interesses que visam o quadro europeu e peninsular (Teixeira, 2000) que se verificou entre 1896 e 1914. Do ponto de vista financeiro, entre 1897 e 1902, é realizado um esforço com o intuito de renovar a esquadra, que se traduz na vinda dos cruzadores para Portugal. Globalmente o investimento efetuado com a defesa permanece constante, e apenas se dá uma alteração nas percentagens de verbas atribuídas a cada um dos ramos, tornando-se o investimento na Armada superior a 60%. Inclusivamente, neste período, é criada a Liga Naval Portuguesa<sup>8</sup>, onde são realizadas inúmeras conferências, cujo tema central é um balanço sobre a situação em que a Armada se encontrava e o estabelecimento de planos que visavam a sua recuperação (Valentim, 2004). Os principais relatores das conferências eram jovens oficiais de Marinha defensores das teses de A. Thayer Mahan a que António Telo apelidou de *mahanistas* (Telo, 1999).

Todavia, neste período, a Marinha vai perder o estatuto de uma força bem adaptada às ações no seu império colonial, para um estatuto de uma Marinha mal preparada para enfrentar as exigências no *velho* continente que antecedem a Primeira Guerra Mundial. Vai ser notória uma grande discrepância no bom desempenho de pequenas forças, habitualmente a operar nos domínios ultramarinos em conflitos “assimétricos”, enfrentando povos que desconheciam o progresso tecnológico e industrial, com a dificuldade de dirigir grandes forças num conflito extremamente complexo contra países com navios de primeira linha.

---

7 Ações exercidas por Portugal nas suas colónias, com o objetivo de estabelecer a ordem, garantirem a soberania sobre os territórios e gerir a pressão exercida pelas potências europeias que permaneciam em África com interesses elevados que incluíam muita riqueza gerada nas colónias nacionais. Os meios navais eram empregues tanto no mar como nos rios e desempenharam um papel imprescindível, nomeadamente na questão da elaboração do célebre mapa cor-de-rosa. A ação da Marinha perdeu alguma relevância, quando as operações passaram a decorrer para o interior do continente africano, passando o exército a desempenhar um papel mais preponderante.

8 A Liga Naval Portuguesa é criada em 1901 e tem como principal objetivo a remodelação da Marinha Portuguesa, procurando, através da elaboração de vários planos e conferências, apresentar soluções para essa problemática.

### **A Marinha na Guerra**

“No início da primeira guerra mundial era esta a situação internacional da República portuguesa: ameaçada no continente pela Espanha, ameaçada nas colónias pela Alemanha e vulnerabilizada nos dois cenários pela política de transigência inglesa em relação à Espanha na questão peninsular e à Alemanha na questão colonial.” (Teixeira, 2000: 74).

Estes fatores referidos por Severiano Teixeira são, de facto, determinantes para a decisão política que ditou a participação de Portugal na Primeira Grande Guerra. Para além destes problemas estratégicos, Maria Carrilho referiu ainda que Portugal aderiu a este conflito como consequência do julgamento de diversos setores republicanos, bastante influentes na política nacional, que viam a participação na guerra como uma oportunidade para Portugal obter alguma reputação entre os restantes países e alcançar assim o reconhecimento necessário para manter as suas colónias (Carrilho, 1985).

É essa possibilidade, de perder as colónias, que se afigura como razão essencial para a participação portuguesa no conflito. Estas representavam um fator estratégico e económico muito valioso para as potências europeias e como tal eram utilizadas “como mecanismo de compensação e moeda de troca na ‘balança do poder’ do equilíbrio europeu.” (Teixeira, 2000: 74)

O entusiasmo que a entrada na guerra proporcionava aos decisores políticos, fê-los desvalorizar totalmente a vontade da população, ignorando as suas preocupações. O esforço de propaganda realizado demonstrou-se insuficiente para esclarecer a população, confiando unicamente no patriotismo do povo português ao deparar-se com as suas colónias ameaçadas. Desta forma, a insatisfação e preocupação sentida não foi lobrigada pelo Governo, o que se veio a repercutir mais tarde.

A entrada de Portugal na guerra de 1914-1918, conforme referido, resume-se a duas teorias defendidas pela historiografia portuguesa. Uma delas, a mais relevante, é a de proteção do domínio sobre as colónias. A outra teoria baseia-se na rivalidade peninsular, visto que, ao entrar na guerra, Portugal asseguraria um lugar nas relações internacionais e europeias, afastando o perigo espanhol através da consolidação da aliança com Inglaterra e do enfraquecimento das relações anglo-espanholas.

É possível considerar ainda uma terceira tese, a nível da política interna com o objetivo de consolidar o regime republicano e a sua legitimidade democrática.

Oficialmente, Portugal iniciou a sua intervenção na guerra ao lado dos Aliados, e sob o signo da aliança inglesa, a 10 de março de 1916. Neste dia, no Congresso da República, na presença do Presidente da República, membros do Governo e do corpo diplomático entre outros, o Ministro dos Negócios Estrangeiros Dr. Augusto Soares fez a leitura da declaração de guerra escrita pelo Ministro da Alemanha em Lisboa. Considera-se a principal causa para esta declaração de guerra oficial, a apreensão dos navios alemães e a substituição da sua bandeira pela bandeira por-

tuguesa com a flâmula de guerra, junto com o disparo de munições de salva pelo navio-almirante, o cruzador *Vasco da Gama* (Inso, 2006). A participação portuguesa na guerra, apesar de aprovada em sessão do Congresso desde 1914, pelo Governo da *União Sagrada* presidido por Afonso Costa, não reuniu as condições mínimas de planeamento e preparação necessárias. Este facto refletiu-se não só nas forças no terreno mas também no plano interno.

O país viveu tempos difíceis nesses anos. A nível económico o conflito mundial provoca grandes mudanças. Até 1918, no que respeita ao comércio externo, as importações caíram para cerca de um quarto das realizadas em 1913 e as exportações diminuem para metade do normal também em 1918 (Telo, 1994).

As implicações são óbvias: o custo dos produtos agrícolas sofre sucessivos aumentos à medida que as importações caem, bem como a capacidade financeira dos agricultores, que preferem deixar terrenos incultos e vender os seus produtos no mercado negro, ao invés de os vender aos preços tabelados. O custo de vida em Portugal sobe cerca de 80 por cento em 1918 (Telo, 1994).

Porém, em dezembro de 1917, com o início do governo de Sidónio Pais<sup>9</sup>, o setor agrícola sofre algumas melhorias, tendo sido criado o Ministério da Agricultura e, em consequência, uma série de ações foram adotadas por essa pasta; o setor agrícola sentiu-se mais protegido. Com a chegada da guerra económica, entre 1916-1917, e a declaração como inimigos a determinadas empresas, é exercido pelos Aliados o controlo da produção mundial. O ministro americano em Portugal considera que em 1917 “as condições de vida em Portugal, que até agora não tinham sido fortemente afetadas pela guerra, atingem um estado sério e podem tornar-se críticas a curto prazo. O país está ameaçado pela fome.”<sup>10</sup>

Estes efeitos, juntamente com a insatisfação vivida devido à participação do país na guerra, levam a um período de movimentos populares e surtos grevistas, juntamente com as graves situações de assaltos e roubos. Mais uma vez é Sidónio Pais quem consegue conter estes movimentos.

No setor da Indústria sentem-se os efeitos contrários. Apesar da falta de matérias-primas, maquinaria e sobresselentes, a produção nacional de carvão sofre um aumento e as fábricas praticamente obsoletas ultrapassam os seus problemas contrariamente às fábricas modernas.

---

<sup>9</sup> Em contestação ao Governo Democrático Republicano, a partir de 5 de dezembro até 8 do mesmo mês de 1917, e após de três dias de confrontos, nos quais a participação civil foi preponderante, a Junta Militar Revolucionária presidida por Sidónio Pais, assumiu o poder no país exonerando o Governo da União Sagrada e destituindo o então Presidente da República Bernardino Machado. Para obter mais informação, nomeadamente a nível das implicações na organização das Forças Militares (Ribeiro, 2004: 129-130).

<sup>10</sup> Comunicação do ministro americano Birch ao State Department. NA. 853.50. (Telo, 1994).



Na generalidade, a guerra revela-se desastrosa para o país e provoca indubitáveis transfigurações na sociedade. Para Portugal e para a Europa este conflito constituiu uma “brutal porta de entrada no século XX.” (Telo, 1994: 87).

A participação militar, através de um Corpo Expedicionário do Exército não favoreceu os problemas internos referidos. O envio de forças terrestres para o campo de batalha revelou-se precipitado. Foram enviados, ao todo, para França 56.493 homens, morreram em combate 2.091, ficaram feridos ou incapazes para o serviço 12.508 e foram feitos 6.678 prisioneiros (Marques e Sousa, 2003). A forma como os preparativos para a guerra decorreram, foi o começo de uma série de fracas ações que tinham em vista a introdução do Corpo Expedicionário Português no campo de batalha. A precipitação deveu-se muito à vontade de querer fomentar as relações internacionais, demonstrar aos outros países europeus que Portugal possuía capacidade para combater junto das forças Aliadas e a urgência em assegurar o referido domínio sobre as colónias. Apesar de ter sido solicitado ao governo português somente peças de artilharia, o Governo julgou necessário enviar essas peças juntamente com a sua guarnição e posteriormente uma força capaz de participar nas ações beligerantes. Contudo, a preparação física dos soldados enviados não era a mais adequada, o seu equipamento insuficiente para as exigências do campo de batalha, bem como a sua moral muito baixa.

O golpe que instaurou a ditadura de Sidónio Pais - que se havia declarado como antagonista à beligerância voluntária de Portugal - e as ofensivas alemãs que se fizeram sentir a partir de 1917 e que culminaram com uma grande ofensiva em abril de 1918, que resultaram na batalha de La Lys, infligiram um duro golpe ao diminuto e mal preparado contingente português, cansado e incapaz de enfrentar a máquina de guerra alemã. Após as ofensivas alemãs, o destrozado Corpo Expedicionário Português foi desmembrado ficando provisoriamente inoperacional. Foi infligida uma grande derrota aos soldados portugueses presentes na Flandres.

A participação da Marinha na Primeira Grande Guerra, à semelhança dos restantes setores do nosso país e do Exército em particular, não era encarada de forma sulfurosa pelas multidões. A inexequibilidade dos programas navais posteriores ao de Jacinto Cândido é causa da preparação deficiente que a Marinha se deparava ao entrar na guerra e garantir possibilidades de sucesso. Não existiam navios suficientes, nem a tecnologia adequada, bem como equipamentos de reserva, bases e estaleiros capazes de responder às exigências da estratégia beligerante fundada numa retaguarda industrial evoluída. A Marinha apenas possuía três unidades modernas, dois contratorpedeiros e o submersível *Espadarte*. Ainda se podia contar com as quatro canhoneiras mais recentes do Arsenal e os velhos cruzadores derivados do programa “Jacinto Cândido”.

O próprio Pereira da Silva questiona: “Era com esta Armada – se tal nome merece! – que nós devíamos fazer a polícia dos nossos mares, proteger as nossas linhas

de comunicação e garantir a segurança dos comboios de tropas que partiam para França!” (Silva, 1919: 149).

À falta de meios, somava-se o apedutismo das táticas de guerra que os novos meios proporcionavam, o submarino e os dirigíveis ou aviões, foram também determinantes no decurso da guerra.

Quem, no seio da Marinha, demonstrou categórico apoio à entrada portuguesa nas forças beligerantes, foi o comandante Leote do Rêgo. Foi esta distinta figura que se assumiu como o principal piloto do esforço naval durante o conflito. Correia do Inso adjectivou os métodos de Leote do Rêgo como “verdadeiro milagre de organização” que “rompia com a rotina dos processos burocráticos, sempre que as circunstâncias o exigiam.” (Inso, 2006: 15). “Leote do Rêgo marcou, pois, por forma indelével, a sua personalidade na Marinha, onde foi a alma da guerra.” (Inso, 2006: 17).

Inicialmente a Armada possuía duas preocupações proeminentes: garantir a proteção dos portos nacionais das ameaças de superfície e sustentar a segurança das forças expedicionárias enviadas para as colónias africanas, logo no início da guerra. A primeira medida tomada para assegurar o cumprimento dos objetivos estabelecidos, foi a criação da Divisão Naval de Defesa e Instrução, que teve como seu Comandante Superior o capitão-de-fragata Leote do Rêgo e navio-almirante o cruzador *Vasco da Gama*. A Divisão era constituída inicialmente pelos seguintes navios: cruzadores *Vasco da Gama*, *Almirante Reis*, e *Adamastor*; contratorpedeiros *Guadiana* e *Douro*; torpedeiros N.º 1 e N.º 2; submarino *Espadarte* e vapor *Lidador*. Posteriormente foi destacado o *Adamastor* para missões no Ultramar e foi incluído o *S. Gabriel*. Com o decorrer da guerra mais navios foram integrados, nomeadamente navios mercantes, sendo alguns armados no Arsenal e alguns navios alemães entretanto apreendidos. No entanto a atividade da guerra não se limitou apenas à criação desta Divisão e abrangeu todos os complexos serviços da Marinha sob a Majoria General da Armada. A Divisão Naval acabou extinta após o golpe protagonizado por Sidónio Pais, e Leote do Rêgo exilado (Inso, 2006).

Apesar da mobilização exercida na organização e da tentativa de adequação dos meios às funções previstas na reorganização da Armada para a guerra, concluiu-se inicialmente que esta, à imagem do país, não estava devidamente apta para a guerra e para os difíceis cenários enfrentados nas missões. A preparação da Marinha em face da ameaça de superfície foi inglória visto que o bloqueio inglês no Mar do Norte se mostrou eficaz. Assim os alemães utilizaram os seus submarinos, a par dos dirigíveis e aviões, o que se tornou um imprevisto para Portugal e uma contrariedade, dado que a Marinha não possuía, nem capacidade, nem meios para combater esta ameaça.

Outra grande contrariedade está igualmente presente nas operações no cenário ultramarino. O esforço logístico necessário era declaradamente superior ao das Cam-

panhas de Pacificação. As primeiras derrotas logo surgiram. As características exigidas aos navios para a realização destas missões, não foram concretizadas, o que causou imensas baixas derivadas da falta de condições sanitárias e de transporte.

Doravante, a participação da Marinha Portuguesa foi realizada sobretudo em conjunto com a Inglaterra. Vários acordos foram obtidos garantindo a proteção inglesa, enquanto os britânicos contavam com a disponibilidade portuguesa para a realização de operações necessárias e posse das respetivas contrapartidas.

Um dos objetivos definidos pelo governo para a Marinha, era a defesa do continente e dos seus portos. Adicionalmente à criação da Divisão Naval que tinha esse propósito, foram requisitados e modificados diversos navios de pesca, iates, navios de cabotagem e gasolinas, conferindo-lhes funções de patrulha e rocega de minas. Também foram adaptados os navios alemães apreendidos, que vieram a ser utilizados especialmente em Moçambique. Estes draga-minas estavam sob a orientação do primeiro-tenente Jaime de Sousa, formado em Inglaterra nesta área<sup>11</sup>. Simultaneamente, a Marinha desempenhava um papel importantíssimo no transporte do Corpo Expedicionário para a Flandres e no auxílio a Inglaterra em funções idênticas.

Também foi criada a Aeronáutica Naval por Sacadura Cabral, composta por hidroaviões que asseguravam essencialmente o reconhecimento das zonas de campos de minas e deteção de submarinos inimigos. Posteriormente foram aumentados mais aparelhos que facultaram um reconhecimento mais extenso.

Diversas ações, como a colocação de linhas de redes, o reforço das defesas fixas e montagem de uma linha de minas para a defesa da barra de Lisboa, são algumas medidas que foram, em complementaridade levadas a cabo pela Marinha.

Entre as preocupações estratégicas, foi dada grande importância à defesa do porto de Leixões. Consistia numa réplica simplificada do Porto de Lisboa, constituída pelos seguintes sistemas: “redes antitorpedo “Bullivan” nos ancoradouros, baterias em terra apoiadas por holofotes e um sistema de vigilância ligado por telefone, flotilha de barcos-patrulha formada por vapores requisitados armados de cargas de profundidade e peças de 47 mm, serviço de rocega assegurado pelos vapores Açor e Maria Vitória, salvamento de naufragos e rebocadores.” (Telo, 1999: 265).

Numa fase posterior seriam criadas defesas na costa algarvia e portos secundários no continente. De um modo geral, o trabalho realizado no continente foi exí-

---

11 Esta foi uma das compensações obtidas por Portugal com a beligerância: a possibilidade de enviar militares para obter formação em Inglaterra em matérias pouco exploradas em Portugal ou mesmo desconhecidas, mas que se tornaram vitais devido à estratégia alemã durante a guerra, como o caso da guerra de minas, que os alemães muito exploravam. Temos o exemplo do cargueiro norueguês a transportar trigo, que sucumbiu após ter ativado uma mina na barra do Rio Tejo, colocada por um submarino germânico.

mio apesar da improvisação constante. A Armada partiu do zero em termos de defesa costeira, para a edificação de uma indispensável e vital defesa dos portos continentais.

A preocupação com a defesa de costa não abrangia só Portugal continental mas também as suas ilhas. A ilha da Madeira possuía apenas três patrulhas de pequenas dimensões ao serviço do arquipélago. O porto do Funchal ficaria extremamente desprotegido, acrescentando ainda o facto de não terem sido montadas quaisquer redes antitorpedo. Desta forma, em 1916 um submarino alemão, o U-83, ataca o Funchal, torpedeando três navios, e afasta-se calmamente submerso, emergindo depois para bombardear a cidade.

A contestação portuguesa fez-se prontamente junto da Inglaterra, que mediante o acordo com Portugal, era responsável por assegurar a defesa das ilhas nacionais. Após negociações os ingleses acordaram em reforçar o contingente naval no Atlântico com seis cruzadores e navios auxiliares, utilizando Cabo Verde como base.

Todavia a atualização das defesas em terra, e montagem de sistemas antitorpedo nas ilhas não foi cumprida, o que resultou na desvalorização de Cabo Verde como porto de abrigo e a ameaça permanente face à guerra submarina opositora.

Os Açores, que devido ao seu posicionamento geográfico, representam uma mais-valia estratégica, não tiveram o peso desejado para que o país tivesse um papel mais ativo nas operações navais Atlânticas, devido à ausência de defesas eficazes, o que culminou com a perda do navio caça-minas *Augusto Castilho* artilhado com uma pequena peça, numa desigual batalha contra um cruzador submarino, U-139, armado com peças de 150 mm. Esta falta de proteção desencoraja os Aliados a utilizar as ilhas portuguesas como pontos estratégicos relegando Portugal para um plano irrelevante durante a guerra (Telo, 1999).

Outro grande esforço realizado pelo país foi em prol do seu império colonial. Grandes expedições são enviadas para Angola e Moçambique, possuindo a Marinha o principal papel no transporte do Corpo Expedicionário. Além de escoltar este transporte intercontinental, a Marinha assegurava ainda a salvaguarda do sistema logístico local. Adicionalmente, a Armada apoiava diretamente as operações com a atribuição de colunas, forças terrestres e apoio dos navios.

No dia 11 de novembro de 1918, o Armistício põe oficialmente fim à guerra. O conflito causou mais de 19 milhões de mortos e deixou a Europa numa situação económica debilitada. A sustentabilidade financeira de muitos países é assegurada pelos Estados Unidos.

A Marinha Portuguesa, com poucos meios, e a sentir uma urgente necessidade de modernização, entrara num conflito mundial de grandes dimensões, não deixando, destemidamente, de levar por diante as missões para as quais fora chamada.

### **Portugal e a Marinha no Pós-guerra**

Em Portugal, finda a Primeira Grande Guerra, a situação era grave. Apesar dos objetivos de manutenção da integridade do Império terem sido alcançados, o estado social e económico do país era preocupante e o governo de Sidónio Pais não consegue alterar a situação. Com o assassinio deste Presidente a agitação social aumentou.

Portugal delineou uma estratégia a nível da política externa que consistiu no esforço para garantir que as dívidas de guerra lhe eram perdoadas e para obter direito a reparações e indemnizações por parte das potências derrotadas. Na verdade, o auxílio financeiro foi concedido pela velha aliada, a Inglaterra, com o envio de uma remessa de libras pelo governo de Londres.

Fazendo um balanço da participação da Armada na guerra, vemos que a nível militar, foi o único ramo que atingiu com sucesso os seus objetivos e apresentou uma quantidade muito reduzida de baixas em comparação com o exército, que apesar de tudo, enfrentou no campo de batalha as forças inimigas, em condições mais deficientes que a Armada. A Marinha viu criado um sistema de defesa costeira inexistente e o seu contingente foi reforçado, destacando-se a chegada de três submarinos em 1917 e a respetiva criação da primeira esquadrilha em 1918.

Porém a importância que Portugal alcançaria no seio dos Aliados poderia ter sido bastante mais proeminente. A grande vantagem do posicionamento geográfico das ilhas poderia ter constituído uma vantagem para Portugal, e ter impulsionado o concretizar de um dos grandes objetivos de participação na guerra: o surgimento como elemento estratégico influente no planeamento e decisões no contexto internacional. Para tal facto exortou Pereira da Silva, ao invocar que com a exequibilidade do plano naval por ele proposto em 1911, o desfecho teria sido distinto e “não teríamos assistido ao espectáculo pouco edificante de vêrmos uma grande parte dos transportes com as nossas tropas comboiados por contratorpedeiros ingleses, quando era à marinha portuguesa que deveria pertencer esse serviço, nem tão pouco a polícia dos nossos mares e a defesa marítima de alguns dos nossos portos do continente e ilhas adjacentes confiada a outra marinha, que não fôsse a nacional, porque tais funções cometidas a marinhas estrangeiras nas nossas próprias águas, representam sempre uma diminuição de soberania.” (Silva, 1919: 157).

É com este pensamento que a Marinha portuguesa se depara no pós-guerra. Em adição aos artigos de Pereira da Silva, que são um exercício em relação à Corporação, verifica-se o crescimento naval de países como os EUA e o Japão, que elaboram programas navais com proporções nunca antes vistas, principalmente o caso americano que, com a concretização do seus programas, tende a ultrapassar o poderio naval britânico. Estas construções navais massivas vieram a ser postas em causa pelo tratado de Washington em 1922, onde se definiu o fim da corrida naval por não ser plausível pelos destróçados países europeus. Esta tranquilidade, num fu-

turo próximo, não seria conservada por muitos mais anos, relançando a corrida ao armamento naval.

Por estas razões, o plano naval proposto por Pereira da Silva antes da guerra não se desvanece com o *terminus* do conflito, antes pelo contrário. O fim da grande conflagração é visto como uma excelente oportunidade para consolidar a ideia de renovação de esquadra, graças ao bom desempenho da Marinha na guerra e da importância que fora sentida no seu decorrer, uma armada bem constituída e apetrechada.

Resultado dessas ideias, foi a elaboração de um plano chamado *A Nossa Marinha em Consequência do Próximo Estado de Paz* (Telo, 1999), onde se refletiu sobretudo as ilações retiradas da beligerância. Este programa baseava-se na sua essência no plano naval de 1916, estando por detrás de ambos, um dos grandes pensadores navais da Marinha no século XX – Fernando Augusto Pereira da Silva.

Os anos que se seguem refletem a vontade de modernizar a Marinha e estabelecer uma linha de pensamento uniforme quanto à estratégia naval. As principais vozes destas pretensões são, precisamente, Pereira da Silva e Botelho de Sousa.

Este último Oficial de Marinha revela-se preponderante nas ambições de Portugal em ficar com alguns navios alemães aprisionados pela Inglaterra, que procedia à sua destruição, com o objetivo de não satisfazer a pretensão de Portugal, o que também era ambicionado por outros países Aliados.

Após a Conferência de Paz, estas pretensões portuguesas não foram correspondidas conforme o pedido, sendo apenas atribuídos seis torpedeiros oceânicos austríacos, construídos entre 1914 e 1916. Estes eram navios de 244 t *standard*, que podiam atingir 28 nós e que se afiguraram como os primeiros navios propulsionados a combustível líquido da Armada.

A nível de prioridades, Portugal não altera as suas opções estratégicas. Continua a declarar como principal objetivo de política externa o seu projeto colonial.

O percurso nacional durante a década de vinte não se afigurou fácil. Sucessivas revoltas, assassinios, atentados e consecutivos governos ameaçavam o regime Republicano, que a 28 de maio de 1926 foi deposto, com uma revolta que pôs termo à Primeira República e instaurou a Ditadura Nacional, transformada em Estado Novo a partir de 1933 com o plebiscito e aprovação da Constituição. A Armada foi secundarizada pelo Exército a 28 de maio 1926. Com meios antiquados, constituía os seus “navios de ponta” a esquadilha de submersíveis. Esta situação não se poderia manter por muito mais tempo. Não é de admirar por isso, a concretização do Programa de Magalhães Correia anos depois, em 1930, que não será mais do que uma forte tentativa para fazer renascer a envelhecida Marinha de Guerra Portuguesa no século XX.

### Referências Bibliográficas

- Carrilho, Maria (1985). *Forças Armadas e Mudança Política em Portugal no Século XX: Para uma Explicação Sociológica do Papel dos Militares*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda.
- Inso, Jaime Correia do (2006). *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa: Edições Culturais de Marinha.
- Marques, A. H. de Oliveira e Fernando de Sousa (2003). *Nova História de Portugal: Da Monarquia para a República* (Vol. XI). Lisboa: Editorial Presença.
- Ribeiro, António Silva (2004). *Organização Superior de Defesa Nacional: Uma visão estratégica 1640-2004*. Lisboa: Prefácio.
- Silva, Fernando Augusto Pereira da (1911). “Os Ensinamentos Navais da Grande Conflagração Mundial e a Nossa Ação Marítima”. *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. L, n.º 11, pp. 149.
- Telo, António José (1994). *Economia e Império no Portugal Contemporâneo*. Lisboa: Edições Cosmos.
- Telo, António José (1999). *História da Marinha Portuguesa: Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974* (Tomo I). Lisboa: Academia de Marinha.
- Teixeira, Nuno Severiano (2000). *A Política Externa Portuguesa, 1890-1986*. Madrid: Ediciones Sequitur, pp. 61-92.
- Valentim, Carlos (2004). “O Plano Naval de Nunes Ribeiro”. *Atas do XIII Colóquio de História Militar*. Lisboa: Comissão Portuguesa de História Militar.

### Arquivo:

Biblioteca Central da Marinha