

**Portugal e o Bloqueio Naval na Grande Guerra:  
Uma lição aprendida e esquecida**

**Carlos Jorge Alves Lopes**

**Tese de Doutoramento em História  
Especialidade em História Contemporânea**

**Março de 2019**

Tese apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutor em História, realizada sob a orientação científica da Professora Doutora Maria Fernanda Rollo.

*À minha mulher Anabela  
e filha Ana Sofia*

## **AGRADECIMENTOS**

À Professora Doutora Maria Fernanda Rollo, orientadora desta investigação, agradeço o ter-me acolhido tão generosamente neste desafio onde a liberdade de pensamento pautou a responsabilidade que materializou o constante rigor no aprofundar do conhecimento.

À Doutora Ana Paula Pires pelo acompanhamento e apoio constante ao longo de todo o doutoramento.

Ao Doutor João Luís Fernandes, do Departamento de Geografia da Universidade de Coimbra, por uma visão sobre a centralidade da Geografia no destino histórico das nações.

À Doutora Carolina García Sanz, do Departamento de História Contemporânea Universidade de Sevilha, pelo interesse demonstrado e partilha de informação, tendo criado manifestamente um interesse sobre a perspectiva ibérica da Grande Guerra.

Ao Capitão-de-Mar-e-de-Guerra, Coordenador do Departamento de Formação de Marinha, Professor de Histórias e Ciências Militares Navais da Escola Naval e Subdirector do Centro de Investigação Naval, Doutor Augusto Alves Salgado, pelo desafio intelectual, debate e a acuidade crítica dos temas navais discutidos.

Ao Tenente-Coronel, Professor de História na Academia Militar, Doutor Pedro Marquês de Sousa, pelo enriquecimento técnico do trabalho através da partilha do seu conhecimento.

Aos colegas do Grupo ESPI do IHC pela colaboração e motivação ao longo do trabalho, e aos camaradas do Grupo HistArq do CINAV pelo grande desafio da partilha de conhecimento entre especialistas de história naval.

Aos familiares, e amigos, agradeço terem sido sempre uma inesgotavelmente fonte de apoio.

À minha mulher Anabela Antão Lopes pela força e o acompanhamento próximo, em particular nas fases de derradeiro isolamento e de indecisão que irremediavelmente nos assolam ao longo do trabalho.

## **Portugal e o Bloqueio Naval na Grande Guerra:**

### **A frente interna marítima**

Carlos Jorge Alves Lopes

#### **Resumo**

A presente investigação tem por base a problematização do modo como a tecnologia e a doutrina naval propiciaram uma evolução na política de defesa naval, mas também como factores de política interna e externa influenciaram a frente interna marítima nacional no contexto da Grande Guerra de 1914-1918.

Até que ponto essa evolução marcou a modelação da Marinha Mercante e de Guerra portuguesas perante uma situação de guerra ao comércio marítimo à escala mundial, mas também a sua interligação com as crises política nacionais, ou as consequências das políticas de bloqueio naval internacionais que foram transformando o acesso ao mar.

Para a contextualização da existência de uma frente interna marítima foram sustentadas dois objectivos que deram rumo à investigação, reconhecendo claramente a existência de um plano comum indissociável entre a economia e a liberdade nos mares, numa relação causa-efeito dentro de uma visão enquadrável na evolução da guerra no mar e em especial no seu contributo para a beligerância nacional no conflito mundial.

O primeiro objectivo de procurar até que ponto o enquadramento tecnológico e geográfico influenciaram a transformação da marinha, no sentido de apreender a evolução da defesa marítima e como as concepções históricas do espaço atlântico e colonial estiveram ligadas com a estratégia peninsular e de neutralidade.

O segundo objectivo examinar a envolvimento de questões operacionais de marinha perante o objectivo político nacional de beligerância e da ameaça real e material que a evolução da guerra ao comércio marítimo sem restrições foi progressivamente exercendo.

Em suma, dentro de uma perspectiva que coloca a frente interna marítima num plano com elevada relevância para um alargamento da sua análise histórica, em ambiente comparativo e internacional, mas também interessante confirmar a importância da frente interna marítima para a logística comercial, defesa de soberania e para a diplomacia externa nacional.

**Palavras-chave:** Tecnologia Naval, Bloqueio Naval, Guerra ao Comércio, Grande Guerra, Frente Interna Marítima

## **Portugal and the Naval Blockade in the Great War:**

### **The maritime front**

Carlos Jorge Alves Lopes

#### **Abstract**

The present investigation is based on the problematization of the way in which technology and naval doctrine propitiated an evolution in naval defence policy, but also internal and external policy factors influenced the internal maritime front in the context of the Great War of 1914-1918.

To what extent has this development marked the shaping of the Portuguese Merchant and War Navy in the face of a war on world trade, but also its interconnection with national political crises, or the consequences of the international naval blockade policies that have transformed the access to the sea.

In order to contextualize the existence of the internal maritime front, two objectives have been supported which have led to the investigation, clearly recognizing the existence of a common plan inseparable between the economy and freedom in the seas, in a cause-and-effect relationship within the framework of evolution of war at sea and especially in its contribution to national belligerence in the world conflict.

The first objective was to examine to what extent the technological and geographic framework influenced the transformation of the navy in order to understand the evolution of maritime defence and how the historical conceptions of the Atlantic and colonial space were linked to the peninsular and neutrality strategy.

The second objective was aimed at examining the involvement of navy operational issues in the face of the national political goal of belligerence and the real and material threat that the evolution of the war to unrestricted maritime trade was progressively exerting.

In brief, from a perspective that places the internal maritime front on a plane with a high relevance for an extension of its historical analysis, in a comparative and international environment, but also the interesting to confirm the importance of the internal maritime front for commercial logistics, defence of sovereignty and for national foreign diplomacy.

**Keywords:** Marine Technology, Naval Blockade, War Trade, Great War, Internal Maritime Front



# ÍNDICE

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>1</b>
<b>PARTE I – A TECNOLOGIA E AS DOUTRINAS NAVAIS.....</b>	<b>14</b>
<b>CAPÍTULO I - A EVOLUÇÃO DA TECNOLOGIA NAVAL 1850-1918.....</b>	<b>16</b>
1 – A EVOLUÇÃO DA CAPACIDADE DE COMBATE .....	16
1.1 – <i>A liberdade de manobra e o combustível</i> .....	18
1.2 – <i>Os novos armamentos</i> .....	26
1.3 – <i>A visibilidade e a camuflagem</i> .....	30
1.4 – <i>O combate e os sistemas integrados de tiro</i> .....	34
1.5 – <i>A Evolução dos Torpedos Móveis</i> .....	44
1.6 – <i>Minas</i> .....	46
1.7 – <i>Desminagem</i> .....	50
1.8 – <i>Outros medidas anti-submarinas</i> .....	53
<b>CAPÍTULO II - A EVOLUÇÃO DAS DOUTRINAS NAVAIS.....</b>	<b>60</b>
2.1– O CONTROLO DO MAR .....	64
2.1.1 – <i>As raízes da guerra ao comércio</i> .....	68
2.1.2 – <i>Em torno da Declaração de Paris, de 1856</i> .....	72
2.1.3 – <i>A Nova Escola e a guerra ao comércio</i> .....	77
2.1.4 – <i>A Escola Clássica e o comando do mar</i> .....	86
2.2 – AS INFLUÊNCIAS NO PENSAMENTO NAVAL PORTUGUÊS .....	91
2.2.1 – <i>Plano Jacinto Cândido da Silva 1896</i> .....	95
2.2.3 – <i>Plano Aires de Ornelas 1907</i> .....	98
2.3.4 – <i>Plano Nunes Ribeiro 1909</i> .....	102
2.2.4 – <i>Plano Pereira da Silva 1912</i> .....	106
<b>PARTE II – DESAFIOS VINDOS DO MAR.....</b>	<b>123</b>
<b>CAPÍTULO III – O COMÉRCIO MARÍTIMO E A GUERRA.....</b>	<b>125</b>
3.1 – A LIBERDADE DOS MARES .....	126
3.1.1 – <i>Da guerra ao comércio</i> .....	127
3.1.2 – <i>Da liberdade do comércio marítimo</i> .....	133
3.1.3 – <i>Sistema transaccional e a Declaração de Londres de 1909</i> .....	136

3.1.4	- <i>Evolução dos direitos dos neutros</i> .....	140
3.1.5	- <i>O abastecimento marítimo</i> .....	147
3.2	- PORTUGAL DA NEUTRALIDADE.....	150
3.2.1	- <i>A questão da neutralidade imperfeita nacional</i> .....	151
3.2.2	- <i>A dependência da economia do abastecimento marítimo</i> .....	156
3.2.3	- <i>Portugal Neutral</i> .....	161
3.2.4	- <i>1º Ciclo de Neutralidade - Agosto de 1914 a Maio de 1915</i> .....	173
3.2.5	- <i>2º Ciclo de Neutralidade - Maio de 1915 a Março de 1916</i> .....	196
<b>CAPÍTULO IV - A GUERRA SUBMARINA</b> .....		<b>215</b>
4.1	- A ARMA SUBMARINA.....	215
4.1.1	- <i>A evolução técnica dos submarinos</i> .....	215
4.1.2	- <i>As questões geoestratégicas e o emprego da arma submarina</i> .....	221
4.2	- A GUERRA SUBMARINA TOTAL AO COMÉRCIO .....	231
4.2.1	- <i>O direito de presa e as convenções internacionais</i> .....	233
4.2.2	- <i>A controvérsia justificativa das limitações</i> .....	234
4.2.3	- <i>Entre a acção de captura e de bloqueio</i> .....	243
4.2.4	- <i>O Bloqueio Submarino</i> .....	248
4.2.5	- <i>Os Comboios Navais</i> .....	255
<b>CAPÍTULO V - A FRENTE INTERNA MARÍTIMA</b> .....		<b>267</b>
5.1	- A MARINHA MERCANTE E O ABASTECIMENTO DAS POPULAÇÕES .....	268
5.2	- A DEFESA COSTEIRA .....	276
5.2.1	- <i>O Sistema de Defesa de 1857, Marquês Sá da Bandeira</i> .....	279
5.2.2	- <i>O Sistema de Defesa Marítima de 1916, a Grande Guerra</i> .....	282
<b>CONCLUSÃO</b> .....		<b>289</b>
<b>FONTES</b> .....		<b>295</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b> .....		<b>297</b>

## LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - MARCOS DA EVOLUÇÃO NAVAL.....	21
TABELA 2 - MARCOS DA EVOLUÇÃO MARÍTIMA .....	23
TABELA 3 - MARCOS DA PROPULSÃO MECÂNICA .....	25
TABELA 4 - MARCOS DA CORRIDA PELA VELOCIDADE .....	28
TABELA 5 - DISTÂNCIAS DE OBSERVAÇÃO AO HORIZONTE.....	33
TABELA 6 - COMPARAÇÃO DE DOCTRINAS NAVAIS.....	90
TABELA 7 - EVOLUÇÃO DA FORÇA PORTUGUESA DE CRUZADORES.....	97
TABELA 8 - PLANO NAVAL AIRES DE ORNELAS 1907.....	99
TABELA 9 - PLANO NAVAL ÁLVARO NUNES RIBEIRO 1908.....	102
TABELA 10 - CARACTERIZAÇÃO DOS PROJECTOS NAVAIS.....	105
TABELA 11 - COMPARAÇÃO PLANOS NAVAIS IBÉRICOS .....	115
TABELA 12 - PLANO NAVAL JOSÉ FERRÁNDIZ Y NIÑO 1908 .....	118
TABELA 13 - PLANO NAVAL FERNANDO PEREIRA DA SILVA 1911 .....	118

# Introdução

A História não pode ser representada geometricamente por um círculo, mas por algo que se assemelhe a uma espiral. Entre as semelhanças macro-temporais que induzem sequências repetitivas de espectro alargado, existe uma compressão espaço-temporal induzida pela evolução tecnológica que foi e será a força que faz progredir o passo da humanidade a cada revolução.

Os processos em História são dinâmicos e em cada momento existe a procura de equilíbrios sociais e económicos, como de um sistema fechado de vasos comunicantes se tratasse e em que a Humanidade se comporta como o fluido que migra.

Os momentos de equilíbrio social ao longo da História foram sempre encontrados após actos de violência, mas a cada um desses momentos a ponderação sobre as consequências dos actos determinou um novo estado na evolução da Humanidade.

Portugal compreendia uma dispersão territorial acentuada no início do século XX e, com territórios no continente europeu, arquipélagos atlânticos, em África, na Índia, na China e em Timor, o mar representava o único factor de comunicação.

No entanto, o interesse académico sobre a relação entre Portugal e Mar tem-se centrado sobre a Época dos Descobrimentos, não tendo existido de forma comparável um aprofundar sobre o tema para a Época Contemporânea, se bem que nos últimos quatro anos por influência da evocação do Centenário da Grande Guerra tenha sido desenvolvida uma notável bibliografia, que, em parte, reforçou o conhecimento sobre frente marítima na guerra.

Talvez uma das possíveis explicações para o desinteresse histórico do tema se encontre entre as consequências culturais do processo de descolonização que restringiu a dimensão geográfica de Portugal no Mundo, e a entrada de Portugal na Comunidade Económica Europeia que desviou a orientação política da Nação da sua relação com o Mar, face às preocupações económicas e sociológicas ligadas à continentalidade europeia.

Sobreveio assim na nossa investigação o interesse de aprofundar o conhecimento sobre a frente marítima interna, com especial interesse sobre as causas das coisas, que ao longo do trabalho se foi aprofundando num conhecimento sobre a transformação da guerra marítima ao comércio, em especial nas diversas formas de bloqueio naval e de guerra ao comércio marítimo, com os objectivos: compreender o estado da defesa do sector marítima onde se inclui o papel da marinha no processo de beligerância de Portugal e como os problemas associados à logística marítima reflectiram a existência de uma frente interna marítima.

Para os objectivos propostos foi necessária uma longa investigação cujo resultado se explana para compreensão do desenvolvimento tecnológico, da evolução da doutrina naval nacional e da política nacional no campo da diplomacia externa ligada aos interesses no mar.

A diminuta economia marítima nacional era reflexo de uma marinha mercante quase inexistente, que dificilmente chegava a 10% das necessidades nacionais, sendo quase a restante cobertura efectuada pelas marinha mercantes britânica e alemã. Por outro lado a marinha de guerra apresentava uma situação de “zero naval” que pouco mais exhibia que uma capacidade de defesa costeira pontual, face à situação em que o Estado tinha progressivamente deixado a segurança das rotas marítimas nacionais nas mãos da aliada potência naval britânica.

Em Agosto de 1914, Portugal foi colocado perante uma situação para a qual a sua marinha mercante não tinha capacidade de resposta, advindo a público as consequências da falta de estratégia política adequada para a defesa da economia nacional e as consequências da falta de investimento na marinha mercante.

Enquanto a solução para a renovação da frota mercante passava simplesmente por ter mais navios, o mesmo não seria verdade para a marinha de guerra, fruto dos desenvolvimentos tecnológicos e da transformação das estratégias e tácticas de guerra, do debate de novas doutrinas navais, ou mesmo da transformação da guerra naval para uma guerra ao comércio marítimo, no âmbito da evolução de conceitos sobre bloqueio naval.

Para a defesa da soberania nacional, a utilização dos meios navais disponíveis reflectiria um quadro de necessidades dentro dos processos de bloqueio naval que se irão sobrepondo desde o início do conflito, em especial após a Batalha da Jutlândia em 1916, pouco menos de três meses depois de Portugal se tornar beligerante.

Motivados pela possibilidade de investigar este tema, verificámos não existir no contexto nacional estudos aprofundados sobre a questão da guerra ao comércio marítimo e sobre o contexto de bloqueio naval no período da Grande Guerra, à semelhança do que poderá ser encontrado na historiografia internacional, em especial na anglo-saxónica, com maior ou menor profundidade e em diversas variantes, sendo que estes abordam em geral a situação dos seus próprios países, ou das grandes potências, e quando se referem a países neutrais no período de 1914-1916 não são feitas referências a Portugal.

A questão da frente interna marítima é uma temática claramente de dimensão internacional, que não só possibilitou um estudo comparado com as soluções tomadas em outros teatros de guerra, como também o estudo da questão do bloqueio naval, do reflexo sobre a logística de abastecimento marítimo e contornos de pressão internacional sobre a utilização de navios surtos em águas nacionais.

A análise temática sobre a bibliografia disponível obrigou à necessidade de se entender a evolução académica da mesma ao longo dos anos, com um especial enfoque sobre os estudos do papel das marinhas mercantes e de guerra na defesa da frente marítima nos contextos das frentes internas nacionais. Uma abordagem comparativa com a historiografia internacional e contextualizada foi o método que seguimos e que permitiu compreender os momentos de História.

\*\*\*

A experiência de vida ensina-nos que muitas das respostas que procuramos estão inscritas em experiências passadas e é neste sentido que a investigação valoriza o tema e recolhe os ensinamentos necessários para que hoje a sociedade venha a estar apta a procurar soluções eficientes e a se acautelar contra futuros conflitos.

Foi nessa busca sobre a questão do bloqueio naval, ou mais propriamente da guerra ao comércio marítimo que se analisou a matéria numa perspectiva global para

se ponderar factores que tivessem importância para a formação dos decisores políticos e militares.

O progressivo agravamento da situação do comércio marítimo mundial, em consequência dos diversos bloqueios e contra-bloqueios navais entre 1914 e 1918, marcaram a circulação de mercadorias: produtos e matérias-primas em todos os Estados, fossem beligerantes ou não, e Portugal não foi excepção, agravado pela sua pequena dimensão geográfica continental que lhe impedia uma economia mínima de subsistência, agravado por não apresentar uma fronteira terrestre com qualquer dos países beligerantes e com isso não lucrar directamente com uma economia de reexportação.

Reconhecendo uma igual existência de “zero naval” na marinha mercante acima de 1.000 toneladas, é uma realidade incontestável que a marinha mercante não tinha a possibilidade de garantir uma logística mínima de abastecimento, tal como a marinha de guerra não se encontrava habilitada a providenciar sozinha a defesa marítima das rotas nacionais de longo curso e que sem a assistência técnica exterior não tinha a possibilidade de combater contra couraçados modernos tipo dreadnought ou garantir o “comando do mar” se necessário.

Sem estaleiros e arsenal modernos tinha uma fraca capacidade de produção naval, que impedia uma solução interna para a necessária renovação das frotas mercante ou desenvolvimento de uma frota militar, ficando apenas a possibilidade de depender de aquisições externas efectuadas junto de países como a Grã-Bretanha, França e Itália, opção que inviabilizaria qualquer desenvolvimento sustentado da marinha em tempo de guerra, pela simples alocação das respectivas indústrias navais aos respectivos esforços individuais de guerra.

Na realidade foi o conflito de 1914-1918 que demonstrou a necessidade de fazer ressurgir uma marinha mercante num contexto de defesa da economia nacional, levando por arrasto a necessidade de reforçar a capacidade de protecção em missões de patrulhamento da vasta linha costeira para evitar sobressaltos na actividade de cabotagem e piscatória, impedir a utilização de zonas costeiras para o reabastecimento de submersíveis inimigos e de fornecer um apoio próximo de defesa e salvamento a

navios mercantes aliados e neutros que se deslocavam em trânsito nas águas territoriais portuguesas após 1916.

O conflito mundial caracterizou-se por uma disrupção das redes comerciais marítimas e dos mercados financeiros, colocando a questão do abastecimento dos territórios insulares e do próprio território continental como uma questão urgente, primordial e de defesa.

Portugal, a partir de 1916, ao manter a situação de estar sem o já referido contacto terrestre directo com os seus aliados, manteve uma posição geográfica de isolamento, uma espécie de “ilha” que lhe mantinha uma dependência quase exclusiva do abastecimento recebido por via marítima.

\*\*\*

Se um ensinamento que os governantes tiraram no após guerra terá sido certamente que Portugal não teve qualquer vantagem económica, ou social, com o facto de ter forçado a intervenção de tropas portuguesas na frente europeia e muito menos conseguiu com a sua intervenção obter o respeito mundial que esperava nas negociações de paz em Versalhes, em 1919. Finda a guerra o respeito mundial seguiu o poder económico, mais do que o sacrificio militar, o que Portugal poderá ter compreendido e terá certamente influenciado a posição não intervencionista (neutra) que tomou no difícil xadrez diplomático da 2ª Guerra Mundial, aproveitando as vantagens da sua posição geográfica atlântica.

A questão de como “Portugal e o Bloqueio Naval na Grande Guerra” conduziu à formação de uma frente interna marítima, quer pela diferenciação das tecnologias, da territorialidade, do jogo diplomático e das consequências sobre a logística de abastecimento, levou à formulação dos dois objectivos anteriormente indicados e a que estes se centrassem sobre a defesa do sector marítimo e na logística marítima, compondo as duas premissas que justificam o reconhecimento de uma sectorização da frente interna marítima.

Como hipóteses de trabalho validámos a existência de uma influência da evolução tecnológica, em conjunto com a geografia nacional, no desenvolvimento da capacidade de defesa militar e de abastecimento logístico da frente interna marítima;

até que ponto a evolução do pensamento naval influenciou as características da frente interna marítima, e; como a evolução da guerra no mar pressionou a política interna e externa nacional.

\*\*\*

Nos últimos quatro anos tendo havido uma aumento de obras nacionais que dedicaram espaço à questão da Grande Guerra no Mar, o estado da arte demonstra a existência de poucos estudos portugueses alusivos à intervenção da Marinha de Guerra e Marinha Mercante na Grande Guerra, em comparação com a vastíssima bibliografia estrangeira neste âmbito. No entanto, foi possível uma análise comparativa e aprofundar diversas perspectivas que auxiliaram uma continuidade do estudo do tema.

Diversos trabalhos internacionais com forte base empírica e decorrente de material em arquivo na área da história marítima foram tomados em consideração em trabalhos produzidos no âmbito da historiografia anglo-saxónica, francesa e espanhola, para coadjuvar a contextualização da evolução tecnológica e doutrinal no impacto na Marinha de Guerra Portuguesa, inserindo-a no contexto de guerra ao comércio marítimo e de bloqueio naval num sentido mais lato, e mais uma vez num contexto fortemente internacionalizado.

Na bibliografia internacional encontrámos produções historiográficas com origem na Grã-Bretanha, Estados Unidos da América, França e Espanha, com especial relevância na análise do tema. Autores como Lance E. Davis<sup>1</sup>, John Hattendorf<sup>2</sup>, Nigel Hawkins<sup>3</sup>, Andrew Lambert<sup>4</sup>, C. Ernest Fayle<sup>5</sup>, A.C. Bell<sup>6</sup> e Paul

---

<sup>1</sup> Lance E. Davis (1928-2014). Professor de Ciências Sociais, no California Institute of Technology e associado do National Bureau of Economic Research. Entre outras obras destaca-se *Naval Blockades in Peace and War: an economic history since 1750*, publicada em 2006.

<sup>2</sup> John Brewster Hattendorf (1941-). Historiador especializado na história naval britânica e americana. É oficial reformado da Marinha dos Estados Unidos da América e professor universitário no United States Naval War College, Rhode Island.

<sup>3</sup> Nigel Hawkins. Oficial da reserva naval da Royal Navy, é advogado e autor de *The Starvation Blockades: Naval blockades of WWI*, editado em 2002.

<sup>4</sup> Nicolas A. Lambert (1956-). Professor de história naval, do Departamento de Estudos de Guerra do King's College, London.

Chack<sup>7</sup> que se destacam e são uma referência para o estudo da questão, sendo necessário não deixar de fazer referência a Sumida e Rosenberg<sup>8</sup>, que contribuíram com os seus trabalhos para uma evolução da historiografia naval.

A orientação da historiografia americana tem seguido um enfoque editorial mais sobre nas questões estratégicas e de análise comparativa sobre a evolução tecnológica da arte da guerra, em especial sobre questões da guerra ao comércio marítimo e não sobre situações de combate sobre a actuação alemã e britânica na Grande Guerra, sem por isso colocarem a sua história naval em segundo plano.

Actualmente, e certamente por serem detentores da força naval mais poderosa do Mundo, mantêm uma produção quase contínua de artigos e obras dedicadas à História Naval do século XX, muito sobre a 2ª Guerra Mundial, onde se inclui a produção de trabalhos especializados sobre temas como: bloqueio naval, estratégias navais, tecnologia e logística de guerra, que contribuem para a construção de uma perspectiva abrangente do tema.

No contexto da historiografia francesa a questão do bloqueio naval e da guerra ao comércio marítimo tem um especial interesse, já que contrariamente às posições mahanistas anglo-saxónicas do século XIX, a França seguiu uma linha diversa de orientação, de acordo com a sua tradição naval do século XVIII de *guerre de course*, a qual consubstanciou a posição estratégica naval conhecida por *Jeune École*. A partir das obras publicadas por Paul Chack e Jacques Louvard<sup>9</sup>, é evidenciada uma linha

---

<sup>5</sup> Charles Ernest Fayle (1881-1943). Autor da história oficial sobre o comércio marítimo na Grande Guerra, *Seaborne Trade* em três volumes, produzida entre 1920 e 1924, reimpressa em 1997 em versão fac-símile, pela Naval & Military Press.

<sup>6</sup> Archibald Colquhoun Bell. Autor da história oficial do bloqueio à Alemanha, *A History of the Blockade of Germany*, terminada em 1921. A primeira edição para distribuição data de 1937, mas apenas para um grupo de destinatários muito restrito e só tornada pública em 1961.

<sup>7</sup> Louis Paul André Chack (1876-1945). Oficial da Marinha Francesa e historiador naval. Trabalhou no Serviço Histórico da Marinha e foi director da revista naval “Revue Maritime”.

<sup>8</sup> Os trabalhos de Sumida e Rosenberg são referidos por de John B. Hattendorf como trabalhos de referência para a historiografia naval. John B. Hattendorf, *Doing Naval History: Essays toward Improvement*, US Newport, Naval War College Press, 1995.

<sup>9</sup> Jacques Louvard é o autor de *Guerre sous-marine au Commerce*, publicado em 1934. É uma obra dedicada a questões de direito internacional e apresenta uma interpretação política sobre a guerra ao comércio marítimo durante a Grande Guerra.

cultural onde se aceita uma posição de inferioridade naval e a organização da defesa naval em torno de um sistema de defesa directa nos portos, como contramedida ao bloqueio comercial marítimo. No entanto a historiografia francesa não produziu uma quantidade idêntica à quantidade anglo-saxónica sobre o tema bloqueio naval, mesmo considerando o volume de historiografia actual sobre a evocação do Centenário da Grande Guerra.

Foi muito interessante identificar o crescente interesse da historiografia espanhola sobre o período da Grande Guerra, sendo que, para além dos bem conhecidos historiadores Hipólito de la Torre Gómez<sup>10</sup> e Carolina García Sanz<sup>11</sup> que têm contribuído com as suas publicações para a compreensão da actividade naval junto à Península Ibérica, no contexto da história naval e da segurança terrestre. Espanha continental ao situar-se junto a uma das portas do Mar Mediterrâneo e enquanto país neutro no conflito de 1914-1918, delimitava a única fronteira terrestre de Portugal continental, tendo sido deste modo o conhecimento sobre esta produção historiográfica um dado relevante.

A historiografia memorialista e académica britânica foi neste trabalho um condutor determinante face ao leque de fontes arquivísticas importantíssimas e acessíveis para a investigação. A desclassificação dos arquivos nacionais britânicos tem possibilitado o aparecimento de trabalhos da maior relevância para um público interessado sobre temas como: bloqueio naval, defesa dos portos e estuários, a guerra ao comércio, a problemática do abastecimento dos beligerantes e neutros, as estratégias de defesa de rotas coloniais e as consequências do desenvolvimento tecnológico militar para a evolução de guerra naval. No caso em apreço, as publicações sobre o acervo do British National Archives, relativos a documentos

---

<sup>10</sup> Hipólito de la Torre Gómez (1948-). Professor catedrático e director do Departamento de História Contemporânea da Universidade Nacional de Educação à Distância (UNED) de Espanha, é autor de uma obra historiográfica que se poderá considerar ibérica ao ultrapassar as fronteiras políticas e ao desenvolver para a historiografia contemporânea trabalhos que entrecruzam dinâmicas historiográficas entre Espanha e Portugal, com publicações específicas sobre o período da 1ª República em Portugal.

<sup>11</sup> Carolina García Sanz. Professora no Departamento de História Contemporânea da Universidade de Sevilha, onde tem especializado o seu trabalho de investigação sobre o período da Grande Guerra e em especial nas questões relacionadas com o comércio marítimo, bloqueios comerciais e a neutralidade durante a Grande Guerra. Foi a autora de “La Primera Guerra Mundial en al Estrecho de Gibraltar. Economía, política y relaciones internacionales” em 2011.

anteriormente confidenciais sobre a actividade dos submarinos alemães entre 1914 e 1918 em muito contribuíram para o nosso trabalho e a construção da perspectiva apresentada sobre a guerra submarina ao comercio marítimo.

A historiografia nacional na área da História Naval para o período da Grande Guerra não se apresenta tão desenvolvida como se apresenta em relação à intervenção do Exército nos teatros de guerra em França, ou em Moçambique. No entanto, cumpre destacar os trabalhos de Maurício de Oliveira<sup>12</sup>, António José Telo<sup>13</sup>, Jaime Correia do Inso<sup>14</sup> e de Augusto Alves Salgado<sup>15</sup> que são historiadores de referência na historiografia naval nacional, e ainda a existência uma vasta contribuição de trabalhos produzidos por oficiais da Armada e investigadores do Centro de Investigação Naval da Escola Naval, publicados individualmente ou através dos Anais do Clube Militar Naval.

Ao longo da investigação foi possível o acesso a arquivos internacionais como o British National Archives, ou o Archives Nationales France, tendo nos arquivos nacionais sido efectuado um longo trabalho de análise documental, em especial no Arquivo Central da Marinha, Arquivo Histórico Militar, Arquivo Histórico Ultramarino e Arquivo Histórico Diplomático, cujo resultado foi reflectido nesta investigação.

\*\*\*

---

<sup>12</sup> Maurício Carlos Paiva de Oliveira (1909-1971). Jornalista e director da “Revista de Marinha”, publicou uma vasta obra historiográfica naval centrada na actividade da Armada no período da 1ª República.

<sup>13</sup> António José Barreiros Telo. Professor catedrático do Departamento de História da Academia Militar Portuguesa, é autor de várias obras no âmbito da historiografia militar, relações internacionais e estratégia.

<sup>14</sup> Jaime Correia do Inso (1880-1967). Oficial da Marinha de Guerra, dedicou grande parte da sua vida à investigação histórica naval portuguesa. Em 1939 passou a prestar serviço na Secção de História do Estado Maior Naval, ano em que concluiu uma obra nacional de referência sobre a história da Marinha Portuguesa na Grande Guerra.

<sup>15</sup> Augusto Alves Salgado. Oficial da Marinha de Guerra, é coordenador do Departamento de Formação de Marinha, professor e investigador em História Naval, em Ciências Militares Navais e autor de publicações sobre história naval, destacando-se a nova História Naval da Marinha Portuguesa na Grande Guerra em conjunto com o professor e historiador António José Telo. É também subdirector do Centro de Investigação Naval (CINAV) da Escola Naval.

A centralidade do território continental português com a evolução da guerra no mar foi sendo transformada, ganhando relevância no plano da guerra ao comércio marítima, o que se reflectiu tanto nos reposicionamentos estratégicos das patrulhas navais britânicas, estações navais francesas no litoral nacional e até pela determinação alemã de demarcar uma zona de guerra submarina junto a Portugal continental, e junto dos territórios insulares dos Açores e de Cabo Verde.

Para reforçar esta ideia de evolução da posição geoestratégica de Portugal, ou mais propriamente a do estuário do Tejo como porto comercial, de abrigo ou militar para as potências estrangeiras, sobressaem do ponto de vista espanhol o trabalho apresentado por Guillermo del Castillo<sup>16</sup>, *La Exploración del Atlántico* investigador especialista em história ibero-americana, com o enquadramento da evolução da *Pax Britannica* e as hipóteses que coloca sobre as razões que eventualmente terão contribuído para a situação da marinha mercante e de guerra de Portugal no início do século XX, ou um outro trabalho que do ponto de vista americano, de Phillip Pattee<sup>17</sup>, *At War in Distant Waters*, onde se apresenta a evolução da força marítima alemã e o consequente caminho para o fim da *Pax Britannica*, ou seja da projecção comercial britânica.

Portugal, que tinha vivido décadas ao abrigo da *Pax Britannica*, não acompanhou os rearmamentos navais do final do século XIX, não investiu na possibilidade de aproveitar as limitações logísticas da posição geográfica da França dividida em duas costas litorais: atlântica e mediterrânica, ou compreendeu o rumo da Marinha de Guerra de Espanha após a derrota na guerra hispano-americana de 1898.

São vários os trabalhos publicados sobre relações geoestratégicas, mesmo que não se apresentem directamente como tal. Neste âmbito o trabalho publicado por

---

<sup>16</sup> Guillermo Céspedes del Castillo (1920-2006). Professor catedrático de História dos Descobrimentos e Geográficos na Universidade Complutense.

<sup>17</sup> Phillip G. Pattee. Oficial da U.S. Navy e professor associado de estratégia e operações militares no U.S. Army Command and Staff College. Tem vários trabalhos desenvolvidos na área de História Militar e Diplomática.

Gisela Medina Guevara<sup>18</sup>, *As Relações Luso-Alemãs antes da Primeira Guerra Mundial*, faz uma abordagem e coloca uma questão fundamental sobre o posicionamento de Portugal e o interesse alemão no acesso aos portos atlânticos, num esforço para criar uma rede de pontos de abastecimento estratégicos.

No artigo *A problemática da modernização tecnológica das pequenas marinhas*, do Capitão-de-mar-e-guerra Jorge Beirão Reis, é apresentado um conjunto de definições que são muito interessantes para o enquadramento da Marinha de Guerra portuguesa no contexto mundial e na definição da sua função na defesa nacional, com uma interessante abordagem sobre as estratégias de outras marinhas de guerra europeias.

Também é relevante o trabalho de Ramiro Martins Cardoso, *A organização da Marinha Mercante*, de 1919, pela abordagem coeva que fez sobre o estado da Marinha Mercante durante a Grande Guerra, o estado dos portos e as insuficiências que desvenda ao longo da obra. Outros três trabalhos sobre os portos nacionais são o de Baldaque da Silva<sup>19</sup>, *Portos e Canais* de 1913, o de Moses Bensabat Amzalak<sup>20</sup>, *Portos Comerciais* de 1923 e o de Ana Prata<sup>21</sup>, *Políticas Portuárias na 1ª República (1880-1920)*, de 2011.

\*\*\*

Ao termos compreendido a situação política de Portugal na Europa do início do século XX, tivemos a possibilidade de interiorizar a evolução geoestratégica e como a guerra ao comércio marítimo mundial, fosse pela Alemanha ou pela Grã-Bretanha influenciaram as acções de política externa, no sentido da posição da beligerância

---

<sup>18</sup> Gisela Medina Guevara. Professora universitária e investigadora na área de Ciência Política e Relações Internacionais.

<sup>19</sup> António Baldaque da Silva (1852-1915). Oficial da Marinha de Guerra tendo dedicado parte da sua vida ao estudo da oceanografia, hidrografia, biologia e pescas nacionais.

<sup>20</sup> Moses Bensabat Amzalak (1892-1978). Professor universitário, especialista em economia e líder da Comunidade Israelita de Lisboa. Foi director do antigo Instituto Superior de Comércio, actualmente o Instituto Superior de Economia e Gestão.

<sup>21</sup> Ana Prata. Investigadora do Instituto de História Contemporânea da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, é autora de *Políticas Portuárias na I República (1880-1929)*, editado em 2011.

nacional e como a situação social, económica e política se foi modificando nas mãos dos diversos agentes políticos.

A consequência sobre a economia mundial reflectiu-se directamente, mas em proporções diferentes de país para país, sendo que a posição de Portugal no comércio internacional comparativamente com outros pequenos Estado europeus beligerantes ou não, era de grande fragilidade. Dentro deste âmbito foi muito interessante o estudo do trabalho coordenado por Hans Schimitt, *Neutral Europe between War and Revolution: 1917-1923*, que colige para os Países Nórdicos, Holanda, Espanha e Suíça um conjunto de dados económicos e políticos sobre as consequências do bloqueio naval britânico.

A evolução da estratégia de guerra ao comércio marítimo entre o século XVIII e XIX, que culmina com a Grande Guerra no início do século XX, foi acompanhada por uma actualização progressiva da lei internacional, como forma reactiva à evolução da tecnologia naval e militar, em especial pela introdução das armas tridimensionais: o torpedo e o submersível, ou mais tarde com a aviação nas frentes marítimas.

Na historiografia naval espanhola, sobre a Grande Guerra, encontramos estudos específicos como o de Luis de la Sierra<sup>22</sup>, *El Mar en la Grand Guerra* de 1983, que efectua uma análise sobre o que influenciou o tráfego comercial marítimo ao longo da Grande Guerra, em especial no capítulo que dedica à guerra submarina alemã onde refere a implicação económica directa no aumento progressivo do custo dos fretes ao longo da guerra, sendo em Janeiro de 1916 o valor cerca de dez vezes mais do que em 1914, ou o aumento do tempo do transporte de mercadorias face aos afundamento e das derrotas na navegação em ziguezague mesmo nas águas neutras do litoral português até 1916. Outro estudo de grande relevância para o estudo da guerra ao comércio marítimo é o trabalho de Carolina García Sanz, *La Primera Guerra Mundial en el Estrecho de Gibraltar: Economía Política y Relaciones Internacionales*, de 2011.

---

<sup>22</sup> Luis de la Sierra (1920-2014). Oficial da Marinha de Guerra de Espanha e historiador naval.

Sendo que no nosso trabalho procurámos encontrar a compreensão do fenómeno da guerra ao comércio marítimo, analisamos a perspectiva alemã das suas campanhas de guerra submarina sem restrições, na perspectiva de bloqueio e contrabloqueio naval através das memórias publicadas do Almirante Scheer<sup>23</sup>, *La Flotte Allemande de Haute Mer Pendant la Guerre Mondiale*, versão francesa de 1928, onde existem vários capítulos dedicados à questão da guerra submarina e como esta era pensada como uma contramedida ao bloqueio comercial marítimo britânico.

Também o autor alemão, Otto Groos<sup>24</sup> no seu livro *La Dottrina della Guerra Marittima nella luce del Conflitto Mondiale*, versão italiana de 1929, apresenta a questão da guerra ao comércio, do bloqueio naval britânico e do transporte de tropas para a frente ocidental.

Por último, não pode deixar de ser referida a excelente bibliografia sobre a economia e política de Portugal durante o conflito ligado à Comemoração do Centenário da República e à Evocação da Grande Guerra, onde se distinguem os trabalhos de Maria Fernanda Rollo, Nuno Severino Teixeira e Ana Paula Pires.

---

<sup>23</sup> Reinhard Scheer (1863-1928). Oficial da Marinha Imperial Alemã (Kaiserliche Marine), comandante da esquadra alemã na Batalha da Jutlândia.

<sup>24</sup> Otto Joseph Christian Hubert Groos (1882-1970). Oficial da Marinha Imperial Alemã (Kaiserliche Marine), participou na Batalha da Jutlândia a bordo do cruzador SMS Von der Tann.

## **Parte I – A Tecnologia e as Doutrinas Navais**

## **Capítulo I**

### **A evolução da tecnologia naval 1850-1918**

## **Capítulo I - A evolução da tecnologia naval 1850-1918**

É necessário começar por abordar a evolução tecnológica naval e como a mesma evoluiu dentro do quadro da guerra naval para se compreender a força, ou a fraqueza, da Marinha de Guerra Portuguesa no período da Grande Guerra.

Sempre tendo em consideração as finanças do Estado e a transformação política do regime, a instituição Marinha de Guerra teve de se adaptar às circunstâncias e aos meios disponíveis para cumprir as missões que a política do Estado Português lhe impôs.

Será no entanto interessante ver que para além da propaganda política exercida pelo Estado, ou contra o Estado, a imagem que transparece hoje sobre a Marinha de Guerra na Grande Guerra deverá ser ponderada pontualmente por forma a compreender o “zero naval”. Sendo a guerra no mar muito mais que um simples confronto entre navios, a sua dinâmica variou de intensidade entre o objectivo de comando do mar e o objectivo de guerra ao comércio marítimo, entre uma guerra de superfície e uma guerra submarina.

Neste sentido, a evolução tecnológica colocou a Armada Portuguesa em situações onde a sua capacidade militar demonstrou inferioridade operacional, mas houve momentos críticos da guerra submarina ao comércio marítimo sem restrições, em 1918, que na proporcionalidade de sua dimensão, capacidade naval e pela posição geoestratégica de Portugal Atlântico não deixou de combater nas missões que lhe foi destinada. Para compreender esta afirmação explorámos o contexto militar naval da época.

### **1 – A Evolução da Capacidade de Combate**

Uma das afirmações mais comuns sobre a Marinha de Guerra Portuguesa, para o período da Grande Guerra, é de estar tecnologicamente ultrapassada perante as marinhas estrangeiras.

Mas antes de se ser tão peremptório na afirmação é necessário conhecer a evolução da tecnologia naval e como esta foi alterando a forma como a guerra foi combatida, em especial antes e depois de 1916, ou para se ter um marco histórico naval se poderá tomar como referência a Batalha da Jutlândia, em Maio de 1916.

Desde o início do conflito que a marinha alemã foi perdendo expressão e foi cada vez mais ficando confinada ao Mar Báltico, onde manteve superioridade ou “comando do mar”, e a actuações esporádicas sobre a zona do Canal da Mancha, no litoral da Inglaterra e da Escócia no Mar do Norte.

É por isso que a Batalha da Jutlândia se transformou num marco cronológico que distingue a passagem da capacidade de combate da marinha alemã de uma força de superfície para uma força submarina, ou seja marca a transformação da guerra no mar e a implementação de uma estratégia de guerra ao comércio marítimo sem restrições. No entanto não deixou de existir a partir da força de superfície alemã uma força naval em potência (fleet in being<sup>25</sup>), que manteve a Grand Fleet de prevenção até ao final do conflito.

De forma indirecta esta alteração da guerra no mar colocou de novo a Marinha de Guerra Portuguesa com capacidade de combate face ao tipo de inimigo que passaria a defrontar, ou seja para este tipo de ameaça reganhou uma capacidade de ataque ou de fuga.

Perante um cenário em que o inimigo não se apresentava em formações plurais em esquadra, em que as unidades inimigas não tinham blindagem relevante e as velocidades de combate eram inferiores às dos navios de guerra portugueses, referimo-nos evidentemente aos submersíveis alemães, as canhoneiras, contratorpedeiros e cruzadores tinham capacidade de defrontar o inimigo, que no

---

<sup>25</sup> Em termos navais o conceito de “fleet in being” é uma projecção de poder naval que se estende sobre o inimigo sem se sair do porto. Conceptualmente é expectável que a esquadra ao sair do porto venha a ser vencida pelo inimigo, mas enquanto se mantiver no porto em segurança obriga o inimigo a posicionar uma força naval continuamente preparada para a enfrentar. Um jogo do rato e do gato integrado nas doutrinas de controlo do mar.

limite mantinha a capacidade de surpresa. É então interessante conhecer as transformações da capacidade de combate naval.

### **1.1 – A liberdade de manobra e o combustível**

Entre o início do século XVII e o final do século XVIII, cerca de 200 anos, não se verificaram alterações relevantes na construção naval, mas após a segunda metade do século XIX realizou-se uma evolução galopante de década para década, numa nítida aceleração temporal resultante da evolução da metalurgia.

Essa evolução tecnológica transformou as necessidades logísticas das marinhas mercantes e militares, por exemplo a autonomia e o tempo de operacionalidade dos navios no mar, o que contribuiu para a afirmação de diversas estratégias de guerra em especial contra as economias inimigas, contra o livre comércio marítimo, não só através de medidas típicas de embargo comercial, mas também em acções directas de guerra sobre os meios mercantes marítimos inimigos e que, no limite, se jogaram igualmente sobre os meios comerciais dos países neutros.

Por outro lado, a tecnologia ao libertar os navios da força do vento, tornou-os dependentes de um abastecimento contínuo de combustível, transformando a questão logística num problema de primeira ordem em teatros de guerra a partir da década de 70 do século XIX, ultrapassando as necessidades de abastecimento de munições para peças de fogo, ou de mantimentos para as guarnições. Esta mesma evolução colocou desafios e obrigou a encontrar soluções vantajosas no âmbito das capacidades marítimas nacionais<sup>26</sup>, em especial no que se referiu à procura de pontos de apoio marítimo e a uma renovação material rápida para a manutenção da supremacia naval. A Grã-Bretanha seria sem dúvida quem fez maior aposta financeira para obter a supremacia naval, no período anterior a 1914, mas este sacrifício permitiu manter as

---

<sup>26</sup> Não pode ficar por referir que na “Corrida à África”, após o Congresso de Berlin de 1878, terá existido uma motivação velada que acompanharia o colmatar das necessidades logísticas das marinhas mercantes e nesse sentido se compreende a Alemanha e a sua procura por estações navais em África e no Estremo-Oriente.

esquadras das Potências Centrais confinadas ao Mar do Norte, Báltico, Adriático e Negro<sup>27</sup>.

Assim, para compreender o estado da arte naval em 1914 será necessário recuar até 1850 e, de forma arbitrária, considerámos um conjunto de marcos tecnológicos até 1920, onde destacámos dois referenciais da construção naval: a data de construção do USS MONITOR, em 1861, e do HMS DREADNOUGHT, em 1907.

Neste período, para além da evolução do armamento foi observado em paralelo uma evolução no desenho naval, uma espécie de evolução estética que hoje nos permite distinguir com relativa facilidade pela silhueta naval a contemporaneidade dos navios: os mastros foram desaparecendo, as proas foram alterando a sua forma de côncava para convexa e a artilharia foi sendo deslocada as sua posição nas amoradas para o convés, com uma diminuição simultânea do número de peças nos navios.

Por outro lado, a evolução da construção naval caracterizou-se também por uma assimilação sucessiva de avanços tecnológicos singulares, ou pela integração conjugada dos mesmos, como por exemplo: a electricidade, as transmissões sem fios (TSF) ou a propulsão a vapor, que não só ofereceram novas capacidades a todos os navios, mas que permitiram a introdução de novas tácticas de combate nas marinhas de guerra, se bem que condicionadas por constrangimentos logísticos do abastecimento de combustíveis.

Não é evidente que tenha existido um investimento directo em novas tecnologias por parte de marinhas de guerra, mas sim a adaptação de tecnologias testadas em frotas comerciais, ou utilizadas noutros campos industriais, cuja maturidade do desenvolvimento permitia uma adaptação segura no sentido do enriquecimento das capacidades de combate<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> Para uma perspectiva global sobre o poder naval britânico veja-se Lawrence Sondhaus, *The Great War at Sea: A Naval History of the First World War*, UK Cambridge, Cambridge University Press, 2014.

<sup>28</sup> Definimos *combate* como uma situação de recontro directo com uma duração significativa e em que ambas as forças exercem o seu poder de ataque e defesa.

Em muito terão influenciado os princípios doutrinários dos historiadores navais Alfred Mahan, ou Julian Corbett, para a construção de unidades navais cada vez maiores e mais complexas, suportadas pelas indústrias metalomecânicas e químicas que lhes potenciaram um poder de fogo cada vez mais poderoso. Essas unidades navais, genericamente chamadas de *navios capitais* ou de *couraçados* foram construídos no âmbito de políticas navais competitivas, com o objecto explícito de obtenção de supremacia naval num contexto de transformação geopolítica, mas onde pouco influenciaram o nível de combate tático, ou mesmo potenciaram um contributo positivo para uma inovação de estratégias navais<sup>29</sup>.

Será então o enquadramento cultural militar que determinará, em conjunto com as capacidades económicas e industriais, o aproveitamento das tecnologias disponíveis, o rumo da política naval de programação e de defesa de cada nação. Uma rivalidade económica que foi determinante para o planeamento da programação naval da Grã-Bretanha e da Alemanha, criando duas trajectórias concorrentes que se acabaram por interceptar durante a Grande Guerra.

Enquanto à estratégia da Grã-Bretanha optou por um desenvolvimento de *força de combate* com o objectivo de manter a supremacia naval, caracterizado por um equilíbrio entre a capacidade de ataque e de defesa, a Alemanha viria a optar por um desenvolvimento estratégico de *força de ataque*, caracterizado por um desequilíbrio entre uma forte capacidade de ataque, de assalto, ou de surpresa sobre o inimigo, e fracos meios de defesa, como se verificou quando da utilização extensiva dos seus meios submersíveis durante a Grande Guerra<sup>30</sup>.

Assim, quanto se analisa uma força de combate, esta poderá ser considerada como uma *força proporcionada*, ou não, dependente da função e missões que lhe sejam especificamente atribuídas, não pelo número de unidades disponíveis, e muito

---

<sup>29</sup> Karl Lautenschläger, *Technology and the Evolution of Naval Warfare, 1851-2001*, US Washington, National Academy Press, 1984, p.13

<sup>30</sup> A arma submarina alemã foi utilizada com o objectivo directo de destruir o comércio marítimo inimigo, em que os alvos eram os navios mercantes desarmados ou de fraca capacidade defensiva. Foi uma arma que teve a capacidade de marcar zonas de dissuasão e simultaneamente com a capacidade de atacar portos ou instalações costeiras com fraca defesa terrestre.

menos por integrar ou não couraçados, como se verificou durante a guerra submarina ao comércio marítimo sem restrições, que empregavam meios navais individuais e que obtiveram bastante sucesso.

Mantendo o objectivo de reconhecer a influência da tecnologia na transformação das características do combate naval no início do século XX e o seu reflexo na questão do bloqueio naval no período da Grande Guerra, é necessário compreender essa mesma evolução e a integração dessas novas tecnologias nos navios de guerra, o efeito nos mesmos enquanto plataformas de suporte e transporte de armamento, assim como o armamento evoluiu no que se refere ao aumento da capacidade de fogo, formas de controlo de tiro, ou seja, entender as respectivas implicações directas na forma de combate tanto a nível tático como estratégico.

**Tabela 1 - Marcos da Evolução Naval**

Marcos da Evolução Naval <sup>31</sup>	M1	M2	M3	M4	M5	M6
Forças Aeronavais						HMS Furius 1918
Sistemas de Controlo de Tiro					HMS Dreadnought 1907	
Combate em Alto-mar				TSF 1896		
Dependência de Combustível			USS Despatch 1873			
Artilharia Longo Alcance		USS Monitor 1861				
Sistema de Propulsão Submerso	HMS Pareil 1851					

Como referência seguimos a tabela apresentada em *Technology and the Evolution of Naval Warfare*, de Karl Lautenschläger<sup>32</sup>, para desenvolver a análise da evolução na arte da guerra naval em torno dos marcos tecnológicos sugeridos.

---

<sup>31</sup> Quadro elaborado a partir de informação disponível em Karl Lautenschläger, *Technology and the Evolution of Naval Warfare, 1851-2001*, US Washington, National Academy Press, 1984.

A utilização de combustíveis e a necessidade de reabastecimento, para a propulsão dos navios, introduziu duas novas questões em si relacionadas: a questão da mobilidade tática e a questão da mobilidade estratégica. A questão da mobilidade tática introduziu os parâmetros velocidade e manobra, e a mobilidade estratégica introduziu os parâmetros distanciamento das bases, o raio de acção, e o tempo operacional durante o qual as unidades se podiam manter fora das bases, resumidamente a questão da autonomia<sup>33</sup>. É de reflectir como o aumento da mobilidade tática teve como consequência uma perda de mobilidade estratégica, já que o elevado consumo de combustível implicava um aumento de espaço de armazenamento para o mesmo e isso influenciou a construção naval.

Durante a fase de passagem da vela ao vapor manteve-se a opção de utilizar os motores a vapor para manobras táticas e a manutenção das velas para as deslocações estratégicas, foi a época dos navios mistos, mas a evolução das máquinas a vapor de expansão e a posterior introdução de turbinas, acompanhado pela utilização de combustíveis líquidos, em parte ou no todo, ultrapassaram o ponto crítico da autonomia e erradicaram a utilização do vento dos navios de guerra.

As frotas passaram a estar dependentes de fontes de abastecimento de combustível e as suas áreas de operação dependentes da localização das estações navais de apoio, o que implicou para a Alemanha, França, Bélgica, Holanda e em parte para os Estados Unidos da América (Filipinas na Guerra Hispano-Americana de 1898), uma corrida pela localização de novas estações navais em África e na Ásia.

---

<sup>32</sup> Karl Lautenschläger, membro investigador do Los Alamos National Laboratory, University of California, onde desenvolveu estudos sobre a evolução das políticas internacionais, no ramo da marinha de guerra. Licenciou-se na University of Washington em história naval e completou o mestrado em história em San Jose State University. Foi investigador no Naval War College em 1976 onde desenvolveu uma teoria original sobre guerra estratégica. Em 1978 recebeu o grau de doutor em relações internacionais na Fletcher School of Law and Diplomacy.

<sup>33</sup> O consumo de combustível limitava a autonomia, mesmo que se balanceasse a autonomia com a velocidade. Karl Lautenschläger, *Technology and the Evolution of Naval Warfare, 1851-2001*, US Washington, National Academy Press, 1984, p.19.

**Tabela 2 - Marcos da Evolução Marítima**

Marcos da Evolução Marítima <sup>34</sup>	M1	M2	M3	M4	M5	M6
Canal do Panamá						1914
Motores a Diesel					SS Selandia <sup>35</sup> 1911	
Turbinas a Vapor				SS King Edward 1901		
Substituição da Propulsão à Vela <sup>36</sup>			1880			
Canal do Suez		1869				
Vapor por Expansão	1840					

A tecnologia do vapor não foi uma tecnologia nova quando foi aplicada aos navios de guerra. Já era conhecido o seu emprego em fábricas, pelo menos desde 1725, com uma primeira utilização comercial em 1807 no rio Hudson, nos Estados Unidos da América e em 1812 no porto de Glasgow, na Grã-Bretanha, estando já generalizada a utilização de pequenas embarcações a vapor a partir de 1820<sup>37</sup>.

---

<sup>34</sup> Quadro elaborado a partir de informação disponível em Fred M. Walker, *Ships & Shipbuilders: Pioneers of Design and Construction*, UK Barnsley, Seaforth Publishing, 2010. Fred M. Walker estudou engenharia na Universidade de Glasgow, trabalhou no estaleiro de Hall Russel, como arquitecto naval no National Maritime Museum e no comité técnico da Lloyd's Register.

<sup>35</sup> MS SELANDIA foi construído em Copenhague (Dinamarca) e lançado à água em 1911, tendo ficado ao serviço de uma companhia dinamarquesa de transportes marítimos com rotas para a Ásia. A particularidade da situação é que Winston Churchill ficou muito impressionado com a motorização deste navio e ficou interessado em introduzir a tecnologia na marinha de guerra britânica. Fonte: [http://www.dieselhouse.dk/\\_wp/wp-content/uploads/2012/11/6510-0268\\_UK.pdf](http://www.dieselhouse.dk/_wp/wp-content/uploads/2012/11/6510-0268_UK.pdf) (consultado em 18/08/2017). Outros navios de menor tonelagem, como o VENOGE, VANDAL, RAPP e o SCHNAPP já utilizavam motores esse tipo. Fonte: <http://vulcanus.3me.tudelft.nl/resources/History-marine-diesel-engine-Vulcanus-versus-Selandia.pdf>. (consultado em 28/08/2017).

<sup>36</sup> A utilização de velas em navios a vapor manteve-se ainda por alguns anos, por motivos ligados à fragilidade das máquinas a vapor e também por falta de eficiência energética das máquinas a vapor, que garantiam velocidades inferiores às conseguidas à vela, ou face ao alto consumo de combustível que lhes reduza a autonomia e aumentava o custo do transporte das mercadorias.

<sup>37</sup> Fred M. Walker, *Ships & Shipbuilders: Pioneers of Design and Construction*, UK Barnsley, Seaforth Publishing, 2010, pp. 50-51.

A demora entre a aplicação do vapor nos navios militares, esteve relacionado com a utilização da roda-de-pás lateral como mecanismo de propulsão, mesmo reconhecendo que existiam navios civis que conseguiam travessar o Oceano Atlântico, como o SS GREAT-WESTERN<sup>38</sup> à data o maior navio de passageiros do Mundo, a grandes velocidades.

A solução técnica encontrada com a utilização de uma roda-de-pás para a propulsão dos navios, instalada lateralmente ou à ré, era uma solução frágil para um navio de guerra em combate, face à facilidade que a artilharia tinha de destruir a estrutura. Esta terá sido a principal razão para atrasar a generalização do vapor nos grandes navios das marinhas de guerra.

Foi com a introdução de um sistema de veio de transmissão associado a uma hélice propulsora colocada abaixo da linha de água, que se transformou o sistema e o colocou suficientemente protegido do fogo inimigo em situações de combate e assim se permitiu a generalização da utilização do vapor em navios militares.

O momento de maturidade do sistema a vapor para a utilização militar foi marcado com a introdução do veio de transmissão e hélice no HMS PAREIL, em 1851, momento que despoletou a dinâmica de transformação da propulsão à vela para a propulsão a vapor nas marinhas de guerra mundiais e que obrigará a uma renovação das frotas mundiais e ao qual a Marinha Portuguesa não pôde ficar indiferente.

Os navios de guerra ao se libertarem da força e direcção do vento para a determinação da velocidade, abriram um novo patamar de manobra táctica em combate, que tornou obsoletos todos os anteriores navios à vela, face à liberdade de manobra sem perda de velocidade.

Depois do HMS PAREIL, a partir de 1855, a Marinha Britânica passou apenas a produzir navios equipados com motores a vapor e com hélice, decisão que ainda

---

<sup>38</sup> O SS GREAT-WESTERN (1838-1847) era um navio de madeira com uma pequena caldeira a vapor que exercia a tracção através de uma roda de pás lateral, ou também denominada roda-de-água.

mais intensificou que os navios militares à vela de outras nações ficassem rapidamente obsoletos<sup>39</sup>.

**Tabela 3 - Marcos da Propulsão Mecânica**

Marcos de Propulsão Mecânica <sup>40</sup>	M1	M2	M3	M4
Utilização da Roda de Pá	Eng. William Symington 1803			
Utilização de Hélice (submersa)		Eng. John Ericsson Eng. Francis Smith 1832		
Utilização Comercial Roda de Pá			SS <i>Great-Western</i> 1838	
Utilização Comercial da Hélice				SS Archimedes 1839

Mas a utilização do vapor ao proporcionar uma alteração da capacidade de manobra não alterou a utilização clássica de formações em linha, a colocação em paralelo e em “T” em combate, que manteve por muitos mais anos face à dificuldade de cálculo de tiro em rotas de curso variável, mas influenciou rapidamente a capacidade de bloqueio naval próximo, face às questões de abastecimento de combustível que surgiram associadas. No entanto, foram precisos quase mais 30 anos para que a mobilidade estratégica se tornasse independente do vento, seja o abandono da propulsão mista, vento (longo curso) e vapor (manobra) em unidades das marinhas de guerra.

A utilização do vapor marítimo em Portugal teve início 1820 em navios comerciais, acompanhando as experiências britânicas. Primeiro no vapor CONDE DE PALMELA, foi seguido por outras unidades com a aquisição do rebocador SUBTIL

---

<sup>39</sup> Karl Lautenschläger, *Technology and the Evolution of Naval Warfare, 1851-2001*, US Washington, National Academy Press, 1984, p.13.

<sup>40</sup> Quadro elaborado a partir de informação disponível em Fred M. Walker, *Ships & Shipbuilders: Pioneers of Design and Construction*, UK Barnsley, Seaforth Publishing, 2010.

para manobra no Tejo<sup>41</sup> em 1825. Durante a Guerra Civil (1828-1834), na Batalha do Cabo de São Vicente (1832), foi empregue na força naval liberal o HMS GALATEA (*vapor*) comandado pelo britânico Charles Napier, onde ficou demonstrada a vantagem do vapor para manobra táctica.

O primeiro navio a vapor da Armada construído no Arsenal de Lisboa viria a ser a escuna BARÃO DE LAZARIM<sup>42</sup>, em 1861, equipado já com veio e hélice seguindo a arquitectura moderna do HMS PAREIL produzido 6 anos antes pelos britânicos.

## 1.2 – Os novos armamentos

A segunda metade do século XIX foi um período em que se verificou uma rápida transformação dos materiais de construção naval militar, em especial com a substituição dos cascos de madeira para o ferro e posteriormente de ferro para o aço. Esta necessidade da transformação terá sido uma consequência resultante da evolução das indústrias metalúrgicas e químicas que proporcionaram um aumento da capacidade de fogo da artilharia e não por razões estruturais de construção naval ligadas à introdução da propulsão a vapor.

Por outro lado a utilização do ferro<sup>43</sup> na marinha mercante também não esteve ligada à utilização do vapor, mas logo a partir de 1819 esteve ligado à procura de formas para construir navios cada vez com maior capacidade de transporte e com capacidade de alcançar maiores velocidades. Em comum à construção naval civil e militar existiram problemas que tiveram a necessidade de serem ultrapassados com a

---

<sup>41</sup> António Estácio dos Reis, *Gaspar José Marques e a Máquina a Vapor: sua introdução em Portugal e no Brasil*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2006, pp. 161-165.

<sup>42</sup> Após a construção da escuna a vapor BARÃO DE LAZARIM o Arsenal de Lisboa só voltou a construir um vapor cerca de 30 anos mais tarde, a corveta BARTOLOMEU DIAS e o primeiro navio metálico produzido para a Armada, o cruzador RAINHA D. AMÉLIA em 1901. *Idem* pp. 275-277).

<sup>43</sup> Introdução da utilização de ferro na construção naval pode ser datada de 1819, com a construção do VULCAN em Glasgow, dando início a um aumento do tamanho dos navios a partir de 1855 com a construção do PERSIA no mesmo estaleiro. A introdução da construção total em ferro deu-se em 1843, com o GREAT BRITAIN. Fred M. Walker, *Ships & Shipbuilders: Pioneers of Design and Construction*, UK Barnsley, Seaforth Publishing, 2010, pp. 47-48.

utilização de cascos metálicos, como a questão da magnetização do navio, que influenciava a leituras dos compassos e bússolas de navegação, até à fraca resistência do ferro à corrosão.

Outra noção muito repetida na literatura anglo-saxónica, está relacionada com a introdução de blindagem metálica em navios de guerra e que esta terá sido a partir do USS MONITOR (1861), assim como sobre a utilização de munições explosivas pela Marinha para a transformação da construção naval de guerra, mas esta pequena canhoneira fluvial sem capacidade de navegação em alto-mar não representou qualquer impacto no rumo dos bloqueios navais durante a Guerra Civil Americana (1861-1865) e há muito tempo que se utilizavam munições explosivas.

O que não está generalizado é a ideia que os navios de madeira de carvalho eram relativamente resistentes ao tiro perfurante ou explosivo das peças de artilharia de alma lisa até à data existentes. De facto, a evolução tecnológica da química e da metalurgia do ferro e do aço, ligadas à produção de novas peças de artilharia de alma estriada, foi o que obrigou à transformação da construção naval para a utilização do ferro e do aço. À evolução da metalurgia a evolução da indústria química proporcionou o aumento da velocidade dos projecteis, ampliando a capacidade energética de aceleração inicial em relação à capacidade energética fornecida anteriormente pelas pólvoras minerais.

Assim consequência imediata da nova artilharia de alma estriada, foi um maior alcance, uma maior precisão e penetração do que era conseguido com a artilharia de alma lisa. Estes efeitos já eram conhecidos desde o bloqueio naval de Sebastopol, durante a Guerra da Crimeia (1853-1856) e desde essa data que a questão da execução de um bloqueio naval próximo se tinha tornado tecnicamente questionável, perante uma artilharia costeira de longo alcance, mesmo antes da introdução dos torpedos fixos e móveis como armas defensivas costeiras, nos arsenais militares.

**Tabela 4 - Marcos da Corrida pela Velocidade**

Marcos da Blue Riband <sup>44</sup>	M1	M2	M3	M4	M5
<b><i>Pacific (USA)</i></b> 10 d, 4 h, 45 m 12.46 knots (23.08 km/h) Casco de Madeira, Vapor, Rodas de Pá e Velas Auxiliares.	1850				
<b><i>Persia (GBR)</i></b> <sup>45</sup> (9 d, 16 h, 16 m) (13.11 knots (24.28 km/h) Casco compost de Ferro e Madeira, Vapor, Rodas de Pá e Velas Auxiliares		1856			
<b><i>Germanic (GBR)</i></b> (7 d, 11 h, 37 m) (15.76 knots (29.19 km/h) Casco Metálico, Vapor, Uma Hélice e Velas Auxiliares			1875		
<b><i>Deutschland (GER)</i></b> 5 d, 15 h, 46 m 22.42 knots (41.52 km/h) Casco Metálico, Vapor, Duas Hélices.				1900	
<b><i>Lusitania (GBR)</i></b> 4 d, 16 h, 40 m 25.65 knots (47.50 km/h) Casco Metálico, Turbina, Três Hélices					1909

O novo poder de penetração da artilharia já tinha levado à utilização de chapas de ferro de modo extensivo na protecção das baterias flutuantes francesas e britânicas no cerco a Sebastopol, entre 1854 e 1855. Os franceses, que à data eram aliados dos britânicos, reconheceram primeiro o efeito das chapas metálicas como protecção eficaz e passaram a adaptar chapas metálicas nos seus navios a partir de 1857. Assim poderá vir a ser mais assertivo considerar que a experiência da Guerra da Crimeia terá

---

<sup>44</sup> A Blue Ribbon and era um certificado de velocidade de travessia do Atlântico Norte, conquistado na viagem em direcção à Europa (eastbound), numa rota comercial regular, mas o recorde só era homologado se também batesse o recorde na direcção dos Estados Unidos da América (westbound), que apresentava a dificuldade da forte corrente que se inicia no Golfo do México. Na história deste prémio constam 35 transatlânticos: 25 britânicos, cinco alemães, três americanos, um italiano e um francês.

<sup>45</sup> A Blue Ribbon apenas certificava velocidade. O SS GREAT BRITAIN o primeiro transatlântico a ser totalmente construído em ferro e com hélice, apesar de ter sido considerado o maior do mundo quando foi lançado à água em 1843, não foi o de maior velocidade da sua época.

dado o mote para a utilização de protecções metálicas em navios, já que a solução americana utilizada no USS MONITOR (1862) não foi totalmente novidade.

A evolução da metalurgia permitiu também a construção de armas estriadas de cada vez maior calibre, capazes de resistirem a maiores pressões internas e de projectarem balas cada vez mais pesadas. O aumento do peso das munições foi uma consequência imediata da utilização de almas estriadas, que possibilitaram o redesenho dessas mesmas munições de esféricas para cilíndricas, ou seja, para um mesmo calibre passou a ser possível disparar projecteis com uma massa três vezes superior aos congéneres cilíndricos de igual calibre. A rotação impressa pelas estrias veio dar ao projectil uma maior estabilidade na sua trajectória de voo e com a maior massa associada a uma maior velocidade, o projectil passou a ter uma força de impacto e penetração que tornou obsoleta a construção em madeira.

As novas peças de artilharia levaram o alcance de combate naval efectivo dos 600 metros para um novo alcance efectivo entre 1.500 a 2.000 metros, mas ainda para distâncias inferiores ao horizonte visual. De qualquer modo essas novas peças de artilharia deram vantagem, mas esta foi de pouca duração, não só pela rápida generalização das armas estriadas por todas as marinhas de guerra, como pelo encontro de um novo ponto de equilíbrio onde as novas armas de alma estriada passaram a ter uma capacidade de penetração equivalente de furar chapas metálicas dos navios inimigos, tal como as armas de alma lisa tiveram a capacidade de penetrar as amoradas dos navios de madeira no passado.

O que ficou da evolução da artilharia naval foi um aumento do alcance efectivo da mesma e um aumento da blindagem dos novos navios metálicos, que se foram equilibrando e se converteu na prática num aumento da distância de combate<sup>46</sup>.

Por outro lado, existiu uma progressiva redução do número de armas a bordo em favor do progressivo aumento do calibre das armas instaladas, ou com o aumento da distância de tiro efectivo, a subida da posição das armas das amoradas em direcção

---

<sup>46</sup> Karl Lautenschläger, *Technology and the Evolution of Naval Warfare, 1851-2001*, Washington, National Academy Press, 1984, p.18.

ao convés com a melhoria da qualidade das estruturas metálicas do mesmo e um aumento progressivo das blindagens dos navios pela adição de placas metálicas, primeiro de ferro, depois de ferro e de aço e, por fim, numa utilização plena do aço na construção naval.

Portugal manteve-se à margem da evolução da construção naval moderna em aço, não se encontrando um investimento em infraestruturas, siderurgia e docas-secas, que viessem a produzir navios de desenho nacional, ainda reforçado por uma inexistência de uma indústria de armamento militar. Como veremos no planeamento naval português do século XIX e XX, o Estado irá quase sempre optar por compras em vez da construção, umas vezes para fazer face a constrangimentos imediatos, mas constantemente influenciado pela debilidade da economia nacional, o que justificará os longos períodos de serviço que obrigam aos navios da Armada, o envelhecimento e o não acompanhando a evolução tecnológica.

Seria, no entanto, o surgimento dos torpedos nos finais do século XIX, que viria a desequilibrar a força de combate e a dar às pequenas unidades a possibilidade de ultrapassar as enormes capacidades de combate das grandes unidades. O torpedo móvel que evoluiu do torpedo fixo, viria a desencadear a possibilidade de pequenas unidades de superfície e submersíveis virem a colocar as grandes unidades à defesa dentro de portos e possibilitar que pequenas unidades, ou com menos tecnologia viessem a ter um papel muito relevante no mar, em especial durante o período de 1917-1918 onde a essência da guerra no mar foi a guerra ao comércio marítimo.

### **1.3 – A visibilidade e a camuflagem**

No mar ao contrário do que se experimenta em terra, a questão do horizonte geográfico é uma das questões fundamentais a ter em conta em situação de combate, face à falta de pontos de referência e à variação da distância de visualização com a alteração das condições atmosféricas.

Para a observação de um alvo não é só a cor do objecto visualizado, ou a intensidade luminosa presente, que contribuem para o mesmo ser visto, uma vez que não é possível observar um objecto quando este fica escondido atrás da curvatura da

terra, ou seja do horizonte geográfico. Para a observação contribuem condições atmosféricas como o diferencial de temperatura entre a água e a atmosfera e como esta varia ao longo da distância de observação, se bem que em situações especiais de refacção será possível observar limitadamente objectos para além da linha do horizonte geográfico.

A curvatura da terra permite a observação de objectos até cerca de 3 milhas (cerca de 5 km) ao nível do mar, apesar de um qualquer observador ter a potencialidade de ver até centenas de quilómetros ao seu redor, se colocado no alto de uma montanha de dia, ou até cerca de 30 milhas (cerca de 50 km) numa noite escura uma luz de pequena intensidade, como de uma vela acesa, ou ainda a luz de uma estrela a milhões de anos-luz.

A cor é importante para a observação de um alvo. Essa razão levou os navios de guerra a serem pintados normalmente na cor preta, por vezes com uma ou várias fachas de cor branca ao longo das linhas das baterias, não para esconder mas para intimidar o inimigo, principalmente numa época em que a artilharia não tinha um tiro efectivo a mais de 600m. Esta tradição foi sendo abandonada no final do século XIX, em sintonia com o abandono da construção naval em madeira, conquistando os navios metálicos uma cor de referência cinzenta, ou azul acinzentado, indiciando uma estratégia simples de camuflagem ao procurarem se confundir com as cores naturais do horizonte no alto-mar. O abandono da cor preta foi sendo tanto mais rápido quanto mais rápido foi a evolução da distância de tiro efectivo da artilharia.

Por outro lado os navios comerciais a vapor mantiveram a utilização da cor preta como cor base de pintura, por necessidade ou tradição, introduzindo cores ornamentais, em especial nas chaminés.

Será, no entanto, pela necessidade de dar protecção aos navios comerciais que atravessavam o Atlântico durante o conflito de 1914-1918, que foi proposto um padrão de pintura especial de camuflagem naval que ficou conhecido como

camuflagem Dazzle. Este esquema gráfico, inventado por Norman Wilkinson<sup>47</sup> para proteger os navios comerciais consistia num padrão geométrico complexo de cores contrastantes, em especial branco e preto, que se interceptavam provocando várias ilusões ópticas, como a indefinição da direcção e da velocidade de um navio, ou mesmo a quantidade de navios que o objecto visualizado representava, tendo sido levado ao limite de não se utilizar o mesmo padrão durante a guerra em mais de um navio para que as pinturas não se tornassem uma fonte de identificação de classes de navios. O efeito dos padrões de camuflagem Dazzle eram muito eficazes contra a utilização de telémetros de coincidência, ao trazerem a confusão ao observador de tiro, dificultando a coincidência das duas imagens quanto mais afastado o alvo se encontrava.

Não deixa de ser relevante reconhecer que antes do século XX a utilização de qualquer camuflagem não seria relevante por duas simples razões: os combates eram travados a curta distância, a cerca de 600m máximo, e não eram utilizados instrumentos ópticos para o cálculo da solução de tiro. Neste sentido, o aparelho óptico periscópio utilizado para a observação submersa de um alvo e posterior lançamento do torpedo encontrou na camuflagem cubista Dazzle um obstáculo relevante.

Conceptualmente a camuflagem naval Dazzle não tinha o objectivo directo de esconder, ou tornar imperceptível o navio perante o inimigo, tanto mais que o padrão de pintura Dazzle tendia a tornar os navios mais facilmente detectáveis, no entanto para a arma submarina inimiga a uma maior visibilidade ficava associada uma maior dificuldade de encontrar a solução de tiro, face à deformação óptica do alvo observado, demonstrando eficácia em confundir os dados de tiro no que se refere ao reconhecimento da velocidade e direcção e conseqüente um cálculo da posição desajustada de lançamento do torpedo. Também foi relevante o factor psicológico positivo sobre as guarnições e tripulações que a pintura de camuflagem nos navios

---

<sup>47</sup> Norman Wilkinson (1878-1971). Artista plástico, pintor de paisagens marítimas e ilustrador, durante a Grande Guerra apresentou um projecto de pinturas geométricas “Dazzle Painting” com o objectivo de proteger os navios mercantes de ataques dos submersíveis.

oferecia, ao dar aos homens um conforto acrescido pela maior probabilidade de sobreviverem a um ataque de torpedos.

Os padrões de camuflagem Dazzle foram adoptados pontualmente pela marinha britânica e extensivamente pela marinha americana, existindo também situações de adopção de outros tipos de camuflagem por todas as outras marinhas mundiais, o que inclui a sua utilização em navios portugueses de guerra e comerciais<sup>48</sup>.

Outros padrões de camuflagem também foram utilizados durante a Grande Guerra. Com maior número de cores e fora dos padrões geométricos, sem o efeito óptico pretendido pela Dazzle, mas com a intuito de tornar o navio mais dificilmente detectável quando navegava perto da costa litoral, ou junto a ilhas numa zona de arquipélago, sendo que essas camuflagem tendiam a ser mais relacionáveis com as camuflagem desenvolvidas para terra, já que o seu objectivo era de dissimular o navio em contraste com o horizonte de terra.

**Tabela 5 - Distâncias de observação ao horizonte**

Metros (h) <sup>49</sup>	Milhas (d)	Metros (h)	Milhas (d)	Metros (h)	Milhas (d)
0,5	1,5	3,0	3,6	5,5	4,9
1,0	2,1	3,5	3,9	6,0	5,1
1,5	2,5	4,0	4,2	6,5	5,3
2,0	2,9	4,5	4,4	7,0	5,5
2,5	3,3	5,0	4,7	7,5	5,7

Sem que se possa determinar a eficácia da camuflagem pelos resultados analisados por Harold Van Buskirk<sup>50</sup>, em 1919 referiu num seu relatório que dos

---

<sup>48</sup> NRP Guadiana, NRP Beira, San Miguel, Quelimane.

<sup>49</sup> Cf. valores retirados da Tabela de Observações de Distâncias ao Horizonte da Armada Portuguesa,. Altura do observador em metros e distância do objecto em milhas. (ex. um observador na torre de um submarino (h=5m) tem um horizonte visível até 4,7 milhas um observador na ponte de um patrulha (h=7,5m) tem um horizonte visível até 5,7 milhas.

<sup>50</sup> O tenente Harold Van Buskirk foi o responsável pela secção de camuflagem da US Navy durante a Grande Guerra e trabalhou em conjunto com Norman Wilkinson. Tad Fitch e Michael Poirier, *Into the Danger Zone: Sea Crossings of the First World War*, UK Gloucestershire, History Press, 2015 .

1.256 navios comerciais americanos<sup>51</sup> pintados com a camuflagem Dazzle com mais de 2.500 toneladas, entre 1 de Março e 11 de Novembro de 1918, 96 navios tinham sido afundados<sup>52</sup>, mas desses 96 apenas 18 estavam pintados com padrão Dazzle e que apenas 11 tinham sido afundados com torpedos.

## 1.4 – O combate e os sistemas integrados de tiro

Entre 1895 e 1900 um outro conjunto de inovações tecnológicas melhorou a capacidade de combate em esquadra, criando forças operacionais verdadeiramente oceânicas.

Como marco pode ser referenciada a introdução das transmissões sem fios (TSF) nos navios, que permitiu expandir a capacidade de comunicação para além da linha de visão directa, facultando ao comando da esquadra a capacidade de dar ordens a unidades dispersas e fora do seu contacto visual, introduzindo uma nova capacidade de reconhecimento em tempo real para lá da linha do horizonte geográfico e permitindo manobras estratégicas fora das zonas litorais.

Em 1897 as experiências italianas entre o cruzador SAN MARTINO e o porto de La Spezia deram início à fase de progressiva instalação de sistemas TSF nas marinhas mundiais, com base nos sistemas Marconi. Em Junho de 1899 tiveram início as experiências em França, seguidas em Julho na Grã-Bretanha e em Novembro do mesmo ano nos Estados Unidos. Em 1902 a Holanda instalou os novos sistemas de comunicação e a Grécia<sup>53</sup> em 1912. Em Portugal as primeiras experiências na Armada datam de 1902, entre o cruzador D. CARLOS e a cidadela de Cascais, tendo sido adoptada a instalação nos navios da Armada<sup>54</sup>, a partir de 1909.

---

<sup>51</sup> No caso dos navios de guerra americanos todos estavam pintados com camuflagem Dazzle.

<sup>52</sup> Harold Van Buskirk, “Camouflage” in *Transactions of the Illuminating Engineering Society*, Vol. XIV JAN-DEC-1919, pp. 225–229.

<sup>53</sup> R. J. Eassom, “HF Transmitters and Recenders for Naval Radio”, in *GEC-Marconi Communications Ltd.: 100 years of radio*, Conference Publication 441, IEE, 1995, p.62.

<sup>54</sup> O cruzador SÃO GABRIEL foi o primeiro navio a ter instalado um sistema TSF operacional e com

A primeira utilização operacional em teatro de guerra naval de TSF data de 1900, entre os navios HMS FORTE, SS THETIS e SS MAGICIENNE, com a estação terrestre de Durban e Delagoa Bay, durante a 2ª Guerra Bóer (1899-1902).

Por volta de 1916 os transmissores sem fios Marconi equipados com antenas de anel Bellini-Tosi<sup>55</sup> ganharam a capacidade de escuta direccionada, abrindo um novo método de escuta que passou a permitir determinar a posição no mar de emissores inimigos. Nos finais de 1918 os sistemas TSF, telegrafia e som, tinham alcançado um elevado grau de desenvolvimento técnico e a sua utilização naval e marítima tinha-se generalizado<sup>56</sup>.

Esta capacidade de comunicação veio dar à classe de cruzadores a possibilidade de se tornarem em unidades com maior liberdade de acção, suportada por uma cada vez maior eficiência dos motores e resistência da estrutura em aço, que lhes deram velocidade associada a leveza, factores necessários para estes se tornassem em cavalos de batalha e ganhassem a capacidade de efectuar missões de reconhecimento em esquadra.

O controlo telemétrico de tiro foi outra evolução técnica que transformou a capacidade de tiro dos couraçados, ao ultrapassar a limitação da capacidade do olho humano<sup>57</sup> para apontar uma arma a mais de 2.000 metros, limitação que não se verificava enquanto o alcance efectivo da artilharia rondava os 1.500 metros, mas que com as peças de alma estriada e a nova pólvora química se revelava uma verdadeira limitação. Assim após a introdução da telemetria, em 1880, na Royal Navy conseguiu um alcance útil de tiro<sup>58</sup> de 3.000 metros, sendo que em 1904 já tinha evoluído para

---

guarnição especializada. O aparelho tinha um alcance de 400 km, tendo nos testes alcançado 1.300km numa das comunicações. Moura da Fonseca, *As comunicações navais e a TSF na Armada: subsídios para a sua história (1900-1985)*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1988, p.84.

<sup>55</sup> Em 1907 os engenheiros Ettore Bellini e Alessandro Tosi descobriram uma forma de detector a direcção das ondas electromagnéticas através de um tipo próprio de antena.

<sup>56</sup> R. J. Eassom, “HF Transmitters and Recenders for Naval Radio”, in *GEC-Marconi Communications Ltd.: 100 years of radio*, Conference Publication 441, IEE, 1995, p.63.

<sup>57</sup> Karl Lautenschläger, *Technology and the Evolution of Naval Warfare, 1851-2001*, US Washington, National Academy Press, 1984, p.20.

<sup>58</sup> John Brooks, *The Battle of Jutland*, UK Cambridge, Cambridge University Press, 2016, p.38.

uma capacidade de apontar com eficácia sobre alvos a uma distância entre os 6.000m e 7.000m. A evolução dos telémetros permitiu alcançar condições de tiro eficaz entre 10.000m e 14.000m durante a Grande Guerra, mas em consequência desse enorme alcance de tiro surgiram novos problemas de eficiência que levaram à necessidade do estudo de métodos de aquisição de alvos e de controlo de tiro.

Com novas capacidades de tiro e de comunicação, os navios enquanto plataformas de suporte de baterias desenvolveram-se tornando-se cada vez maiores, mais robustos, mais blindados e capazes de operar em condições atmosféricas mais adversas em alto-mar, ultrapassando as limitações que levaram a que quase todos os confrontos navais da história tivessem tido lugar com terra à vista e em situações de mar calmo. É de referir que a anterior posição das peças de artilharia nas amoradas não permitia fazer fogo em mar revolto, pela necessidade de manter as portadas fechadas devido ao problema de inundações com forte ondulação e assim se puder associar a evolução da metalurgia ao desenho naval e o desenho naval à evolução do combate tático. A questão dos navios de guerra serem menos adaptáveis às más condições do mar, era algo que impedia os bloqueios navais contínuos e permitia eventuais entradas e saídas de navios mercantes e corsários de portos bloqueados.

Se por um lado o desenho dos navios acompanhou a rigidez e resistência dos materiais utilizados, a utilização de blindagem transformou a estrutura dos navios e permitiu elevar a altura da colocação das peças em relação à linha de água, tudo que em conjunto transformou os navios em unidades navais com verdadeiras capacidades de combate oceânico.

Desde a introdução do aço e o apuramento da sua qualidade que se foi conseguindo um aumento da resistência material das estruturas e simultaneamente navios mais leves, logo mais rápidos, e ao deslocar a artilharia principal para a parte superior do convés protege-las com fortes casamatas, sem que as baterias causassem danos devido ao seu peso, ou pela energia libertada nos disparos.

A artilharia de tiro rápido<sup>59</sup> veio completar as inovações tecnológicas introduzidas no final do século XIX, com a introdução de culatras de abertura rápida (1866), carregadores de munições (1877), sistemas hidráulicos de amortecimento de recuo das peças montadas em reparos fixos (1881) e a pólvora química sem fumo (1886).

A função tática primária das peças médias de tiro rápido, de 110mm a 200mm (5 a 8 inch), era de colocar uma chuva de balas explosivas sobre os navios inimigos, enquanto as armas pesadas abriam buracos na armadura do navio, uma vez que até ao início do século XX as peças eram colocadas a bordo sem protecção ou com fraca protecção para os artilheiros, reduzindo dessa forma a capacidade de tiro inimigo. As armas ligeiras de tiro rápido, com menos de 110mm (abaixo de 4 inch), proporcionavam uma defesa eficaz contra os torpedeiros e mais tarde contra os submersíveis à superfície.

O aumento da velocidade conseguido com os motores, em especial com a introdução de turbinas, e o aumento da blindagem sem aumento de peso pela qualidade dos materiais, permitiu que os navios da classe de cruzadores chegassem a velocidades que lhes possibilitava manter o contacto com o inimigo à distância e simultaneamente de se afastarem se atacados, e com a utilização da TSF estes ficaram habilitados a reportar informação sem terem de regressar à base ou à distância de contacto visual da sua formação de combate. No início do século XX, os cruzadores deixam de ser vistos apenas como unidades navais de suporte aos couraçados nas grandes marinhas e passaram também a ser reconhecidos pela sua capacidade de dar caça aos *raiders* inimigos.

O aumento dos alcances efectivos de tiro das diversas armas no final do século XIX, levantou a questão do alcance do campo de visão, ainda mais acrescido pela problemática introduzida com a difícil detecção de torpedos móveis lançados de

---

<sup>59</sup> A partir de 1890 e até ao aparecimento do HMS DREADNOUGHT (1907), a artilharia instalada nos couraçados era composta por peças pesadas e médias e ligeiras de tiro rápido, sendo só depois da construção do HMS DREADNOUGHT começou a ser pensado a distribuição do poder de fogo entre couraçados e cruzadores.

torpedeiros, ou posteriormente de submersíveis, se bem que a probabilidade das pequenas unidades de superfície atingirem um alvo com torpedos móveis era muito inferior à capacidade das mesmas o lançarem, já que para o fazerem seria necessário ultrapassar as defesas do navio alvo, fossem as próprias armas ou o fogo as resultantes da formação em esquadra.

Os pequenos navios, torpedeiros e contratorpedeiros, tinham alcançado a capacidade de afundarem um couraçado, mas a utilização dos seus torpedos obrigava a um lançamento a curta distância de tiro, o que os colocava sempre à distância das armas ligeiras de tiro rápido do inimigo. Sendo uma ameaça real, mas com pouca probabilidade de concretização, contribuiu para que os engenheiros navais mantivessem em conta esta questão ao desenharem as grandes unidades navais.

A vantagem que os torpedeiros e posteriormente os submersíveis alcançaram em cenários de combate costeiro, levou a que as grandes unidades nunca chegassem a abandonar na totalidade as armas defensivas de tiro rápido para se protegerem e que progressivamente estes fossem cada vez menos utilizados em águas costeiras, onde os torpedeiros e submarinos emboscados tinham autonomia e vantagem para operarem.

A evolução das armas de artilharia pesada, a diminuição do número de armas e a concentração num só calibre antes do início da Grande Guerra, levou a que as duas potências rivais, Grã-Bretanha e Alemanha, vissem a desenvolver-se sistemas de controlo de tiro, primeiro com a integração das armas do navio e por último a integração de tiro entre vários navios, ou seja em esquadra.

Se bem que já existisse uma preocupação por parte do Almirantado Britânico em modelar novas formas de poder de fogo<sup>60</sup>, desde 1905, mesmo antes da construção do HMS DREADNOUGHT, a integração do controlo de tiro veio dar aos couraçados em esquadra uma força suplementar de tiro, que lhes permitiu alcançar com eficácia distâncias de tiro que os pré-dreadnought não conseguiam por falta desse mesmo

---

<sup>60</sup> Pelo menos desde 1905 que o ainda Capitão John Rushworth Jellicoe reconhecia que era necessário evoluir para sistemas de tiro melhorados que permitissem aumentar a cadência da tiro em salva, nos couraçados. John Brooks, *The Battle of Jutland*, UK Cambridge, Cambridge University Press, 2016, p.43.

controlo, fazendo avançar a distância tiro efectivo de 5.000m a 7.000m, para uma distância de tiro efectivo <sup>61</sup> entre 10.000m a 14.000m. Por outro lado os contratorpedeiros que acompanhavam as esquadras convertiam-se também em plataformas de tiro fisicamente separadas dos cruzadores e dos couraçados, numa delegação em cascata de observação e tiro, executando um papel defensivo ou ofensivo na linha de combate, dependendo da situação.

Na época eram dominantes duas doutrinas: a britânica e posteriormente também assumida pelos americanos onde os contratorpedeiros tinham uma função defensiva e a alemã e francesa onde os contratorpedeiros tinham uma função ofensiva com lançamento de torpedos, sendo que as suas missões secundárias eram o inverso, muito relacionado com as doutrinas navais adoptadas e que desenvolveremos mais adiante.

A integração de contratorpedeiros em esquadras oceânicas foi inicialmente complexo, mas com a evolução do desenho dos navios e o aumento da sua tonelagem a partir de 1907, estes passaram a ter capacidade para cumprir funções em esquadra e ter a capacidade de acompanhar os cruzadores, ou seja, de se converterem também em plataformas capazes de avançar a linha de fogo e de lançamento de torpedos para uma distância superior a 4.000 metros da linha de couraçados, criando um perímetro defensivo em torno da linha principal de tiro, sendo este facto mais uma condição que facilitou o deixar de ser necessário montar todo o tipo de armas num mesmo navio, face à integração do controlo de tiro e especialização de missões na defesa da formação em esquadra.

Todos os sistemas de controlo de tiro e as respectivas doutrinas de tiro, foram resultantes da disponibilidade da TSF que permitia aos cruzadores enquanto plataformas de artilharia avançada comunicar a posição das forças inimigas e manter um fluxo contínuo de informação entre os cruzadores e o couraçado com o comando central de tiro da esquadra. Anteriormente a comunicação era apenas possível através

---

<sup>61</sup> Karl Lautenschläger, *Technology and the Evolution of Naval Warfare, 1851-2001*, US Washington, National Academy Press, 1984, p.28.

de uma linha contínua de campos de visão, com uma sucessiva retransmissão de informação sempre entre campos de visão, que não só era muito mais lenta, levando muitos minutos entre navios como implicava um nível superior de progressão de erro, sendo um exemplo de erros e omissões na transmissão de mensagens em teatro de operações o que se passou ao nível da esquadra britânica durante a Batalha da Jutlândia<sup>62</sup>, mesmo utilizando TSF.

Não foi só o desenvolvimento metalúrgico que possibilitou a construção dos couraçados tipo dreadnought, mas também a introdução da electricidade e o desenvolvimento das comunicações, que permitiu a integração do tiro de todas as peças, ou seja que todas funcionarem com uma só bateria, o que não acontecia nos pré-dreadnought onde as armas faziam tiro de forma independente. Outra vantagem da introdução do sistema de controlo de tiro centralizado, a partir de 1911, encontrava-se na utilização do sistema director de tiro telemétrico suportado por apontadores de distância ópticos de 2,75m (9ft) de diâmetro<sup>63</sup>, utilizados por observadores de tiro nos pontos mais altos dos navios para marcar o local de embate do tiro e na ligação eléctrica entre o posto de controlo tiro e as baterias, ou da TSF no caso de baterias integradas mas localizadas em outros navios da esquadra.

Quando teve início a Grande Guerra a Royal Navy ainda estudava a integração dos vários tipos de navios na Grand Fleet, considerando desde 1913 que aos cruzadores ligeiros (rápidos) e aos contratorpedeiros caberia a missão de impedir que o inimigo chegasse à distância de tiro de torpedo de curto alcance e que simultaneamente serviriam como observadores de tiro no sistema integrado, onde no centro da esquadra os couraçados e cruzadores pesados abriria fogo aos opositores<sup>64</sup>. Contra a arma submarina não existiu uma táctica definida na Grand Fleet, já que foi considerado que a diferença de velocidade impedia que os submersíveis conseguissem

---

<sup>62</sup> John Brooks, *The Battle of Jutland*, Cambridge, Cambridge University Press, 2016, p.49.

<sup>63</sup> Houve a necessidade de evoluir para telémetros de 4.60m (15ft) de diâmetro para se conseguir um controlo de tiro eficaz a 13.000m. Idem, p.48.

<sup>64</sup> Nicholas A. Lambert, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, US Columbia, University of South Carolina Press, 1999, p.216.

atacar a esquadra em movimento, ficando a ameaça de torpedos de longo alcance apenas confinada a ataques provenientes de navios de superfície.

Mas o sistema de controlo de tiro também apresentava dificuldades operacionais. Em primeiro lugar existia a possibilidade de existir erro na observação da coluna de água do tiro, o que poderia levantar erros nas correcções introduzidas. Em segundo lugar as armas pesadas só eram disparadas quando a elevação previamente fixada se encontrava correctamente apontada para o alvo, o que só se verifica ciclicamente durante alguns segundos em resultado do balanço longitudinal e transversal do navio, levando à necessidade de um posicionamento correcto no momento do tiro e consequentemente à redução da cadência de tiro. Em terceiro lugar havia que considerar o tempo que um projectil levava a viajar até ao alvo, o tempo que o observador levava a comunicar os dados dos disparos ao controlador do tiro e deste aos artilheiros, mais um factor de demora que contribuía para a redução da cadência de tiro. A inexactidão e a lentidão dos tiros de correcção levava a que demorasse a aparecer resultados e eram necessárias tantas mais correcções de tiro quanto mais o alvo se encontrava fora de observação óptica directa<sup>65</sup>.

Entretanto, os cruzadores também foram perdendo a sua função de predadores dos oceanos (raiders) contra o comércio marítimo com o aparecimento da nova arma submarina, mas esta arma não teve a capacidade de ameaçar as forças navais em esquadra e até dificuldade em atacar as formações de comboios navais escoltados, sendo a sua grande eficiência encontrada em situações de emboscada em zonas costeiras, junto a arquipélagos ou em estreitos sobre alvos individuais.

A principal dificuldade dos submersíveis em atacarem os couraçados e os cruzadores não foi devido à protecção que estes dispunham em esquadra, mas ao problema de encontra-los e a impassibilidade de tomar uma posição de tiro devido à disparidade de velocidade entre ambos. Esta situação converteu os submersíveis numa arma defensiva e no máximo numa força de desgaste contra navios de guerra

---

<sup>65</sup> Jon Tetsuro Sumida, "A Matter of Time: The Royal Navy and the Tactics of Decisive Battle 1912-1916", in *The Journal of Military History*, Volume 67, Number 1, January 2003, p.115.

inimigos, mas uma arma muito efectiva contra o comércio marítimo, ou seja contra navios mercantes isolados, desprotegidos, ou fracamente armados.

Com as grandes unidades britânicas e alemãs cingidas aos portos após a Batalha da Jutlândia, foram os contratorpedeiros, canhoneiras e patrulhas armados as unidades principais na luta anti-submarina e com a capacidade de neutralizar ou afundar um submersível se o encontrassem à superfície, com o seu tiro rápido do armamento principal ou mais tarde com cargas de profundidade.

A consubstanciar o resultado da evolução tecnológica no período em análise, o relatório naval britânico<sup>66</sup>, de 1936, *Progress in Naval Gunnery 1914-1936*, fornece um conjunto de informações que espelham as dificuldades encontradas durante a Grande Guerra apesar da intensa evolução tecnológica.

Em 1914 os couraçados britânicos estavam equipados com sistema de controlo de tiro que lhes davam a necessária confiança para desafiar os navios alemães. No entanto, foi verificando que a utilização dos sistemas de controlo de tiro não era eficaz em condições de baixa visibilidade, como aconteceu na Batalha de Heligoland, em 28 de Agosto de 1914, ou em condições de tiro a longas distâncias (telémetros de 9ft), em que os inimigos tomavam movimentos defensivos ziguezagueando, como aconteceu na Batalha de Falkland, em 8 de Dezembro de 1914.

Foi verificado que o sistema de controlo de tiro dependia muito mais da qualidade do observador de tiro do que da eficiência do telémetro, que em combate a observação de tiro (*spotting*) era extremamente difícil e que o resultado de tiros longos raramente eram observáveis, o que implicava que a correcção de tiro fosse efectuada apenas pelos tiros curtos. Outra lição adquirida relacionou-se com a dificuldade de obtenção de uma alta cadência de tiro, devido à impossibilidade de se efectuar um cálculo rápido das variações de distância, acabando quase sempre por se optar por um ajuste individual da distância de tiro por bateria.

---

<sup>66</sup> C.B. 3001/1914-36, *Training and Staff Duties Division*, Royal Navy, Naval Staff, Admiralty, S. W. December 1936.

Em resultado da Batalha de Dogger Bank, em 24 de Janeiro de 1915, foi dada atenção à possibilidade de executar aos pares uma concentração de tiro sobre navios inimigos, uma vez que a Grand Fleet tendia a ser superiormente numérica nos encontros com a High Sea Fleet, mas desde que nenhum navio inimigo ficasse fora de tiro. Este tipo de concentração de tiro apresentava dificuldades ligadas com questões de eficiência das comunicações TSF e visuais, dada a rigorosa disciplina de tiro necessária para se obter qualquer sucesso.

Na Batalha da Jutlândia, em 31 de Maio de 1916, em que teve lugar um combate em linha, foi verificado que mesmo assim o cálculo de tiro era imensamente mais difícil do que em exercícios navais. Em condições de combate severo e com navios de grande capacidade de manobra o sistema de controlo de tiro não era eficiente por ser lento e porque limitava a utilização de tiro de oportunidade em combate, o que levou a reformas na doutrina britânica de tiro após a batalha.

Na Batalha de Heligoland, em 17 de Novembro de 1917, onde houve uma intensa utilização de cortinas de fumo o resultado de tiros longos quase nunca foi observado e não era possível distinguir entre o resultado das explosões de munições explosivas que atingiam o inimigo e os clarões do fogo das armas inimigas, face ao qual a regulação de tiro foi efectuada por tiros curtos. A isto acrescia a dificuldade de distinguir a direcção do navio inimigo devido às cortinas de fumo, do fumo dos disparos e do movimento ziguezagueante.

Por último será ainda importante referir que nas acções nocturnas existia o problema de localização e identificação do alvo, considerando o curto período de tempo em que normalmente existia um contacto visual e a curta distância a que estes combates aconteciam. Em 1914, na Royal Navy a utilização de holofotes (searchlights) não era ainda treinada e não estava generalizada a distribuição de iluminantes (verylights ou star shell), mas em contraste os alemães estavam mais evoluídos e melhor treinados para combater à noite.

## 1.5 – A Evolução dos Torpedos Móveis

A arma torpedo percorreu um longo caminho até alcançar o poder destrutivo que demonstrou durante a Grande Guerra 1914-1918 e teve de esperar pelo desenvolvimento dos navios submersíveis para alcançar o reconhecimento como arma ofensiva.

Começou por ser uma arma de baixa velocidade e com pouco alcance, mas desde os seus primeiros tempos caracterizou-se pela capacidade furtiva e de reutilização. Foi essa capacidade furtiva para o ataque que caracterizou a necessidade de desenvolver cada vez mais a sua velocidade e a autonomia, como forma de limitar a capacidade de reacção do alvo e este tivesse tempo suficiente para se esquivasse ao ataque.

As exigências das marinhas de guerra, as capacidades de produção e de inovação, marcaram o calendário de desenvolvimento tecnológico desta arma, assim como levaram as nações a encontrarem soluções nacionais nas suas indústrias militares.

Numa sociedade castrense internacional muito influenciada na época pela doutrina de Alfred Mahan, a evolução do torpedo veio reforçar aqueles que comungavam da doutrina de Théophile Aube (Jeune École), ao oferecer a capacidade de pequenos navios derrotarem grandes couraçados com uma arma de produção barata. Essas capacidades trouxeram implicações a nível de táctica de combate, obrigando a repensar as formações lineares e a nível estratégico a questão do bloqueio naval próximo.

Os primeiros torpedos móveis a ar comprimido<sup>67</sup> datam de 1866 e pouco depois com a introdução de giroscópio e de múltiplas câmaras-de-ar começavam a alcançar distâncias de 800m<sup>68</sup>. Quando da Guerra Russo-Japonesa, 1904-1905, os

---

<sup>67</sup> Os torpedos Whitehead de 16 inch produzidos na Grã-Bretanha em 1872, conseguiam um alcance de 1.000m a uma velocidade de 7 nós ou 300m a 12 nós.

<sup>68</sup> Por volta de 1880 a fábrica *Whitehead Torpedoes* tinha alcançado o número de 1.500 torpedos vendidos, encontrando-se entre os seus compradores Portugal com 50 torpedos. Cf. San Francisco

torpedos já tinham propulsão de gás aquecido e conseguiam alcançar distâncias 4.000m.

Por volta de 1909, o torpedo Whitehead<sup>69</sup> Modelo MK VII 18 inch, conseguia resultados de 5.000m e a partir de 1912 conseguiam alcançar uma impressionante estabilidade de navegação<sup>70</sup> àquela distância. Em 1914 os torpedos<sup>71</sup> registavam alcances na ordem dos 10.000m.

As potências navais rivais, britânica e alemã, mantiveram uma competição no desenvolvimento das características dos torpedos, sendo que a Alemanha manteria algum avanço em modelos Schwartzkopff equivalentes<sup>72</sup>, mas o principal é que esse desenvolvimento levou a que os torpedos móveis também fossem incluídos no armamento de cruzadores e couraçados. Para além dos torpedos Whitehead (britânicos), a Schneider (francesa) também forneceu a Portugal, de acordo com o

---

Maritime National Park Association. Fonte: <http://www.maritime.org/doc/jolie/part1.htm> (consultado em 2016/08/02).

A Armada Portuguesa esteve equipada com torpedos de 14 inch (torpedeiros) e 18 inch (contratorpedeiros e submersíveis), se bem que desde os primeiros torpedos adquiridos para os torpedeiros até aos fornecidos com os submersíveis implicasse a existência de diversos modelos em stock e consequentemente torpedos com diferentes alcances e velocidades.

A necessidade de alcançar maior velocidade e distância levou a que a partir do ano de 1906, as fábricas Whitehead deixassem de produzir os modelos anteriores de 14 inch. A Marinha Portuguesa ainda continuou a utilizar torpedos de 14 inch que tinha em stock nos navios torpedeiros e no Contratorpedeiro TEJO da Divisão Naval de Defesa e Instrução, no Tejo durante a Grande Guerra.

<sup>69</sup> Por volta de 1880 a fábrica *Whitehead Torpedoes* tinha alcançado o número de 1.500 torpedos vendidos, encontrando-se entre os seus compradores Portugal com 50 torpedos. Cf. San Francisco Maritime National Park Association. Fonte: <http://www.maritime.org/doc/jolie/part1.htm> (consultado em 2016/08/02).

<sup>70</sup> A Armada Portuguesa esteve equipada com torpedos de 14 inch (torpedeiros) e 18 inch (contratorpedeiros e submersíveis), se bem que desde os primeiros torpedos adquiridos para os torpedeiros até aos fornecidos com os submersíveis implicasse a existência de diversos modelos em stock e consequentemente torpedos com diferentes alcances e velocidades.

<sup>71</sup> Spencer C. Tucker, *Instruments of War: Weapons and Technologies that have changed history*, US Santa Barbara California, ABC-CLIO, LLC, 2015, p.125.

<sup>72</sup> Katherine C. Epstein, *Torpedo: Inventing the Military-Industrial Complex in the United States and Great Britain*, UK London, Harvard University Press, 2014, pp.195-196.

Relatório da Majoria General da Armada<sup>73</sup> de 20 de Abril de 1917, onde se refere a existência de torpedos de sistema Schneider, considerando-os poderosos mas frágeis.

## 1.6 – Minas

Será interessante referir a utilização de minas, os então denominados torpedos fixos, cuja concepção tinha partido de uma necessidade de defesa costeira eficaz junto das barras dos portos e apenas posteriormente desenvolvido como conceito de defesa anti-submarina.

Se bem que na Guerra Civil Americana (1861-1865) se tenham experimentado com sucesso a utilização minas, na verdade já tinham sido utilizadas durante o conflito a Guerra da Crimeia (1853-1856) como arma de defesa costeira. Nesse mesmo conceito voltaram a ser utilizadas extensivamente na Guerra Russo-Japonesa (1904-1905), em torno de Port Arthur. Pouco desenvolvimento foi dado à concepção das minas russas com disparadores químicos rudimentares, mas em 1904 estas já eram equipadas com disparadores tipo Nobel (químicos) ou Hertz (eléctricos) dependendo da disponibilidades em stock.

O modelo russo era muito diferente do que o que se viria a generalizar durante a Grande Guerra, sendo que o modelo russo tinha uma forma cónica com apenas um disparador (corno) e os modelos posteriores desenvolvidos tinham um formato esférico (britânico), ou ovóide (alemão) com múltiplos cornos<sup>74</sup>, na essência um aumento de disparadores e de volume de carga explosiva.

Na prática os tipos operacionais de disparadores tiveram como paradigma o modelo russo de tubo de vidro contendo um ácido e coberto com uma manga de cabedal, sendo que o modelo Nobel partia do contacto do líquido ácido sobre uma

---

<sup>73</sup> PT-BCM-AH, CX1375/1376 Escola Prática de Torpedos e Electricidade (1917)

<sup>74</sup> Jim Crossley, *The Hidden Threat: The story of mines and minesweeping by the royal navy in World War I*, UK South Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2011, pp.25-26.

mistura de outros materiais que por reacção química provocava uma pequena explosão, a qual por simpatia fazia explodir a carga explosiva maior, propriamente a carga da mina. No modelo Hertz partia do contacto do líquido ácido sobre dois eléctrodos que por condução de corrente eléctrica fazia explodir um detonador inserido na carga explosiva maior.

Para além da capacidade defensiva costeira verificada na Guerra da Crimeia e durante a Guerra Russo-Japonesa foi utilizado pelos japoneses pela primeira vez uma zona marítima minada com funções ofensivas, durante uma das fases da Batalha de Port Arthur, a 13 de Abril de 1904, através de manobras tácticas em combate fizeram com que a esquadra russa se encaminhasse sobre a mesma, o que levou ao afundamento de um couraçado, o PETROPAVLOSK e a danos substanciais no POBIEBA.

Igualmente as forças russas navais aproveitaram defensivamente zonas marítimas minadas mais afastadas da costa, quando alteraram estrategicamente o balizamento dos corredores desminados japoneses e fizeram com que ao avançarem em 15 de Maio de 1904 sobre Port Arthur caíssem directamente sobre as minas, perdendo dois couraçados, YASHIMA e HATSUSE, ainda um cruzador o MIYAKO.

Durante a campanha as forças russas lançaram no mar 4.275 minas, tendo estas afundado um total de dois couraçados, dois cruzadores, cinco canhoneiras, seis contratorpedeiros e um aviso e as minas japonesas, não contabilizadas, afundaram um couraçado, um cruzador, dois contratorpedeiros, um torpedeiro e uma canhoneira<sup>75</sup>, o que demonstrou o seu potencial bélico.

A partir de 1905, a mina naval tinha lugar de destaque nos sistemas defensivos de qualquer nação marítima, sendo que em Portugal também as utilizou. Estas ficaram à guarda do Campo Entrincheirado de Lisboa e armazenadas na Escola de Torpedos e Electricidade de Paço d'Arcos.

---

<sup>75</sup> Jim Crossley, *The Hidden Threat: The story of mines and minesweeping by the royal navy in World War I*, UK South Yorkshire, Pen & Sword Maritime., 2011, pp.15-20.

Durante o período da Grande Guerra estiveram disponíveis três tipos de disparadores, um modelo mais antigo do tipo mecânico que trabalhava por inércia, talvez o menos utilizado por ser muito menos seguro no processo de armar. Os disparadores químicos e mecânicos viriam a se mostrar muito mais seguros e com bons resultados, tanto em minas de ancoragem (fixas) e de deriva (livres).

O emprego de minas por deriva era utilizado normalmente em rios com a intenção de serem levados rio a acima, quando da maré enchente, com a esperança que viessem a embater num qualquer navio inimigo. No caso do rio Tejo o fluxo de enchente é notório em todo o estuário, como se pode verificar pela existência de marés até alguns quilómetros rio acima.

Por exemplo, durante a Guerra Russo-Japonesa (1904-1905) a Marinha Japonesa optou por utilizar minas sem ancoragem, amarradas em grupos, para serem lançadas à deriva e seguirem as correntes e marés de modo a entrarem no porto de Port Arthur e atacarem os navios russos aí fundeados, uma estratégia que voltaram a utilizar durante a 2ª Guerra Mundial (1939-1945) para atacar desta vez os navios americanos<sup>76</sup>.

Um dos tipos de minas de deriva mais utilizado no conflito tinha por base o desenho da mina Leon de origem sueca, face à capacidade de programação da profundidade<sup>77</sup> de deslizar nas águas e porque podia ser adaptada ao lançamento por qualquer tipo de navio<sup>78</sup>.

Em 1914, ainda existiam muitas minas em arsenais equipadas com disparadores mecânicos por inércia, se bem que no arsenal alemão já predominassem minas equipadas com sistema Hertz. Para os modelos utilizados em redes defensivas contra navios de superfície ou submersíveis junto a portos e barras, foi optado pela

---

<sup>76</sup> Norman Friedman *Naval Weapons of world War One: Guns, Torpedoes, Mines and ASW Weapons of all Nations*, UK Yorkshire , Seaforth Publishing, 2011, p.345.

<sup>77</sup> Jim Crossley, *The Hidden Threat: The story od mines and minesweepping by the royal navy in World War I*, UK South Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2011, p.15

<sup>78</sup> Norman Friedman *Naval Weapons of world War One: Guns, Torpedoes, Mines and ASW Weapons of all Nations*, UK Yorkshire , Seaforth Publishing, 2011, p.345.

introdução de disparadores eléctricos accionados à distância, muito eficientes na selecção de alvos e com a capacidade de evitar acidentes à navegação comercial, algo muito mais dentro da Convenção de Haia de 1907.

Seria o sistema Hertz, ou Hertz-Horn (eléctrico), o sistema que prevaleceria sobre todos os outros, talvez porque seria o único programável para se desactivar ao fim de um determinado tempo em consonância com a Convenção de 1907, mas também por ser mais fácil de fabricar. No entanto, outros mecanismos complementares adicionados à ancoragem, eléctricos, ou mecânicos, foram concebidos para trabalhar de forma a manter a mina “adormecida” no fundo do mar até ao momento em que esse mecanismo a libertava a mina e a fazia submergir até uma cota predeterminada<sup>79</sup>.

Após declaração de guerra da Alemanha a Portugal em Maio de 1916 foi criado o Serviço de Minas<sup>80</sup>, que viria a ser instalado na margem sul, no Lazareto, junto a Porto Brandão, onde ficaram instalados os armazéns, oficinas e ainda a colocação de peças de artilharia para defesa do campo de minas. Esta alteração da localização dos armazéns de minas existente em Paço d’Arcos<sup>81</sup> onde se encontravam armazenadas mais de duzentas minas de diversos fabricantes, sendo que cerca de cem eram de fabrico relativamente recente, 1909, tinha em vista uma melhoria da posição defensiva dos armazéns e uma facilidade para a utilização em conjunto com as barragens de redes anti-submarinas que vieram a ser instaladas no Tejo. A necessidade, ou importância, da utilização de minas na defesa da barra do Tejo, levou a uma solicitação de reforço do stock de minas sendo que a requisição indicava com

---

<sup>79</sup> Jim Crossley, *The Hidden Threat: The story of mines and minesweeping by the royal navy in World War I*, UK South Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2011, p.66

<sup>80</sup> PT-BCM-AH, CX1388, Nota n.º 38, de 15 de Maio de 1916, Despacho à Nota n.28, de 17 de Maio de 1916.

<sup>81</sup> António José Telo e Augusto Alves Salgado, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, Vol. I, Porto, Fronteira do Caos, 2018, p.136.

carácter de urgência o envio para Portugal 450 minas fixas e 100 de deriva<sup>82</sup> e ainda o reforço de um navio lança-minas para se juntar ao VULCANO.

## 1.7 – Desminagem

As minas durante a Grande Guerra foram utilizadas de forma extensiva para a execução das estratégias de bloqueio tanto britânica como alemã, inclusivamente em frente da barra do Tejo. Isto levou à necessidade do desenvolvimento de táticas de desminagem, as quais empregaram essencialmente navios pesqueiro militarizados como caça-minas ou draga-minas para serviço de rocega.

O aumento dessas pequenas unidades pesqueiras como draga-minas na Royal Navy, foi guarnecida na Grã-Bretanha essencialmente por homens Royal Naval Minesweeping Reserve<sup>83</sup> (RNMR), e em Portugal na larga maioria por homens da Secção de Auxiliares da Defesa Marítima (ADM).

Foram dois os sistemas de rocega utilizados durante a Grande Guerra pelos britânicos e seus aliados. O sistema convencional de dragagem de minas através de uma parelha de navios ligados por um cabo, cuja função era de cortar o cabo de amarração da mina e fazer com que esta viesse à superfície para ser detonada a tiro. Esta uma das razões dos navios pesqueiros militarizados serem equipados com pequenas peças de artilharia em fuga (na ré).

Este sistema foi utilizado desde 1914, com uma configuração em “U”, e era composto por um cabo que amarrava o navio a um peso (kite) que determinava a profundidade aproximada a que o cabo de corte fazia a dragagem. O cabo de corte

---

<sup>82</sup> As minas fixas era do tipo Vickers Elia Mark IV, V ou VI em produção em desde 1915 e as de deriva do tipo Leon. Idem, p.135.

<sup>83</sup> Jim Crossley, *The Hidden Threat: The story od mines and minesweeping by the royal navy in World War I*, UK South Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2011, p.30.

estava ligado ao kite do outro navio da parelha e este amarrado ao segundo navio. Na prática em pouco variava da faina do arrasto<sup>84</sup>.

Portugal à data da declaração de guerra da Alemanha, Março de 1916, não apresentava experiencia naval na organização de patrulhas e rocega de minas, tendo sido enviado pela Grã-Bretanha um apoio técnico, o Contra-Almirante William De Sallis para formar especialistas nacionais<sup>85</sup>.

É interessante referir que o sistema simples britânico de rocega viria a ser o sistema utilizado pelos draga-minas portugueses em Lisboa, mas no Porto, na área marítima do Douro e de Leixões a experiência seria diferente, motivado pelo apoio técnico que a base da *Marine Française Base Leixões*, que estava ligada ao sistema de cooperação aeronaval *Centre d'Aviation Maritime d'Aveiro*<sup>86</sup>.

Este sistema francês conhecido como Ronarch apresenta no esquema uma configuração em “Y”<sup>87</sup> e era composto por dois cabos de corte ligados à ré do navio. Nas outras extremidades estavam colocados dois flutuadores que mantinham os cabos de corte afastados<sup>88</sup>. Na realidade o esquema que se encontra na Biblioteca Central de Marinha – Arquivo Histórico<sup>89</sup>, aparenta representar dois esquemas tácticos para a disposição de vários navios numa mesma em formação de rocega, sem estrar em pormenores técnicos do aparelho.

---

<sup>84</sup> Jim Crossley, *The Hidden Threat: The story od mines and minesweeping by the royal navy in World War I*, UK South Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2011, p.28

<sup>85</sup> António José Telo e Augusto Alves Salgado, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, Vol. I, Porto, Fronteira do Caos, 2018, pp.135-136.

<sup>86</sup> Jean Derou, *Les Relations Franco-Portugaise (1910-1926)*, FR Paris, Publications de la Sorbonne, 1986, pp.121-127.

<sup>87</sup> O sistema francês era conhecido por Sistema Ronarch, Certamente assim denominado como uma referência directa ao Contra-Almirante Ronarch, e aos gloriosos combates dos fuzileiros navais franceses em Dixmunde (Bélgica) na <sup>a</sup> Campanha de Ypres em 1914.

<sup>88</sup> António José Telo e Augusto Alves Salgado, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, Vol. I, Porto, Fronteira do Caos, 2018, p.142.

<sup>89</sup> PT-BCM-AH, Núcleo 320.

A introdução do sistema em Portugal através da Marinha Francesa em Leixões<sup>90</sup> terá levado a que ficasse conhecido como sistema francês, no entanto o esquema apresentado representa um sistema muito semelhante ao desenvolvido na Marinha Britânica, denominado Oropesa Sweep System<sup>91</sup>, neste caso um “duplo oropesa”.

Tecnicamente este sistema era composto por um cabo amarrado a um kite que determinava a profundidade aproximada a que o cabo de corte fazia a dragagem. Na outra ponta do cabo de corte estava ligado um segundo kite, o qual se amarrava um flutuador que substituíria na prática o segundo navio.

O sistema de rocega com a utilização de flutuadores teve ainda durante a Grande Guerra uma evolução com a introdução de flutuadores hidrostáticos, que utilizavam o princípio de regulação dos torpedos, para se manterem a uma profundidade constante deixando de ser necessário o auxílio de um segundo kite. Esses flutuadores ficaram conhecidos por paravanes e foram utilizados essencialmente em navios militares e de maior velocidade, um sistema que podia ser amarrado à proa do navio, em vez da ré.

A desminagem junto da barra do Tejo viria a ser uma das principais missões da Divisão Naval de Defesa e Instrução da Marinha de Guerra Portuguesa, efectuada pelos navios de pesca armados e com guarnições instruídas na arte. Até ao final do conflito a costa portuguesa manteve um alto nível de ameaça constante causado por minas que foram sendo largadas por submersíveis alemães com a missão específica de bloquear o tráfego de acesso a Lisboa, ou de Leixões, dentro do contexto de guerra ao comércio marítimo, ou para atacar aqueles que passavam pelas águas portuguesas a caminho do Mar Mediterrânico, do Oceano Atlântico Sul, ou vice-versa.

---

<sup>90</sup> O sistema oropesa já estava a ser utilizado experimentalmente desde os finais de 1915. Oficialmente só foi aceite como sistema pelo Almirantado Britânico em 1919. Jim Crossley, *The Hidden Threat: The story of mines and minesweeping by the royal navy in World War I*, UK South Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2011, p.73.

<sup>91</sup> O nome “Oropesa” refere o nome do arrastão onde na Grande Guerra se testou e desenvolveu o método de rocega só com um navio. Idem, p.83.

## 1.8 – Outros medidas anti-submarinas

### *Cargas de profundidade*

Em paralelo com os desenvolvimentos da arma submarina não se verificou um desenvolvimento de medidas anti-submarinas ofensivas por qualquer um dos fabricantes, aleando-se dos efeitos que poderiam recair sobre as suas próprias marinhas. Se no início da Grande Guerra a arma submarina estava na sua infância, as armas anti-submarina ofensivas ainda não tinha nascido<sup>92</sup>.

As primeiras formas de combate anti-submarino passaram utilizar um sistema simples de cargas rebocadas formadas por um cabo onde se colocava na sua extremidade afundada uma pequena carga simples de cerca de 36kg (80lb), a qual era rebocada em varrimento subaquático com a intenção de chocar com o submersível alvo. O sistema foi evoluindo para um varrimento com vários navios em simultâneo com cargas múltiplas e detonadores eléctricos para controlo das explosões.

Em 1915 e na sequência dos primeiros afundamentos de cruzadores britânicos por submersíveis alemães, foram desenvolvidas cargas mais potentes 180kg (400lb)<sup>93</sup>, mas o sistema de cabo continuava a se mostrar um sistema pouco eficaz, muito em parte porque diminuía a capacidade de manobra do navio.

A solução que teria sucesso viria a ser a utilização de cargas livres lançadas para explodirem em profundidade. Ao se projectarem de forma livre sobre uma área a bater não interferiam com a capacidade de manobra ou a velocidade do navio em combate.

Na verdade a Grã-Bretanha desde 1911 tinha começado a estudar a utilização de “cargas livres”, ou “cargas de profundidade” em oposição à utilização de “cargas presas”, ou “cargas rebocadas”, mas só a partir de 1916 evoluiu para um protótipo

---

<sup>92</sup> UK-TNA, ADM116/1430, Relatório apresentado à Comissão de Pesquisa e Invenções (Board of Invention and Research).

<sup>93</sup> Paul Kemp, *Convoy Protection: The Defence of Seaborne Trade*, UK Cornwall, Arms and Armour, 1993, pp.38-39.

operacional de “carga de profundidade”, na verdade estava em causa o desenvolvimento de um projector para a carga.

Este tipo de arma anti-submarina<sup>94</sup> teve duas versões de diferente de capacidade explosiva durante a Grande Guerra. Isto reflectiu a necessidade de balancear entre o raio do efeito da onda explosiva e a velocidade do navio emissor da carga. A onda de choque utilizada para danificar o submersível também poderia afectar o navio se este não se afastasse suficientemente depressa, mesmo após a introdução de válvulas hidrostáticas de profundidade que permitiam que a carga de profundidade explodisse a diferentes profundidades pré-programadas.

A disponibilização desta arma foi gradual mas muito lenta, especialmente por razões de dificuldade de produção, face ao qual em 1917 os navios normalmente não tinham a bordo mais de quatro cargas de profundidade e só mais tarde durante o ano de 1918 chegaram a ser equipados com uma dotação de 35 cargas de profundidade<sup>95</sup>.

Contrariamente às minas que eram simplesmente lançadas do navio num local predeterminado e que armavam e ficavam à espera do toque da vítima para explodir, as cargas de profundidade foram desenhadas para explodirem quase de imediato e com um cone de explosão alargado. Estas tendiam a danificar o próprio navio que as lançava e o método de lançamento simples “borda fora”, era ineficaz para ser utilizado em combate face às constantes alterações de velocidade e direcção das manobras.

Neste sentido acabaram por ser introduzidos lançadores de cargas de profundidade tipo morteiro, que inicialmente em 1917 tinham uma alcance de cerca de 37m disparados na direcção da esteira do navio, mas com os desenvolvimentos conseguidos em 1918 os últimos modelos alcançavam entre 1.000m e 2.400m com capacidade direccional em todo o redor do navio.

---

<sup>94</sup> A cargas de profundidade foram desenvolvidas inicialmente com uma carga explosiva (Type D) de cerca de 136kg (300lb) de TNT, mas por necessidade técnica de utilização em navios de menor velocidade foi também desenvolvido uma versão modificada (Type D\*) de cerca de 54kg (120lb).

<sup>95</sup> Paul Kemp, *Convoy Protection: The Defence of Seaborne Trade*, UK Cornwall, Arms and Armour, 1993, p.39.

A eficácia destes sistemas anti-submarinos a nível de destruição efectiva foi muito reduzido, apenas tendo sido confirmado a destruição de três submersíveis das Potências Centrais ao longo do conflito: através do sistema de varrimento com carga simples, um através do sistema de varrimento com múltiplas cargas e um lançamento livre de carga de profundidade, no entanto a introdução de sistemas de carga de profundidade deu uma capacidade tridimensional de combate aos navios de superfície e reforçou a capacidade de defesa das escoltas de comboios navais<sup>96</sup>.

Entre 1914 e a primeira metade do ano de 1917 não existia uma forma eficaz de atacar directamente um submersível em imersão em alto-mar e a única opção era a colocação de zonas minadas e redes submersas para os emboscar.

### ***Hidrofones***

Ainda dentro das medidas defensivas passivas tomadas na defesa da Barra do Tejo houve a preocupação de colocar um sistema com três barragens exteriores, duas barragens interiores<sup>97</sup> e ainda a utilização de um novo sistema de detecção e vigilância submarina, o hidrofone.

Se bem que a utilização da acústica em meio aquático apresentava experiências científicas desde Galileu no início do século XVI, seriam com Robert Boyle<sup>98</sup> (1626-1691) que as primeiras demonstrações científicas sobre a propagação do som. Seguiram-se os estudos de Marin Mersenne (1588-1648) sobre as qualidades harmónicas do som de 1660 e os trabalhos de Isaac Newton (1647-1727) que contribuíram para o desenvolvimento matemático das teorias acerca do som em 1686.

---

<sup>96</sup> Idem, p.40.

<sup>97</sup> As barragens exteriores estavam colocadas a jusante de Forte do Bugio, entre os Cachopo Norte e o Cachopo Sul. As barragens internas estavam colocadas entre o Forte do Bom sucesso e o Forte da Trafaria e mas a montante entre Porto Brandão e a Doca de Belém. António José Telo e Augusto Alves Salgado, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, Vol. I, Porto, Fronteira do Caos, 2018, pp. 105 e 112.

<sup>98</sup> Em 1660 Robert Boyle demonstrou que o som se propagava sobre um meio físico, através da demonstração que o som do toque de um sino diminuía conforme se ia retirando o ar do balão de vidro onde se encontrava. J.K. Petersen, *Handbook of Surveillance Technologies*, US Boca Raton, CRC Press, 2012, p. 239.

Verdadeiramente as experiências acústicas em meio aquático datam dos finais do século XVIII, tendo as experiências de Daniel Colloden, onde testou a velocidade do som na água e a comparou com a velocidade no ar, numa experiência efectuada no lago de Genebra. Os desenvolvimentos sobre as teorias matemáticas conheceram novos avanços com Friedrich Gauss (1777-1855) e Joseph Fourier (1768-1830). No entanto a nível experimental viria a ser Jacques Sturm (1826) que viria a efectuar medições de velocidade mais rigorosas em relação às medições de Daniel Colloden e conseguiria confirmar a importância da densidade e elasticidade dos materiais para a velocidade da propagação do som.

Mas o hidrofone tal como foi desenvolvido durante a Grande Guerra partiu da descoberta dos irmãos cientistas Jacques e Pierre Curie<sup>99</sup>, em 1880, sobre as propriedades piezoeléctricas dos cristais e como as suas polaridades electromagnéticas variavam com a pressão.

A utilização do hidrofone como parte do sistema de defesa da frente marítima de Lisboa viria a ser um complemento tecnológico avançado, complementar ao trabalho de vigilância óptico montado em articulação com a patrulha de submersíveis e patrulhas de superfície, na defesa da costa litoral e do porto de Lisboa, mas marcaria o início da capacidade prospecção submersa de unidade inimigas.

Desde 1912, logo após o naufrágio do TITANIC, não só se intensificaram os desenvolvimentos da telegrafia marítima, mas também o desenvolvimento de aparelhos de escuta subaquáticos para a detecção de icebergues<sup>100</sup>, se bem que numa primeira fase foram construídos para escutar emissores que seriam colocados previamente em obstáculos para evitar colisões.

---

<sup>99</sup> Pierre Curie (1859-1906) foi um físico francês estudioso no campo da cristalografia, magnetismo, piezoelectricidade e radioactividade. Recebeu o prémio Nobel da Física, em conjunto com a sua mulher Marie Curie (1867-1934) e o físico Henri Becquerel (1852-1908), em 1903, pelos trabalhos de investigação sobre as propriedades do rádio.

<sup>100</sup> J.K. Petersen, *Handbook of Surveillance Technologies*, US Boca Raton, CRC Press, 2012, p.p.240 - 241.

Os primeiros hidrofones operacionais na marinha datam de 1914, do inventor canadiano Reginald Fessenden, em continuidade dos trabalhos iniciados para um sistema de localização de icebergues. Era um hidrofone não direccional, mas tinha a capacidade de indicar a distância do objecto-alvo.

É com a Grande Guerra que chegará a necessidade de desenvolver meios defensivos contra a ameaça submarina, submersíveis e torpedos, e com esta a proposta do cientista russo Constantin Chilowsky, radicado na Suíça, em 1915 para o desenvolvimento do aparelho adicionando emissor de altas-frequências para a detecção dos alvos. Com os trabalhos dos dois inventores foi possível chegar a um aparelho de utilização subaquática que permitia não só determinar a distância de um objecto, mas também a direcção onde se encontrava. A Marinha Americana desenvolveu um modelo experimental de hidrofone direccional com um alcance de 25 milhas, cerca de 40 km ainda durante o conflito<sup>101</sup>.

Um sistema mais evoluído de hidrofone foi desenvolvido em 1917 pelo inventor francês Paul Langevin e conjunto com o russo Constantin Chilowsky, que entretanto tinham ido para os Estados Unidos da América e onde patentearam o primeiro detector ultra-sónico com capacidade de emissão de som e recepção de eco, tendo a capacidade de indicar a distância e direcção do objecto alvo.

O hidrofone tinha a capacidade de escutar o som emitido pelos submersíveis, na essência o som dos motores ou do lançamento de torpedos, mas uma das dificuldades de utilização desses mesmos hidrofones era a interferência do barulho gerado pelos próprios motores dos navios. Com o novo modelo de eco esta fragilidade ficava ultrapassada e os submersíveis passavam a ser muito mais facilmente detectados em imersão<sup>102</sup>. É assim possível encontrar o início do ASDIC (Anti

---

<sup>101</sup> Cf. WWI Technology Advancements. Fonte: <https://msmhsmaritimehistory.weebly.com/hydrophones.html> (consultado em 2018/03/05).

<sup>102</sup> Cf. Discovery of Sound in the Sea. Fonte: <http://dosits.org/people-and-sound/history-of-underwater-acoustics/world-war-i-1914-1918/> (consultado em 2018/03/05).

SubmarineDetection Investigation Committee), termo utilizado<sup>103</sup> pela primeira vez em Junho de 1918, ou também conhecido como SONAR (SOund NAvigation and Ranging) entre os desenvolvimento tecnológicos efectuados durante do período da Grande Guerra<sup>104</sup>.

---

<sup>103</sup> Norman Friedman *Naval Weapons of world War One: Guns, Torpedoes, Mines and ASW Weapons of all Nations*, UK Yorkshire , Seaforth Publishing, 2011, pp. 280-290.

<sup>104</sup> Cf. Submarine Technology. Fonte: <http://www.fleetsubmarine.com/sonar.html> (consultado em 2018/03/05).

## **Capítulo II**

### **A evolução das doutrinas navais**

## Capítulo II - A evolução das doutrinas navais

Quando Alfred Mahan apresentou as suas ideias sobre estratégia naval, em *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*, publicado em 1890, e *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793–1812*, publicado em 1892, colocou sobre as marinhas de guerra mundiais um padrão de características mínimas, sobre o qual qualquer nação deveria desenvolver a sua programação naval para se tornar numa potência marítima e a estas associou um conjunto de pré-requisitos necessários e mutuamente complementares, que também veio a influenciar a discussão sobre o papel da Marinha de Guerra em Portugal.

A primeira consideração abordava a questão da geografia nacional e quais as características esperadas. Necessitava estar localizada numa zona marítima vital para o tráfego marítimo, a existência de portos naturais que acomodassem perfeitamente o comércio marítimo e uma força naval, e uma extensão territorial que facilitasse a existência de uma rede de transporte marítimo e fluvial. A geografia de Portugal, continente, ilhas e colónias, conjugava essas características.

Para além das características geográficas existia a necessidade de recursos naturais e de uma indústria capaz de gerar proveitos significativos para financiar a construção naval. Neste ponto Portugal mostrava duas debilidades: uma dependência de importação de matérias-primas e uma dispersão territorial que o tornava dependente de cabotagem de longo curso para o transporte interno, e assim mais vulneráveis aos bloqueios navais, ou à guerra ao comércio marítimo, e uma falta de um tecido industrial que fosse capaz de gerar o financiamento de uma construção naval.

A estas duas características Alfred Mahan apontou a necessidade de existir uma força demográfica que sustentasse a força económica e fosse fonte de uma reserva humana para o recrutamento de contingentes militares. A questão do volume populacional de uma nação será um factor primordial para a existência de aspirações a potência naval, sendo necessário que a mesma tenha grande parte da população envolvida em actividades náuticas directas e indirectas, já que será necessário ter a

possibilidade de recrutar para a marinha comercial e de guerra desejavelmente pessoas com conhecimentos náuticos.

Alfredo Mahan referiu a necessidade de existir na população um sentimento de apego ao mar, o que em Portugal se apregoa como “uma Nação de marinheiros”, mas também refere que mais do que a existência de pessoas ligadas directamente às lides marítimas, será necessário que a nação tenha uma economia largamente ligada às actividades marítimas, como bancos, seguros, indústria transformadora, construção naval, comércio marítimo e transporte marítimo, ou seja, uma política económica que leva à existência de uma verdadeira e forte ligação ao mar, mais do que uma dependência económica, a necessidade de existir uma dependência social do mar, para assim ser possível converter uma Nação numa potência marítima.

Se bem que a geografia de Portugal se mostrasse exemplar em relação à premissa geográfica da doutrina de Mahan, a economia, a indústria e a demografia Portugal colocavam muito longe de qualquer direcção no sentido de se tornar uma potencia naval. Por outro lado, essa mesma ausência de características associada a uma tradição histórica colonial levantava outras preocupações ligadas com a necessidade da manutenção de uma liberdade dos mares, acesso aos portos marítimos e fluviais.

Face às características económicas do Estado Português do final da Monarquia e início da República, a Marinha Portuguesa delegou a questão do comando do mar para a sua aliada britânica e centrou-se numa evolução em torno da questão da guerra ao comércio marítimo, onde a situação geoestratégica do território europeu e a sua dispersão africana e insular, ou seja o forte pilar da geografia, lhe proporcionava alguma vantagem estratégica em relação outras nações que competiam em corridas ao armamento naval.

De facto a dispersão geográfica nacional viria a colocar a frente marítima interna como um espaço alargado, onde o principal actor nacional seria a Marinha de Guerra, mas também um espaço de vital importância para as relações externas comerciais e diplomáticas e cuja importância viria a ter variações ao longo do período da Grande Guerra. Nesta perspectiva e porque uma Armada é construída ao longo de

muitos anos, nem que seja porque as unidades navais apresentam uma longevidade operacional, efectuámos uma interpretação dos planos navais nacionais, em especial sobre o de Nunes Ribeiro de 1908 e de Pereira da Silva de 1912, face aos constrangimentos e contextos políticos internacionais, por forma a compreender a acção de defesa da frente marítima.

Partindo das similitudes entre um planeamento naval e um planeamento militar estratégico em terra, foram analisados quais os objectivos navais de vitória e como estes se encontravam limitados no tempo, muito díspar dos objectivos de ocupação permanente e manutenção dos espaços conquistados.

Esta grande diferença entre guerra em terra e no mar levava a um planeamento de campanhas navais centrado em modelos de dispersão das forças para procurem a obtenção de vantagens estratégicas no espaço e no tempo, sendo que as tácticas navais ficaram sempre sujeitas a factores como a capacidade de manobra e ao número de forças presentes, mas também aquilo que Portugal detinha que era uma rede atlântica de estações navais.

As visões particulares do planeamento estratégico naval nacional, focaram uma manutenção da liberdade de navegação na costa litoral e nos seus arquipélagos (green navy), deixando a manutenção da liberdade comercial<sup>105</sup> para uma força aliada com capacidade de comando do mar (blue navy). As diversas formas de guerra ao comércio marítimo, fosse bloqueio, destruição ou capturas de navios mercantes viria a ser para Portugal um dos maiores problemas face à sua dependência do tráfego comercial marítimo para a manutenção da actividade económica e estabilidade social.

Por outro lado a capacidade de destruição de todos os navios de guerra inimigos, ou pelo menos confiná-los aos seus portos (blue navy), que caracteriza capacidade de “comando do mar (batalha)”, viria a ser defendida no primeiro plano

---

<sup>105</sup> A concepção teórica da liberdade comercial marítima pressupõe pelos seu defensores que o direito de presa é abusivo e que existe imunidade da propriedade privada, mesmo que inimiga; que a guerra é uma confrontação entre Estados e que os não combatentes e neutros não devem ser implicados no conflito e porque não há qualquer razão para declarar lícito no mar o que em terra é condenável. Na prática o direito de presa consiste em duas acções distintas: a captura e o confisco (destruição).

naval da República, o Plano Naval de Pereira da Silva de 1912, e por isso tornou-se necessário reanalisa-lo, assim como o mahanismo de Pereira da Silva, mas também o visar do objectivo de liberdade das vias de comunicação marítima, algo que no decurso da guerra atrasará a formação de comboios navais no Atlântico Norte, pretende-se sublinhar como o conceito partiu do facto de não existir no mar a noção de ocupação territorial, pela simples razão de na época este não era explorável como fonte de abastecimento, retirando a actividade piscatória litoral, ou qualquer outra valia económica que pudesse ser conseguida para além de uma actividade de transporte marítimo rentável.

No que se refere à guerra ao comércio marítimo como alternativa ao comando do mar, explorámos as geografias nacionais para compreender a evolução da guerra ao comércio desde a Declaração de Paris de 1856. A questão dos bloqueios navais e como a evolução doutrinal foi sendo defendida, em especial na forma como foi adaptada pela Alemanha em consequência da declaração de guerra submarina ao comércio marítimo sem restrições de 1917, ou seja, como se viria a enquadrar a acção individual centrada no ataque aos navios mercantes, ao apresamento de mercadorias e à destruição dos navios apresados, acção em muito idêntica ou entrecruzada com a doutrina naval francesa da Théophile Aube.

Pela análise das doutrinas navais que lhes eram coevas, pelos interesses geoestratégicas mundiais, ou mesmo em consequência da ascensão do poder naval dos Estados Unidos da América, fizemos um enquadramento sobre a evolução naval militar portuguesa onde as políticas navais e as necessidades do Estado foram ponderadas e concluímos existir uma continuidade entre a política naval do final do regime monárquico e a do início do regime republicano, ou seja uma evolução em continuidade da Armada no início do século XX, quanto aos seus objectivos e à inserção no contexto mundial dentro da Aliança Luso-Britânica.

Tal como entre outras marinhas de pequenas potências (minor naval powers), a questão da operacionalidade e da obsolescência da Armada Portuguesa é uma questão que deverá de ser revista e contextualizada, perante a realidade dos factos materiais e de situações históricas da intervenção da Marinha Portuguesa na Grande

Guerra.

## **2.1– O Controlo do Mar**

Um planeamento da guerra naval tem similitudes com o planeamento militar estratégico em terra, no entanto a estratégia naval desenvolve objectivos de vitória limitados no tempo e no espaço, muito díspares dos objectivos de ocupação permanente e manutenção dos espaços conquistados. Isto leva a um planeamento de campanhas navais onde a disposição das forças procuram a obtenção de vantagens estratégicas num espaço e num tempo determinados, sendo que as tácticas ficam submissas aos planos particulares de manobras e do número de forças em embate.

Neste âmbito podem ser sintetizados como grandes objectivos do planeamento estratégico de uma marinha de guerra: a manutenção da liberdade de navegação na costa litoral e nos arquipélagos nacionais, a manutenção da liberdade comercial e, por último, a destruição de todos os navios inimigos ou pelo menos confiná-los aos seus portos, e assim mostrar a existência de uma estreita ponderação entre a capacidade de “defesa do comércio marítimo” e a capacidade de “comando do mar”<sup>106</sup>, ou seja, o objectivo de assegurar a defesa de vias de comunicação.

Para a frente interna marítima a questão da defesa de vias de comunicação revela-se como um dos basilares objectivos de defesa nacional, muito em especial para Portugal.

Contra o princípio de superioridade naval, em especial na presença de conflitos com forças assimétricas, enraizaram-se dois tipos de oposição ao comércio marítimo, seguindo soluções que já tinham sido experimentadas desde a navegação à vela: o contrabando e o corso.

No que se refere ao contrabando, em concreto ao controlo do contrabando de

---

<sup>106</sup> O comando do mar (command of the sea) pode ser considerado como pleno, regional ou mesmo local, mas em todas as dimensões é obtido quando a força naval presente é suficientemente forte para impedir um ataque directo do inimigo. O comando do mar pressupõe que tenha sido alcançada a segurança necessária para garantir a liberdade dos transportes marítimos comerciais, ou seja, a segurança das vias de comunicação.

mercadorias em tempo de guerra, ou controlo de produtos com destino e finalidade beligerante (*belligerent destination and purpose*), que ultrapassava a interdição convencional de transporte de mercadorias ilegais através de fronteiras internacionais, foram desenvolvidos planos no sentido de construir uma estratégia de bloqueio comercial direccionado à desestruturação da economia inimiga, o que incluía medidas de imposição restritiva sobre cargas transportadas em navios de países neutros, entre portos neutros e portos inimigos, até ao limite de se controlar a existência de contrabando entre neutros, numa perspectiva de limitar a reexportação de mercadorias para beligerantes inimigos.

No que se refere ao “corso”, um termo que foi utilizado pejorativamente para classificar a acção militar dos submarinos alemães durante a Grande Guerra e essencialmente após a declaração de guerra submarina ao comércio marítimo sem restrições de 1917, enquadrava a acção individual centrada no ataque ao comércio marítimo inimigo, apresamento de mercadorias e destruição dos navios apresados, em muito idêntica à doutrina naval francesa do século XVIII.

De facto existiu uma semelhança de procedimento entre a forma como os navios modernos de guerra operaram solitariamente e a antiga estratégia naval francesa ligada às autorizações de combate e captura transmitidas a civis pelas cartas de corso, mas que foram banidas desde o Tratado de Paris, de 1856, com a Declaração de Paris<sup>107</sup>, onde as nações signatárias concordaram em não emitirem esse tipo de autorizações, banindo assim a contratação de privados que em nome do Estado efectuavam ataques a navios de transporte marítimo inimigos<sup>108</sup>.

No entanto, a necessidade de meios navais durante a guerra Hispano-Americana, em 1898, fez surgir um novo conceito, o de navios auxiliares ou navios

---

<sup>107</sup> Os Estados Unidos da América não assinaram a Declaração de Paris, de 1856, fazendo uso de navios armados com guarnições civis durante a Guerra Civil Americana, em 1861. A Prússia terá sido o último Estado a utilizar algo equivalente a corsários durante a guerra franco-prussiana de 1870, com a utilização de uma “marinha voluntária”, mas que diferenciava dos corsários anteriores a 1856, por esta estar sob a alçada da disciplina militar naval prussiana.

<sup>108</sup> Se bem que os Estados Unidos da América tenham aderido formalmente apenas em 1907, com a ratificação das Declarações da 2ª Convenção de Haia, 1907, já durante a guerra Hispano-Americana, em 1898, tinha declarado a adesão aos princípios da Declaração de Paris, de 1856.

mercantes civis militarizados, neste caso por Espanha e pelos Estados Unidos da América, onde com a adição de guarnições e comandantes das respectivas marinhas de guerra se pretendeu ultrapassar a questão impeditiva de utilização de navios civis armados com tripulações civis pelos Estados, contra o comércio marítimo inimigo.

Mas foi sempre a guerra assimétrica que provocou a necessidade de encontrar alternativas contra as forças predominantes, fossem em terra ou no mar. Este facto despoletou os finais do século XVII, quando a França reconheceu ser incapaz de vencer a liga naval anglo-holandesa, uma alteração do seu objectivo naval de destruição dos navios militares inimigos para um objectivo de destruição dos navios comerciais inimigos.

O nível da tecnologia naval da época permitiu o sucesso de táticas de curso de superfície, mas isso já não se verificou na Grande Guerra. No século XVII e XVIII as condições climatéricas eram um factor impeditivo para que os grandes navios de guerra pudessem sair para o mar e combater entre Setembro e Maio, e como tal era impossível efectuar um bloqueio naval militar contínuo sobre portos inimigos, possibilitando temporariamente aos corsários, unidades navais mais pequenas, a liberdade de actuar durante esse período.

Compreende-se assim o esforço que as nações navalmente mais fracas faziam sem se resignarem, para aproveitarem qualquer oportunidades tecnológica, geográfica e climatérica para contestar os bloqueios navais a que eram submetidas pelos seus inimigos, e como essas estratégias foram sempre desembocar em formas de combate sobre o comércio marítimo do inimigo. Não só porque obrigavam a uma dispersão dos meios navais inimigos, mas também porque implicavam a desestruturação económica do inimigo, tendo ficado como exemplo o objectivo da “Guerre de Course” francesa, da “Handelkrieg” alemã e dos britânicos a “Commerce Warfare”<sup>109</sup>.

No entanto o fundamento da guerra ao comércio sofreu uma alteração ao

---

<sup>109</sup> Veja-se a este propósito Nicholas Tracy, *Attack on Maritime Trade*, CA Toronto: University of Toronto Press, 1991. Nicholas Tracy é professor-adjunto do Departamento de História da University of New Brunswick (UNB), membro do International Institute for Strategic Studies, e associado do Corbett Centre for Maritime Policy Studies, King’s College, University of London.

longo dos tempos. Antes de 1856 tinha por base um investimento em unidades navais armadas a baixo custo<sup>110</sup> e era praticada por qualquer beligerante. A guerra ao comércio tinha como objectivo principal o financiamento da guerra em terra com os proveitos económicos obtidos com a captura de mercadorias no mar ao inimigo e só num segundo plano o objectivo de destabilização da economia inimiga.

Depois de 1914 a guerra ao comércio continuou a ser praticada por navios auxiliares de superfície ou submersíveis, mas o objectivo económico foi alterado. Deixou de ter qualquer relevância para o financiamento da guerra em terra, pelo simples facto de em terra se verificar uma guerra industrializada de grande consumo de matérias-primas importadas, o que colocou como objectivo principal a destabilização do fluxo de mercadorias e assim o asfixiar da produção industrial. Deixou de ter uma finalidade de auxílio à própria economia, para ter uma finalidade de destruição da economia inimiga, pelo menos no mínimo o inflacionar do custo de importação de mercadorias.

A Grande Guerra converteu-se em poucos meses numa guerra entre poderes industriais e assim o teatro marítimo converteu-se numa frente de guerra muito activa, onde se verificou a incapacidade das grandes unidades navais britânicas assumirem o comando do mar e de destruírem a ameaça dos pequenos submersíveis alemães, onde o emprego alemão de tácticas furtivas de aproximação sobre as presas, navios mercantes e de passageiros, também não conseguiu alcançar o objectivo geral de destruir do comércio marítimo britânico.

Terá sido a partir desta incapacidade britânica de vencer a ameaça naval alemã que se poderá entender a “colagem” que a imprensa escrita britânica fez da antiga ideia de corsário à acção da arma submarina alemã, com o objectivo de propaganda de guerra contra a Alemanha para construir junto da opinião pública internacional uma ideia de “fora-da-lei” sobre a acção dos submersíveis alemães.

Na realidade houve uma transformação da guerra naval ao longo do conflito e

---

<sup>110</sup> Patrick Crowhurst, *The Defence of British Trade 1689–1815*, UK Dawson, Folkestone, 1977, pp.18-24.

a doutrina de comando do mar britânica foi ultrapassada pela doutrina de guerra ao comércio alemã, o que muito influenciou directa e indirectamente a frente marítima interna nacional.

### **2.1.1 – As raízes da guerra ao comércio**

Na análise de Alfred Mahan sobre a estratégia<sup>111</sup> de “Guerre de Course”, não foi ponderada uma observação sobre como a tecnologia poderia influenciar o conceito de domínio do mar, tanto mais que era reconhecido que a questão que dominava a estratégia de corso no século XVIII, reflectia o aproveitamento da sazonalidade da actividade comercial marítima, assim como da actividade naval militar, reconhecendo existirem vantagens na estratégia de corso sobre a estratégia de bloqueio naval a portos.<sup>112</sup>

As grandes unidades navais de guerra tinham dificuldades em operar no Inverno, devido às condições do mar e atmosféricas adversas da época, levando a que os bloqueios navais próximos fossem temporários e no máximo sazonais. O domínio do mar era conseguido com bloqueios, mas estes eram necessariamente sempre temporários, por outro lado os navios mercantes apresentavam uma capacidade de operar em condições atmosféricas mais adversas, grupo onde se incluíam os navios mercantes armados dos corsários.

Mesmo Alfred Mahan que defendeu que uma esquadra poderosa podia estabelecer o domínio dos mares e expulsar o inimigo por negação de acesso ao mesmo, reconheceu na guerra de corso uma alternativa viável para a execução de uma guerra ao comércio marítimo, mas reforçando a ideia que se necessitava da existência de uma esquadra quando se procurasse o comando do mar.

O começo da guerra de corso, não da pirataria, pode ser datado desde meados

---

<sup>111</sup> Alfred Mahan, *The influence of Sea Power upon History 1660–1783*, UK London, Pelican, 2003, pp. 193–194.

<sup>112</sup> Com a evolução tecnológica naval a política de corso foi perdendo eficiência ao longo do século XIX. Chegadas a 1856, e com a progressiva generalização do vapor, foi muito restringida a capacidade de actuar dos corsários.

do século XVII<sup>113</sup>, com a necessidade da França encontrar uma estratégia naval para combater os ingleses e holandeses, face à impossibilidade da indústria naval francesa em competir com a produção naval militar conjunta da Inglaterra e Holanda, e face às dificuldades financeira da França em sustentar a guerra.

Foi então que o engenheiro militar e arquitecto Sébastien Le Prestre, Marquês de Vauban (1633-1707), apresentou ao Rei Luís XIV (1643-1715), durante a Guerra de Sucessão Espanhola (1701-1717), as vantagens económicas e militares em converter o objectivo naval francês de domínio do mar, para um objectivo de guerra ao comércio marítimo, e como o mesmo não só tendia a uma redução de efectivos navais necessários<sup>114</sup> para manter a guerra, mas simultaneamente reforçava a capacidade de ataque ao comércio marítimo inimigo<sup>115</sup>.

A aposta do Estado Francês na guerra de corso teve um retorno económico imediato, não só pelos ganhos sobre as capturas, também por desviar as forças anglo-holandesas do bloqueio aos portos franceses e de os obrigar a montar forças defensivas junto dos seus próprios portos, mas também devido ao sucesso das acções dos corsários franceses contra os navios de transporte de mercadorias anglo-holandeses que fizeram desviar recursos navais das esquadras para o patrulhamento costeiro e formação de comboios.

A questão da formação de comboios com navios comerciais protegidos por unidades da marinha de guerra, viria a criar também grandes alvos para um ataque inimigo, o que foi disso exemplo a Batalha de Lagos (Algarve), em 17 de Junho de 1693, onde uma emboscada efectuada por um esquadrão da Marinha de Guerra Francesa aproveitou estrategicamente a grande concentração de navios mercantes

---

<sup>113</sup> Será durante o reinado de Luís XIV (1643-1715) que se dá início ao estabelecimento formal das cartas de corso (*lettre de marque*, ou *lettre de course*).

<sup>114</sup> Herbert Richmond, *Statesmen and Sea Power*, UK Oxford, Claredon Press, 1947, p.179.

<sup>115</sup> A capacidade conjunta de construção naval militar da Holanda e da Inglaterra, levava a uma recuperação rápida do número de unidades perdidas, negando à França a possibilidade de vir a possuir uma superioridade naval naquela guerra.

inimigos para os atacar de surpresa<sup>116</sup>.

O facto da concentração de um grande número de navios mercantes em comboio naval, e o receio de criar grandes alvos, terá sido ponderado antes da tomada da opção da formação dos mesmos no período da Grande Guerra, mas a existência de comunicações TSF viria a ser um factor de vantagem, uma das evoluções tecnológicas que transformaria a guerra, e que viria a fragilizar a posição dos navios solitários alemães (raiders) em ataques ao comércio marítimo, como por exemplo o que se verificou na capacidade de concentração de meios navais britânicos para a caça da força naval alemã no Atlântico Sul, a qual acabou por ser destruída na Batalha de Falkland, em 1914.

No entanto, a ideia de Vauban no século XVIII defendia que a França devia focar os seus esforços navais sobre os comboios navais inimigos e incentivar o maior número possível de corsários, ideia totalmente aplicável à situação militar naval de França na época, ultrapassando a inexistência da necessidade de um grande plano naval de construção para conseguir enfrentar o inimigo.

Este ponto é importante para compreender a impossibilidade da Armada Portuguesa vir a objectivar uma política de controlo do mar. Mais do que pela inferioridade das características técnicas ou ofensivas dos navios ao serviço da Marinha Portuguesa, a inexistência de uma capacidade de produção naval impede a prossecução do objectivo.

Se bem que se possa encontrar um paralelo entre o armamento de navios civis como corsários (adesão civil voluntária) e como auxiliares (adesão civil compulsiva), a verdade é que para o Estado transferiu o custo de investimento e de manutenção

---

<sup>116</sup> A Batalha de Lagos (1693/06/27), também conhecida como a “Batalha do Comboio de Esmirna”, foi um combate entre uma esquadra francesa comandada por Anne Hilarion de Tourville e uma esquadra anglo-holandesa comandada pelo inglês George Rooke. A esquadra anglo-holandesa de 13 navios de linha (9 ingleses e 5 holandeses) e vários navios auxiliares protegia 200 navios mercantes, quando foi atacada por 70 navios de linha franceses e mais auxiliares, num total de 100 navios armados. Em resultado do combate na Baía de Lagos (Algarve) foram destruídos 90 navios mercantes do comboio e dois navios de linha holandeses capturados, sem perdas para os franceses.

operacional dos navios militarizados para o sector privado<sup>117</sup> e no caso dos navios auxiliares viria apenas a suportar o custo de manutenção durante o período de requisição.

No final da Guerra dos Nove Anos<sup>118</sup> (1688-1697), entre a França e a Grande Aliança (Inglaterra, Holanda, Espanha, Suécia, Portugal, Sacro Império Romano-Germânico e Sabóia), todas as nações se encontravam economicamente esgotadas, tendo ficado provado que com a estratégia naval de Vauban havia a possibilidade de se exercer uma grande pressão sobre a capacidade económica inimiga através da guerra ao comércio marítimo.

Na análise crítica que Alfred Mahan sobre as estratégias de destruição do comércio marítimo, este veio a reconhecer que naquele conflito, mas apenas devido ao alargado período de hostilidades, a estratégia de guerra de corso sobre o comércio marítimo tinha tido um papel importante para levar as partes beligerantes a encontrarem um compromisso de paz. A questão do tempo é muito importante e a compressão temporal resultante da evolução tecnológica viria a dar ainda maior relevância à guerra ao comércio marítimo, em especial sobre o transporte de matérias-primas, chave da manutenção do funcionamento da indústria de guerra.

Com uma indústria pesada baseada no aço e no carvão, e com uma corrida naval latente, a ideia de domínio dos mares de Alfred Mahan tinha se tornado mais apelativa, ou talvez não tivessem ainda sido completamente compreendidas as vantagens de uma guerra ao comércio no final do século XIX. A operacionalização de uma guerra de corso nos moldes como tinha sido exercida no século XVIII, em oposição à ideia do comando dos mares, não era repetível. O direito internacional marítimo e a tecnologia naval tinham evoluído e a geoestratégia mundial seguido um

---

<sup>117</sup> O atractivo do corso para o Estado estava ligado à transferência do custo de manutenção de navios operacionais de combate para o sector privado, mas em contrapartida para o sector privado havia a vantagem sobre as recompensas das capturas efectuadas.

<sup>118</sup> A Guerra dos Nove Anos, também chamada a Guerra da Grande Aliança (1688-1697), foi travada na Europa e nas colónias do continente norte-americano. Opôs inicialmente a França à casa Habsburgo e posteriormente a Inglaterra. O conflito terminou com a assinatura do Tratado de Ryswick (Holanda) a 20 de Setembro de 1697.

novo rumo.

No caso específico de Portugal, enquanto uma economia muito dependente de um regular funcionamento dos seus portos marítimos, estava particularmente subordinado a serviços logísticos internacionais para o abastecimento nacional, o que por si em situação de guerra levou à existência de uma frente sectorial que pelas características geográficas e ameaças do inimigo, mas pelo afastamento da frente de combate terrestre europeia se constituiu como uma frente interna marítima em tudo subjugada à evolução da guerra ao comércio marítimo.

### **2.1.2 – Em torno da Declaração de Paris, de 1856**

A Guerra da Crimeia, de 1853-1856, levou a uma aproximação entre a Grã-Bretanha e a França numa coligação com o Império Otomano e o Reino da Sardenha, contra o Império Russo.

Durante o conflito o Império Russo, entidade continental e senhor de um vasto território transcontinental, foi coagido pelas as estratégias navais britânicas de comando do mar e francesas de guerra de corso, em que onde ambas procederam a bloqueios a portos. Mas essas estratégias não trouxeram grande impacto sobre a economia russa ou mesmo desestruturação do seu comércio internacional, dada a insípida contribuição do comércio marítimo russo para a sua economia e para o valor do comércio marítimo mundial.

O sucesso de uma estratégia de guerra ao comércio marítimo depende de dois factores: espaço e tempo. Quanto mais dependente é uma economia do comércio marítimo e quanto mais tempo se faz sentir essa privação ao mesmo, maior é a contribuição da frente marítima para o desfecho de um conflito. Ao invés do Império Russo, Portugal apresentava-se num ponto oposto e totalmente dependente da liberdade dos mares.

Terão sido as necessidades logísticas da aliança franco-britânica perante uma situação logística de guerra de longa distante que nasceu um acordo entre as partes sobre o reconhecimento da direitos especiais para navios de países neutros e

simultaneamente sobre a necessidade de acabar com o sistema de cartas de corso, ou seja da contratação de navios privados para guerra. Na realidade os britânicos reconheciam com a Guerra da Crimeia a inviabilidade de proteger com eficiência as suas longas linhas de comunicação marítima, mesmo com a sua superioridade naval.

Quando das negociações de paz, no Congresso de Paris de 1856, nasceu a ideia de converter o acordo existente durante a Guerra da Crimeia num acordo permanente<sup>119</sup>, que se estendesse a todos os beligerantes do conflito como uma declaração de limites, ou plataforma de entendimento sobre a actuação em futuros conflitos navais.

Duas convicções estiveram subjacentes ao acordo: uma foi que os navios civis armados, mantidos sob o domínio privado e com contratos muito longos acabavam por ficar fora da supervisão das marinhas de guerra e deixavam de estar controlados pelo Estado; e que os bloqueios navais para serem decretados tinham de ser efectivos e próximos. Em resultado da operacionalização destas ideias surgiu uma declaração conjunta, a Declaração de Paris<sup>120</sup> de 16 de Abril de 1856, que proclamou o fim da Guerra de Corso.

Nesta Declaração de Paris ficou expresso a abolição do corso, mas também pela primeira vez o reconhecimento de direitos para os navios neutrais: a bandeira de um navio de um país neutral protegia as mercadorias do inimigo, excepto se fosse contrabando de guerra, e as mercadorias dos países neutrais com igual excepção sobre o contrabando de guerra, não podendo ser apresadas quando transportadas num navio com bandeira inimiga. Por último, e não menos importante, ficou definida a questão dos bloqueios que para serem legais tinham de ser declarados e efectivos, isto é,

---

<sup>119</sup> No final do Tratado de Paris, 30 de Março de 1856, fim da Guerra da Crimeia foi assinada a Declaração de Paris, 1856. Esta declaração foi assinada por 55 países, entre os quais Portugal a 28 de Julho de 1856. Este acordo teve por base um acordo circunstancial entre a Grã-Bretanha e a França em 1854, com a intenção de salvaguardar o comércio e os abastecimentos durante a guerra da Crimeia.

<sup>120</sup> Cf. Comité Internacional da Cruz Vermelha (ICRC): Francis Piggott, *The Declaration of Paris 1856: a Study*, UK London, University of London Press, 1919, p. 346. Fonte: [www.archive.org/details/declarationofpar00piggiala](http://www.archive.org/details/declarationofpar00piggiala) (consultado em 2017/06/14)

mantidos por uma forças suficiente para impedir o acesso à linha costeira do inimigo.

Fica evidente que a Declaração de Paris foi desvantajosa para as pequenas potências navais, como a França, a Rússia ou a Áustria. O fim do corso protegia a maior marinha mercante do mundo, a britânica, e a possibilidade de declarar um bloqueio naval apenas se efectivo protegia os portos britânicos e dava ainda uma maior vantagem à maior armada naval do mundo, a britânica. Mas a Grã-Bretanha também fez algumas concessões aparentes com o reconhecimento da existência de navios neutros e regras de contrabando.

As potências menores ao renunciarem a vantagem oferecida pela guerra de corso deixaram de ter a possibilidade de contratar privados para a execução da guerra ao comércio, uma forma económica de conseguir temporariamente mais unidades navais que atacassem o comércio inimigo, apresassem mercadorias e assim conseguissem obter algum financiamento para o esforço de guerra em terra, ou simplesmente ferir a frota mercante britânica, um dos grandes pilares da economia da Grã-Bretanha.

No entanto, se se observar os desenvolvimentos tecnológicos da época, em particular a introdução do vapor em navios comerciais, a França ao aceitar a Declaração de Paris não estava verdadeiramente a perder um trunfo de guerra. A introdução do vapor veio libertar a navegação do vento e a elevação da posição da artilharia a bordo dos novos navios de guerra veio libertar a navegação das condições atmosféricas adversas.

Vencidas as condições atmosféricas e a dependência da direcção do vento, as marinhas de guerra passavam a ser mais eficazes nos bloqueios próximos, impedindo facilmente a fuga de navios corsários dos portos bloqueados, ou que esses tivessem condições para trazer as suas presas capturadas até um porto para reclamar o prémio. Também não poderá deixar de ser relevante reconhecer o impacto que a alteração da tecnologia implicou para a economia da “guerre de course”, com o aumento do custo de construção e manutenção dos navios corsários a vapor e uma diminuição do rendimento pela possibilidade de recuperação de prémios.

Na verdade os franceses não negociaram o fim da “guerre de course”, mas sim aceitaram o fim da “guerre de course”. O que negociaram em 1856 foi apenas a alteração do controlo dos navios civis armados de guerra ao comércio, passando o controlo dos mesmos para o Estado em tempo de guerra, como se poderá reconhecer com o aparecimento da figura de “cruzador auxiliar”, na prática navios a vapor civis modificados para fins militares e com uma guarnição militar suplementar<sup>121</sup> pertencente às respectivas marinhas de guerra nacionais.

Conceptualmente a Declaração de Paris transformou a legitimidade da violência no mar, deixando de ser aceitável o “fim lucrativo” e passou apenas a ser aceitável a “razão de Estado”, e ao se perder a vantagem lucrativa da captura para receber um prémio, a não destruição dos navios capturados passou a ser somente justificável por razões éticas ou humanitárias.

Por parte dos britânicos a contrapartida do acordo esteve no reconhecimento de que as mercadorias transportadas em navios neutrais tinham livre trânsito, ou seja, todas as mercadorias transportadas num navio com bandeira de um país neutro estavam protegidas por essa neutralidade, com excepção do contrabando de guerra<sup>122</sup>.

Esta viria a ser uma alteração substancial na doutrina britânica de apresamento de mercadorias inimigas, que anteriormente considerava legítimo capturar todas as mercadorias inimigas independentemente da nacionalidade do navio que as transportavam, assim como qualquer mercadoria transportada em navios inimigos independentemente do proprietário final. Mas isto também pouco modificava na verdade a doutrina naval britânica já que ficou em aberto a questão da actualização da lista de produtos de contrabando, e como se verá durante a Grande Guerra permitirá dentro dos princípios da Declaração de Paris de 1856 exercer um bloqueio comercial à medida das suas necessidades de guerra.

---

<sup>121</sup> Passou a ser corrente encontrar navios civis de grande porte como cruzadores auxiliares e de pequeno porte como patrulhas, ambos com guarnições mistas, civis e militares, com um comandante militar, ou mesmo com um duplo comando, um comandante de bandeira e um comandante de guerra.

<sup>122</sup> John B. Hattendorf, “Maritime Conflict,” in *The laws of war: constraints on warfare in the western world*, (Coord.) Michael Eliot Howard, George J. Andreopoulos, Mark R. Shulman, US New Haven, Yale University Press, 1994, p. 109.

A questão da neutralidade nos mares era uma velha questão que vinha a ser debatida desde a Revolução Francesa 1789-1799, ou as Guerras Napoleónicas de 1806-1815, face à forma como a Grã-Bretanha, potência dominante dos mares, atacava os navios neutrais. O reconhecimento da bandeira e o reconhecimento da neutralidade de navios, tripulações, passageiros e mercadorias por parte da Grã-Bretanha, foi uma importante concessão e viria a ter impacto nas estratégias navais mundiais.

Assim, a Declaração de Paris de 1856 reforçou a definição de bloqueio naval legítimo ao considerar que o mesmo teria de ser efectivo, um importante passo para acabar com os bloqueios virtuais, ou apenas no papel como os que existiam entre pequenas potências navais beligerantes que os declaravam mas que não tinham capacidade naval para o efectivar, trazendo apenas constrangimentos comerciais e relativos a custos de seguros sem qualquer impedimento efectivo à livre circulação em portos. A questão da definição de bloqueio naval próximo e efectivo foi fundamental para a construção da liberdade comercial marítima e da liberdade de acesso a portos.

Em sínteses a Grã-Bretanha conseguiu retirar às pequenas potências a única arma eficaz contra si, a que tendia a ferir a sua actividade comercial marítima, mas aceitou a existência de uma liberdade dos mares implícita à neutralidade, conferindo a possibilidade das pequenas nações marítimas manterem uma actividade comercial e de abastecimento durante os períodos de guerra através de uma rede de navios neutrais, mas deixou em aberto o controlo da lista de produtos de comercialização proibida em tempo de guerra, a denominada lista de contrabando, que na prática viria a ser gerida por si, ou seja pela potência naval com mais força bélica em cada região para impor a fiscalização sobre os navios neutros. No entanto, houve um avanço significativo no direito internacional dos mares ao ser aceite por todas as partes e sem reservas que aos países neutros era dada a garantia que as mercadorias capturadas em navios inimigos eram restituídas ou eram compensados financeiramente<sup>123</sup> pela perda

---

<sup>123</sup> Rolf Hobson, *Imperialism at Sea: naval Strategic Thought, the ideology of Sea Power, and the*

das mesmas.

### **2.1.3 – A Nova Escola e a guerra ao comércio**

O ritmo de mudança tecnológica que se verificou desde Guerra Civil Americana (1861-1865), tornaram as lições assimiladas desse mesmo conflito pouco claras e sem muita expressão para o desenvolvimento de novas estratégias navais no final do século XIX, mas vieram demonstrar que se conseguia manter uma luta contra o comércio marítimo dos unionistas, confederados contra os unionistas, mesmos após os confederados terem perdido os corsários ao seu serviço, através do emprego de navios civis armados e com guarnições militares, denominados como cruzadores auxiliares, especialmente criados para o efeito.

Por outro lado sobre o equilíbrio naval existente, encontrado na supremacia das marinhas de primeiro plano: Grã-Bretanha, França e Rússia, começaram-se a juntar ao longo da segunda metade do século XIX novos actores: Alemanha, América, Japão.

Em 1883 a larga supremacia naval britânica em força de couraçados mostrava um número superior de couraçados ao que o somado nas três maiores marinhas estrangeiras juntas, em 1904 essa vantagem tinha sido perdida e estava prestes a ser perdido o padrão de um número superior de couraçados ao somado nas duas maiores marinhas estrangeiras juntas.

Não só a capacidade industrial, mas as inovações tecnológicas como a introdução do torpedo em pequenos navios torpedeiros ou contratorpedeiros, a utilização de minas, a introdução de motores a vapor com turbina, os submersíveis, os navios de guerra "all-big-gun" (Dreadnought, 1906) e mais tarde as aeronaves, resultaram em uma incrível variedade de plataformas e armas, que modificou a linha tradicional de evolução e combate naval, colocando em segundo plano a caracterização do poder naval de uma marinha de guerra pelo seu número de

---

*Tirpitz Plan, 1875–1914: Studies in Central European Histories*, US Boston, Brill Academic, 2002, p. 88.

couraçados.

É a alteração dos meios de guerra naval no final do século XIX que vai propiciar um caloroso debate sobre o emprego de novas armas e sobre os papéis dessas armas nas frotas. Foi uma época de rápida mudança tecnológica o que levou a radicalizar as posições em torno das duas doutrinas de pensamento naval no final do século XIX, tornando as lições aprendidas ao longo de séculos sobre estratégias e tácticas navais à vela aparentemente obsoletas.

As marinhas que seguiram a Escola Mahanista, doutrina de Alfred Mahan, defendiam a organização das forças navais em frotas pesadas suportadas em couraçados, tipo Dreadnought, com o principal objectivo de dar combate e destruir a frota inimiga, ganhando assim o comando do mar. Por outro lado as marinhas que seguiram a Jeune École, doutrina de Théophile Aube, defendiam outra argumentação com base nas oportunidades que a tecnologia oferecia para a destruição directa do comércio marítimo inimigo. O exemplo em que a Jeune École se apoiou foi retirado da acção dos “commerce raiders” das forças confederadas na Guerra Civil Americana e do sucesso que estes conseguiram obter, em reforço da tradicional doutrina naval francesa de curso desde Vauban. Sustentava que uma força apoiada de “commerce raiders” teria de facto um valor estratégico quando aplicado sobre uma nação economicamente dependente de importações e exportações marítimas, neste caso sem referir o alvo, se reconhecia aludir à Grã-Bretanha.

De facto as doutrinas navais de Mahan e de Aube visavam a manutenção de tipos diferentes de marinha, com implicações radicais ao nível da programação naval, organização e obviamente na política de pessoal. Os conceitos estratégicos que decorreram destas doutrinas não vieram a estabelecer debates teóricos sobre estratégias e tácticas, mas implicaram um confronto de concepções radicalmente diferentes de como as novas tecnologias iriam alterar a evolução naval e as novas formas de exercer um domínio do mar.

A escola francesa, a Jeune École, explorou mais do que qualquer outra linha

de pensamento as implicações em que a mudança tecnológica<sup>124</sup> poderia beneficiar um poder naval inferior e como essas novas tecnologias poderiam permitir que um poder naval numericamente inferior conseguisse enfrentar directamente uma superioridade numérica inimiga, mais uma vez sem aludir à Grã-Bretanha.

Durante a década de 1860, o progresso da Guerra Civil Americana (1861-1865) influenciou o pensamento dos estrategas franceses, consolidando a ideia de usar os avanços tecnológicos para confrontar o poder naval britânico e para voltar a incidir numa vertente de guerra ao comércio marítimo.

Nesta linha de pensamento estratégico destacou-se o capitão de marinha Louis Antoine Richild, Barão Grivel (1827-1883), com a publicação "De la guerre maritime. Attaque et defense avant et depuis les nouvelles inventions (1869)", onde apresentou uma análise objectiva de como a tecnologia poderia permitir o desenvolvimento de novas opções estratégicas e táticas para a Marinha de Guerra Francesa, mas também uma importante crítica de como todo o planeamento naval francês se encontrava demasiado dependente, e mesmo reactivo, em relação aos planos de desenvolvimento naval do seu inimigo potencial e clássico, a Grã-Bretanha. Considerou que a França teria de manter uma marinha de guerra que fosse capaz de dar resposta a ataques de outras marinhas com potencial naval inferior, como por exemplo à data (1869) a Marinha da Alemanha<sup>125</sup>, e que para criar essas condições e conquistar o comando do mar deveria manter uma pequena força de cruzadores, sem nunca deixar de manter uma estratégia de guerra ao comércio, se atacada por uma grande potência naval ou seja a Grã-Bretanha.

O Barão Grivel estava ciente que a vantagem numérica em navios de guerra da Grã-Bretanha, e a força da sua indústria naval impediriam que a França viesse alguma vez a construir uma frota que a rivalizasse. Neste sentido defendeu que a França

---

<sup>124</sup> Em 1822, Henri-Joseph Paixhans oficial de artilharia francês e o inventor das munições explosivas navais modernas, expressou uma visão sobre o futuro naval, onde referiu que a combinação do vapor e das munições explosivas, poderiam levar a que os franceses ganhassem uma capacidade naval repentina que colocasse em causa o poder naval britânico.

<sup>125</sup> Em 1869 a futura Alemanha ainda era a Confederação Alemã e como tal considerada como uma pequena potência naval.

deveria projectar uma plano naval com base em cruzadores<sup>126</sup> com capacidade de operarem independentemente sobre as vias de comunicação comercial inimigas. Mais uma vez, quando reconhecida a assimetria naval das duas forças, o objectivo de obter o comando do mar fica totalmente inacessível<sup>127</sup> e a guerra ao comércio marítimo convertia-se na única forma de atingir o inimigo.

A utilização de cruzadores rápidos e bem armados tenderia a sustentar indefinidamente uma guerra naval e, tal como a velha estratégia de guerra de corso, obteria resultados expressivos sobre a economia e o moral dos civis inimigos, contribuindo de forma directa para um encurtar da guerra e levar o inimigo à mesa das negociações. No caso da Grã-Bretanha uma destruturação da rede marítima comercial levaria de imediato a um aumento dos prémios de seguro marítimo, perdas na Bolsa de Londres e a médio prazo a uma fuga dos clientes que utilizassem a sua frota mercante para a utilização de frotas mercantes neutras.

O Barão Grivel não esteve sozinho quando defendeu que era possível continuar uma estratégia de guerra ao comércio marítimo, apesar das limitações aceites na Declaração de Paris de 1856. O que se tornava necessário era uma evolução conceptual deixando de se falar em corsários para se passar a falar em raiders, mas também defendeu a ideia de se manter um certo número de unidade couraçadas para utilizar sobre potências navais menores, em especial em operações no Mar Mediterrâneo<sup>128</sup>. De facto a Declaração de Paris de 1856 não veio proibir a guerra ao comércio marítimo, apenas a utilização agentes privados contratados, o que levou o Barão Grivel utilizar o exemplo dos Confederados da Guerra Civil Americana relativo

---

<sup>126</sup> Quando da publicação da obra de Richild Grivel, dois factos tecnológicos levaram à projecção da ideia de cruzadores: muitos dos navios militares eram ainda à vela ou mistos e os submersíveis ainda não eram uma opção militar. Em *De la guerre maritime, avant et depuis les nouvelles inventions: attaque et defense des côtes et des ports, guerre ou large*, 1869. Cf. FR-BNF-Gallica. Fonte: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6545463z> (consultado em 2018/02/23).

<sup>127</sup> A questão do comando do mar era abordada como algo a nível regional e duradouro, extensível a grandes áreas de alto-mar, se bem que a ideia de Grivel foi nuclear a um pensamento de comando do mar pontual e muito limitado no espaço e no tempo.

<sup>128</sup> Existiu um cuidado em diferenciar a aplicabilidade da doutrina de guerra ao comércio em relação às características geográficas do quadro de guerra, ou seja a dimensão de um mar fechado em relação a um oceano aberto e a limitação do poder naval dos beligerantes presentes na contenda.

ao emprego de navios civis armados com guarnições militares como opção.

Este exemplo abria à França uma nova possibilidade para continuar a desenvolver a sua doutrina naval de guerra ao comércio dentro das restrições internacional da Declaração de Paris de 1856. A utilização de unidades navais do tipo cruzador da Marinha Francesa, ou navios civis requisitados e armados (cruzadores auxiliares) com guarnições formadas ou complementadas por oficiais e marinheiros franceses da Marinha de Guerra, dariam o vínculo institucional que permitiria ultrapassar as restrições internacionais.

É assim possível encontrar nas linhas de pensamento do Barão Grivel, a inspiração que irá fazer germinar a Jeune École e que seria inspiradora para os seus fundadores, o Almirante Théophile Aube e o jornalista Gabriel Charmes.

A Jeune École desafiou a ortodoxia do comando naval francês, estrategicamente conservador, e defendeu o retorno à doutrina de guerra ao comércio marítimo por parte da Marinha Francesa, com uma aposta na utilização das últimas tecnologias disponíveis. Contra o pensamento doutrinal de comando do mar de Alfred Mahan, o Almirante Théophile Aube argumentava que essa ideia se encontrava esgotada por se restringir apenas a duas noções: “batalha naval e bloqueio naval”.

Tomou como exemplo de combate naval a Batalha de Lissa<sup>129</sup>, durante a Terceira Guerra da Independência da Itália, e argumentou que as batalhas no futuro iriam ser igualmente devastadoras para os vencedores e vencidos, tenderiam a não ser decisivas e como tal o objectivo de comando do mar deixaria de ser alcançado em batalha. Em relação ao bloqueio naval, Théophile Aube retirou o exemplo da experiência naval durante a Guerra Civil Americana onde a introdução da máquina a vapor transformou o bloqueio naval próximo e o tornou ineficiente: navios em alta velocidade tinham a capacidade de passar através da barreira de navios de bloqueio usando a noite, o nevoeiro, ou outros esquemas de cobertura, mesmo sem se referir à

---

<sup>129</sup> A Batalha de Lissa, em 20 de Julho de 1866 no Mar Adriático, durante a 3ª Guerra da Independência da Itália, entre uma força naval italiana numericamente superior e uma força menor do Império Austro-Húngaro, em que o Império Austro-Húngaro obteve uma vitória com a utilização de navios blindados (ironclads).

dificuldade concreta de uma marinha a vapor se manter indefinidamente em bloqueio sem reabastecimento. Esta argumentação evidenciava por parte da Jeune École uma posição crítica sobre os elevadíssimos custos de produção e manutenção de couraçados versus a utilidade futura dos mesmos, ou seja dúvidas que sobre a capacidade real de virem a assegurar o comando do mar, o seu principal objectivo.

O final do século XIX foi o momento em que a França questionou a sua linha de pensamento naval estratégico. Por um lado a linha de pensamento naval do Barão Grivel que defendia a manutenção de unidades navais couraçadas para combater directamente outras marinha europeias continentais mais fracas e o desenvolvimento de unidade navais menores para combater mais fortes através da guerra ao comércio.

A nível de programação naval esta ideia implicava uma dispersão de recursos e enfraquecia a futura operacionalidade da Marinha Francesa, já que exigia a necessidade de conciliar a produção naval entre vários tipos de navios para a preparação de uma marinha com duas estratégias distintas e opostas: comando do mar (frota) e a guerra ao comércio marítimo (raider).

Por outro lado, Théophile Aube defendia o abate ao efectivo dos couraçados existentes face à sua futura inutilidade e com isto a Jeune École defendia que a França devia de abandonar o fascínio dos couraçados e passar a investir na construção de um vasto número de navios mais pequenos e especializados, como cruzadores, torpedeiros, monitores e canhoneiras. O emprego estratégico da Marinha Francesa deveria ser pensado com um objectivo defensivo, capaz de destruir um bloqueio próximo inimigo e apenas depois, e se necessário, ter a capacidade de persegui-lo ofensivamente. Esta estratégia defensiva deveria ser complementada com um investimento em portos fortificados e bases navais que servissem de pontos de apoio fortificados em situação de guerra, actuando especificamente as unidades navais do tipo monitores e canhoneiras como um complemento móvel das defesas fixas

terrestres<sup>130</sup>.

Esta doutrina de cariz estratégico defensivo apresentava os sistemas fortificados para defesa de portos como um plano tático em duas fases. Numa primeira fase pensado para impossibilitar que o inimigo capturasse os portos e para obriga-lo a estabelecer um bloqueio próximo, permitindo assim posteriormente que a acção de pequenos navios torpedeiros da força defensiva se aproximassem fortuitamente e atacasse de surpresa as unidades de bloqueio, infligindo-lhes pesadas baixas.

Numa segunda fase, após o inimigo abandonar o bloqueio, a força defensiva daria início a uma campanha naval de perseguição com base em cruzadores, ou os usariam para destruir o comércio marítimo inimigo, evitando com a sua velocidade sempre o contacto com as esquadras inimigas. Aos pequenos navios torpedeiros e canhoneiras, libertos da função defensiva portuária, caberia na segunda fase o papel de assolar as costas litorais do inimigo para o desmoralizar e lhe cortar as vias de comunicação de cabotagem e a actividade económica piscatória.

Théophile Aube defendeu que em relação ao inimigo clássico o objectivo principal da Marinha Francesa era o de arruinar o comércio marítimo britânico, bombardear os pontos fracos do litoral e executar operações de surpresa sobre os territórios e colónias britânicas. Existia nesta estratégia uma vantagem real a favor da França em relação a um eventual objectivo equivalente por parte dos britânicos; o ataque ao comércio marítimo britânico em relação a um ataque ao comércio marítimo francês, era vantajoso para a França face à expressão que este representava para a economia britânica em relação ao que o mesmo representava para França.

A Declaração de Paris de 1856, aos olhos de Théophile Aube era considerada como uma derrota francesa perante a Grã-Bretanha ao ter sido aceite colocar no Direito Internacional o fim da guerra de corso. Sobre isto escreveu em 1874 um artigo

---

<sup>130</sup> Neste contexto estratégico podem ser observadas as medidas de defesa da cidade de Lisboa com a organização do Campo Entrincheirado de Lisboa (CEL) e da ilha de São Vicente de Cabo Verde em 1917.

em que publicamente afirmava que a França tinha desistido de uma das ferramentas mais eficazes de combater a Grã-Bretanha, o direito de emissão de cartas de corso e respectiva utilização de corsários. Sobre esta questão reflectiu vários anos e em 1885 apresentou uma proposta estratégica de renovação de guerra ao comércio e como esta poderia ser empreendida sem o recurso a corsários, incidindo na utilização das mais novas tecnologias disponíveis o navio torpedeiro e torpedo móvel.

Uma questão que Théophile Aube se apercebeu de imediato foi da dificuldade de aplicar certas leis marítimas de guerra ao novo contexto tecnológico naval, em especial quanto à opção de levar um navio capturado para o porto mais próximo, ou em alternativa a passagem da tripulação e mercadorias para bordo do captor e só depois afundar da presa.

A questão do poder destrutivo do torpedo e da sua utilização por pequenos navios torpedeiros, com uma guarnição de pouco mais de uma dezena de homens, vinha inverter drasticamente a proporcionalidade da dimensão entre o capturado e o captor, levantando a questão de como é que um pequeno navio torpedeiro teria a capacidade de receber a bordo a tripulação, a carga e os passageiros de um navio transatlântico capturado, até que ponto seria viável para um pequeno torpedeiro avisar um navio couraçado do seu ataque sem ser destruído, ou como seria impossível a um torpedeiro avançar despercebido para atacar de noite a sua presa, de modo a sobreviver ao ataque e continuar a sua acção ofensiva, se tivesse de efectuar um aviso prévio desse mesmo ataque.

Em 1897 a França definiu que em caso de guerra contra a Alemanha tinha como objectivo naval a destruição do máximo número possível de unidades mercantes alemãs, dentro dos limites que as leis internacionais e humanitárias lhes permitissem, mas também que todos os navios capturados deveriam ser destruídos depois de desembarcada a tripulação e removida a máxima carga possível<sup>131</sup>. Havia a

---

<sup>131</sup> Mais uma vez a doutrina de Théophile Aube se aproximou da futura prática utilizada pela arma submarina alemã durante a Grande Guerra. Ao existir uma desproporcionalidade evidente entre o captor e o capturado, existia a necessidade de garantir a inoperacionalidade permanente do alvo sem perda de operacionalidade própria.

consciência na época da importância do comércio marítimo das sociedades industrializadas e como esta tinha duplicado o volume de mercadorias e matérias-primas transportadas desde há duas décadas atrás<sup>132</sup>.

Nesta sua posição perante a lei marítima internacional compreendia que no recurso à força existia sempre a necessidade de autodefesa e como tal havia que garantir a sobrevivência das guarnições em qualquer acção ofensiva. Esta questão seria mais tarde novamente levantada num amplo debate sobre a acção dos submarinos alemães, em especial durante a ofensiva submarina alemã do ano de 1917.

Em França e na restante Europa a doutrina de Théophile Aube teve seguidores e opositores<sup>133</sup> dentro e fora das marinhas, mas um lado positivo para a França foi o de incorporar os avanços tecnológicos na marinha de guerra, demonstrando que o Comando Naval e o Ministério da Marinha francês eram activos e imaginativos, e que acima de tudo acompanhavam a preocupação governamental de controlar os custos com a defesa. Mas teve um lado negativo o debate das ideias programáticas da Jeune École ao fracturarem o pensamento estratégico do corpo naval francês, que implicou uma confusão organizacional nos serviços navais durante o período de 1871 a 1900.

O grande problema com que a Marinha Francesa se irá deparar derivou do núcleo de navios construídos para formar o suporte à estratégia de Théophile Aube, os torpedeiros, as canhoneiras e os monitores, que não estiveram à altura das expectativas depositadas para a defesa de portos e se demonstraram incapazes de executar missões de intercepção de navios mercantes no alto-mar.

Mais do que o debate doutrinal do final do século, terá sido a Aliança Franco-Britânica, de 1904, Entente Cordiale, que afastou a programação naval francesa do objectivo de guerra ao comércio marítimo e que colocou a programação naval

---

<sup>132</sup> Nicholas A. Lambert, *Planning Armageddon: British Economic Warfare and the First World War*, UK London, Harvard University Press, 2012, p.20.

<sup>133</sup> Dentro da Marinha houve ainda outras correntes críticas, mesmo sendo apoiantes da Jeune École como a do Almirante Siméon Bourgeois que se preocupava com a questão da lei internacional e a utilização de ataques de surpresa com torpedos, considerando o aviso prévio como uma questão moral. Bourgeois em 1872 viria a desenvolver o primeiro programa de produção de torpedeiros em França.

francesa numa situação de produção híbrida, desde o último quartel do século XIX até o início da Grande Guerra.

Nas vésperas da Grande Guerra eram poucos os pensadores navais que antecipavam o renascimento das ideias navais de Théophile Aube sobre a guerra ao comércio marítimo, ainda menos a adaptação desta estratégia pelos alemães como doutrina para a utilização da nova tecnologia submarina. Mesmo a Marinha Imperial Alemã, comandada pelo Almirante Alfred von Tirpitz, estava focada num plano de construção naval para criar uma marinha de guerra que um dia tivesse a capacidade de desafiar o comando do mar britânico. O Almirante Alfred von Tirpitz considerava que uma política alemã de guerra ao comércio era impossível, tendo em conta o número limitado de bases disponíveis face à dispersão geográfica de bases navais britânicas no Mundo. A estratégia alemã para a construção da armada de superfície foi pensada para um futuro confronto no perímetro geográfico entre a Heligoland e a foz do rio Tamisa, onde conquistaria o comando do mar.

#### **2.1.4 – A Escola Clássica e o comando do mar**

Por outro lado o pensamento naval britânico, Lord Fisher<sup>134</sup> ou de Julian Corbett<sup>135</sup>, mantinham uma linha relacional entre as questões do poder naval, a guerra ao comércio marítimo e as necessidade de sobrevivência económica da Grã-Bretanha.

No caso de Lord Fisher existiu o reconhecimento da importância da nova arma, o submersível, e como esta poderia ser uma ameaça para a Armada Britânica. No entanto, também não pensou na arma submarina como uma arma de guerra ao comércio marítimo. No caso de Julian Corbett, em 1911, este reconhecia que a

---

<sup>134</sup> John Arbuthnot "Jackie" Fisher (1841-1920), 1º Barão Fisher, foi um estratega naval e Almirante da Royal Navy. Como 1º Sea Lord, em 1904, foi um dos responsáveis pela modernização da Armada Britânica nos anos anteriores à Grande Guerra.

<sup>135</sup> Sir Julian Stafford Corbett (1854-1922) ,foi um estratega naval britânico sendo o seu livro mais famoso *Some Principles of Maritime Strategy*. Era amigo pessoal do Almirante Jackie e teve após o final da Grande Guerra a incumbência de escrever a história oficial das operações britânicas navais na Grande Guerra.

evolução tecnológica tinha trazido grandes diferenças quanto às necessidades navais e estava ciente que numa futura guerra naval iriam existir grandes problemas ao nível do comércio marítimo.

Primeiro, Julian Corbett considerava que com a Declaração de Paris de 1856, a abolição da Guerra de Corso diminuiria o impacto destrutivo da guerra ao comércio marítimo, já que grande parte dos ataques a navios mercantes antes da Declaração de Paris eram efectuados por corsários. Considerava que mesmo que parte de uma marinha comercial inimiga fosse convertida em navios auxiliares armados (raiders), o número dessas unidades seria muito menor do que o número de corsários que existiam nos dias da “Guerre de Course”.

Segundo, Julian Corbett considerava que após a passagem da marinha à vela para a marinha a vapor, se tinha tornado impraticável dispensar guarnições para ocupar os navios capturados, indo neste sentido ao encontro do pensamento de Théophile Aube.

Terceiro, Julian Corbett reconhecia que o desenvolvimento das comunicações sem fios (TSF) tinham colocado em desvantagem os atacantes dos navios comerciais. De facto os navios comerciais tinham a possibilidade de comunicar a posição do seu atacante, permitindo que outros navios na zona fugissem, ou que um navio de guerra amigo que se encontrasse próximo o auxiliasse. Julian Corbett concluiu que apesar dos novos desenvolvimentos tecnológicos terem trazido mais capacidade e novas soluções para se efectuar a guerra ao comércio marítimo, esses mesmos desenvolvimentos tinham trazido também novas dificuldades na manutenção de uma estratégia de guerra ao comércio marítimo.

Na prática colocava em causa o enfoque de Alfred Mahan na procura de uma batalha decisiva, já que era evidente que uma marinha com capacidade militar inferior tenderia a evitar um confronto directo. O verdadeiro enfoque deveria ser o bloqueio dos portos comerciais inimigos e isto representaria a expressão máxima de um poder naval, sendo que a finalidade última seria sempre levar a população do inimigo a

procurar uma solução de paz, mesmo reconhecendo que era uma estratégia a longo prazo<sup>136</sup>.

A tecnologia tinha trazido uma nova natureza de assimetria à guerra naval, o que fez Julian Corbett reconhecer a que a visão clássica mahanistas de comando do mar estava em causa, após ter tomado conhecimento do afundamento dos cruzadores Aboukir, Cressy e Houge no Mar do Norte em menos de 60 minutos por um submarino alemão, causando mais de 2.500 mortos, um número superior ao número de mortos na Batalha de Trafalgar<sup>137</sup>.

Tal como Théophile Aube foi influenciado por Sébastien Le Prestre, Marquês de Vauban (1633-1707), quanto às vantagens económicas e militares em converter o objectivo naval de domínio do mar, para um objectivo de guerra ao comércio marítimo, Alfred Mahan (1840-1914) foi influenciado por Antoine-Henri, Barão Jomini<sup>138</sup> (1779-1869).

O pensamento do Barão Jomini, como o do prussiano Carl Clausewitz (1870-1831), foram inspirados nos acontecimentos das Guerras Napoleónicas (1803-1815). O Barão Jomini apresentou uma análise da guerra em termos geométricos e introduziu termos ainda hoje utilizados como linhas estratégicas e pontos chave. A sua teoria de combate era simples e baseada na concentração de forças em momentos decisivos, dando ênfase às linhas de comunicação na retaguarda, e ainda abordou questões práticas sobre logística e da marinha de guerra.

Via a guerra como uma arte e não como uma ciência, porque compreendeu a

---

<sup>136</sup> Nicholas A. Lambert, *Planning Armageddon: British Economic Warfare and the First World War*, UK London, Harvard University Press, 2012, p.3.

<sup>137</sup> Julian S. Corbett, *Principles of Maritime Strategy*, Vol. 1, UK London, Longmans 1921, p.182.

<sup>138</sup> Antoine-Henri, Barão Jomini (1779-1869) foi um oficial suíço que serviu no exército francês de Napoleão e mais tarde no exército da Rússia. As suas ideias foram seguidas na Academia Militar de West Point, nos Estados Unidos da América, com grande influência durante a Guerra Civil Americana (1861-1865). O seu grande trabalho sobre teoria militar teve uma enorme divulgação através da Europa. Depois de retirado da vida militar regressou ao activo na Rússia como General, tendo sido professor na academia militar russa em São Petersburgo. Em 1828 teve parte activa como oficial de estado-maior na Guerra Russo-Turca (1828-1829) e mais tarde como consultor do Czar Nicolau I na Guerra da Crimeia (1853-1856).

influência do factor humano e como tal considerava que deviam ser utilizados os meios humanos mínimos para manter o menor número de baixas possíveis. Este ensinamentos de Jomini foram ensinados por Dennis Mahan, pai de Alfred Mahan, na Academia Militar Americana de West Point, antes da Guerra Civil Americana, o que influenciou a geração de oficiais da união e confederação, e em particular Alfred Mahan. Será o princípio estratégico de concentração de forças de Jomini<sup>139</sup>, que levará Alfred Mahan a defender o princípio de comando do mar numa guerra, em especial curta e geograficamente restrita, entre a Grã-Bretanha e a França onde o factor decisivo seria choque naval e a guerra ao comércio marítimo se manteria num plano secundário.

Alfred Mahan conceptualizava a acção da marinha de guerra como um instrumento político, no sentido de poder naval como uma continuação da diplomacia, e que este podia privilegiar o acesso a mercados estrangeiros, ou ser impulsor do comércio marítimo<sup>140</sup>. A estratégia de Alfred Mahan passava pela concentração de couraçados para formar uma esquadra de combate, considerando a existência das restantes categorias de navios como secundárias. A partir da concentração desses meios preconizava a destruição do inimigo num confronto definitivo. Já quanto ao bloqueio próximo considerava-o como uma manobra para obrigar a esquadra inimiga a sair do porto e a dar combate, e não como uma forma de guerra ao comércio marítimo. O objectivo da sua doutrina seria sempre a de travar combate com a força naval inimiga e não de atacar a marinha comercial inimiga.

As suas ideias foram expressas nos livros *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*, publicado em 1890, e *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793–1812*, publicado em 1892, não só influenciaram a corrida naval de 1898 a 1914, entre a Grã-Bretanha e a Alemanha, mas também e

---

<sup>139</sup> Antoine Henry Jomini, *The Art of War*, UK Londres, Greenhill Books, 1992, p.70.

<sup>140</sup> Cf. O Contra-Almirante António Silva Ribeiro, O artigo serviu de base à apresentação efectuada, sobre o mesmo tema, no XI Simpósio de História Marítima, realizado em 28 de Novembro de 2009, na Academia de Marinha.

em muito o desenvolvimento naval dos Estados Unidos da América<sup>141</sup> e do Japão. A este autor sobre estratégia naval é relevante adicionar o autor britânico Julian Corbett<sup>142</sup> (1854-1922), que publicou o livro, *Some Principles of Maritime Strategy*, em 1911, que ainda é uma leitura obrigatória para os interessados em história naval.

A grande diferença de pensamento estratégico naval entre Julian Corbett e Alfred Mahan encontra-se na ênfase que dão à importância do combate naval, sendo que Julian Corbett dá uma maior importância à interligação da guerra no mar e na terra, ou seja, uma maior importância à defesa das vias de comunicação, enquanto Alfred Mahan dá uma maior importância a grandes batalhas decisivas. Para Julian Corbett a batalha naval não era um fim em si próprio, mas um objectivo para defender as vias de comunicação, afastar o inimigo do caminho, e não uma procura sistemática da destruição das esquadras inimigas como em Alfred Mahan.

**Tabela 6 - Comparação de doutrinas navais**

	Barão Jomini	Alfred Mahan	Julian Corbett	Marquês Vauban	Barão Grivel	Théophile Aube
França				X	X	X
Rússia	X					
América		X				
Grã-Bretanha			X			
Pré Paris 1856	X			X		
Pós Paris 1856		X	X		X	X
Guerra de Corso				X		
Combate Decisivo	X	X	X			

<sup>141</sup> Para o desenvolvimento da marinha de guerra americana terá contribuído o Presidente Theodore Roosevelt (1901-1909), que mesmo antes de chegar à presidência e, ainda, como Secretário da Marinha (1897-1898) seguiu a doutrina de Alfred Mahan no planeamento de construção naval. Já como presidente deu início à construção de uma marinha de guerra potente e tecnologicamente avançada que colocou os Estados Unidos da América entre as grandes potências navais. Exemplo de demonstração de poder naval foi viagem à volta do mundo que uma esquadra americana executou (white fleet) entre 1908-1909, como demonstração do seu poder perante outras nações.

<sup>142</sup> Julian Stafford Corbett (1854–1922). Historiador naval britânico, professor no Royal Naval War College.

Combate de Atrição					X	
Guerra ao Comércio					X	X
Ataque Costeiro					X	X
Bloqueio Naval		X	X			
Defesa das Vias Comunicações			X			
Apoio Terrestre			X			

A teoria de Julian Corbett compreendia vários níveis de comando do mar, desde geral a local e desde permanente a temporário, sendo que defendia a destruição física de unidades mercantes e militares inimigas, e a utilização de bloqueios navais, no interesse da manutenção das vias de comunicação abertas ao comércio. Será sim uma nova introdução doutrinaria a introdução da ideia de operações conjuntas entre exército e marinha, como forma de maximizar o poder de combate britânico, como reconheceu no exemplo histórico das operações conjuntas de Wellington com a Royal Navy na Península Ibérica, durante a Guerra Peninsular (1807-1814). As teorias navais de Julian Corbett são ainda hoje estudadas e os conceitos permanecessem com alguma actualidade para o debate sobre o comando do mar e as capacidades navais geoestratégicas.

## **2.2 – As influências no pensamento naval português**

A influência dos teóricos navais como Alfred Mahan, Julian Corbett ou Théophile Aube na estratégia naval nacional tem sido algo que a historiografia portuguesa, sob a influência da historiografia anglo-saxónica, tem interpretado sem remarcar a importância dos verdadeiros decisores políticos e como estes estiveram pressionados pela política externa e a pressão económica.

Assim, a defesa da frente interna marítima, enquanto parte de um todo da defesa nacional, não poderá ser visionada sem que se observem dois grandes pilares do conceito geral de defesa: a independência e a soberania, mas acima de tudo sem reconhecer que a circulação de bens e pessoas fora das suas fronteiras europeias, que

para Portugal significava as comunicações para lá da sua longa fronteira marítima, era um factor essencial para a sobrevivência económica nacional.

Refém de uma débil economia ao longo do século XIX e de uma supremacia comercial marítima britânica que inviabilizava uma aposta nacional no comércio marítimo, encontrava outras limitações na falta de tecido industrial dinâmico virado para a exportação e na falta de recursos humanos para as actividades marítimas directas e indirectas.

Se por um lado a independência estava essencialmente ameaçada pela fragilidade económica do Estado, a soberania territorial estava mais pressionada por uma ameaça militar que levou a regulares campanhas de pacificação nas colónias.

Será com estas preocupações que se assistirá aos planeamentos navais nas décadas que precederam a Grande Guerra, com o intuito de “prevenir”, criando condições para a manutenção da soberania nacional nas colónias, de “persuadir” trabalhando em sintonia com a política externa, de “dissuadir” desencorajando acções contra a acção do Estado e de “combater” quando viesse a ser necessário.

Mas sendo a programação naval essencialmente uma decisão militar, esta estava também dependente de factores de política interna e externos ao Estado, como a evolução tecnológica, a instabilidade política europeia, ou mais uma vez a influência das doutrinas navais da época.

Conhecendo as grandes linhas de pensamento naval europeias do século XIX e início do século XX, é possível enquadrar a evolução do pensamento naval português no início século XX e como este foi influenciado pela geografia nacional, mas também pelas opções navais estrangeiras. Este é um factor importante na operativa que se irá encontrar durante a Grande Guerra associada à acção ou dependência da frente interna marítima.

No início da segunda metade do século XIX, momento coincidente com o início da transformação das marinhas para o vapor, a Armada Portuguesa apresentava o seu activo obsoleto em comparação com as novas unidades navais que entretanto iam entrando ao serviço das nações estrangeiras. O reconhecimento geral desta

situação levou à constituição de uma Comissão Parlamentar<sup>143</sup>, em 19 de Julho de 1853, durante o Governo do Duque de Saldanha, que apresentou as suas conclusões finais a 3 de Julho de 1856. É interessante observar que esta comissão parlamentar foi contemporânea da Guerra da Crimeia (1853-1856), e coincidente com a Declaração de Paris de 1856, que veio a alterar profundamente o Direito Internacional sobre a guerra no mar, com o fim da contratação de privados (corso) na guerra ao comércio marítimo, alteração das leis internacionais de bloqueio naval e o reconhecimento de direitos aos navios neutrais.

Não será de estranhar que a Comissão Parlamentar tivesse ressalvado a não existência de um plano estratégico naval face à alteração das leis internacionais e as condições materiais dos navios e do Arsenal em Lisboa, tendo sido determinante e com vastas implicações futuras para o Arsenal que a partir daquela data tivesse ficado determinado que as futuras grandes unidades navais deveriam ser adquiridas no estrangeiro<sup>144</sup>.

O reconhecido período de “zero naval” em que se encontrava a Marinha de Guerra Portuguesa, face à antiguidade das suas unidades, à evolução tecnológica verificada na marinha mercante e militar, às renovadas necessidades de defesa da frente marítima do Campo Entrincheirado de Lisboa (CEL), à “Corrida à África” a partir de 1870, ou ao Ultimato Britânico de 1890, seriam constrangimentos que levaram em 1896 à elaboração de um plano naval por parte de Jacinto Cândido da Silva<sup>145</sup>, o qual foi aprovado por Decreto-Lei de 21 de Maio de 1896, e que se focava essencialmente em dotar a Marinha com alguma e renovada capacidade oceânica.

No entanto, não pode ser esquecido que o período entre 1856-1890, Conferência de Paris (1856) e Ultimato Britânico (1890), a programação naval foi dando passos significativos para uma progressiva evolução da Armada em reacção à

---

<sup>143</sup> César Ferreira, *A Evolução do Poder Marítimo Português: Durante os 70 anos da vida do Clube Militar Naval*, Lisboa, Imprensa da Marinha, 1937, pp.7-12.

<sup>144</sup> Idem.

<sup>145</sup> Jacinto Cândido da Silva (1857-1926). Jurista e político, ocupou a pasta de Ministro da Marinha e Ultramar (1895/11/25-1897/02/07) e foi responsável pela reconstrução naval da Marinha Portuguesa no final da Monarquia Constitucional.

alteração do equilíbrio geoestratégico na Europa na sequência da vitória da Prússia sobre a França, em 1870, com a unificação da Alemanha em 1871, que apontava para um expansionismo alemão em África<sup>146</sup> e um fim para a paz mantida ao abrigo do Concerto das Nações desde o Congresso de Viena de 1815.

Andrade Corvo ainda como Ministro dos Negócios Estrangeiros (1817-1877) e posteriormente como Ministro da Marinha (1878-1879) viria a definir como prioridade o interesse da manutenção de uma aliança com a Grã-Bretanha, muito favorável à defesa dos interesses marítimos nacionais, mas também a defender uma aproximação aos Estados Unidos da América<sup>147</sup> que igualmente teriam interesse em que Portugal mantivesse as suas possessões coloniais em África, em detrimento de uma relação com a Alemanha ou a França que rivalizavam nos interesses coloniais britânicos e reconhecendo as intenções iberistas de Espanha<sup>148</sup>.

A estratégia colonial portuguesa irá definir não só uma prioridade para a ocupação do litoral das colónias<sup>149</sup>, resultante da Conferência Geográfica de Bruxelas, em 1876, onde se iniciou o debate sobre um rearranjo dos espaços coloniais com o Congo, mas também influenciaria a programação naval para as colónias, com a incidência na programação e construção de canhoneiras. A defesa do continente, centrada em torno de Lisboa, contava apenas com cinco unidades tecnologicamente modernas, um cruzador (1875) e quatro torpedeiros (1887), para complemento do perímetro defensivo de Lisboa. O projecto de defesa de Sá da Bandeira e o Plano Naval de Andrade Corvo viriam organizar o sistema de defesa da capital, onde a defesa da barra do Tejo ficaria adstrito à Marinha.

---

<sup>146</sup> Situação analisada em 1870 por Andrade Corvo, no seu livro. João de Andrade Corvo, *Perigos - Portugal na Europa e no Mundo*, (reed), Fronteira do Caos, 2005.

<sup>147</sup> João de Andrade Corvo, *Perigos - Portugal na Europa e no Mundo*, (reed), Fronteira do Caos, 2005, pp.204-205.

<sup>148</sup> Idem, p.118 e pp. 127-130.

<sup>149</sup> A política de Andrade corvo definiu uma viragem objectiva da política colonial portuguesa, com uma aposta estratégica no Oceano Índico na colónia de Moçambique, onde existia a sul um ponto de conflito entre a Grã-Bretanha e a população Bóer da África do Sul, e no Oceano Atlântico na colónia de Angola, onde existia a norte um conflito entre a França e a Bélgica na região do Congo.

O aproveitamento da evolução tecnológica e o empenho de forças conjuntas, exército e marinha, acompanhado por uma utilização da força naval no Tejo como “esquadra-fortaleza”, para complementar a acção das baterias marítimas em terra na destruição de uma força naval inimiga que surgisse sobre Lisboa vinda do mar, centrou a visão doutrinária da Marinha Portuguesa na doutrina *Jeune École*., o que também viria a reforçar o papel da Marinha como instrumento da política colonial até 1890.

No entanto para um Estado ser uma nação marítima, de acordo com Alfred Mahan, em 1890, necessitava apresentar como pré-requisito características mínimas. A esse conjunto de pré-requisitos necessários e mutuamente complementares, a primeira consideração abordava a questão da geografia nacional e quais as características esperadas. Necessitava estar localizado numa zona marítima vital para o tráfego marítimo, a existência de portos naturais que acomodassem perfeitamente o comércio marítimo e a sua força naval, e ainda uma extensão territorial que facilitasse a existência de uma rede de transporte marítimo e fluvial.

A geografia de Portugal, continente, ilhas e colónias, conjugava essas características. O problema estava na debilidade económica da Nação, mas também da indústria, na ciência e educação, que reciprocamente se limitavam.

### **2.2.1 – Plano Jacinto Cândido da Silva 1896**

No contexto do Plano de Jacinto Cândido da Silva, de 1896, a questão da Corrida à África, que se antecipava desde a Conferência Geográfica de Bruxelas, em 1876, e se tornou um facto em resultado da Conferência de Berlim, de 1884, onde se vinculou a efectividade das questões de ocupação da costa e do interior do continente africano<sup>150</sup>, levou à necessidade de Portugal demonstrar os seus direitos e a sua

---

<sup>150</sup> Cf. Instituto Diplomático: Ministério dos Negócios Estrangeiros: Conferência de Berlim. Fonte: <https://idi.mne.pt/pt/relacoesdiplomaticas/2-uncategorised/703-conferencia-de-berlim.html>, (consultado em 2017/07/28).

influência territorial<sup>151</sup> em África, o que se transformaria num factor de peso na ponderação da aquisição de mais cruzadores. Aos dois cruzadores já existentes, VASCO DA GAMA (1875) e o ADAMASTOR (1896) ainda em construção em Itália, o Plano Naval de Cândido da Silva, de 1896, viria a complementar a aquisição de quatro novos cruzadores pela Marinha: S. GABRIEL (1898), S. RAFAEL (1898), D. CARLOS (1899) e RAINHA DONA AMÉLIA (1901), e ainda o rebocador BÉRRIO (1897).

Se por um lado as características de combate dos cruzadores adquiridos não seriam as mais favoráveis pela falta de blindagem, existiu a necessidade prioritária de adquirir navios para a manutenção de estações navais<sup>152</sup> em África, em consequência da Conferência de Berlim, de 1884, e do Ultimato Britânico, de 1890, e cuja aquisição influenciou profundamente a vida política a estratégia naval africana nacional.

No entanto, passado o momento de exaltação popular contra o Ultimato Britânico, Portugal retornou progressivamente à relação de dependência<sup>153</sup> comercial britânica e manteve a dependência da defesa naval nacional perante a Royal Navy.

Se bem que Cândido da Silva pudesse ter tido aceso às duas principais obras de Alfred Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*, de 1890, e *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793–1812*, de 1892, não se encontra no seu plano naval qualquer propósito para implementar uma estratégia de comando do mar, mas apenas uma estratégia instrumental da política colonial perante os desafios internacionais para África, em seguimento da política de Andrade Corvo.

O que se verificou foi um rearmamento naval de emergência com vista a apoiar os esforços da acção da diplomacia colonial, um reforço de meios militares

---

<sup>151</sup> Marcello Caetano, *Portugal e a Internacionalização dos Problemas Africanos (História duma batalha: da liberdade dos ares às Nações Unidas)*, Lisboa, Edições Ática, 1971, pp.129-144.

<sup>152</sup> António José Telo indica que não se identifica uma linha estratégica naval no Plano de Cândido da Silva, de 1896, face às características de combate e adaptabilidade ao clima de África. António José Telo (Coord.), *História da Marinha Portuguesa: Homens Doutrinas e Organização 1824-1974*, Tomo I, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, pp.176-178.

<sup>153</sup> Nuno Severiano Teixeira, “Portugal no Mundo”, in *A Crise do Liberalismo (1890-1930) (Coord)*, Nuno Severino Teixeira, Lisboa, Fundação MAPFRE, 2014, pp. 93-94.

para as missões no ultramar<sup>154</sup>, um expandir a capacidade de execução de missões de soberania, de escolta ou eventualmente de bloqueio, uma vez que na Marinha de Guerra Portuguesa já não se constituíam esquadras para missões de combate, facto que derivava mais uma vez da dependência da aliada Grã-Bretanha e da protecção que esta garantia no mar para que a Espanha não tivesse a veleidade de atacar Portugal.

Em 1896, para além das missões gerais de fiscalização e soberania, cabia à Marinha a missão de apoio às campanhas de pacificação em África e no Oriente, onde ela se tinha transformado no elemento essencial para a escolta de transportes e de apoio logístico às colunas do Exército que se deslocam em terra.

**Tabela 7 - Evolução da força portuguesa de cruzadores**

Dezembro 1895	Dezembro 1898	Dezembro 1901
VASCO DA GAMA (1875)	VASCO DA GAMA (1875)	VASCO DA GAMA (1875)
8 Corvetas	ADAMASTOR (1896)	ADAMASTOR (1896)
	6 Corvetas	SÃO GABRIEL (1898)
		SÃO RAFAEL (1898)
		D. CARLOS (1899)
		RAINHA D.AMÉLIA (1901)
		1 Corveta

No Plano de Cândido da Silva, de 1896, existiu um objectivo estratégico defensivo, onde as novas unidades navais foram pensadas para colmatar uma necessidade instrumental da diplomacia nacional perante a ofensiva diplomática europeia: britânica, alemã e belga, mas também um reforço da defesa da frente marítima do Campo Entrincheirado de Lisboa<sup>155</sup>.

<sup>154</sup> João Freire, *Jornal de Marinha: chefias, mudanças, permanências e desempenhos nos últimos 180 anos*, Lisboa, Edições Colibri, 2016, p.118.

<sup>155</sup> António José Telo (Coord.), *História da Marinha Portuguesa: Homens Doutrinas e Organização 1824-1974*, Tomo I, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, pp.176-181.

Não deixa de ser relevante que depois do Ultimado Britânico a diplomacia externa nacional repensasse a questão das alianças internacionais<sup>156</sup> e houvesse uma maior abertura para uma aproximação para outras nações, fosse a Espanha ou a França. Terá sido certamente a experiência francesa e a sua estratégia naval defensiva a influenciar o investimento em pequenas unidades, tal como Théophile Aube defendia em 1885, face ao poder naval britânico e que concorrerá para o desenvolvimento de uma estratégia integrada de unidades navais e fortificações para defesa de portos e bases.

### 2.2.3 – Plano Aires de Ornelas 1907

Em 1907 foi apresentado na Câmara de Deputados por Aires de Ornelas uma proposta que preconizava a separação da Marinha em duas componentes, a Marinha Metropolitana e a Marinha Colonial, a qual só se viria a concretizar na 1ª República, com a criação do ramo de Marinha Colonial<sup>157</sup>, por Decreto a 10 de Julho de 1912.

Para essa força naval colonial Aires de Ornelas pensou num núcleo central formado por três cruzadores<sup>158</sup>: ADAMASTOR (1897), S.RAFANEL (1898) e S.GABRIEL (1898) suportados por uma força de canhoneiras, navios económicos, com grande autonomia e mais adaptados ao clima africano.

Para a força naval metropolitana<sup>159</sup> concebia um núcleo de três cruzadores, D.CARLOS (1899), VASCO DA GAMA (1875) e D. AMÉLIA (1901), dois

---

<sup>156</sup> Nuno Severino Teixeira, “A República e a política externa”, in *A Primeira República Portuguesa. Diplomacia, Guerra e Império*, (Coord.) Filipe Ribeiro de Meneses e Pedro Aires Oliveira, Lisboa, Edições Tinta da China, 2011, pp. 23-34.

<sup>157</sup> No mesmo processo de transformação das instituições a República, no quadro da administração colonial provocou a separação da Marinha em Marinha de Guerra e Marinha Colonial, com a criação desta última em 1912 por Decreto de 10/07/1912. Nesta separação de funções à Marinha de Guerra continuou-lhe a missão de defesa marítima e de soberania e à Marinha Colonial a missão de serviço de policiamento e fiscalização das costas, rios e canais das colónias. Houve também uma separação orçamental das despesas de manutenção, passando a Marinha Colonial a estar a cargo do Ministério das Colónias. Como consequência desta reestruturação os meios navais e humanos coloniais passaram a estar directamente dependentes do Governo de cada possessão ultramarina.

<sup>158</sup> Aires de Ornelas, *Colectânea das suas principais obras militares e coloniais*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1934, p.66.

<sup>159</sup> Fernando David e Silva, “A Marinha e a “Paz Armada: Planos Navais 1897-1916”, in *Anais do*

contratorpedeiros de 300t, seis torpedeiros de 150t, dois submersíveis do tipo Holland de cerca de 200t, um navio-mineiro e uma vedeta, reservados na sua essência para a defesa móvel do porto de Lisboa<sup>160</sup>, mas também para instrução e representação na Europa e nas Américas.

É ainda acrescentada a intenção de vir a complementar a defesa móvel de Lisboa com outras esquadilhas ligeiras e de vir a organizar idênticas esquadilhas móveis para os Açores e Cabo Verde<sup>161</sup>.

Duas outras questões de maior importância estiveram subjacentes a este plano, a questão do financiamento naval, introduzindo o custeio de uma força naval colonial nos orçamentos coloniais e a nível tecnológico o reconhecimento da necessidade da passagem do Arsenal de Lisboa para o Alfeite, não só por uma necessidade de espaço, mas também como uma oportunidade para a ampliação e modernização das infra-estruturas do Arsenal.

Tratou-se de uma proposta dentro de uma linha estratégica defensiva, tipo Jeune École, que se suportava nas unidades existentes, mas com um pendor organizativo importante e que marcava o reconhecimento da necessidade de uma autonomia administrativa e logística para a gestão das unidades que operavam nas colónias.

**Tabela 8 - Plano Naval Aires de Ornelas 1907**

Navios	Número	Deslocamento (Ton/Uni)	Deslocamento (Ton/Classe)
Cruzadores	6	2.800	16.800
Contratorpedeiros	2	300	600
Torpedeiros	6	150	900

---

*Clube Militar Naval*, JUL-DEZ 2014, pp.48-50.

<sup>160</sup> Aires de Ornelas, *Colectânea das suas principais obras militares e coloniais*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1934, p.4.

<sup>161</sup> Idem, p.5.

Submersíveis	2	200	400
Total	16		18.700

Aires Ornelas foi um oficial esclarecido que reconhecia a importância que a geografia nacional tinha para a determinação de um plano naval e que não se encantava com ilusões.

Mesmo sendo um plano posterior ao Ultimato Britânico de 1890, continuava a reconhecer o papel importantíssimo da Aliança Luso-Britânica para a defesa naval portuguesa. No seu plano naval, isento de “dreadnought obsession<sup>162</sup>”, fundamentou que Portugal não poderia aspirar a vir a ter uma esquadra de combate sem fazer a preparação de uma base naval bem dimensionada, uma preparação da uma defesa costeira estruturada e acima de tudo sem definir um critério de financiamento sustentável a longo prazo.

Na sua dissertação sobre a estratégia naval nacional reconheceu como portos principais a serem defendidos os portos de: Lisboa, Horta (Açores) e São Vicente (Cabo Verde), verdadeiros pontos chave de uma navegação atlântica, mas também reconheceu a inexistência de meios financeiros suficientes para abarcar todas despesas necessários para o fazer. Colocou o porto de Lisboa como primeira prioridade nacional, tanto mais que a partir do projecto de defesa de Lisboa de Sá da Bandeira, reforçado pelo entendimento estratégico do General Morais Sarmiento (1843-1930) onde se reconhece a dependência da defesa de um porto da coordenação entre forças móveis no mar e a capacidade de fogo das fortificações fixas em terra, para o abrigo dos navios<sup>163</sup>. Ora o único porto nacional fortificado nacional era o porto de Lisboa e como tal o único que apresentava de imediato as condições mínimas para abrigar uma base naval e para ser o centro de todas as operações sobre o litoral metropolitano, Lisboa-Minho e Lisboa-Algarve.

---

<sup>162</sup> Idem, p.94.

<sup>163</sup> Idem, p.98.

Aires Ornelas analisou a questão naval nacional à luz da estratégia naval de Alfred Mahan relativamente ao poder naval: que uma Marinha de Guerra necessitava de ter uma base de qualidade na sua fronteira marítima e de ter uma esquadra com poder de fogo e qualidade que lhe permitisse sair para combate vencedora.

Relativamente ao espaço de operação reconheceu o espaço geográfico limitado entre a base principal de operações e as bases secundárias de apoio, que formaria o denominado espaço intermédio, também conhecido como triângulo estratégico Lisboa-Horta-São Vicente, onde a esquadra nacional deveria assegurar a segurança das comunicações marítimas e o domínio militar do mar.

Na prática a capacidade de assegurar o trânsito de navios amigos em todas as direcções e de assegurar o comboiar de navios auxiliares necessários para sustentar operações nas colónias quando necessário, foi a grande questão que Aires de Ornelas colocou quando se referindo em comparação com a situação naval da Grécia, passou a mensagem ao Parlamento Nacional que não existia nenhum deputado que não quisesse menos que uma esquadra e nenhum segundo-tenente que não quisesse menos que um dreadnought<sup>164</sup>.

A fundamentação do Plano de Aires de Ornelas teve dois pontos basilares ligados à realidade de Portugal, a forte posição geográfica para a utilização de uma esquadra e a fraca posição financeira para manter os custos de uma esquadra, sendo evidente que Portugal não estava em condições financeiras para avançar para a formação de uma esquadra com capacidade ofensiva e que reconhecidamente não necessitava de o fazer face à protecção que a Aliança Luso-Britânica fornecia no espaço intermédio.

Nesta data já existia a consciência sobre a pressão que uma guerra ao comércio marítimo poderia pressionar sobre a economia mundial, face à evolução do comércio mundial desde os finais do século XIX, aos consumos de matérias-primas importadas pelos países industrializados e em particular no caso português a sua dependência total de uma logística de transporte marítimo estrangeira.

---

<sup>164</sup> Idem, p.94.

Neste sentido reconhecia que Portugal não deveria procurar um espaço estratégico no mar, fundamentalmente porque o já tinha encontrado com a cooperação das forças navais britânicas, mas sim posições táticas ao longo da sua dispersão geográfica territorial. Por exclusão de partes o Plano Naval de Aires de Ornelas de 1907, foi um plano com uma vertente tática-defensiva, dentro daquilo que se poderá enquadrar na doutrina naval francesa de Théophile Aube, Jeune École.

### 2.3.4 – Plano Nunes Ribeiro 1909

Os trabalhos desenvolvidos na Liga Naval Portuguesa, desde 1902, tiveram como enfoque a promoção das marinhas, comercial e de guerra, através de uma propaganda marítima promovida por todos os meios ao seu alcance e onde se destacava a divulgação do pensamento estratégico de Alfred Mahan como objectivo doutrinário<sup>165</sup>, mas também onde se apresentavam outras visões sobre a estratégia naval nacional, como a defendida por João Batista Ferreira<sup>166</sup> que tinha por base a utilização de pequenas unidades navais equipadas com torpedos da corrente de pensamento da Jeune École, contra uma aposta em couraçados.

**Tabela 9 - Plano Naval Álvaro Nunes Ribeiro 1908**

Navios	Número	Deslocamento (Ton/Uni)	Deslocamento (Ton/Classe)
Couraçados	3	15.000	45.000
Cruzadores	5	2.800	14.000

<sup>165</sup> Contra-Almirante António Silva Ribeiro, “Mahan e as marinhas como instrumento político”. O texto do presente artigo serviu de base à apresentação efectuada, sobre o mesmo tema, no XI Simpósio de História Marítima, realizado em 28 de Novembro de 2009, na Academia de Marinha. António Silva Ribeiro, “Mahan morreu, viva uma nova estratégia naval”. Cf. *Revista Militar*, N.º8/9, Agosto-Setembro 2000.

<sup>166</sup> João Baptista Ferreira foi um oficial de Marinha (1ºTenente), que defendeu uma estratégia naval defensiva para a Armada, dentro da doutrina da Jeune École. Apresentou as suas ideias em 1902, no Congresso Marítimo Nacional, em Lisboa, artigo que foi publicado pela Liga Naval Portuguesa, com o título “Couraçados e Torpedeiros”, Lisboa, Tipografia La Bécarre, 1902. Fernando David e Silva. “A Marinha e a “Paz Armada” – Planos Navais 1897-1916”, in *Anais do Clube Militar Naval*, JUL-DEZ 2014, p.43.

Contratorpedeiros de Esquadra	5	450	2.250
Contratorpedeiros de Grupo	4	300	1.200
Torpedeiros	24	150	3.600
Canhoneiras	12	400	4.800
Total	53		70.850

Após a tomada de posse do Ministro João Franco<sup>167</sup>, em Maio de 1906, teve lugar uma conferência na Liga Naval Portuguesa, onde mais uma vez foi debatida a necessidade de reestruturar a organização da Marinha de Guerra<sup>168</sup>, conferência essa que contou com a presença de Álvaro Nunes Ribeiro<sup>169</sup>.

Seria este oficial de Marinha que a 2 de Junho de 1908 apresentou na Liga Naval Portuguesa uma nova proposta de renovação da Marinha, onde defendeu a necessidade de construir uma íntima relação entre a marinha militar e a marinha mercante como factor de defesa e de desenvolvimento do comércio, e a aquisição de cruzadores, o que veio a resultar num plano naval que ficou conhecido como Plano Naval Nunes Ribeiro, de 1908. Nesta plano é interessante verificar a introdução do factor económico, desenvolvimento do comércio em tempo de paz, como um factor de defesa nacional e de sustentabilidade do próprio plano naval.

No ano seguinte, 1909, duas publicações vieram a influenciar o rumo da Marinha: “O problema naval português: alguns elementos para a sua resolução” de Aires de Ornelas<sup>170</sup>, onde ressaltava a situação do envelhecimento da frota e o

---

<sup>167</sup> João Ferreira Franco Pinto Castelo Branco (1855-1929) seguiu uma vida de político até que ocupou o cargo de Presidente do Conselho de Ministros entre 1906/05/19 e 1908/02/04, durante o período da monarquia constitucional.

<sup>168</sup> Carlos Valentim, "O Plano Naval do Comandante Álvaro Nunes Ribeiro" in *XIII Colóquio, Portugal Militar: Da Regeneração à Paz de Versalhes, Actas*, Novembro 2003, pp.159-198.

<sup>169</sup> Álvaro Augusto Nunes Ribeiro (1878-1933) ingressou na Escola Naval em 1898, foi oficial de Marinha.

<sup>170</sup> Aires de Ornelas e Vasconcelos (1866-1930), oficial do Exército, fundou a Revista do Exército e da Armada em 1893. Seguiu uma carreira política e em 1901 passou a Par do Reino. Veio a ser nomeado

desfasamento tecnológico do armamento, e “O Nosso Plano Naval” de Pereira da Silva que apostava ainda mais numa força de couraçados.

Esta publicações foram uma reacção ao Plano de Nunes Ribeiro<sup>171</sup> de 1908, e demarcaram duas corrente estratégicas diferentes, uma corrente defensiva com base numa marinha de contratorpedeiros de Aires de Ornelas e uma corrente ofensiva com base numa marinha de couraçados de Pereira da Silva.

Conhecendo as reacções publicadas em 1909 é possível identificar que o projecto de reconstrução naval de 1908 foi influenciado pela teoria de poder naval de Alfred Mahan, ao planear uma esquadra com poder naval para operar no espaço intermédio, pela necessidade da manutenção da defesa das colónias e do porto de Lisboa, mas também pelo conhecimento nacional sobre os planos de reconstrução naval que a Espanha vinha a aprovar desde a derrota na Guerra Hispano-Americana, 1899. Espanha após a lei de reforma geral dos serviços da Armada, do Governo de António Maura de 1903, reforçou a reconstrução a sua aposta numa Marinha moderna, imagem das marinhas do século XX, e para tal através de vários Planos Navais viria a ser aprovado um plano determinante na aposta de uma forte Marinha Mediterrânica<sup>172</sup>, a ser produzida em estaleiros nacionais, em Ferrol, Cartagena e Cádiz. Retornado ao poder em 1907, António Maura deu reforço os trabalhos de construção da nova esquadra de Espanha e em 1908 foi aprovado o Plano Naval de Ferrándiz y Niño, que fixou o objectivo claro da construção de três couraçados, três contratorpedeiros, 24 torpedeiros, quatro canhoneiras<sup>173</sup>.

Pensamos que a introdução de couraçados no plano terá sido uma reacção imediata ao plano espanhol e que esta reacção foi o factor que imprimiu o carácter

---

Ministro de Estado e Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, no governo de João Franco em 1906, até à queda do governo após o regicídio em 1 de Fevereiro de 1908.

<sup>171</sup> Álvaro Nunes Ribeiro, *A Marinha de guerra e o Orçamento: Conferência realizada na sede da Liga Naval Portuguesa, em 2 de Junho de 1908*, Lisboa, Tipografia do Anuário Comercial, 1908.

<sup>172</sup> O Presidente do Governo de Espanha António Maura, tinha uma preocupação latente sobre a reconstrução da Armada Espanhola e a defesa das águas baleares. David Rubio Márquez, *Regeneracionismo en la Armada: La Política Naval Española y los Proyectos de Creación de una Nueva Escuadra (1899-1909)*, Tese Doctoral, UNED, 2014.

<sup>173</sup> José María Cardona Comellas, Raúl Villa Caro, “Una Escuadra del Siglo XX: en exponav – el programa de Maura-Ferrándiz”, in *Revista General de Marina*, Vol. 270, MES 4 (Maio), 2016, p. 617.

mahanista na programação naval nacional a partir do final da Monarquia, e que terá sido determinante para o planeamento de uma esquadra atlântica e conseqüentemente para a separação efectiva da organização naval em Marinha Oceânica e Marinha Colonial, sendo o carácter ofensivo do planeamento naval apenas uma ilusão face aos constrangimentos orçamentais da época.

**Tabela 10 - Caracterização dos projectos navais**

<b>Estratégias</b>	<b>Projecto Aires Ornelas 1907</b>	<b>Plano Nunes Ribeiro 1908</b>	<b>Projecto Pereira da Silva 1909</b>	<b>Plano Pereira da Silva 1912</b>	<b>Força efectiva na entrada no conflito 1916</b>
<b>Programação Atlântica Ofensiva</b>	0	3 Couraçados	6 Couraçados	3 Couraçados	0
<b>Programação Atlântica Defensiva</b>	3 Cruzadores 6 Torpedeiros 2 Submersíveis	2 Cruzadores 9 Contratorpedeiros 24 Torpedeiros	9 Cruzadores 15 Contratorpedeiros 9 Submersíveis	3 Cruzadores 15 Contratorpedeiros 6 Submersível	3 Cruzadores 3 Contratorpedeiros 3 Torpedeiros 1 Submersível
<b>Programação Colonial Defensiva</b>	3 Cruzadores (?) Canhoneiras	3 Cruzadores 12 Canhoneiras	3 Cruzadores (?) Canhoneiras		1 Cruzador 12 Canhoneiras

Ao se colocar a questão da programação dos couraçados, o que se poderá considerar como o argumento central da existência uma programação naval mahanista, pensamos que a análise da questão se estará a desviar do rumo tomado com cada plano na operacionalização dos mesmos, ou seja, uma análise sobre a capacidade de concretização ou em torno das unidades efectivamente construídas e adquiridas, e assim concluir que a concretização dos meios produzidos e adquiridos delinearão a manutenção de uma continuidade estratégica defensiva.

Por outro lado, a existência de uma política naval diferente para as colónias foi justificável desde a alteração de responsabilidades na defesa das colónias em África e Índia, ou após as campanhas de pacificação terem deixado de estar a cargo da Marinha e terem passado para o Exército, mas também uma justificação orçamental relacionada com a transferência dos custos de manutenção das estações navais, unidades navais e pessoal que lhes estivesse adstrito para as colónias, basicamente

para possibilitar que o orçamento metropolitano ficasse com a capacidade de imprimir uma maior parte do seu esforço financeiro na obtenção de novas e modernas unidades navais<sup>174</sup>.

#### **2.2.4 – Plano Pereira da Silva 1912**

Os projectos anteriores e seguintes tiveram em comum o objectivo de renovação da Armada, reaproveitamento das unidades existentes e a proposta de novos tipos de unidades navais, em sintonia com os avanços tecnológicos que se encontravam disponíveis, mas será a questão da definição do plano operativo oceânico que marcará a diferença, ou mesmo a inovação em relação aos planos anteriores.

A definição do eixo defensivo atlântico, Lisboa-Açores, no Plano Naval de Pereira da Silva de 1912, em substituição do triângulo Lisboa-Açores-Cabo Verde, determinará as prioridades de execução da programação naval, o qual será reforçado pela urgência do estalar da Grande Guerra, a 28 de Julho de 1914, com a decisão em 1914 na presidência de Bernardino Machado<sup>175</sup> (1915-1917) em decretar<sup>176</sup> a construção imediata de mais dois contratorpedeiros da classe DOURO, a 20 de Agosto, para se juntarem aos já existentes DOURO (1913) e GUADIANA (1915).

Independentemente da luta política interna existente entre intervencionistas e não intervencionistas no teatro de guerra europeu, a necessidade de unidades navais para a protecção costeira era uma necessidade imediata.

---

<sup>174</sup> João Freire, *Jornal de Marinha: chefias, mudanças, permanências e desempenhos nos últimos 180 anos*, Lisboa, Edições Colibri, 2016, p.200.

<sup>175</sup> Bernardino Luís Machado Guimarães foi o terceiro presidente da República (1915-1917) e foi destituído em 5 de Dezembro de 1917 por um golpe militar. Veio mais tarde a ser eleito uma segunda vez com oitavo presidente da República (1925-1926) tendo sido destituído por um novo golpe militar a 28 de Maio de 1926.

<sup>176</sup> Decreto n.º 773, de 20 de Agosto de 1914. Este decreto apresenta uma justificação material para a produção dos contratorpedeiros, uma flotilha de 4 unidades, mas mais uma vez uma justificação política, face à grave situação social e à necessidade de manter o Arsenal a laborar, sobrepondo o carácter político da decisão a uma verdadeira aposta na reconstrução da capacidade naval nacional.

Para o debate sobre o entendimento da formulação do Plano Naval de Pereira da Silva como mahanista<sup>177</sup>, ou não, a introdução da questão da reconstrução da Marinha de Guerra espanhola é incontornável, em particular o Plano Naval de José Ferrándiz y Niño<sup>178</sup> (Maura-Ferrándiz), de 1908, que certamente terá influenciado a idealização do plano de aquisição de três couraçados de 15.000t por parte de Álvaro Nunes Ribeiro, em tudo equivalente ao plano dos futuros couraçados espanhóis da classe ESPAÑA de 15.700t, que se manteve exposto no plano de Pereira da Silva. Também será interessante reconhecer o paralelo que se encontra na evolução dos planos navais portugueses com os planos navais espanhóis em outras classes de navios como no caso dos torpedeiros e a sua evolução para a arma submarina, enquanto plataforma preferencial de lançamento de torpedos. Tanto o Plano Naval de Nunes Ribeiro e de Ferrándiz y Niño indicavam uma intenção de construção de 24 torpedeiros e de forma coincidente se verá a transformação natural dessas unidades em submersíveis. A coincidência está novamente no número de seis unidades programadas no Plano de Pereira da Silva (1912) e de Augusto Miranda<sup>179</sup> (1913), que remetem para uma contaminação dos planos nos dois sentidos.

Álvaro Nunes Ribeiro já tinha anteriormente identificado Espanha como o "inimigo natural", em 1909, assim como uma necessidade clara de se continuar a seguir por perto o rearmamento naval espanhol, ou Portugal viria a correr o risco de ficar irremediavelmente para trás como nação marítima.

---

<sup>177</sup> Mahan teve uma audiência muito significativa entre um grupo de oficiais portugueses da época, como referido por António José Telo e Carlos Valentim.

<sup>178</sup> José Ferrándiz y Niño (1847-1918) foi oficial da Marinha Espanhola e professor da Escola Naval no Navio Escola Astúrias. Entre 1903 e 1904, foi Ministro da Marinha no Governo de António Maura e novamente entre 1907 e 1909. Como Ministro da Marinha publicou a Lei de 7 de Janeiro 1908 (Diário Oficial, nº 5, de 08 de Janeiro de 1908) o Plano Naval Maura-Ferrándiz para a construção de uma nova esquadra, após o desastre de 1898.

<sup>179</sup> O Vice-Almirante Augusto Miranda foi Ministro da Marinha (1913) do Governo de Eduardo Dato, Espanha, onde apresentou o seu primeiro plano complementar ao Plano Naval de Ferrándiz y Niño em curso. A principal alteração do Plano Miranda foi uma modernização do mesmo com a introdução de submersíveis (6), em substituição de torpedeiros.

Espanha pela sua posição geográfica vizinha a Portugal e pelas aspirações de Alfonso XIII de anexar Portugal<sup>180</sup> após a queda da Monarquia em 1910, Espanha era não só o “inimigo natural” mas tornara-se efectivamente num “inimigo provável”. No entanto, a questão da programação de couraçados no Plano de José Ferrándiz y Niño, de 1908, pode ser visto dentro de um âmbito mais alargado de geoestratégia mediterrânica e inserido da corrida<sup>181</sup> aos armamentos navais no período entre 1906 a 1914, ou dentro dos possíveis balanceamentos estratégicos de alianças rivais, mais que um rearmamento com o objectivo claro de atacar Portugal por mar.

Se bem que Espanha mantivesse uma política externa de neutralidade, procurava conquistar uma posição de relevo no palco político internacional depois da derrota na Guerra Hispano-Americana (1898) e nesse sentido Alfonso XIII reconhecia que uma forte capacidade naval favoreceria essa oportunidade. Recordamos que no dia 28 de Julho de 1914, no Mar Mediterrâneo o equilíbrio entre beligerantes em couraçados tipo Dreadnought era o seguinte: Império Austro-Húngaro mais Itália 6 navios, a França 4 navios, o que significava que Espanha poderia vir a equilibrar o poder naval francês no Mediterrâneo se viesse a ser chamada para integrar a Entente<sup>182</sup>.

O que é assinalável é que ambos os planos navais peninsulares de 1908 ofereciam o mesmo objectivo de programação em couraçados, tipo Dreadnought, ou seja competiam em igualdade no campo diplomático europeu, mas existia uma vantagem por parte de Espanha por questões de ordem material, uma vez que tinha a vantagem de contar com três arsenais: Ferrol, Cartagena e Carraca (Cadiz), onde Ferrol apresentava uma capacidade de produção de couraçados. Portugal pela política definida desde 1856 iria necessariamente adquirir os couraçados no estrangeiro, muito

---

<sup>180</sup> O denominado perigo espanhol é largamente explicado por Hipólito de la Torre Gómez, *Na encruzilhada da Guerra: Portugal-Espanha 1913-1919*, Lisboa, Editora Estampa, 1998.

<sup>181</sup> O início foi marcado pela ascensão ao trono do imperador alemão Guilherme II, em 1888 e pela sua determinante vontade de deter uma grande marinha de guerra que viesse a rivalizar com a britânica. O ano de 1906 representa o aparecimento HMS Dreadnought.

<sup>182</sup> Esta situação ficou radicalmente alterada com a passagem da Itália da aliança com a Potências Centrais para a aliança com a Entente, a 26 de Abril de 1915.

provavelmente à Grã-Bretanha, não oferecia qualquer vantagem na capacidade de produção à Entente dentro da corrida ao armamento naval<sup>183</sup>.

Chegados a 5 de Outubro de 1910 o plano de Nunes Ribeiro ainda se mantinha em discussão e esperava por aprovação da despesa, debatendo-se a localização de novas bases navais e onde se adquirir as grandes unidades navais projectadas.

A continuação da discussão do plano de Nunes Ribeiro, de 1908, não foi interrompida com a implantação da República e pelo contrário foi reforçado o esforço para a obtenção de resultados.

Em Janeiro de 1911 a República nomeou uma comissão, composta por mais de quarenta oficiais e civis para o efeito. Esta recebeu o nome de Grande Comissão de Organização da Armada e teve como seu responsável Pereira da Silva<sup>184</sup>, mas onde também se destaca a participação Nunes Ribeiro como Secretário da Comissão. Foram anos politicamente conturbados e a discussão sobre o papel estratégico da Marinha saiu do foro interno da Grande Comissão e integrou a discussão política e partidária, passando pelos vários grupos que formavam a nova elite dirigente e que defendiam os mais diversos modelos de renovação da Marinha, maioritariamente sem viabilidade financeira.

Em Setembro de 1911 a Grande Comissão finalizou os trabalhos e apresentou um plano naval que foi publicado no início do ano seguinte, e como tal ficou conhecido como Plano Naval Pereira da Silva, de 1912.

---

<sup>183</sup> Em 1912 a Grã-Bretanha não apoiou o projecto português, pelas razões apontadas, mas também pela relação secreta que a Grã-Bretanha e a Alemanha alinhavam em relação à repartição das colónias portuguesas em África. António José Telo (Coord.), *História da Marinha Portuguesa: Homens Doutrinas e Organização 1824-1974*, Tomo I, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, p.234.

<sup>184</sup> Fernando Pereira da Silva foi um dos mais notáveis pensadores nacionais de estratégia naval, e para o qual a sua experiência como oficial da Marinha viria em mito a contribuir. No quadro político da época e enquanto membro da Liga Naval Portuguesa viria a fazer a apologia da doutrina naval de Alfred Mahan, como se pode ler no seu livro “O Nosso Plano Naval”, de 1909, mas entre o que almejava como ressurgimento de um poder naval nacional e o que reconhecia como contexto geopolítico e económico de Portugal na 1ª República, tomou uma posição pragmática na construção do Plano Naval de 1912.

Os pressupostos tomados como ponto de partida foram certamente os objectivos finais do Plano Naval de Nunes Ribeiro, de 1908, e o projecto de plano naval apresentado em 1909 por Pereira da Silva, sendo que a evolução da tecnologia naval, os desenvolvimentos da política internacional europeia e o “perigo espanhol”, terão sido factores que influenciaram o resultado final da Grande Comissão de Organização da Armada.

No entanto, sobressaíram dois vectores em resultado dos trabalhos: a efectivação de uma divisão naval atlântica e uma divisão naval colonial, que se encontrava em discussão pelo menos desde 1907 a partir de Aires de Ornelas e a continuação da instrumentalização dos planos navais no quadro da política externa nacional.

Estavam passados mais de vinte anos sobre a questão do Ultimato de 1890 e agora a questão da ameaça externa centrava-se na ameaça espanhola, face à incompatibilidade de regimes, o expansionismo encapotado espanhol e o apoio prestado às, ou pelo menos à tolerância, perante milícias monárquicas portuguesas no seu território fronteiriço.

Com Alfonso XIII no trono, Espanha tinha deixado a política isolacionista e procurava uma aproximação à Grã-Bretanha, em especial no sentido de uma cooperação naval no Mar Mediterrâneo após a primeira crise de Marrocos (1905-1906). Alfonso XIII reconhecia que estava a ganhar espaço político na Europa, nem que fosse pelo facto de lhe ter sido oferecida a administração de territórios em Marrocos, pela Grã-Bretanha e a pela França, na Conferência de Algeiras de 1906.

Seria compreensível a manutenção do objectivo político de aquisição de três couraçados no Plano Naval de 1912, em continuidade com o já registado no plano de Nunes Ribeiro, de 1908, apenas para defesa de uma eventual invasão terrestre espanhola? Não, a República precisava da Grã-Bretanha para sobreviver e para isso necessitava de evitar qualquer demonstração de isolacionismo.

A continuação da utilização do plano naval como um instrumento de política interna e externa, ou seja, como propaganda republicana e como estratégia

diplomática da República no contexto da aliança com a Inglaterra, será a razão da manutenção do planeamento dos couraçados e das sucessivas actualizações das características dos mesmos, reconhecendo assim a alteração de tonelagem de 15.000t para 22.500t, entre planos navais, de 1908 para 1912, uma actualização técnica da classe de couraçado<sup>185</sup>, reajustando as unidades navais de referência em relação aos navios do tipo Dreadnought que foram sendo lançados à água na Europa.

Mas a viabilidade do plano nacional para a construção de couraçados estava comprometida pela dependência intrínseca de um aval de financiamento britânico, ou inexistência de capacidade de produção naval destas unidades em estaleiros portugueses.

Mesmo a Espanha, que tinha a facilidade de ter o estaleiro de Ferrol com capacidade para a produção dos seus couraçados, não conseguiu concluir a classe até ao final da Grande Guerra, por falta de fornecimento de materiais importados necessariamente, em especial falta de peças de artilharia, face às necessidades imediatas de material de guerra da Grã-Bretanha e Alemanha, mas também ao desinteresse da Entente Cordiale em relação aos couraçados espanhóis, após a saída da Itália da esfera das Potências Centrais em Abril de 1915 e respectiva entrada na Entente Cordiale, o que alterou o equilíbrio naval e a proporcionalidade de couraçados tipo Dreadnought no Mar Mediterrâneo, de 6-4 (Potências Centrais – Entente Cordiale) para 3-7, nessa data.

Quanto à questão do planeamento de cruzadores foi uma das opções que diferenciou a visão estratégica naval portuguesa da visão estratégica naval espanhola, e um factor relevante na caracterização do Plano Naval de Pereira da Silva, de 1912,

---

<sup>185</sup> A alteração da tonelagem dos couraçados entre planos, ou mesmo nas actualizações dentro do Plano de 1911, reflectem a rápida evolução que os navios tipo dreadnought foram alcançando em poucos anos. É referido por Fernando David e Silva para o Plano Pereira da Silva de 1909 a referência à classe britânica ORION de 22.500t, e por António José Telo para o Plano de 1911 a classe brasileira MINAS GERAIS de 20.000t e uma actualização do plano em 1914 com referência à classe britânica QUEEN ELIZABETH de 27.000t. António José Telo (Coord.), *História da Marinha Portuguesa: Homens Doutrinas e Organização 1824-1974*, Tomo I, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, pp.234-236. Fernando David e Silva, “A Marinha e a “Paz Armada: Planos Navais 1897-1916”, in *Anais do Clube Militar Naval*, JUL-DEZ 2014, p.30.

mesmo considerando o planeamento de dois cruzadores ligeiros<sup>186</sup> no 2º Plano Naval de Miranda em 1915.

A aquisição dos cruzadores desde o Plano de Cândido da Silva, de 1896, não tinha sido pensada para uma utilização como “commerce raiders” já que o “inimigo natural” (Espanha) não era uma nação exclusivamente dependente de importações e exportações marítimas, pelo facto de ter uma fronteira terrestre com o continente europeu (França), ou como se verificou no desenho das manobras navais nacionais de Agosto de 1901, o emprego dos cruzadores da Armada elencavam numa estratégia de apoio de fogos de artilharia para suporte de uma força de desembarque, ou então como foram aplicados na Divisão Naval do Índico, em Maio de 1902, em missão de pacificação<sup>187</sup>.

Ao longo do tempo, textos nacionais que reproduziram opinião sobre a questão naval referem regularmente que os cruzadores portugueses estavam tecnologicamente desenquadrados e mesmo obsoletos para cumprir o mesmo tipo de missões solicitadas a unidades da mesma classe em marinhas estrangeiras, como na marinha britânica ou alemã. Foram caracterizados como incapazes para executar acções de comando do mar, dentro de uma visão mahanistas da utilidade de uma Armada e sem admitirem a utilidade de cumprir uma estratégia defensiva, dentro das capacidades financeiras nacionais dependente e ao abrigo de uma aliança naval com a Grã-Bretanha, que oferecia uma defesa estratégica no mar.

Na prática o paradigma das missões tácticas solicitadas à Armada desde os finais do século XIX até à Grande Guerra, manteve o modelo de missões projectadas que vinha desde o Plano Naval de Cândido da Silva, 1896, ou seja uma defesa das zonas litorais e portos em particular, acrescido de um reforço ou manutenção de apoios de fogo de artilharia entre posições terrestre e navais, entre artilharia fixa e artilharia móvel, no sentido da cobertura da entrada dos portos e que caracterizou as

---

<sup>186</sup> José María Cardona Comellas, Raúl Villa Caro, “Una Escuadra del Siglo XX: en exponav – el programa de Maura-Ferrándiz”, in *Revista General de Marina*, Vol. 270, MES 4 (Maio), 2016, p. 620.

<sup>187</sup> José Ferreira dos Santos, *Navios da Armada Portuguesa na Grande Guerra*, Lisboa, Academia de Marinha, 2008, p.224.

preparações militares defensivas durante a Grande Guerra, como se verificou em relação a Lisboa, mas também, Funchal, Ponta Delgada e São Vicente. As missões de defesa naval durante a Grande Guerra em tudo viriam a circunscrever uma estratégia de carácter defensivo e muito próximo da doutrina de Théophile Aube.

Como exemplo encontrámos neste período os cruzadores em missões de demonstração de soberania em África, em especial no Oceano Índico, inseridos em missões de pacificação no ultramar, em missões de apoio de fogos ofensivos e missões defensivas entre 1914 e 1918, como no rio Rovuma<sup>188</sup> em 1916, porto de Lourenço Marques<sup>189</sup> em 1917, ou no porto de Quelimane em 1918, o que demonstra a utilidade operacional dentro dos objectivos tácticos em que estiveram inseridos. Será um erro de interpretação querer imputar aos cruzadores portugueses missões de predador dos mares, ou mesmo de escolta nas rotas para as colónias de África, missões para as quais à data da Grande Guerra já se encontravam desenquadrados ou obsoletos face à evolução da guerra naval de superfície, ou seja em reconhecida desvantagem em armamento e velocidade, perante qualquer unidade de superfície alemã, mesmo perante alguns dos cruzadores auxiliares alemães que solitariamente cruzaram os mares entre em 1914 e 1915.

Esta ideia é reforçada pela leitura da organização da Divisão Naval de Defesa e Instrução<sup>190</sup> que colocou o cruzador ALMIRANTE REIS, não como “cruzador-explorador” mas como navio “monitor”, ou seja, como bateria flutuante no estuário

---

<sup>188</sup> Em Abril de 1916, A Marinha em conjunto com o Exército efectuaram em Moçambique uma operação de desembarque na margem esquerda do rio Rovuma, como parte do plano de ataque para expulsar as tropas alemãs que se encontravam na zona. Nesta missão de apoio de fogos ofensivos a Marinha deslocou para o local o cruzador ADAMASTOR e a canhoneira CHAIMITE.

<sup>189</sup> Em Abril de 1917 o ADAMASTOR encontrava-se fundeado no porto de Lourenço Marques para reparações com toda a sua guarnição em terra. A guarnição do cruzador foi chamada a combater durante a revolta de Barué. Os homens que constituíram a unidade da marinha foram todos voluntários e do navio foi desembarcado uma peça de 47mm e uma metralhadora pesada. Ferreira Martins, *Portugal na Grande Guerra*, Vol. II, Lisboa, Empresa Editorial Ática, 1934, pp.304-310.

<sup>190</sup> 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 DOURO e GUADIANA, torpedeiros No 1 e No 2, submersível ESPADARTE e vapor LIDADOR. José António Rodrigues Pereira, “A Marinha na Grande Guerra. Teatros de Operações da Europa, Atlântico e Mediterrâneo – 1914-1919”, in *Revista Militar* N. Temático - Maio de 2016, pp. 489-519.

do Tejo e parte integrante do sistema de artilharia de defesa da frente marítima do Campo Entrincheirado e Lisboa.

Durante a Grande Guerra não é conhecida qualquer evidência de utilização da força de cruzadores da Divisão Naval de Defesa e Instrução como uma força de comando do mar, ou com missão de busca e destruição do inimigo, ou mesmo de patrulhamento das vias de comunicação entre o Tejo, os arquipélagos ou as colónias, ou seja a aplicação destas unidades de combate em missões puramente dentro da doutrina naval de Alfred Mahan. De facto as doutrinas navais de Alfred Mahan e de Théophile Aube visavam a construção de tipos diferentes de marinha, com implicações diferentes na programação naval, organização e obviamente na política de pessoal.

Mesmo considerando a doutrina naval da Jeune École não foi a corrente mais ofensiva do Barão Grivel que prevaleceu para a determinação de missões dos cruzadores portugueses, mas é evidente uma adesão programática à corrente defensiva da Jeune École de Théophile Aube, ou seja a utilização dos cruzadores como unidades de defesa de portos e estações navais, numa continuação do propósito operacional dos cruzadores no âmbito do objectivo inserido no Plano Naval de Cândido da Silva, de 1896.

O Plano Pereira da Silva<sup>191</sup> publicado em Diário do Governo, em Julho de 1912, apesar de ter sido o resultado de um trabalho elaborado por vários estrategas navais nacionais, entre os quais parte abraçavam publicamente posições próximas da doutrina de Alfred Mahan, este plano reflectiu uma estratégia atlântica defensiva, mais consonante com o pensamento de Théophile Aube, ao primar pelo objectivo concreto de defesa de Lisboa (porto/base naval), um eixo operacional Lisboa-Açores com dois pontos de apoio nos extremos desse eixo: a Base Naval de Lisboa e a Estação Naval da Horta<sup>192</sup> numa estratégia evidente de antibloqueio naval<sup>193</sup>.

---

<sup>191</sup> Diário do Governo, Lei nº 175/1912, Série I de 27 de Julho de 1912, p. 2665, Ministério da Marinha – Repartição do Gabinete

<sup>192</sup> À data o único porto nos Açores com capacidade para receber uma esquadra com navios de grande

**Tabela 11 - Comparação Planos Navais Ibéricos**

Planos	Couraçados	Cruzadores	Contratorpedeiros	Torpedeiros Submarinos
Maura-Fernández	3	0	3	24 (T)
Nunes Ribeiro	3	5	9	24 (T)
Pereira da Silva	3	3	15	6 (S)

Também é interessante observar a evolução da doutrina naval nacional entre o Plano Nunes Ribeiro de 1909 e o plano de Pereira da Silva de 1912 e a influência do desenvolvimento tecnológico nas prioridades da programação naval. A manutenção de cruzadores<sup>194</sup> nas esquadras foi uma opção que diferenciou a estratégia naval peninsular, mas a redução de cinco unidades para três unidades esteve relacionado certamente com a sustentabilidade da política naval republicana de um eixo estratégico atlântico<sup>195</sup>, entre Lisboa e os Açores, com carácter defensivo associado à defesa do Tejo, mas também reflexo das dificuldades financeiras dos Governos da 1ª República.

---

porte, nacionais ou do aliado britânico era o porto da Horta. A defesa dos Açores viria a ser também considerada como um objectivo primário dada a sua localização estratégica no meio do Oceano Atlântico. A defesa militar dos Açores na Grande Guerra encontra-se analisada aprofundadamente no trabalho de Sérgio Rezendes. Sérgio Rezendes, *A Grande Guerra nos Açores: Património e Memória Militar*, Lisboa, Caleidoscópio, 2017.

<sup>193</sup> Pereira da Silva reconheceu em 1936 a inviabilidade de Portugal ter adquirido couraçados em 1914 e que uma ameaça alemã de navios desse porte dificilmente viria a acontecer na Grande Guerra. António Paulo Duarte e António Horta Fernandes (Coord.), *Grandes Estrategistas Portugueses: Antologia*, Lisboa, Edições Silabo, 2007, p.62.

<sup>194</sup> A força de cruzadores portuguesa era formada por cinco velhos cruzadores em 1914, sem uniformidade de armamento, blindagem, autonomia ou blindagem.

<sup>195</sup> António José Telo (Coord.), *História da Marinha Portuguesa: Homens Doutrinas e Organização 1824-1974*, Tomo I, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, pp.232-236.

No plano tático as unidades navais nacionais deveriam conseguir actuar a partir de qualquer um dos polos do eixo Lisboa-Açores<sup>196</sup> e serem capazes de efectuar um ataque sobre a força inimiga que o bloqueasse a entrada do Tejo. Neste âmbito é possível compreender a decisão de reduzir o número de 5 para 3 cruzadores, face ao objectivo de os utilizar como “monitores” e não como escoltas ou predadores dos mares, e como tal um evidente reforço da opção estratégica de defesa dos portos e de contra bloqueio, longe de uma doutrina de comando do mar.

O Plano Naval de Pereira da Silva de 1912 deu vida a uma doutrina naval defensiva suportada por uma estratégia axial Lisboa-Açores, que permitiu planear a utilização dos contratorpedeiros, torpedeiros e submersíveis, numa acção tática a partir do interior do porto bloqueado suportados pelas baterias de defesa costeira e a artilharia de um cruzador, onde se conjugaria uma acção de contratorpedeiros vindos do exterior do perímetro de bloqueio do porto e contra a força bloqueadora.

O próprio Pereira da Silva viria a reconhecer em 1934 que o Plano Naval de 1912 tinha sido um plano onde tinha predominado o bom-senso militar e naval, em que a sua concretização reflectiu as dificuldades financeiras nacionais, mesmo quando publicamente se continuava a defender que Portugal deveria ter uma força de ataque forte e rápida capaz de perseguir uma força inimiga como a da esquadra alemã de Von Spee e de destruí-la. No seu pensamento considerava também que o Estado deveria ter contraído um empréstimo a longo prazo para a aquisição dos couraçados<sup>197</sup> programados em 1912, mas hoje sabemos que tal seria impossível, tanto mais que a conjuntura da Grande Guerra veio agravar ainda mais a situação financeira nacional.

---

<sup>196</sup> António José Telo expressa a alteração de paradigma no planeamento naval. Uma alteração de planeamento naval colonial, para um planeamento naval metropolitano concorrente com Espanha. Pereira da Silva defende esta posição desde 1909 e esta estará cada vez mais actual face aos desenvolvimentos políticos na Europa, e em especial no Mediterrâneo, no período que antecedeu a Grande Guerra. Idem.

<sup>197</sup> Relativamente à questão da intervenção do Corpo Expedicionário Português (CEP), em França, Pereira da Silva era muito crítico. Considerava o empréstimo efectuado pelo Governo deveria ter sido utilizado para reforçar a Marinha e que esta teria trazido para Portugal melhores resultados políticos dos que resultaram da intervenção do CEP. Fernando Augusto Pereira da Silva, Política Naval e Política Naval Nacional, Lisboa, Oficinas Gráficas do Instituto Profissional dos Pupilos do Exército, 1924, p.6-7.

No entanto, o seu trabalho foi inesgotável em prol de uma Armada maior e melhor, centrado num constante desejo de um ressurgimento naval nacional.

Neste sentido Pereira da Silva, durante a Grande Comissão, não só deu continuidade à linha estratégica de Nunes Ribeiro, de 1908, como também actualizou a linha de programação naval, estabeleceu uma orientação atlântica para a Armada, e ainda criou um padrão de equilíbrio naval com a Espanha, dentro de uma verdadeira estratégia defensiva que na prática se demonstra enquadrável na doutrina defendida por Théophile Aube (Jeune École) e muito mais longe da doutrina ofensiva de Alfred Mahan (command of the sea).

A estreita relação programática nacional com os planos navais espanhóis foi benéfico para permitir um equilíbrio de forças em que ambas as Marinhas apresentavam objectivos defensivos, ou seja, longe de um objectivo mahanista e perto de um objectivo aubeísta de mais unidades e não maiores unidades navais.

O caso da marinha de guerra espanhola foi um exemplo de uma marinha com couraçados, mas que não pode ser considerada uma marinha ofensiva com o objectivo do comando do mar, ou pelo menos sem uma aderência total à doutrina de comando do mar de Alfred Mahan, face ao tipo e número de unidades da restante programação naval, uma incidência em torpedeiros e posteriormente em submarinos.

Por outro lado, mesmo dentro da Jeune École, é possível encontrar no pensamento do Barão de Grivel a defesa de unidades de grande porte ofensivo para uma utilização contra marinhas de menor capacidade naval, tal como ele se referia na época ao equilíbrio entre a França e a Alemanha na década de 70 do século XIX, ou seja, a Espanha conseguia uma posição de vantagem sobre a Marinha Portuguesa, como a França tinha conseguido sobre a Alemanha no final do século XIX, antes do início da corrida ao armamento naval.

Também, retirando a discrepância da capacidade industrial naval de Espanha em relação a Portugal para a concretização efectiva dos planos navais na Península Ibérica, as geografias nacionais influenciaram as características dessas pequenas unidades navais programadas. Para Espanha era essencialmente o Mar Mediterrânico

e a livre circulação para Marrocos o principal objectivo e para Portugal a sua ligação ao Oceano Atlântico e a defesa de Lisboa.

Em comum nos planos navais ibéricos: Espanha (José Ferrándiz y Niño 1908) e Portugal (Álvaro Nunes Ribeiro 1908 e de Fernando Pereira da Silva 1912), encontravam-se interesses de política externa e de política naval defensiva de portos e litoral, defesa essa que se baseou em portos fortificados, monitores e unidades navais torpedeiras para tácticas antibloqueio, as quais incluíam obviamente a utilização de torpedos móveis e fixos.

**Tabela 12 - Plano Naval José Ferrándiz y Niño 1908**

Navios	Número	Deslocamento (Ton/Uni)	Deslocamento (Ton/Classe)
Couraçados	3	15.000	45.000
Contratorpedeiros	3	370	1.110
Torpedeiros	24	186	4.092
Canhoneiras	4	800	3.200
	34		53.402

**Tabela 13 - Plano Naval Fernando Pereira da Silva 1911**

Navios	Número	Deslocamento (Ton/Uni)	Deslocamento (Ton/Classe)
Couraçados	3	22.500	67.500
Cruzadores	3	4.500	13.500
Contratorpedeiros	15	750	11.250
Submarinos	6	300	1.800
	24		94.050

O Plano Naval de Pereira da Silva de 1912 foi efectivamente um plano naval excepcional, face às várias vertentes que estão contidas em si mesmo.

Primeiro, demonstrou ser, com a programação de couraçados, um plano político abrangente e que projectou Portugal na luta diplomática europeia, num período de corrida naval, de renascimento da esquadra espanhola e de alteração do equilíbrio de forças navais no Mar Mediterrânico com a retirada da esquadra britânica desta zona.

Segundo, foi um plano que projectou o pensamento naval para fora da vocação ancestral de defesa das rotas africanas e das índias. Manteve a coerência com a sua proposta de plano naval de 1909 e foi marcante para o rumo do pensamento estratégico naval nacional até depois da 2ª Guerra Mundial, com o fim do triângulo Lisboa-Açores-Cabo Verde e a definição do eixo operacional Lisboa-Açores.

Por último, reforçou uma estratégia para defesa os portos, contra os bloqueios navais dentro do pensamento de Théophile Aube, agora mais explícito quando se torna possível interpretar à luz da evolução naval a aposta em contratorpedeiros e submarinos, ou seja numa aposta baseada em torpedos e não em artilharia, ou seja numa aposta tecnológica.

A organização proposta de 1912, retirando a programação dos couraçados que apenas se enquadravam dentro dos interesses de política externa que a diplomacia portuguesa executava na época e não numa conversão da Marinha numa Armada dominadora dos mares apenas com três couraçados, foi uma programação que teve em concreto um alcance defensivo ponderado sobre as características materiais e geográficas do inimigo provável para Portugal, a Espanha. Apresentou um balanceamento entre contratorpedeiros portugueses e espanhóis, num rácio de 5:1 a favor de Portugal e a aposta na arma submarinos em substituição de torpedeiros, numa aposta numa arma com futuro, numa arma com maior capacidade de aniquilar os couraçados espanhóis e com um custo efectivo e de manutenção muito inferior.

Ainda na questão do vector de suporte à política externa nacional, é compreensível a aderência de um discurso mahanista em consonância com as ideias

de grande parte dos oficiais das marinhas europeias, com as quais o Governo pretendia manter o diálogo, mas se analisarmos a linha de programação oceânica para a defesa da metrópole, e mais tarde a capacidade de combate das unidades nacionais produzidas ou adquiridas, foi uma concretização de uma programação desprovida de capacidade ofensiva, reduzida em número de unidades de linha, sem grande autonomia e poder de fogo que ombreasse com uma esquadra britânica, alemã, francesa ou americana, na disputa do objectivo máximo mahanista de comando do mar.

Se bem que a participação activa na beligerância a partir de 1916 tenha demonstrado uma reduzida capacidade de combate por parte da Armada, a situação financeira da 1ª República dificultou que a Marinha procurasse soluções para colmatar as necessidades imediatas de defesa, através da requisição de unidades auxiliares, navios civis armados com guarnições militares, transformados em cruzadores-auxiliares, patrulhas, draga-minas e que ainda incluiu um navio-hospital, e que tivesse reforçando a capacidade de defesa de portos ou de defesa da marinha comercial.

Outros constrangimentos resultaram das alterações dos equilíbrios políticos internacionais na Europa do final do século XIX e tiveram especial impacto sobre a estratégia naval portuguesa a partir de 1890 (Ultimato Britânico), que conduziu a uma alteração na organização naval de meios e pessoal, transferindo para primeiro plano um objectivo de defesa das colónias, centrado num processo de consolidação dos territórios coloniais (ocupação efectiva), o que foi conseguido até ao princípio do século XX através da acção da Marinha de Guerra no apoio às missões de pacificação do Exército Metropolitano em África e às tropas locais.

As duas últimas décadas do século XIX, em especial no período balizado entre a Conferência de Berlim de 1884-85, onde foram definidas novas regras internacionais de reconhecimento de ocupação colonial, e o Tratado de Windsor<sup>198</sup> de

---

<sup>198</sup> A 16 de Novembro de 1899 foi assinado o Segundo Tratado de Windsor, que se renovou a aliança entre Portugal e a Grã-Bretanha. Este tratado inserido no contexto da 2ª Guerra Bóer (1899-1902)

1899, onde a Grã-Bretanha reconheceu a soberania portuguesa sobre os territórios de Angola e de Moçambique, teve lugar a crise iniciada com a publicação do Mapa Cor-de-Rosa em 1886 que culminou com o Ultimato Britânico de 1890 a Portugal.

Este longo e intenso período de actividade diplomática, viria a ter como catalisador a Guerra Bóer e independentemente ter sido um período desfavorável para a economia de Moçambique, mesmo tendo estado em causa a integridade territorial<sup>199</sup>, acabou por permitir o delinear de uma fronteira internacionalmente reconhecida e o reactivar a Aliança Luso-Britânica de defesa. A complexa política imperial britânica acabaria por apenas salvaguardar o reconhecimento nacional sobre as colónias africanas durante mais alguns anos e uma vez ultrapassadas as vantagens do acordo luso-britânico a Grã-Bretanha assinou uma acordo com a Alemanha em 1913 para a partilha das colónias portuguesas, que só não teve maiores consequências porque estalou o conflito mundial de 1914-1918 que acabou com qualquer evolução nesse sentido.

O início do século XX viria a conceber outras preocupações externas para Portugal que retirariam a prioridade africana dos objectivos diplomáticos imediatos e militares nacionais até à Grande Guerra. A evolução da geoestratégia política europeia, a alteração da política externa espanhola, após do desastre da Guerra Hispano-Americana, em 1898, e a alteração de regime político nacional marcaram os novos desafios de Portugal no Mundo.

Desde a corrida ao armamento naval que se verificou centrada na Grã-Bretanha e na Alemanha e com uma Espanha a reposicionar-se cada vez mais próxima da Grã-Bretanha, surgiu em Portugal uma necessidade estratégica de defesa que se centrou primeiro em dois estrategas: Morais Sarmiento e Nunes Ribeiro, que em comum afirmaram a necessidade de modernização do Exército, Marinha e da

---

reflectiu o resultado do trabalho da diplomacia nacional na salvaguarda dos interesses coloniais em África e renovou a Aliança Luso-Britânica colocada em causa com o Ultimato Britânico de 1890. Cf. Fundação Mário Soares (PT-FMS). Fonte: <http://www.fmsoares.pt/aeb/crono/id?id=00302> (consultado em 2018/05/23).

<sup>199</sup> Sebastian Balfour, "Spain and the Great Powers after 1898" in *Spain and the Great Powers in the Twentieth Century*, (Dir.) Sebastian Balfour e Paul Preston, UK Londres, Routledge, 1999, p.13.

Defesa Costeira, que encontraram continuidade no novo regime saído da Revolução de Outubro de 1910, com os estrategas: Pereira de Eça e Pereira da Silva, num contexto internacional que a partir de 1912 levou os governos republicanos a estarem convictos que a evolução das rivalidades europeias acabariam por deflagrar uma guerra e que Portugal necessitava de estar preparado para se defender ou mesmo intervir<sup>200</sup>.

Em 1913 poder-se-á dizer que os territórios nacionais foram no mínimo cobiçados, colocando no limite em causa a existência de Portugal politicamente independente. A Grã-Bretanha, ainda como a grande potência imperial mundial, via os territórios nacionais da República Portuguesa como moeda de troca dentro do grande teatro diplomático internacional, com os acordos com a Alemanha sobre os territórios africanos e com negociações com a Espanha onde no limite aceitou ponderar a troca do território continental português num esquema de aproximação à Entente Cordial, que já se verificava desde que recebera a administração de territórios em Marrocos após as duas crises marroquinas.

O Plano Naval de Pereira da Silva de 1912 foi um plano político com o objectivo de defender a soberania nacional através de um manifesto alinhamento de Portugal com a política naval britânica, um reforço da defesa de Portugal em relação às intenções intervencionistas de Espanha crescentes desde o Regicídio em 1908, mas que acima de tudo deu continuidade a uma doutrina naval defensiva dentro do quadro da Aliança Luso-Britânica no espaço europeu.

---

<sup>200</sup> António José Telo, “Inovação, Tecnologia e Defesa” in *Nova História Militar de Portugal*, Vol. 4, (Dir.) Manuel Themudo Barata e Nuno Severino Teixeira, Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, pp.354-358.

## **Parte II – Desafios vindos do Mar.**

## **Capítulo III**

### **O comércio marítimo e a guerra**

## Capítulo III – O comércio marítimo e a guerra

Para se concretizar a existência de uma frente interna marítima há que aprofundar as consequências da guerra naval contra o comércio marítimo e como esta evoluiu desde a época da navegação à vela, ou como o contrabando e o corso evoluíram, mas também é importante compreender que esta forma de guerra naval foi sempre resultado do prolongamento dos conflitos onde as forças em presença se depararam com situações permanentes de poder militar assimétrico.

No que se refere ao contrabando de mercadorias, ou mais concretamente ao controlo do contrabando em tempo de guerra, ou ainda referido como controlo de produtos com destino e finalidade beligerante (*belligerent destination and purpose*), ultrapassava a interdição convencional de transporte de mercadorias ilegais através de fronteiras internacionais, foram sendo desenvolvidas estratégias no sentido de construir bloqueios comerciais direccionados à destruição da economia inimiga, o que incluiu medidas de imposição restritiva de acesso a cargas transportadas em navios de países neutros, entre portos neutros e portos inimigos, (embargos comerciais) até ao limite de se considerar a existência de contrabando entre neutros, numa perspectiva de limitar a reexportação de mercadorias para beligerantes inimigos.

Pretendemos explicar uma interpretação sobre os constrangimentos materiais e intelectuais que levaram a determinados rumos ou estratégias navais e dar a compreender como as estratégias de embargo e bloqueio estavam balizadas entre as leis da guerra e a necessidade de salvaguardar as neutralidades existentes, mas também como as neutralidades armadas influenciaram essas mesmas estratégias de bloqueio dos países beligerantes.

### 3.1 – A Liberdade dos Mares

A questão da liberdade dos mares<sup>201</sup> e da guerra ao comércio chocam em objectivos não conciliáveis, tanto mais que a liberdade dos mares não foi compreendida por todos de igual forma e os objectivos militares raramente coincidiram em com as necessidades da população civil, em especial com as necessidades comerciais dos países neutros.

Verificámos que para esta questão dois pontos de vista diferentes, mas igualmente importantes: uma perspectiva militar que é caracterizada pela acção directa no esforço de guerra, subjugada às necessidades tácticas ou estratégicas de curto prazo, e uma perspectiva civil ligada a interesses económicos e estratégicos de longo prazo, os quais foram construindo ao longo do tempo princípios expressos em tratados e em convenções, que consubstanciam a base jurídica da liberdade dos mares.

Na prática a liberdade dos mares, ou direito internacional de comércio marítimo, em tempo de guerra é *de facto* pertença dos mais fortes e é neste sentido que se pode compreender a utilidade ou vantagem de possuir uma frota de guerra, mas que também levou a que em geral muitos confundissem um espírito ofensivo de um corpo de marinha, com uma capacidade ofensiva de um corpo de marinha e se confundisse a doutrina de Alfred Mahan com uma doutrina dos mais fortes, ou como a única doutrina verdadeiramente naval, independente das realidades de cada Estado.

Mas por outro lado, do ponto de vista jurídico a liberdade dos mares é uma questão *de jure*, e terá sido neste âmbito que se suportaram a maioria das críticas sobre a guerra submarina sem restrições das Potências Centrais sobre navios comerciais inimigos e neutros. A incapacidade naval da Entente perante a ofensiva submarina alemã fez com que procurassem uma argumentação jurídica para empolar a opinião pública internacional, centrando a propaganda sobre a questão como um problema de liberdade dos mares.

---

<sup>201</sup> Yale Law School - The Avalon Project. Fonte: [http://avalon.law.yale.edu/subject\\_menus/lawwar.asp](http://avalon.law.yale.edu/subject_menus/lawwar.asp) (consultado em 23/12/2017).

Se bem que a guerra no mar se foi transformando ao longo do conflito 1914-1918, toda a acção militar se foi centrando na questão da manutenção das rotas logísticas que através do mar permitiam o abastecimento das indústrias de guerra ávidas de matérias-primas, ou mais simplesmente garantir o abastecimento das populações civis dos países beligerantes e neutrais.

É assim observável como a guerra no mar, fosse através de estratégias de bloqueio comercial, ou guerra directa e sem restrições ao comércio marítimo, veio reforçar a existência de frentes marítimas internas em todos os países com acesso ao mar, onde os interesses comerciais e dos países beligerantes e dos países neutrais não coincidiam e acabaram por causar protestos contra a acção dos países beligerantes.

Ao longo do conflito a questão de bloqueio naval militar transformou-se cada vez mais em bloqueio marítimo económico, transformando a privação da liberdade nos mares, *de facto*, numa questão de equilíbrio jurídico entre princípios opostos, a guerra e a paz, ou uma flagrante oposição de interesses comerciais entre as potências beligerantes e potências neutrais.

### **3.1.1 – Da guerra ao comércio**

A expansão do comércio internacional, que tantas vantagens económicas tinha oferecido à Grã-Bretanha, mas que começava a ser colocado em causa pelo desenvolvimento da marinha comercial alemã desde os finais do século XIX, partiu da vantagem tecnológica e da força do capital britânico, passando pelas diferenças de capacidade produtiva agrícola e mineral entre a Europa e o resto do Mundo, mas principalmente entre a Grã-Bretanha e o resto da Europa.

O comércio internacional era um comércio essencialmente marítimo, sustentado numa logística maioritariamente britânica que mantinha os fluxos de exportação de produtos muito diferenciados por todo o Mundo. Foi um comércio onde as matérias-primas tinham um baixo custo e vinham em geral de regiões longínquas, das suas colónias ou de outros locais. A Grã-Bretanha soube gerir durante o século

XIX a especialização dos mercados e das economias abastecedoras estrangeiras, centrando a sua enorme capacidade marítima comercial na regulação do comércio internacional.

Mas as vantagens que a supremacia marítima britânica tinha alcançado ao longo do século XIX, de uma geografia resultante do Concerto das Nações e projectada naquilo que ficou conhecido como *Pax Britannia*, sofreu com o reconhecimento da limitação do espaço geográfico e conduziu à necessidade política de reajuste colonial, que se transformou num jogo colonial de soma nula entre potências imperiais europeias e que levaram a incursões coloniais que se tornavam impossíveis sem que as nações entrassem em conflito. Esta limitação de espaço comercial marcou o fim de políticas isolacionistas de diversas nações que até então eram sustentadas, onde por exemplo a guerra hispano-americana (1898) terá marcado a entrada dos Estados Unidos da América no panorama geopolítico de relações externas e de rivalidades imperiais ao colocar em causa o equilíbrio internacional.

O equilíbrio comercial internacional britânico viria a encontrar na jovem Alemanha (1871), construída a partir de uma reorganização geopolítica dentro das fronteiras europeias, a nação que mais rapidamente utilizaria a tecnologia como um instrumento de desenvolvimento de competências para colocar em causa o *status quo* internacional da Grã-Bretanha, da França e da Rússia, e que só terminaria com a Alemanha derrotada no final da Grande Guerra, mas também com os impérios Austro-Húngaro e Russo destruídos. A conferência da Paz de Paris, de 1919, marcou definitivamente o início uma nova reorganização dos espaços mundiais e o princípio da uma renovação da paisagem geopolítica e económica.

Mas, subjacente às questões políticas e económicas conseguimos verificar a importância da geografia na história e a consequência do reconhecimento factual dos limites da geografia terrestre e do desenvolvimento tecnológico no século XIX, para a destruição de uma visão conceptual de uma dimensão espaço-temporal fixa, para

uma visão de um espaço que se comprimiu progressivamente face<sup>202</sup> à capacidade de cobrir iguais distância em menor tempo e com um custo inferior. A transformação das capacidades de transporte de pessoas e de mercadorias acabou por transformar o tempo de cobertura dessas mesmas distâncias, de meses para semanas e de semanas para dias, e com isto alterou-se profundamente o comércio marítimo.

No plano comercial as variações da percepção do tempo e do espaço tiveram implicações objectivas na forma como o comércio se adaptou às tecnologias disponíveis, mas também viria a influenciar questões logísticas militares e concepções estratégicas de guerra ao comércio. Se bem que a percepção de uma compressão de espaço-tempo não fosse sempre evidente a variação das distâncias geográficas e os conceitos de proximidade variaram significativamente. Para isso contribuíram grandes obras de engenharia como a construção do Canal do Suez (1869) e o Canal do Panamá (1914) que viriam a alterar por completo a noção de distância marítima, entre a Europa e os países do distante Oceano Pacífico, não só por uma simples questão da alteração das distâncias euclidianas, mas porque implicou uma aceleração do fim da navegação comercial à vela de longo curso, face à impossibilidade desses navios navegarem em estreitos de forma autónoma<sup>203</sup>. Estas obras de engenharia alteraram a paisagem geográfica de forma determinante, com reflexo imediato no comércio marítimo e na economia mundial.

Esta transformação da percepção do espaço face aos desenvolvimentos tecnológicos e o ritmo com que os mesmos foram evoluindo, também implicaram uma alteração na percepção do tempo em consequência da velocidade, ao ponto de transformar a forma objectiva de valorar o custo de mercadorias, entre uma reflexão sobre a distância/custo das importações na navegação à vela, para uma reflexão sobre

---

<sup>202</sup> A compressão espaço-temporal, também conhecida como compressão espaço-tempo, ou tempo-espaço, foi desenvolvida por David Harvey. David Harvey, *The Condition of Postmodernity*, UK Oxford, Blackwell Publishers, 2000.

<sup>203</sup> É de referir que o aumento do custo do transporte à vela por estes canais terá acelerado a rentabilidade do transporte a vapor em detrimento do transporte à vela de longo curso. Havia uma necessidade técnica de reboque nos canais, face à largura dos mesmos que impedia manobras de bolina.

o tempo/custo dessas mesmas importações na navegação a vapor, ou seja uma desvalorização da distância sobre o tempo, que no campo militar teve reflexos na geoestratégia marítima mundial e na forma de fazer guerra ao comércio marítimo.

O novo período neo-imperialista europeu, que decorreu entre 1880 e 1914, foi um período de desafio e de redesenho do mapa geocomercial mundial, em que a transformação das distâncias geográficas implicaram alterações nas redes comerciais, com o desaparecimento de cidades ou até de impérios, em especial quando ligado às novas necessidades logísticas de abastecimento de forças marítimas a vapor que requeriam outras condições de manobra.

Estas transformações geográficas, que alteraram profundamente as percepções sobre as dimensões dos oceanos, viriam a beneficiar a Europa e em especial o dominante comércio marítimo britânico, mas também o factor preponderante na transformação da frente marítima da Grande Guerra, alastrando a capacidade logística de absorção de homens como força de trabalho e de matérias-primas da Europa até à China. Será a necessidade da manutenção dos fluxos logísticos provenientes de portos longínquos, que transformou a guerra ao comércio marítimo em alto-mar e as necessidades da sua defesa.

Remontando ao século XVII os holandeses contestaram a defesa que os portugueses e espanhóis fizeram de um mar fechado<sup>204</sup>, mas desde o século XVIII que a questão ficou ultrapassada e se tomou incontestavelmente o princípio da liberdade em alto-mar. Resta então reconhecer alto-mar<sup>205</sup> como “...todas as partes do mar que não pertencem ao mar territorial ou às águas interiores dum Estado”<sup>206</sup>, e por

---

<sup>204</sup> No século XVII, o jurista holandês Hugo Grotius publicou em *Mare Liberum* o princípio da total liberdade dos mares em oposição ao *Mare Clausum* defendido pelo Portugal e Espanha.

<sup>205</sup> Se bem que o alto-mar se define por oposição às águas territoriais, ou mar territorial, este último foi sendo referido com a distância de três milhas ou o “alcance do canhão” a partir de terra. É interessante conhecer que este limite teórico poderia também ser variável conforme a entidade jurídica que nele se incluísse, em especial questão da reciprocidade espacial, que no caso do acesso à pesca representaria se fosse para a Espanha seis milhas, quatro milhas para a Dinamarca, Suécia e Noruega, ou três milhas para a Inglaterra, Bélgica ou França, Lei 735 de 10 de Julho de 1917, sendo que a zona de neutralidade se cingia a três milhas, como também em Espanha.

<sup>206</sup> Albino Azevedo Soares, *Lições de Direito Internacional Público*, Coimbra, Coimbra Editora, 1996,

consequente a liberdade, ou a liberdade de navegação, advém da inexistência de soberania sobre o espaço, aplicando-se um regime jurídico a cada navio em alto-mar dependente do pavilhão que arvora<sup>207</sup>.

É então o direito de presa na guerra ao comércio<sup>208</sup> que vai fundamentar a argumentação de ordem jurídica e a prática de guerra ao comércio marítimo representar a oposição a essa mesma liberdade em mar-alto, tomando como base do direito de presa no mar a propriedade privada inimiga, ou dos neutros que se destine ao inimigo dentro de certos parâmetros, o que foi progressivamente sendo alargado a mais produtos, constituindo o que ficou conhecido como lista de mercadorias de contrabando de guerra.

Se por um lado era esperado que a propriedade inimiga fosse sempre possível de apresar e a propriedade neutra só bloqueada, na prática isso não se verificava, uma vez que os direitos dos beligerantes foram sendo bastante estendidos ao longo da guerra 1914-1918, por impedimento ou controlo de produtos com presumível destino e finalidade beligerante (*belligerent destination and purpose*), mais conhecido por controlo de contrabando de guerra, ou simplesmente contrabando. Será o pressuposto de destino que irá validar o progressivo aumento de produtos englobados na lista de contrabando e justificar o direito de apresamento no mar.

O poder naval e o domínio dos mares não existe sem existir uma guerra ao comércio, onde uma potência exerça a sua superioridade para eliminar as forças inimigas com o objectivo de impedir que este mantenha um comércio com países neutros. Deste modo os beligerantes apresentam como argumento de ordem prática que o comércio entre neutros e inimigos é uma operação militar inimiga, inviabilizando qualquer tentativa de reconhecer a existência de um estado de guerra naval e um estado de paz comercial marítimo, simultâneos.

---

p.240.

<sup>207</sup> *Idem*, p.241.

<sup>208</sup> Declaração Naval de Paris de 1856 (16 de Abril) sobre Direito Marítimo, XI Convenção - sobre o direito de presa na guerra marítima. Por “Direito de Presa” era entendida a faculdade especial exercida na guerra marítima por um beligerante contra navios de comércio e mercadorias inimigas e neutrais, dentro dos limites consentidos pelos usos de guerra e convenções internacionais.

Neste sentido compreende-se que a guerra naval é muito mais que uma operação de auxílio à guerra terrestre e que o direito de apresiar mercadorias ou de captura dos meios de transporte, o fundamento operativo da marinha de guerra, apoia o objectivo último de desorganização da vida civil através da fome, ao obstruir portos e as principais rotas marítimas de abastecimento do inimigo.

Neste enquadramento a guerra ao comércio marítimo, e de forma global a guerra naval, tem o objectivo de impor o direito do mais forte por todos os meios possíveis, sendo que a guerra ao comércio marítimo se justifica pela lei da necessidade, que é a da guerra, e como tal a guerra naval não existe sem guerra ao comércio marítimo.

No entanto, é sobre os neutros que se reflectem as consequências da guerra nos mares entre beligerantes, quando estes para pressionarem o inimigo tomam medidas para interditar o acesso dos neutros ao mar, não só pela interdição de navegação de navios comerciais inimigos, que compreende a captura ou a confiscação dos navios, mas por vezes a interdição de cargas inimigas em navios neutros, já que muitas vezes os beligerantes utilizavam navios neutros para iludir os inimigos e como tal os navios neutros também eram combatidos.

Refira-se que as economias dos países neutros no conflito de 1914-1918, tiveram a oportunidade de desenvolver indústrias de substituição para exportação e abastecimento dos mercados dos países beligerantes fronteiriços ou por via marítima, provocando o aparecimento de situações de enriquecimento especulativo no seu tecido económico, mas entre o florescimento de economias de guerra e o controlo exercido pelos Estado neutros na manutenção dessa mesma neutralidade, o comércio mundial em muito seguiu na linha de pensamento de Winston Churchill, como o afirmou em Guildhall a 9 de Novembro de 1914, “business as usual<sup>209</sup>”.

As necessidades logísticas dos beligerantes e as facilidades que os países

---

<sup>209</sup> *The Oxford Library of Words and Phrases*, UK Oxford, Oxford University Press, 1981, p.71.

neutros representaram para a manutenção do comércio global em tempo de guerra, foram a razão crucial para que durante a Grande Guerra tivesse acontecido uma guerra ao comércio marítima sem restrições, dando alguma justificação jurídica à guerra ao comércio marítimo enquanto entendida como operação militar por parte da Entente e como uma justificação para a imposição de zonas de bloqueio por parte da Alemanha, assim como o alargamento sucessivo das mesmas, que incluiu a guerra submarina sem restrições por parte da Alemanha.

### 3.1.2 – Da liberdade do comércio marítimo

Em oposição à doutrina da guerra ao comércio marítimo, a teoria da liberdade comercial nos mares constitui um forte um ponto de vista dos países neutros, ou dos seus comerciantes, que pretendem manter a todo o custo um comércio marítimo activo em tempo de guerra, numa espécie de imparcialidade aos conflitos armados.

Essa imparcialidade e resguardo passivo remonta ao século XVIII, naquilo que se foi construindo como conceito de imunidade total da propriedade privada, suportado por críticas contra a existência de uma certa legitimidade de captura dessa mesma propriedade no mar em nome de um estado de guerra, tal como Jean-Jacques Rousseau expressou na sua obra *Du Contrat Social: ou, Principes du Droit Politique*, o entendimento em que remarca como a guerra era uma relação entre Estados e não entre particulares:

*“La guerre n’est donc point une relation d’homme à homme, mais une relation d’Etat à Etat, dans laquelle les particuliers ne sont ennemis qu’accidentellement...”<sup>210</sup>”*

Depois da Declaração Naval de Paris<sup>211</sup> de 1856 (16 de Abril) e as preocupações britânicas sobre a navegabilidade comercial no Canal do Suez<sup>212</sup> a partir de 1882,

---

<sup>210</sup> Cf. Jean-Jacques Rousseau, “Du Contrat Social, ou Principes du Droit Politique”, in *Collection complète des oeuvres*, Genève, 1780-1789, vol. 1, in-4°, édition en ligne. Fonte: [www.rousseauonline.ch](http://www.rousseauonline.ch), (Version du 7 octobre 2012), (consultado em 2017/11/26).

houve internacionalmente um incremento na vontade de garantir a protecção dos navios neutros e de se alcançar a inviolabilidade da propriedade privada neutra e inimiga que era transportada sob o pavilhão do inimigo.

Encontram-se expressas inúmeras justificações a favor da liberdade do comércio marítimo, mas as principais, são as favor da imunidade total<sup>213</sup> da propriedade privada incluindo a do inimigo. Em primeiro lugar existe um argumento de *ordem humanitária*, porque a guerra ao comércio marítimo provoca fome na população civil e onde muitos inconscientes das razões da guerra tinham morrido, entre 1914-1918, pela fome e não pelas balas.

O segundo argumento, com *base jurídica*, seguindo o pensamento do século XVIII, afirmava que a guerra era uma relação entre Estados e que a violência deveria ser limitada aos exércitos em presença. Os não combatentes e em especial as populações civis dos países neutros não deveriam sofrer com a guerra. A guerra de curso tinha-se tornado numa concepção de guerra ultrapassada, mas também a sua abolição pôde ser compreendida como uma vitória jurídica britânica sobre a França.

A evolução do controlo dos Estados sobre os seus territórios, face às facilidades tecnológicas de comunicação alcançadas, a tal concepção de compressão de espaço-tempo, tinha contribuído para uma evolução do pensamento e

---

211 Cf. Armando M. Marques Guedes, “A Guerra Naval e o Direito”. Fonte: [https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/2822/1/NeD24\\_ArmandoMarquesGuedes.pdf](https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/2822/1/NeD24_ArmandoMarquesGuedes.pdf), (consultado em 28/09/2017).

<sup>212</sup> O Canal do Suez passou a propriedade da Grã-Bretanha na sequência da amortização de pagamento da dívida externa egípcia perante esta, através da cedência das acções que detinha na sociedade. A tomada do controlo do Canal do Suez, passagem estratégica entre o Mediterrâneo e o Índico, levou ao Tratado Internacional de Constantinopla de 1888, 28 de Outubro, que estabelecia a neutralidade do espaço, como livre passagem em tempo de paz e de guerra, assim como uma zona desmilitarizada em seu redor.

<sup>213</sup> A imunidade total da propriedade privada, neutra e inimiga, foi defendida pelos Estados Unidos da América no período do pós-guerra (1929), sendo a questão humanitária, recordado a fome imposta à Alemanha até 1919, um factor de argumentação. Herbert Hoover, futuro 31º Presidente dos Estados Unidos, em 1914, a pedido do embaixador Americano na Grã-Bretanha organizou a ajuda humanitária à Bélgica ocupada pelos alemães, através da Holanda.

transformação do concepção da guerra, passando esta de entre indivíduos para entre Estados, com a implicação imediata do aumento da devastação, com elevados níveis de destruição em terra e no mar, mas que no mar deixou de reflectir um interesse económico na captura de navios comerciais, ou seja, o fim do interesse da salvaguarda dos meios, das mercadorias e colocou as suas tripulações como eventuais prisioneiros de guerra.

Um terceiro argumento contra a guerra ao comércio marítimo era de carácter histórico e que representava a luta contra o direito de presa e a evolução social e jurídica do respeito das liberdades individuais e da propriedade privada, mesmo considerando que desde os finais do século XIX e durante o conflito de 1914-1918, em especial na Rússia a partir de 1917, existissem realidades sociais e políticas (socialismo e comunismo) contrárias ao argumento histórico e defendessem o fim da liberdade individual e da propriedade privada.

Um quarto e último argumento em defesa da liberdade dos mares, neste caso a liberdade comercial marítima, foi um argumento de ordem económica, com base na estabilidade de um comércio internacional sobre o qual a guerra se reflecte negativamente sobre o próprio beligerante que a usa, seja escassez de produtos e matérias-primas que provoca no mercado, como na inflação dos preços e mercados de capital. Assim estava colocado em causa a utilidade do direito de presa, ou de captura, face à ruína económica que a guerra ao comércio provocava a empresas e privados, sem uma cabal influência no resultado imediato de uma guerra, mas que do ponto de vista estratégico e de longo prazo não é verdade.

Na realidade a acção militar numa guerra longa ao comércio marítimo não era uma forma decisiva de um conflito, mas veio demonstrar que o quarto argumento se verificava em consequências económicas sobre o próprio beligerante, mas também demonstrou que essas consequências eram geríveis e com um impacto muito maior sobre o inimigo. Do ponto de vista económico era uma estratégia de longo prazo eficaz e que as perdas económicas tinham implicações práticas na luta militar e na desestruturação social da sociedade civil do inimigo.

No entanto se a guerra ao comércio na sua forma clássica de corso, ou moderna de bloqueio de contrabando, não é decisiva a mesma não deverá ser negligenciada, nem que seja pela capacidade de levar as partes de um conflito a virem a se sentarem a uma mesa de negociações.

### **3.1.3 – Sistema transaccional e a Declaração de Londres de 1909**

As exigências de liberdade comercial marítima em tempo de paz e de guerra por parte dos países não beligerantes ou neutrais, foram na realidade acompanhadas por uma vontade política da Grã-Bretanha em assegurar uma certa estabilidade no comércio marítimo mundial, por sinal praticamente dominado por si, e assim se compreende a abertura que esta visionou nas várias tentativas de reconciliar as duas doutrinas oposta: a guerra ao comércio marítimo e a liberdade do comércio marítimo.

Surgiu, assim, através da Declaração de Londres de 1909 uma tentativa de implementar um sistema transaccional de verificação de mercadorias, para manter a liberdade do comércio marítimo balizado por um quadro teórico e evolutivo de controlo do então denominado “contrabando de guerra” e a execução de bloqueios de portos, sendo que à teoria do contrabando de guerra se associaram listas nominais de bens com diferentes graus de restrições, e que em relação à teoria de restrição de acesso comercial a portos, denominado como bloqueio naval, entenda-se como restrições ao comércio marítimo, a necessidade de estes serem reais e efectivos. Na realidade duas grandes vantagens para a potência naval britânica, enquanto autoridade que definiria as listas de bens e enquanto a única potência naval com capacidade naval efectiva de executar um bloqueio próximo e contínuo no tempo. Subjacente a estes dois conceitos está a prática de guerra ao comércio marítimo: liberdade dos mares, acção dinâmica, ou acção sobre as mercadorias no mar, ou bloqueio naval, acção estática (embargo) ou acção sobre as mercadorias nos portos.

Relativamente à formação das listas de contrabando de guerra, para ultrapassar questões práticas imediatas, teve a necessidade de catalogar os bens inscritos nas mesmas e de os agrupar em três grandes grupos de contrabando: absoluto, relativo e livre, e com isto definir procedimentos de actuação e de apreensão: o contrabando

absoluto (armas e munições) seria sempre apreendido, o contrabando relativo (viveres) só seria apreendido se se destinassem às forças armadas inimigas, e o contrabando livre, ou a denominada “lista livre”<sup>214</sup> os bens teriam livre circulação e nunca deveriam ser apreendidos.

A intercepção entre esta duas concepções sobre o comércio marítimo em tempo de guerra chocaram com a realidade das necessidades de guerra, demonstrando não serem compatíveis.

O sistema transaccional da Declaração de Londres, de 1909, desde o princípio que se deparou com problemas de aplicação prática, e os seus críticos declaravam que este sistema seria inaplicável num caso de guerra de vida ou de morte entre duas grandes potências, tal como se verificou durante o conflito de 1914-1918, em que a destruição mútua das frotas comerciais se tornaria um objectivo primário e comum, mas também porque ficava em aberto a questão da reexportação de mercadorias de países neutros para os países beligerantes.

A outra fragilidade jurídica do sistema transaccional, ao ser gerido por listas de contrabando de guerra, estava implícito na questão o admitir da captura de mercadorias em alto mar, dando à guerra ao comércio uma força de arbitrariedade aos beligerantes, remetendo para segundo plano a salvaguarda da liberdade de comércio dos países neutros.

Mesmo para os britânicos, aparentemente os mais beneficiados com o sistema transaccional de liberdade de comércio marítimo saído da Declaração de Londres de 1909, e um dos seus principais defensores tiveram dificuldades em colocar em prática o sistema face à limitada capacidade de salvaguarda a manutenção do comércio marítimo num cenário de guerra generalizada e transcontinental como se verificou durante a Grande Guerra, em que as partes beligerantes e os neutrais não conseguiram chegar a um acordo sobre a estrutura da lista de mercadorias de contrabando de guerra, em especial sobre o conteúdo da lista de mercadorias livres de captura, tendo

---

<sup>214</sup> É uma versão moderna da célebre distinção tripartida de Hugo Grotius, defensor da liberdade dos mares (*Mare liberum*). Hugo Grotius, *Mare Liberum*, (Latim 1609, Trad. inglesa Robert Feenstra), US Boston, Brill, 2009.

em 1915 as partes chegaram à conclusão que não era praticável uma conciliação entre a doutrina de liberdade de comércio marítimo e a doutrina de guerra ao comércio marítimo, acabando as listas de contrabando de guerra por serem uma forma de justificação das acções de bloqueio comercial marítimo exercido pela Entente, sobre o comércio dos neutros e uma estratégia para asfíxiar as economias dos países das Potências Centrais.

Na prática observou-se uma mutação na estratégia britânica de guerra ao comércio. De uma posição de inibição do fluxo de mercadorias junto ao ponto de entrega, ou seja o bloqueio dos portos de destino, para uma inibição do fluxo de mercadorias junto ao ponto de partida, ou seja um embargo nos porto de partida, que se materializará não só com uma potenciação do sistema transaccional de controlo de mercadorias, mas também com a coincidência da entrada dos Estados Unidos da América no conflito, e na forma compulsiva como foram organizados os comboios navais de abastecimento a países neutros<sup>215</sup>.

Perante a acção da Royal Navy sobre a liberdade dos mares, ao abrigo das listas de contrabando de guerra, cada Estado veio a suportar uma ou outra posição diplomática conforme os seus interesses económicos, ou posição política em relação à actuação no conflito, ou uma permuta entre as duas doutrinas, como no caso dos Estados Unidos da América que defendeu a total liberdade do comércio marítimo até que entrou activamente como beligerante na Grande Guerra, em Abril de 1917, e que defendeu a guerra total ao comércio marítimo quando entrou no conflito ao lado dos aliados britânicos, colocando os países neutros numa situação de subalternização e de dependência dos interesses da Entente, demonstrando que o desejo de uma liberdade dos mares, ou comercial marítima, era uma utopia a menos que o Estado neutral fosse suficientemente poderoso para a impor pelo poder económico, ou militar, como se tinha verificado com os Estados Unidos da América no seu período de neutralidade,

---

<sup>215</sup> Nicholas A. Lambert, *Planning Armageddon: British Economic Warfare and the First World War*, UK London, Harvard University Press, 2012, pp.3-6.

contrariamente ao que aconteceu à maior parte dos Estados europeus neutros, nos quais se inclui Portugal até Março de 1916.

A frente marítima da Grande Guerra, sobre a qual se sustentava a base da a logística de guerra da Entente, viria a ter na guerra ao comércio o seu maior desafio, uma vez que esta teve a capacidade de parar a vida económica e de desestruturar um sociedade, ao trazer escassez de matérias-primas à indústria, a fome à população civil, a destabilização dos mercados de capitais e a hiperinflação. Como se sabia a guerra ao comércio não era uma forma imediata de ganhar a guerra, mas uma arma estratégica de longo prazo com grandes efeitos no moral da população e na instabilidade política do inimigo.

É de esta oposição entre interesses na paz e na guerra, que se encontra a construção da evolução do suporte teórico da liberdade do comércio marítimo e da guerra ao comércio marítimo, onde sobressaiu o direito dos neutros desde a 2ª Conferência Internacional para a Paz, de Haia, em 1907, ou a Declaração de Londres<sup>216</sup> sobre as Leis da Guerra Naval , em 1909, onde o Governo Britânico convidou várias nações para se reunirem a esta para se chegar a um acordo sobre o Artigo 7 da Convenção de 18 de Outubro de 1907, de Haia, com especial enfoque na constituição de um tribunal internacional de gestão de conflitos no mar, o International Prize Court, para gestão de conflitos comerciais internacionais no mar em tempo de paz, mas também de guerra, em especial no que se relacionasse com as actividades comerciais dos beligerantes e interesses dos países neutrais. Em resultado da Declaração de Londres de 1909 e da preparação da futura 3ª Conferência da Paz, de Haia, houve a tentativa de transpor uma Lei Internacional da Guerra nos Mares, o que levou à elaboração de um manual de leis da guerra naval e que ficou conhecido como *Oxford Manual on Naval Warfare*, de 1913.

---

<sup>216</sup> Cf. Universidade de Minnesota, Human Rights Library, “Declaration concerning the Laws of Naval War, 208 Consol. T.S. 338 (1909)”. Fonte: <http://hrlibrary.umn.edu/instree/1909b.htm> (consultado em 31/05/2018).

No Manual de Oxford<sup>217</sup> é dada uma primazia total à actuação de um tribunal internacional para a gestão de conflitos e o reconhecimento da impossibilidade prática de abolir a captura ou confisco de propriedade privada inimiga na guerra naval, mas também numa perspectiva em que qualquer captura de navios, ou confisco de mercadorias, estas acções estariam sempre sujeitas a um subsequente julgamento em tribunal, sobre o destino dos navios, ou mercadorias capturadas. As preocupações dos legisladores ultrapassaram em muito as questões técnico-militares e focaram a defesa do comércio marítimo, como se pode verificar: no Artigo 18, sobre a proibição da pilhagem e destruição da propriedade inimiga; Artigo 21, na proibição de utilização de minas de contacto e minas não ancoradas; Artigo 22, na proibição de utilização de qualquer tipo de mina para a execução de bloqueios navais comerciais a portos; Artigo 23, as zonas de interdição naval devem ser comunicadas internacionalmente por via diplomática a todos os países; Artigo 24, no final de um conflito os beligerantes têm a obrigação de remover todas as minas do mar e, Artigo 30, os bloqueios a portos, zonas costeiras pertencentes ao inimigo ou ocupadas por este podem ser sujeitas a bloqueio naval, mas de acordo com a Lei Internacional.

No Manual de Oxford a secção IV, dedica um conjunto de artigos aos direitos e deveres dos beligerantes em relação à propriedade do inimigo, na secção VIII sobre as formalidades e direitos de presa, e na secção IX a delimitação do âmbito desse mesmo manual que remete qualquer gestão de conflito não circunstanciado em período de guerra entre partes beligerantes, para o pagamento de indemnização e aplicação de punição.

### **3.1.4 – Evolução dos direitos dos neutros**

Pensar em neutralidade como apenas sinónimo de não-beligerância é uma forma simplificada de representar as opções dos países não beligerantes europeus durante a Grande Guerra.

---

<sup>217</sup> Cf. International Committee of the Red Cross (ICRC), “Manual of the Laws of Naval War. Oxford, 9 August 1913”. Fonte: <https://ihl-databases.icrc.org/ihl/INTRO/265?OpenDocument> (consultado em 3/01/2018).

A Europa de Julho de 1914 encontrava-se formatada, política e economicamente, em resultado de uma política hegemónica britânica mantida quase durante um século, onde conquistara o lugar de primeira potência comercial e o de maior produtor de matérias-primas através do desempenho de uma vasta rede colonial. Possuidora da maior marinha mundial, tanto mercante como de guerra, era a na época a maior transportadora de pessoas e mercadorias por via marítima, construindo nesse período uma supremacia que veio a ser denominada como *Pax Britannica*.

Durante um século a Royal Navy assegurou a liberdade dos mares e garantiu que o comércio britânico se exercesse sem restrições e risco. Uma igual superioridade financeira e tecnológica, levou com a sua política comercial a que outros países se tornassem obrigatoriamente importadores dos seus produtos e que estes se limitassem à produção de matérias-primas específicas do interesse britânico, no quadro da industrialização do carvão e do ferro e mais tarde na industrialização do petróleo, da electricidade e do aço.

Se por um lado a filosofia comercial britânica impôs uma especialização económica aos países fornecedores de matérias-primas, esta mesma filosofia comercial permitiu construir, em segundo plano, uma estratégia militar de bloqueio comercial marítimo, ou de bloqueio económico quando necessário, o que viria a ser aplicado efectivamente durante a Grande Guerra não só sobre os países inimigos, mas também para oprimir a capacidade comercial dos países neutros de reexportação, quando do seu interesse.

Os países periféricos à industrialização do norte da Europa, foram levados a seguirem uma economia de monocultura face à política comercial britânica de compras selectivas por regiões geográficas, e assim, ficaram absolutamente dependentes do centro financeiro britânico, cuja subjugação económica levou em certas geografias políticas a formas de neocolonialismo. A Grã-Bretanha apesar de respeitar as soberanias políticas nacionais, impunha aos mesmos uma política comercial, económica e externa ajustadas à sua vontade e desta forma é possível compreender que cada opção nacional de neutralidade viesse a ser também um

resultado da influência da política económica e da geoestratégia britânica consolidadas ao longo do século XIX.

Às questões de geografia política e comercial, juntaram-se as alianças políticas que foram evoluindo desde o Congresso de Viena de 1815, levando os Estados Europeus a tomarem posições de política externa que em algumas situações conduziram à declaração de neutralidade militar em Agosto de 1914.

Porque a independência política parte de uma independência económica de um Estado, será necessário distinguir a existência de três tipos de neutralidade observados durante o período de 1914-1918: militar, política e económica, com diferentes características.

A neutralidade militar, como a forma mais clássica de entender a neutralidade, reconhecida na Convenção de Haia de 1907, como uma posição de não beligerância contra outros Estados e o tratamento de todos os beligerantes de igual forma, não colocando o território à disposição de qualquer beligerante. Um segundo tipo de neutralidade, a neutralidade política onde subsistindo uma neutralidade militar, se verifica que os governos e as elites sociais mantêm preferências em relação à actuação de um ou outro beligerante. Por último existe a neutralidade económica, dependente das anteriores neutralidades e que representa as necessidades intrínsecas de abastecimento de qualquer Estado, muito ligado ao conceito de guerra ao comércio e à duração dos grandes conflitos, consequência do desgaste económico da guerra, em muito semelhante ao efeito dos cercos militares medievais de “vencer pela fome”.

Fica neste sentido apenas salvaguardada a questão territorial, a salvaguarda do património, a única consequência directa de uma neutralidade num teatro de guerra alargado e muito mais em causa uma neutralidade perfeita que salvaguardasse uma “imunidade clínica” ao “vírus da guerra” dentro de um conflito mundial.

A capilaridade entre as economias europeias implicava uma forte ligação com as economias dos principais beligerantes: Alemanha e Grã-Bretanha, e desta forma os interesses económicos dos neutrais estavam em causa e dependiam das estratégias dessas potências em guerra, o que levou por arrasto a que as relações económicas dos

países limítrofes da Entente, por exemplo Portugal e Espanha, ou propositadamente a Holanda, a Dinamarca, ou a Suécia e a Noruega, viessem a ser implicadas na arma estratégica da guerra ao comércio dentro da relação com cada beligerante e o resto do Mundo. Uma neutralidade militar fica dependente da modulação constante da neutralidade política, mas também dependente da benevolência da neutralidade económica com os beligerantes, o que torna muito nebuloso os limites que definam uma diferença entre as neutralidades declaradas formalmente de simples não-beligerâncias e ainda mais quando à luz do Direito Internacional<sup>218</sup> existem diversas interpretações sobre a definição de beligerância.

Por mais imperfeita que tenha sido considerada a criação do sistema de solução de contendas internacionais, a introdução de Tribunais Internacionais para a solução dessas contendas à luz do Direito Internacional, foi sendo conseguido manter uma certa não-beligerância regional entre potências coloniais, mas a inexistência de um sistema jurídico internacional viria a impossibilitar o recurso sobre sentenças, transformando as mesmas em resoluções meramente políticas e distantes duma apropriação judicial e de difícil aplicação quando sobre questões de Estado.

Neste sentido os direitos dos neutros eram frágeis e sofreram variações significativas ao longo da guerra, mesmo reconhecendo que conseguiram manter uma prática comercial, os limites não tiveram sempre os mesmos contornos, nem a mesma intensidade ao longo do conflito. Não nos podemos esquecer que respeito pelos neutros é uma concessão dos beligerantes e que os direitos dos neutros é o primeiro ponto a ser esquecido num conflito.

A questão dos direitos dos neutros vinha a ser debatida desde o século XVII, mas o seu reconhecimento era excepcionalidade de origem contratual. Os direitos eram contratados com cada beligerante, mas pouco a pouco a neutralidade foi reclamando um estatuto particular através das declarações unilaterais de neutralidade.

---

<sup>218</sup> Leila Poconé Dantas, “A Neutralidade no Direito de Guerra”, in *Revista da ESMESE - DOCTRINA*, N. 09, 2006. Fonte: <https://core.ac.uk/download/pdf/79073267.pdf> (consultado 2018/05/30).

No século XIX, após as guerras napoleónicas, os direitos de neutralidade obtiveram um desenvolvimento muito positivo. A neutralidade originalmente pretendia simplesmente evitar ataques a pessoas e património, mas progressivamente foi ganhando um estatuto de defesa do comércio internacional muito interessante. Mesmo partindo do princípio que os beligerantes são apenas favoráveis ao comércio dos neutros na medida que este os favorece, foi possível chegar à Declaração de Paris de 1856 que interditou o curso privado e aboliu a carta de marca, e encontrar uma evolução entre esta data até à Declaração de Londres de 1909, que marcou o apogeu dos Direitos dos Neutros, mas observou-se uma diferença de interpretação entre esses direitos em tempo de paz e em tempo de guerra. Com o início da Grande Guerra, em 1914, houve uma regressão dos direitos, mesmo perante o Direito Internacional, por força dos interesses dos beligerantes em subordinar os interesses comerciais marítimos dos neutrais.

As restrições à livre circulação comercial marítima, ou de direitos comerciais dos neutrais foram durante o período de 1914-1918, modelados em duas etapas e por ambas as partes beligerantes: as sucessivas extensões de interdição de navegação por parte dos alemães, com base no sistema tradicional de bloqueio, e as sucessivas extensões de interdição de comercialização livre de produtos por parte dos britânicos, com base no sistema transaccional controlo de contrabando de guerra.

Sendo a frente marítima da guerra caracterizada por uma guerra assimétrica entre as forças navais das Potências Centrais e as forças da Entente, a Alemanha como força naval com menor capacidade ofensiva, ou sem capacidade ofensiva de superfície a partir da Batalha da Jutlândia, em 1916, optou por desenvolver a sua acção através da constituição de zonas de interdição naval, onde através de uma força de submersíveis reforçava o controlo de interdição total à navegação comercial, na prática uma evolução da teoria clássica de bloqueio naval.

Por outro lado, os britânicos sem capacidade para destruir a força de submersíveis alemã, sem a intensão de afundar os navios neutros que mantinha o comércio internacional e sem a capacidade de efectuar um bloqueio total e efectivo aos portos das Potências Centrais, optaram por uma extensão da teoria do contrabando

de guerra através da reversão do princípio da liberdade e interdição generalizada de comércio com a Alemanha, medida imposta aos países neutros e aliados, e controladas pela sua frotas de guerra. Um controlo de mercadorias e dos destinos das mesmas, efectuado nos portos e no mar. Ao longo da guerra foi sendo observado que as mercadorias classificadas como livres inicialmente foram sendo progressivamente absorvidas nas outras duas listas de interdição restringindo o comércio dos neutrais. Com a evolução da guerra tudo passou a ser contrabando de guerra, porque tudo podia ser utilizado com fins militares

A discussão sobre as mercadorias livres foi palco de negociações difíceis, sobretudo para alguns produtos, como para o algodão que servia também para fazer explosivos, e com alguns dos neutrais como os Estados Unidos da América eram exportadores e defenderam a livre circulação comercial até ao dia em que entraram no conflito. A Grã-Bretanha teve de tomar especiais cuidados na forma como interferia com o comércio americano, por forma a não desagradar os Estados Unidos da América enquanto estes foram neutrais<sup>219</sup>.

A Grã-Bretanha e os Estados Unidos da América<sup>220</sup> após a entrada em guerra foram modificando a questão de definição de destino de mercadorias. O princípio da prova de destino evoluiu para a captura no transporte, na sequência de um conjunto de pressupostos: a teoria da viagem contínua permitia ao beligerante parar no mar todos os navios mercantes cuja carga poderia ter destino no inimigo, mesmo que importados a partir de um país neutro, e a questão da reexportação onde se considerava que as mercadorias transportadas para os países neutros eram uma forma camuflada de transportar essas mesmas mercadorias com destino ao inimigo, acabando desta forma

---

<sup>219</sup> Joaquim Quelhas Lima, *Normas Gerais e Particulares de Direito Internacional Marítimo*, Lisboa, União Gráfica, 1940, p.43.

<sup>220</sup> Os Estados Unidos defendiam rigorosamente os direitos dos neutros até à data em que entraram na guerra, mas depois tornaram-se um dos mais intransigentes fiscalizadores desses mesmos neutros. Na verdade a aplicação da contingência material aos neutros só foi efectivamente aplicada após 9 de Julho de 1917, quando os Estados Unidos entraram na guerra e interditaram todas exportações sem uma licença especial.

por generalizar que todas as mercadorias podiam chegar ao inimigo, e com isto tinham o direito de impedir todo o comércio directo ou indirecto.

Esta teoria levou à Declaração Franco-Inglesa, de 1 de Março de 1915, onde foi acordado uma interdição geral de comércio com a Alemanha em represália pela constituição de zonas de bloqueio com os submarinos, e assim, o Governo Francês e o Governo Britânico consideram ter a liberdade de conduzir para os seus portos todos os navios mercantes que considerassem existir um destino final para o inimigo.

A favor desta teoria a Grã-Bretanha contrapunha uma realidade de importações excessivas dos países neutrais para certas mercadorias, que obviamente se destinavam a serem reexportadas para os países beligerantes. Em 1915 a importações da Holanda duplicaram em relação a 1913, que levava a considerar pela teoria da contingência material que todas as importações acima dos valores de 1913 teriam sido destinadas para reexportar para a Alemanha.

A aplicação deste tipo de racionamento aos países neutros por parte da Entente, no âmbito da prática da contingência material, implicou graves dificuldades diplomáticas com os países aliados e foi um factor importante para a colocação da neutralidade em causa e até a possibilidade de se tornar beligerante do lado do inimigo.

Ainda dentro do conceito de neutralidade em face à guerra comercial marítima e de forma mais lata no que se refere a neutrais e beligerantes, o Direito Internacional de captura encontra algumas restrições, ou isenções, no que se refere a navios de pesca costeira, incluindo as pessoas e bens empregues na faina. A própria Convenção de Paz de Haia de 1907, a XI convenção apresenta restrições ao direito de presa na guerra marítima, em especial no que se regere a navios de pesca, pequenas embarcações de cabotagem local, sendo que as mesmas não devem ser utilizadas para fins militares. Estas restrições referem-se a embarcações dentro das águas territoriais de pesca, tendo o *Oxford Manual on Naval Warfare*, de 1913, adicionado navios de

pilotagem e ao serviço dos faróis. Existiam ainda de acordo para navios-hospital, encarregados de missões religiosas, científicas ou filantrópicas<sup>221</sup>.

Quando a Grã-Bretanha em 8 de Julho de 1916 tomou uma posição de força em relação à estratégia de guerra ao comércio marítimo, revogou disposições anteriores e substituiu-as por uma simplificação das listas de contrabando, numa só lista que todos os produtos passavam a ser classificados como contrabando absoluto, facilitando o procedimento de captura dos navios e cargas, e passa a facilitar a igual captura de navios destinados a portos neutrais sempre que houvesse suspeita do destinatário final vir a ser um país inimigo. Neste sentido Portugal como beligerante e aliado da Grã-Bretanha e de outras nações, adoptou por Decreto de 14 de Agosto de 1916, e também deixou de fazer distinção entre contrabando absoluto e condicional, incluindo nos pressupostos de legitimação de captura igual fundamento<sup>222</sup>.

### **3.1.5 – O abastecimento marítimo**

A questão do abastecimento, ou mais propriamente de não abastecimento, da Alemanha leva-nos a compreender que existiu um interesse primário de provocar a fome junto da população civil alemã, de forma a desestruturar a sociedade civil e colocar o Governo Alemã numa posição de insustentabilidade da continuação da guerra, ou seja de o levar à mesa das negociações de paz, mas na realidade numa situação de inferioridade.

A questão da industrialização alemã e de esta suportar essencialmente numa população urbana veio a garantir uma capacidade industrial suficiente para manter a máquina de guerra em funcionamento, mas por outro lado colocou a descoberto a grande necessidade de importação de bens essenciais para a garantir a subsistência da população.

---

<sup>221</sup> Joaquim Quelhas Lima, *Normas Gerais e Particulares de Direito Internacional Marítimo*, Lisboa, União Gráfica, 1940, pp. 80-81.

<sup>222</sup> *Idem*, pp.63-66.

O bloqueio comercial, tanto na vertente de importações por via marítima, mas também pelas restrições colocadas às exportações dos países fronteiros pelos britânicos e americanos, fechou a economia alemã aos mercados exteriores durante uma intensa economia de guerra, em conseguia satisfazer as exigências dos exércitos em combate, mas não apresentava capacidade industrial agrícola<sup>223</sup>.

A fome, o desemprego e a inflação cambial foi induzida propositadamente sobre a Alemanha, como arma de guerra simplesmente porque todos os sectores da uma economia, incluindo o militar, dependem de comida. Num ciclo vicioso de quebra de produção alimentar a diminuição de produção agrícola implicou uma diminuição da produção suinícola e pecuária, que por sua vez foi diminuindo a sustentabilidade das mesmas a curto prazo, pela inexistência de importações que repusessem os stocks mínimos para garantir o abastecimento das populações urbanas.

O reflexo do bloqueio comercial marítimo não se fez sentir de imediato, não só pela eficiência do próprio desenvolvimento dos procedimentos navais britânicos, mas também pela ineficácia da política de restrição de reexportações aplicada inicialmente sobre os países neutros fronteiros às Potências Centrais.

Se a guerra iria terminar no Natal de 1914, a questão do bloqueio comercial marítimo em pouco influenciaria o decurso da guerra, face à utilização das reservas nacionais. Os primeiros indícios, mas ainda suportáveis só seriam sentidos chegado o Inverno de 1915, essencialmente devido à concentração de população em zonas urbanas e industriais em resultado do esforço de uma economia de guerra, o que levou à introdução de cartões de ração de abastecimento.

Chegados ao Verão de 1916, a fome era um facto na Alemanha<sup>224</sup>, com o aparecimento de manifestações de rua e revoltas em muitas cidades da Alemanha, provocando ainda um maior problema de distribuição sobre o problema de baixos

---

<sup>223</sup> Avner Offer, *The First World War: an agrarian interpretation*, UK Oxford, Clarendon Press, 1989, pp.23-26.

<sup>224</sup> Idem, p.28.

stock de reservas alimentares, ou mesmo o desaparecimento de alimentos básicos como o pão e a batata dos mercados urbanos.

O Inverno de 1917, Kohlrüben Winter (o Inverno do Nabo), viria a marcar o ponto mais alarmante de falta de comida na Alemanha, criando uma verdadeira situação de fome transversal a toda a sociedade<sup>225</sup>, com implicações na diminuição da natalidade e um incremento da mortalidade.

A política britânica de guerra ao comércio marítimo causou indirectamente sobre a população alemã cerca de 424.000 vítimas, de acordo com estudos estatísticos, onde a contabilização da gripe espanhola de 1918 se encontra excluída.

Esta mesma estratégia de não abastecimento sobre Portugal só pode ser vista de forma muito díspar. Primeiro existe a necessidade de compreender a geografia para entender que mesmo que Portugal fosse um país exportador de bens alimentares a sua posição terrestre em relação aos países beligerantes era inexistente e como tal ficaria sempre de fora da estratégia britânica de guerra ao comércio, ou de controlo de reexportações.

Em segundo lugar enquanto país não-beligerante e vizinho de um país neutro, a Espanha, a não existência de uma importação de bens alimentares consentânea com as necessidades das populações urbanas esteve muito mais ligada à incapacidade económica dos Governos Republicanos no período da Grande Guerra, do que um manifesto impedimento logístico.

Em terceiro lugar dois factores vieram reforçar o insuficiente abastecimento interno nacional, a diminuição das capacidades comerciais marítimas dos países tradicionalmente abastecedores da economia nacional, a Alemanha que ficou impedida de navegar no atlântico e a Grã-Bretanha que reestruturou as suas reservas logísticas marítimas para o esforço de guerra, que incluía uma prioridade de abastecimento dos seus territórios.

---

<sup>225</sup> Idem, p.33.

O que se pode assegurar é que dentro do círculo de construção e afundamento de navios mercantes, às restrições cada vez maiores na circulação de produtos através do sistema transaccional da lista de contrabando, onde se associou um controlo ainda maior à própria circulação de navios mercantes através da política de comboios navais, após os Estados Unidos da América terem entrado no conflito ao lado da Grã-Bretanha.

Comparando com as consequências na sociedade alemã em igual período, o bloqueio naval britânico não tinha um objectivo explícito de actuar sobre a população portuguesa para obrigar a uma eventual alteração das políticas governamentais, ou de regime, mas tiveram consequências directas sobre a sociedade civil e urbana nacional, pela mesma razão da desestruturação provocada no comércio mundial.

### **3.2 – Portugal da Neutralidade**

Com a aplicação da Convenção de Haia de 1907, a neutralidade de um Estado resultaria de uma abstenção explícita de ligação a qualquer uma das partes beligerantes num conflito, enquanto acto político discriminatório do mesmo, classificando automaticamente essa posição política com o estatuto de neutro. Mas este estatuto político de neutralidade acarretaria um conjunto de direitos e de deveres de ordem internacional, na essência um dever do Estado se abster de auxiliar qualquer uma das partes beligerantes de forma directa, ou indirecta.

É imposto neste contexto um dever de imparcialidade intrínseco à neutralidade, uma forma de tratamento igual perante as partes em conflito, mas também uma necessidade de reconhecer que a simpatia política por uma das partes beligerantes não será suficiente para colocar em causa a neutralidade no mesmo.

Portugal, ou mais propriamente os governos da República sob a influência do Partido Democrático de Afonso Costa, jogaram com políticas externas polarizadas, durante o período que mediou o início da Grande Guerra até à Declaração de Guerra da Alemanha a Portugal em Março de 1916, classificáveis de neutralidade benevolente, ou simplesmente mantiveram a manutenção de uma situação de não-

beligerância face ao auxílio que facilitava a uma das partes do conflito, o bloco da Entente.

Portugal manteve no campo da política externa uma situação híbrida, uma forma de pré-beligerância, ou de neutralidade imperfeita, mais uma vez reconhecidamente como não-beligerante, ou seja, uma situação em que chamava a si a manutenção dos direitos dos neutros, sem observar a obrigação de imparcialidade dos mesmos.

A conceptualização da neutralidade nacional deverá ser observada como uma questão derivada da localização geográfica, ou ainda mais pela dificuldade de impor a sua soberania no espaço marítimo, ainda mais comprometida face ao aparecimento da nova arma submarina de difícil detecção.

Com os confrontos militares em África: Angola e Moçambique, Portugal manteve um estado de guerra nas colónias e um estado de paz no metrópole com a Alemanha, ou seja, apenas não-beligerância em parte do seu território, onde ainda também se acrescentaram situações de assistência directa e indirecta às tropas britânicas, ou mesmo um apoio logístico naval nas ilhas da Madeira e de Cabo Verde. Em súpula Portugal manteve entre 1914 e 1916 uma posição de neutralidade imperfeita e parcial, um exemplo explícito de não-beligerante.

### **3.2.1 – A questão da neutralidade imperfeita nacional**

Abordar a neutralidade é dar o reconhecimento esperado sobre a necessidade de autonomizar este tema particular da História Nacional e de respeitar a memória colectiva. É um procurar de motivações que tendam a justificar os actos pessoais, para além de uma simples interpretação de teimosia política do Partido Democrático de enviar homens para a morte nas trincheiras da Flandres.

Foi entre a revisitação do passado e a historiografia disponível que procurámos encontrar uma “consciência histórica” dos actos dos governantes do

período de não-beligerância, posições guerristas<sup>226</sup> e antiguerristas, desde o início da Grande Guerra, mesmo reconhecendo que a cultura e as referências conceptuais contemporâneas podem influenciar o foco sobre a interpretação do passado, mesmo cientes da necessidade de uma neutralidade intelectual.

A 2ª Convenção Haia, em 1907, resultando do trabalho da segunda comissão para as leis e costumes da guerra terrestre e do início das hostilidades, no seu articulado final onde refere especificamente à abertura de hostilidades, no Artigo 1, que estas não devem iniciar sem um aviso prévia e explícito à potência inimiga com apresentação de um ultimato, mas também a obrigatoriedade de comunicar às potências por esta convencionadas como neutrais no conflito. Igualmente, no Artigo 2, se deduz que as potências neutrais assumem essa prerrogativa quando lhes é comunicado o estado de guerra entre potências beligerantes, ou quando tomam conhecimento de um estado de guerra.

De facto não cabe às potências individualmente assumirem uma posição neutral<sup>227</sup>, mas a uma consequência da posição diplomática de uma potência beligerante estrangeira, que de acordo com o seu plano de guerra e à luz da Convenção de Haia declara a sua intenção perante terceiros.

No entanto, na Europa era observável diferentes posições de política externa que conduziam o posicionamento de Estados entre vários tipos de neutralidade em matérias de política internacional, desde uma política externa de “neutralidade niilista”, onde apenas o interesse próprio interessava beneficiar independentemente dos interesses da comunidade internacional, até uma “neutralidade garantida” por terceiros, caso da Bélgica, onde o interesse internacional prevalecia no limite como a utilização de “Estados Tampão” para a segurança internacional, o que também fazia variar a concepção de neutralidade unilateral entre uma posição de desarmamento

---

<sup>226</sup> Neste contexto utilizamos “guerrista” como defensor de uma intervenção militar activa na França e “antiguerristas” como defensores de uma neutralidade pró-britânica e defensores de uma intervenção na França, apenas ao abrigo da Aliança Defensiva Luso-Britânica.

<sup>227</sup> Cf. Ministério dos Negócios Estrangeiros, Conferências de Paz. Fonte: <https://idi.mne.pt/pt/relacoediplomaticas/2-uncategorised/821-conferencia-da-paz-1899-e-1907.html> (consultado em 2018/01/03).

(Luxemburgo), até uma posição de força suportada por uma força armada credível (Suíça), sustentada num apoio político e social interno, mas com o objectivo de economia de paz ou de neutralidade.

A defesa por ser uma questão nacional era, e é ainda, um meio de operacionalizar o conceito de soberania, existindo a opção de um Estado transmitir essa sua decisão de neutralidade como um activo de soberania e não uma postura de inferioridade, ou mesmo de humilhação nacional, uma vez que na cultura contemporânea europeia estava generalizada uma rejeição de políticas de neutralidade, suportada por muitos dos intelectuais que defendiam essa rejeição como uma forma de combater humilhações da dignidade nacional, face a políticas expansionistas de grandes potências europeias, ou mesmo fronteiriças.

Antes da Grande Guerra essa dignidade nacional tinha sido conseguida pela Bélgica e a Suíça, exemplos vivos da capacidade de pequenas potências que sendo neutras mantinham um importante papel diplomático na Europa. As suas dignidades políticas e diplomáticas, mas também por um aproveitamento geopolítico dos seus espaços nacionais, tinham-lhes proporcionado esse papel.

O que por vezes é ocultado, ou aproveitado politicamente pelas forças internas, é a relação de interesses que um qualquer Estado tem na opção de neutralidade num qualquer conflito com terceiros. O que está em causa é o limite da gestão dessas opções enquanto uma manobra táctica de apoio a um qualquer os beligerantes, onde se combinam factores económicos e comerciais, com a possibilidade extrema de comercialização de armas, a um ou a todos os beligerantes.

A não beligerância, enquanto omissão de ultimato e declaração de guerra, é um conceito de neutralidade que foi evoluindo a partir do século XIX e mesmo no decurso do conflito de 1914-1918. As neutralidades foram evoluindo para um significado de não intervenção militar activa, reforçado por normas e conceitos aceites internacionalmente, que levou a um desenvolvimento de acordos sobre a guerra no mar, em especial para a continuidade de uma actividade mercante marítima em estado de guerra.

Esse nível da protecção das economias no espaço marítimo, o declínio do mercantilismo (proteccionismo, pactos coloniais, nacionalismos económicos intensos) em favor de um liberalismo (lei da oferta e procura, comércio livre, mercados de capitais), em especial a partir da Guerra da Crimeia (1853-56), viria a despoletar a organização de conferências e declarações internacionais no sentido de se proteger o comércio marítimo, em especial através do desenvolvimento conceptual de leis proteccionistas de neutralidade.

Não é evidente que o regime republicano tivesse um pensamento de defesa nacional em harmonia com doutrinas de neutralidade armada. As reformas que a República decretou para transformação do Exército em 1911, ou seja, um ideal de criação de um modelo de exército tipo suíço, mas com a inexistência de um enquadramento doutrinário de nação neutral, ou de em armas para a defesa de Portugal em perigo, apenas representou na prática uma reforma para desestruturação do exército profissional monárquico.

Por outro lado até que ponto o novo regime republicano preconizaria aceitar um pensamento de defesa nacional com base no modelo belga, de uma neutralidade garantida por terceiros, neste caso garantida pela Aliança Luso-Britânica, onde o objectivo superior da paz seria possível alcançar através de uma não beligerância, com maior liberdade comercial à luz do direito internacional.

Então se a não beligerância nacional, ou neutralidade, era reconhecida diplomaticamente pela não declaração de guerra de qualquer beligerante a Portugal como vantajosa para a economia e comércio, por que razão existiu entre a elite política do Partido Republicano políticos como Afonso Costa, João Chagas<sup>228</sup>, ou Norton de Matos, entre outros, que trabalharam no sentido da entrada directa de Portugal no teatro de guerra europeu. Era apenas uma expressão nacionalista de continuidade da política colonial?

---

<sup>228</sup> Maria Fernanda Rollo (Coord.), *Dicionário de História da 1ª República e do Republicanismo*, Vol. II F-M, Lisboa, Assembleia da República, 2014, p.109.

O Governo do Estado Português podia ter mantido uma postura de neutralidade sem uma declaração de neutralidade formal, já que a neutralidade portuguesa era evidentemente e declaradamente pró-britânica desde Agosto de 1914.

A posição geográfica de Portugal continental europeu e os seus territórios insulares atlânticos, em especial Açores e Cabo Verde, garantiram aos britânicos bases logísticas que lhe facilitaram o domínio dos mares, mesmo considerando o abandono sucessivo das facilidades encontradas nos portos nacionais por parte dos britânicos, em parte pela diminuição do interesse estratégico com o fim da oposição naval alemã de superfície desde o início de 1915, mas também em consequência da evolução da arma submarina alemã que foi empurrando as forças operacionais britânicas cada vez mais para sul e ocidente atlântico.

Para uma Europa em guerra, a posição de Portugal enquanto não beligerante demonstrava-se muito mais interessante para os países da Entente, os quais tinham vantagem no acesso ao comércio marítimo, em especial os britânicos, tanto mais que uma cooperação militar activa da Marinha de Guerra Portuguesa no teatro de guerra naval tinha uma expressão ínfima comparada com os meios que a Royal Navy dispunha.

Existia uma aparente sintonia de interesses entre a desejada não beligerância portuguesa por parte da Grã-Bretanha e a posição pró-britânica do Governo de Portugal em Agosto de 1914, sendo que o modelo neutralidade que mais interessava às Nações da Entente era uma não declaração de neutralidade formal, ou restritiva das obrigações das potências beligerantes quanto ao acesso às facilidades portuárias nacionais ao abrigo das convenções internacionais, tanto mais que as Nações da Entente tiveram um amplo acesso ao mar desde o início do conflito.

A Grã-Bretanha via uma vantagem estratégica na utilização da geografia descontínua nacional, fosse no Atlântico, fosse em África, e como tal convinha-lhe mais um Portugal não beligerante, do que um Portugal neutral que se demarcasse da guerra por um conceito de imparcialidade, com restrições de assistência aos beligerantes e onde as partes em conflito fossem obrigadas a respeitar os espaços geográficos dos seus territórios. No limite era do interesse da Grã-Bretanha que

Portugal exercesse uma neutralidade colaborante em relação a si até ao limite do internacionalmente aceitável, sem levar a Alemanha ou outra potência beligerante a lhe declarar guerra.

### **3.2.2 – A dependência da economia do abastecimento marítimo**

A jovem República Portuguesa, nascida em 5 de Outubro de 1910, partiu de uma estratégia centrada num discurso negativo sobre o modelo económico liberal do regime monárquico, mas pouco desenvolveu no sector económico e de infra-estruturas nacionais, ou seja, no papel esperado de autoridade do Estado<sup>229</sup>.

Era evidente a urgência do desenvolvimento agrícola e industrial, mas no plano das actividades económicas ligadas ao sector do mar, como o sector dos transportes marítimos, das pescas e infra-estruturas a situação apresentava um atraso estrutural.

A dependência nacional dos serviços marítimos estrangeiros na actividade comercial era esmagadora e com o deflagrar da Grande Guerra, no final de Julho de 1914, seria ainda mais colocada em evidência a enorme dependência económica nacional do exterior. A esta situação acrescentava a crise financeira nacional que colocava entraves sociais internos à própria estrutura do Estado, e que a guerra viria a agravar provocando perda de poder de compra nos funcionários públicos, que constituíam em conjunto com os trabalhadores no sector do comércio a classe média e a burguesia urbana e nacional.

A situação de instabilidade política interna, face à falência da economia nacional acelerada pela desestruturação das redes logísticas marítimas internacionais durante o conflito, ou pela conflitualidade social mantida com a inflamada perseguição do Partido Democrático no governo contra a Igreja Católica, nada

---

<sup>229</sup> Ana Paula Pires, *Portugal e a I Guerra Mundial: A República e a Economia de Guerra*, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2011, pp.23-25.

ajudava à existência de paz social urbana, ou de conciliação entre as sociedades rurais e urbanas aos objectivos do<sup>230</sup>.

A alteração ideológica do regime na sociedade nacional durante o período de quatro anos que antecederam a Grande Guerra, não criou a esperada revolução cultural que os republicanos tentaram forçar junto da população rural, mas também junto da população urbana, onde encontraram alguma resistência.

Esta resistência ideológica ao republicanismo teve consequências no malogro das propostas económicas republicanas, em especial naquilo que se referiu ao desenvolvimento directo da actividade marítima, muito sensível no período de guerra que se avizinhava, mas também não pode deixar de ser reconhecido as dificuldades que essas mesmas propostas tinham para serem aplicadas numa sociedade essencialmente analfabeta, de baixo nível de escolaridade dos alfabetizados e de quase inexistência de especialização profissional<sup>231</sup>.

No sector do comércio marítimo a aposta republicana, em especial no que sobressai da acção do Partido Democrático desde 1911, continha no seu manifesto medidas económicas para o sector do comércio a protecção da marinha mercante nacional vocacionando-a para um comércio com as colónias<sup>232</sup>.

Existia uma debilidade no sector comercial marítimo, em parte face à fraca actividade de exportação de produtos nacionais continentais para o mercado internacional, mesmo considerando mais uma vez o sector vinícola, mas também pela endémica dependência dos transporte marítimo estrangeiro para cobrirem as necessidade de importação, como a cerealífera de consumo industrial. Os serviços de transporte marítimos utilizados em Portugal estavam francamente dependentes das

---

<sup>230</sup> Idem, p.26.

<sup>231</sup> Maria Eugénia de Almeida Mata, *As Finanças Públicas Portuguesas da Regeneração à Primeira Guerra Mundial*, Tese Doutoral, Instituto Superior de Economia da Universidade Técnica de Lisboa, 1985.

<sup>232</sup> Ana Paula Pires, *Portugal e a I Guerra Mundial: A República e a Economia de Guerra*, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2011, p.33.

marinhas mercantes estrangeiras, principalmente da britânica desde o final do século XIX e progressivamente da Alemanha<sup>233</sup> até ao início da Grande Guerra.

A problemática da subsistência nas zonas urbanas, onde se concentravam os principais apoiantes do novo regime republicano, viria a ser uma questão transversal na 1ª República antes da Guerra de 1914-1918, no período de não beligerância (1914-1916) nacional no conflito europeu, ou mesmo durante o período de beligerância (1916-1918), o no pós-guerra.

O abastecimento converteu-se numa preocupação constante da República que se traduziu essencialmente em medidas de controlo de preços agrícolas, para conter a degradação das condições de vida das populações urbanas, os mais directos apoiantes da República, ou pela necessidade de evitar um aumento significativo da contestação, desordens e actos violentos nas cidades<sup>234</sup> contra os governos.

O nível de contestação contra os governos da República foi sendo progressivo nas cidades, o que se viria a reflectir em muito a perda crescente da base de apoio popular do Partido Democrático, evidenciado desde o primeiro ano de República com greves em Portugal<sup>235</sup> e cujo nível conflitual se foi mantendo.

Não será de menos lembrar que a população trabalhadora urbana e operária mais desfavorecida tinha aceite a Revolução de Outubro de 1910 muito favoravelmente e via na implantação do regime republicano um meio de obter uma melhoria da suas condições trabalho e de vida<sup>236</sup>. Mas tal não foi evidente, nem

---

<sup>233</sup> Idem, pp.29-30.

<sup>234</sup> Após a Revolução de Outubro de 1910, o Governo Provisório (Outubro/1910-Setembro/1911) foi progressivamente limitando as liberdades de manifestação, que culminaram na atribuição de poderes de repressão rápida e eficaz de manifestações da classe trabalhadora urbana, centrada no descontentamento dos operários na sua luta por melhores salários e melhores condições de trabalho. Diário do Governo, nº 53 de Dezembro de 1910.

<sup>235</sup> Ana Paula Pires, *Portugal e a I Guerra Mundial: A República e a Economia de Guerra*, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2011, p.31.

<sup>236</sup> No artigo de Luís Vidigal, “Lenine e Portugal”, na revista “História”, n. 38, de Dezembro de 1981 é efectuada uma referência à perspectiva de Lenine sobre a revolução portuguesa de 5 de Outubro de 1910, dentro de uma concepção de revolução popular real e marxista, ou seja de participação activa de massas populares na forma de reivindicações económicas e políticas, e como tal, Lenine refere a revolução portuguesa como “burguesa” e não “popular”.

durante o Governo Provisório (1910/10/10-1911/09/04), nem nos governos constitucionais que se lhe seguiram, o que justifica o nível de greves que se vieram a registar em sectores como dos transportes e da indústria, e até greves fora dos centros urbanos com os trabalhadores rurais.

Em paralelo à frustração social, as greves foram também uma afirmação do sindicalismo que se desenvolveu na 1ª República e a expressão de uma orientação revolucionária sindical embrionária sustentada pela instabilidade social urbana, reforçada com movimentos associativos operários em defesa de melhorias de condições económicas, espelhadas por reivindicações de rua e de contestação à repressão<sup>237</sup> efectuada por parte dos governos constitucionais. A repressão nas ruas foi por vezes muito violenta<sup>238</sup> e apesar de existir teoricamente o direito à greve, houve muita gente morta, prisões e deportações para África, num gesto repressão em relação ao movimento sindical<sup>239</sup>.

A repressão sobre o movimento operário a partir de 1912 em diante juntou o pretexto da propaganda antimilitarista para derrubar a organização sindical, ao ponto de Afonso Costa vir a ser conhecido como o “racha-sindicalista”. A própria Carbonária após ter perdido o seu instinto revolucionário tinha-se transformado num grupo instrumentalizado ao serviço da política do Partido Democrático de Afonso Costa, na luta contra o sindicalismo. No período de 1914 a 1916 o movimento operário viria a perder força mobilizadora, face a uma repressão selectiva sobre os anarquistas e a juventude antimilitarista, porque estes eram antiguerristas<sup>240</sup>.

---

<sup>237</sup> Ana Paula Pires, *Portugal e a I Guerra Mundial: A República e a Economia de Guerra*, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2011, p.35.

<sup>238</sup> Jaime Cortesão, *Memórias da Grande Guerra*, Lisboa, Portugália Editora, 1969, p.50.

<sup>239</sup> É o historiador Fernando Rosas que afirma que a revolução de Outubro de 1910 rompeu a aliança com os trabalhadores a partir de 1911. Não consideramos que seja com a República no sentido de querer voltar à Monarquia, mas sim contra a elite política que se juntou em torno do denominado Partido Democrático. Outro facto é o reconhecimento da República ter sido um movimento urbano, cuja perseguição contra a Igreja Católica apenas o dividiu politicamente em urbano e rural e impossibilitou o desenvolvimento do regime republicano num sistema de instituições democráticas. António Simões do Paço, *Entrevista com a República*, Lisboa, Guerra e Paz, 2010, p.72.

<sup>240</sup> Ramiro da Costa, *Elementos para a História do movimento operariado em Portugal (1820-1975)*, Lisboa, Assírio e Alvim, 1979, pp.108-111.

A crise de abastecimento de géneros alimentícios nos mercados urbanos locais foi admitida pelos governos o que levou ao reconhecimento da necessidade do desenvolvimento de uma política agrícola e de reformulação dos métodos de exploração da terra<sup>241</sup>, como uma forma de vir a apaziguar a instabilidade social e de defender a República.

O ano de 1917, um fraco ano agrícola em toda a Europa, ficaria também marcado em Portugal por contestações populares e operárias, que de forma violenta e com greves expressavam a carestia e fome<sup>242</sup>, sendo que a repressão governamental nacional foi violenta, com prisões e deportações para África.

A economia portuguesa estava dependente do sector agrário, com mais de metade dos cerca de seis milhões de habitantes<sup>243</sup> do continente e ilhas ligados à actividade agrícola, com uma predominância de cerca de 94% de pequenos camponeses e rendeiros<sup>244</sup>, no entanto os restantes 6% não apresentavam capacidade para abastecer as necessidades nacionais, também pela opção de essencialmente só produzirem três produtos: trigo, vinho e cortiça, muito consequência da política externa comercial britânica de institucionalizar “monoculturas” geográficas de exportação na sua vasta rede colonial e de países que se comportavam como satélites economicamente.

Façamos aqui uma pequena ressalva sobre a questão das monoculturas, fraca industrialização nacional e da dependência económica de Portugal perante a Grã-Bretanha.

---

<sup>241</sup> Diário do Senado, Sessão n.º10, de 17 de Novembro de 1911.

<sup>242</sup> Filipe Ribeiro de Meneses, *União Sagrada e Sidonismo. Portugal em Guerra (1916-1918)*, Lisboa, Edições Cosmos, 2000. p.141.

<sup>243</sup> Instituto Nacional de Estatística, Censo 1 de Dezembro de 1911, (V Recenseamento Geral da População), “5.960.056 habitantes de facto”.

<sup>244</sup> De acordo com estes dados compreende-se a inexistência de uma luta pela terra, sendo que apenas 5% respeitava a médios e grandes proprietários. No entanto, é interpretado como uma causa para o sector agrícola ser deficitário em relação às necessidades nacionais de abastecimento. Ana Paula Pires, *Portugal e a I Guerra Mundial: A República e a Economia de Guerra*, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2011, p.39.

Londres que se tinha convertido num centro financeiro mundial, permitia-se dirigir as estratégias económicas de um conjunto alargado Estados atlânticos, através de uma base de importações selectivas em cada um dos territórios, obrigando-os por imposição comercial (compra selectiva) a produzir uma determinada matéria-prima, produto agrícola, ou transformado industrial, que facilmente geria através da sua rede de serviços de transporte marítimo mundial, ou pela fluidez financeira que disponibilizava na decisão de só adquirir determinados bens a cada Estado, mas fornecendo-lhes tudo o que existia internacionalmente<sup>245</sup>.

Foi esta especialização em poucos produtos imposta comercialmente aos países atlânticos periféricos, nos quais se inclui Portugal, que criou uma enorme dependência nacional em relação à Europa industrializada e uma efectiva relação de desigualdade política, onde sobressaia a tendência neocolonial britânica que tratava a soberania política nacional como a de um seu estado satélite se tratasse, como por exemplo a liberdade com que os britânicos negociavam territórios colónias portuguesas em 1913 com a Alemanha, ou como a Espanha solicitava o beneplácito britânico para qualquer eventual intervenção política sobre o território nacional europeu.

É efectivamente o valor do espaço marítimo e a localização dos portos continentais, insulares e africanos que o valorizam e ajudam a definir como um subsector da frente interna nacional, não só pela posição geoestratégica, mas também pelo valor atribuído pelos britânicos para o esforço logístico de guerra e de abastecimento da Grã-Bretanha.

### **3.2.3 – Portugal Neutral**

Mesmo não tendo existido uma declaração de guerra a Portugal por parte de qualquer um dos beligerantes no conflito que teve início a 28 de Julho de 1914, o início deste teve de imediato um grave reflexo sobre os transportes marítimos internacional com

---

<sup>245</sup> Guillermo Céspedes del Castillo, *La Exploracion del Atlántico*, ES Madrid, Editorial Mapfre, 1991, pp.245-249.

grande impacto em Portugal, cujas importações por via marítima dependiam em quase metade do volume de importações de transportes marítimos alemães que cessaram a sua actividade de imediato em Agosto de 1914.

Outros impactos imediatos surgiram com a destabilização do mercado de capitais<sup>246</sup>, o açambarcamento de reservas de ouro e prata e nos mercados abastecedores o início do açambarcamento de produtos alimentares. Estes impactos estiveram inicialmente relacionado com o aumento de risco comercial, mas também pela possibilidade de maiores lucros em mercado negro, garantidos por um inflacionamento de preços resultante das iniciativas de açambarcamento das mercadorias e ao aumento do custo do transporte face ao risco de guerra.

É esta desestruturação dos mercados e dos serviços marítimos, em especial para as economias débeis como a portuguesa, que mesmo assumindo uma posição de neutralidade formal, ou informal, a guerra representaria um risco económico que culminaria em sucessivas de crises sociais e políticas.

A crise dos serviços comerciais marítimos viria a ser reforçada pela estratégia britânica de bloqueio comercial e ainda mais acentuada após a entrada dos americanos no conflito. Os planos britânicos de controlo da navegação mundial, da liberdade de navegação para os navios mercantes abastecedores do mercado britânico e as medidas estruturadas para um isolamento comercial do inimigo, implicava uma gestão rigorosa das mercadorias comercializadas de, e para, os países neutrais, numa perspectiva de limitar a reexportação de mercadorias para beligerantes inimigos.

Será esse controlo de contrabando de mercadorias finalidade beligerante (*belligerent destination and purpose*) em tempo de guerra, que a Grã-Bretanha pretendeu controlar para evitar que um conjunto, cada vez mais alargado, de produtos chegassem aos países inimigos (Potências Centrais), o que incluiu o controlo das importações e exportações de países neutros. Do ponto de vista económico a

---

<sup>246</sup> Em França as operações de Bolsa foram encerradas a 30 de Julho, na Alemanha a 4 de Agosto e a na Grã-Bretanha a 7 de Agosto de 1914.

estratégia de bloqueio comercial direccionado à desestruturação da economia inimiga também terá graves repercussões para Portugal.

Se perto de metade do comércio marítimo nacional se suportava em serviços comerciais marítimos alemães, perto da outra metade estava suportada em serviços comerciais marítimos britânicos. De facto, as medidas de bloqueio comercial britânico incluíam igualmente medidas de controlo e de restituição sobre cargas que eram transportadas em navios de países neutros, tanto entre portos neutros, como entre portos neutros e seus inimigos, até ao limite dos britânicos considerarem que existia contrabando de mercadorias entre neutros.

A guerra no mar durante o conflito de 1914-1918 teve influência sobre a liberdade comercial marítima logo no período de não-beligerância portuguesa, não só face ao impacto económico imediato, mas também, e em consequência da dispersão geográfica do território nacional, continente e ilhas (Açores, Madeira e Cabo Verde), que implicou acrescidas dificuldades logísticas de abastecer dos mercados urbanos continentais e insulares, face à diminuta frota mercante nacional, um restrito acesso a navios mercantes britânicos<sup>247</sup> que não estivessem adstritos às necessidades de guerra ou abastecimento prioritário da Grã-Bretanha e o fim do acesso a navios alemães para suportarem as necessidades logísticas de abastecimento nacional.

Em Lisboa, com o início da guerra as preocupações governamentais centraram-se em questões imediatas sobre o abastecimento energético e alimentar, no controlo de preços e na luta contra o açambarcamento de géneros alimentícios, o que provocou uma revitalização do sector pesqueiro suportados por pequenas embarcações à vela como solução para o abastecimento de proteínas no mercado de Lisboa e para ultrapassar as limitações imediatas de abastecimento energético<sup>248</sup>.

---

<sup>247</sup> A questão da marinha mercante britânica ter sido requisitada para o abastecimento interno e logística de guerra, e a privação do acesso ao comércio alemão e a quase inexistente frota mercante de grande tonelagem foi um problema.

<sup>248</sup> “As consequências em Portugal. Providências do Governo Português”, in *Jornal do Comércio e das Colónias*, de 4 de Agosto de 1914.

Alimentar as populações urbanas, em especial a população de Lisboa, da qual dependia directamente a sobrevivência da República levou também a alterações na política planificadora do Estado na agricultura e na indústria mas sem resultados significativos.

No caso do sector industrial qualquer política de intensificação da produtividade viria sempre a chocar com factores inerentes à situação de guerra mundial, onde entre a transformação em indústria de guerra e indústria civil iria sempre alterar o tecido produtivo tradicional.

No entanto, a opção de fomento de uma indústria de guerra para exportação para os países beligerantes, apresentava duas vantagens: uma vantagem económica para o Estado e uma vantagem laboral para a população que via aberto um mercado de trabalho exigente em quantidade de mão-de-obra.

Mas a questão de sobrevivência do regime republicano, à luz da visão dos partidários do Partido Democrático, e consequentemente dos guerristas, seria secundarizada mesmo que vantajosa para o Estado, pela necessidade primária de “alimentar Roma” e por conseguinte o desenvolvimento de um intrincado jogo político interno e externo, que viesse colmatar a necessidade imediata e desesperante de crédito<sup>249</sup> internacional de £2.000.000 para evitar a bancarrota da República.

Os guerristas viriam a encontrar nos navios alemães surtos no Tejo uma das chaves para forçarem a entrada na guerra, já que sem a importação de matérias-primas e a possibilidade de exportação para o mercado de guerra<sup>250</sup> por via terrestre directa com um dos beligerantes. Com um problema de recursos humanos face à mobilização militar e à emigração económica, qualquer tentativa de fomento da indústria ou da agricultura não tinha viabilidade à data, mas sem uma razão virtuosa de guerra justa<sup>251</sup>

---

<sup>249</sup> UK-TNA, FO 371/2759 (s.d.), Pedido de empréstimo de Afonso Costa para aquisição de trigo e munições.

<sup>250</sup> Ana Paula Pires, *Portugal e a I Guerra Mundial: A República e a Economia de Guerra*, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2011, p.178.

<sup>251</sup> Refira-se a questão da guerra defensiva como única razão para a guerra entre Estados, de acordo com as convenções internacionais.

a entrada no teatro de guerra na Europa, seria vista pela oposição política como um crime social.

A guerra veio demonstrar que a República não tinha alterado a grande dependência da economia portuguesa de importações por via marítima, apesar da evidência de se estar a caminhar para um conflito entre a Grã-Bretanha e a Alemanha desde o início do século XX. Não houve por parte dos governos da República uma alteração de estratégia económica que alterasse o atraso económico de Portugal, mas também que efectuasse as alterações necessárias no sector agrícola e industrial, de modo a vir a mitigar o impacto de uma guerra generalizada na Europa, mesmo sem um impacto de uma beligerância directa sobre o território nacional continental, ou seja, aquilo que hoje poderíamos denominar como plano integrado de defesa nacional, económico-militar.

Portugal sentiu um impacto imediato na sua frente interna, via frente marítima, em resultado da desarticulação dos circuitos normais de abastecimento marítimo. Em causa estava uma incapacidade de manter uma reserva estratégica de tonelagem de transporte marítimo desde o século XIX, que pelo menos garantisse a possibilidade de preservar as exportações e assim salvaguardar um fluxo de divisas essencial à economia nacional, mesmo considerando a existência de um vasto território colonial. A esta falta de estratégia juntava-se a incapacidade de abastecer alternativamente o mercado interno a níveis sustentáveis a partir de Espanha, via caminho-de-ferro, ou alternativamente por esta via fazer chegar os produtos nacionais aos mercados europeus.

Será efectivamente a questão do abastecimento da população urbana de Lisboa que se tornará a maior preocupação dos Governos republicanos, não só pela necessidade de manter os mercados abastecedores minimamente activos e de controlar os açambarcamentos, mas também como uma necessidade de sobrevivência do próprio regime ao evitar níveis de constatação social incontroláveis.

Como referido a questão da capacidade da marinha mercante nacional para transportar as mercadorias necessárias ao abastecimento nacional era insuficiente<sup>252</sup>, não ultrapassando 10% das necessidades em produtos alimentares e energia, antes de Agosto de 1914. Em Dezembro de 1915 a frota mercante nacional era composta por 471 embarcações, perfazendo um total de 91.859 toneladas brutas e a capacidade dos estaleiros navais portugueses não excedia as 4.600 toneladas ano<sup>253</sup>.

A guerra que então se iniciara viria a ter na sua essência um vasto teatro de guerra económica, onde se jogaria com os fluxos comerciais como factores de disrupção das economias e atrito social, e que teria como arma estratégica o controlo de rotas de navios mercantes e cargas.

Mais que dependente da defesa naval da Royal Navy, de facto Portugal estava há muito tempo completamente dependente da vontade dos sectores comerciais marítimos estrangeiros, em especial da marinha mercante britânica e alemã, para garantir o seu abastecimento continental, e em parte para o transporte de mercadorias e pessoas para as ilhas e colónias.

A Grã-Bretanha tinha plena consciência da situação que a paralisação da actividade comercial marítima provocava em Portugal, como foi reportada pelo representante britânico em Portugal, Lancelot Carnegie<sup>254</sup>, a Londres em 26 de Agosto de 1914, onde entre outras considerações reconheceu que o impacto da guerra em Portugal poderia ser considerado mais grave do que em outros países directamente envolvidos em guerra.

É neste sentido que a recolha de informação efectuada no relatório de Lancelot Carnegie se enquadra no trabalho que a estratégia política de controlo comercial

---

<sup>252</sup> Luís Alves de Fraga, *Portugal e a Primeira Grande Guerra. Os objectivos políticos e o esboço da estratégia nacional 1914-1916*, Tese Mestrado, Universidade Técnica de Lisboa, 1990, p327. Também em Luís Alves de Fraga “Os navios alemães e a declaração de guerra”, in *Portugal Grande Guerra 1914-1918*, (Coord.) Aniceto Afonso e Carlos de Matos Gomes, Lisboa, Diário de Notícias, s/d., pp.258-262.

<sup>253</sup> PT-AHDMNE, P3/A7/M24 (Piso 7º, Armário 7, Maço 24), Requisição dos Navios Alemães, 2 de Fevereiro de 1916.

<sup>254</sup> UK-TNA, FO 368/1063, Ofício de Lancelot Carnegie a Edward Grey, 26 de Agosto de 1914.

dirigida pelo Foreign Office durante a guerra, mesmo sobre países neutrais europeus e em especial sobre aqueles com fronteiras com os beligerantes.

Os britânicos tinham a consciência do vazio comercial deixado em Portugal, face à interdição dos mares para a frota comercial alemã. Por outro lado, a Grã-Bretanha via uma oportunidade de negócio com a guerra, evidência reforçada pela comunicação de Edward Grey poucos dias depois do início das hostilidades aos consulados e delegações britânicas, no sentido obter informações sobre as actividades comerciais locais e para promover os serviços comerciais marítimos através da marinha mercante britânica<sup>255</sup>. A situação em Portugal representou uma oportunidade para obter vantagens comerciais com a guerra<sup>256</sup> e uma oportunidade para os transportes marítimos britânicos.

Não é de estranhar esta postura britânica perante a oportunidade de comércio com Portugal, já que a situação de guerra no centro europeu trazia uma excelente oportunidade para inverter o sentido do declínio que as exportações britânicas apresentavam em relação ao aumento de importações que Portugal vinha vindo a registar da europa continental desde o Ultimato Britânico (1890) e a consequente denúncia do Tratado de Comércio e Navegação entre Portugal e a Inglaterra, onde se acentuou em contrapartida a capacidade alemã crescente de penetração comercial, dentro daquilo que se reconhecia como uma progressiva diminuição da capacidade comercial britânica face à expansão comercial alemã desde o início do século XX, em especial a partir de 1908, com o acordo comercial luso-alemão<sup>257</sup>.

No final da Monarquia Constitucional a dependência comercial nacional começava-se a libertar da dependência britânica e a encontrar mercados abastecedores

---

<sup>255</sup> “A guerra Comercial” in *Jornal do comércio e das Colónias*, de 26 de Novembro de 1914.

<sup>256</sup> UK-TNA, FO 368/1063 – Relatório de Setembro de 1914, do Secretário Inglês dos Negócios Comerciais.

<sup>257</sup> O Tratado de Comércio e de Navegação entre Portugal e a Alemanha, foi assinado no Porto a 30 de Novembro de 1908 e entrou em vigor em 5 de Junho de 1910. Ana Paula Pires, *Portugal e a I Guerra Mundial: A República e a Economia de Guerra*, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2011, p.74.

alternativos se bem que a dependência de financiamento estrangeiro fosse uma constante que encontrou continuidade na República.

A importância do mercado nacional na balança comercial britânica não era relevante, nem a produção industrial, ou agrícola representavam um nicho de mercado insubstituível para a Grã-Bretanha, no entanto existia por parte desta uma intenção declarada de vedar à Alemanha o acesso às matérias-primas coloniais portuguesas, ou mercadorias que nos portos nacionais pudessem reexportar, ou mesmo facilidades que viessem a ser conseguidas em entrepostos comerciais portugueses.

Em 1910, a posição comercial britânica já só representava cerca de 50% da balança comercial nacional, o que levou a uma insistência britânica em retomar um acordo comercial perdido em resultado da sua atitude com o Ultimato Britânico de 1890, o que foi conseguido só após a implantação da República, com um novo acordo comercial<sup>258</sup>, em 12 de Janeiro de 1914.

É esta conjuntura de rivalidade entre serviços comerciais marítimos e de conquista de novos entrepostos de importação favorável aos serviços mercantes alemães, que as suas rotas comerciais internacionais<sup>259</sup>, vieram a englobar a utilização do porto de Lisboa como um porto de escala.

Derivado dessas rotas resultou o núcleo de navios alemães que vieram a se agrupar no estuário do Tejo, constituído não só por navios que se encontravam a fazer escala comercial no porto de Lisboa, mas fundamentalmente por navios que se remeteram às águas neutras nacionais desde as vésperas do início da Grande Guerra

---

<sup>258</sup> Sacuntala Miranda, “Comércio Externo”, in *Portugal da Monarquia para a República*, (Coord.) A.H. de Oliveira Marques, Nova História de Portugal, Vol. XI, (Dir.) Joel Serrão e A.H. de Oliveira Marques, Lisboa Editorial Presença, 1991, pp. 173-186. E ainda em UK-TNA, FO 368/1061, Ofício de 12 de Janeiro de 1914, enviado por Lancelot Carnegie ao ministro dos Negócios Estrangeiros Edward Grey.

<sup>259</sup> Eram várias as rotas internacionais das companhias comerciais alemãs que aportavam em Lisboa, vindas da América do Sul, Índia, Norte da Europa, Congo Mediterrâneo, Austrália e Oriente. Luís Alves de Fraga, *Portugal e a Primeira Grande Guerra. Os objectivos políticos e o esboço da estratégia nacional 1914-1916*, Tese Mestrado, Universidade Técnica de Lisboa, 1990, p57.

em fuga de captura pela Royal Navy, e em especial da Tagus Patrol que patrulhava próximo da costa portuguesa continental.

Sabendo-se que uma qualquer política de embargo, ou bloqueio comercial apenas tem repercussões a longo prazo, a duração prolongada da guerra transformou a questão do comércio marítimo num ponto chave de toda a logística de abastecimento de guerra.

A Grã-Bretanha centralizou a operacionalização desta estratégia de guerra comercial marítima, durante a Grande Guerra no Commercial Intelligence Branch, do Board of Trade, que geriu a política de bloqueio comercial contra as Potências Centrais, na regulação das facilidades comerciais com os países neutros e que teve uma enorme influência na política comercial britânica<sup>260</sup> em relação a Portugal no período, já que os portos nacionais sofreram uma enorme privação do tráfego comercial a partir de Agosto de 1914 com uma redução expressiva de entrada de mercadorias necessárias à economia<sup>261</sup> nacional.

Perante a situação de emergência económica provocada pela interrupção abrupta do comércio marítimo, Portugal manteve uma posição pragmática de neutralidade que foi evoluindo até à declaração de guerra por parte da Alemanha, como se pôde verificar pela evolução da situação de abrigo encontrada por navios alemães e austro-húngaros em portos nacionais.

A gravidade da situação levou à criação de um órgão para a gestão do comércio marítimo em tempo de guerra, uma comissão especial composta por três membros do Concelho de Comércio Extremo de Portugal<sup>262</sup> e da Comissão de Comércio Externo de Portugal para se procurar alternativas que pudessem corrigir, ou

---

<sup>260</sup> UK-TNA, FO 368/1063, Ofício de 21 de Setembro de 1914 dirigido por Lancelot Carnegie à British Chamber of Commerce in Portugal; UK-TNA, FO 368/1063, Ofício de 27 de Setembro de 1914 dirigido por Lancelot Carnege a Eduard Grey; UK-TNA, FO 369/1063, Ofício de 30 de Outubro de 1914 redigido pelo Commercial Intelligence Branch, do Board of Trade.

<sup>261</sup> Ana Paula Pires, *Portugal e a I Guerra Mundial: A República e a Economia de Guerra*, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2011, p.75.

<sup>262</sup> Idem, p.77.

atenuar, as consequências da situação internacional, com a procura de novos mercados entre países neutros como: Itália (neutra até Maio de 1915), Estados Unidos da América (neutro até Abril de 1917), Brasil (neutro até Outubro de 1917), Argentina e Espanha, mas também da Inglaterra a quem enviaram uma comissão comercial, a 12 de Novembro de 1914, e a quem reconheciam uma capacidade de substituir a perda de 30% do comércio externo português com a interrupção abrupta da navegação de navios comerciais alemães, austro-húngaros e turcos<sup>263</sup>, mas também com quem os republicanos guerristas reconheciam uma oportunidade de vir a serem aliados no conflito.

Igualmente não deixará de ser interessante realçar a influência da situação de guerra na política de emigração do Estado e como Portugal se mostrou disposto a vir a colaborar no esforço de guerra britânico, através do envio de mão-de-obra para substituir a vagas que os emigrantes alemães, austro-húngaros, turcos e franceses estavam a deixar nos serviços e indústria britânicas, com um eventual redireccionando o fluxo de emigração nacional do Brasil para Inglaterra<sup>264</sup>.

A questão da continuidade de exportações nacionais para países neutros não deixou de ser uma das grande preocupações britânicas, em especial para os países escandinavos: Dinamarca, Suécia e Noruega, ou Holanda e Suíça, onde os produtos e matérias-primas poderiam ser facilmente reexportados para as Potências Centrais, com a exportação de produtos coloniais como o café e o cacau, ou ainda com a manutenção de uma capacidade produtiva de fábricas alemãs situadas em Portugal<sup>265</sup>.

A questão a reexportação era uma realidade, tendo o porto de Lisboa assumido essa função para a França, ao ser utilizado como porto de transferência de matérias-primas vindas dos países neutros do báltico, em especial da Suécia do qual canalizava a aquisição de ferro e outros produtos para Lisboa e de onde reexportava para portos de França. Alinhada com uma idêntica política de bloqueio económico, a Inglaterra

---

<sup>263</sup> Idem, p.79.

<sup>264</sup> Idem, p.80.

<sup>265</sup> Idem, p.82.

também utilizou os portos de Portugal para escoar as aquisições forçadas que efectuava para retirar do mercado internacional produtos possíveis de serem adquiridos pela Alemanha, mas também para inflacionar o valor dos mesmos no mercado internacional e assim atingir directamente a economia alemã<sup>266</sup>.

Apesar de tudo estas mercadorias passavam à margem das necessidades de Portugal, que tinha sido colocado fora das redes logísticas de abastecimento de guerra da Entente. Esta situação fez sobressair a inexistência de uma política de abastecimento interno, levantou problemas a nível da distribuição e da escassez de produtos só disponíveis nos mercados de importação, face ao controlo de mercadorias classificadas de contrabando pelos britânicos, assim como se acrescentou vasto campo de restrições às exportações nacionais com destinos diferentes de portos britânicos<sup>267</sup>.

Pouco menos de dois meses depois do início Grande Guerra, a situação de abastecimento das populações urbanas portuguesas agravou-se ao ponto de surgirem falta de produtos de primeira necessidade e combustíveis. Apesar da proibição governamental,<sup>268</sup> de 4 de Agosto de 1914, que proibia a exportação terrestre e marítima de bens alimentícios, gado e combustíveis. Sem reservas estratégicas por falta de políticas de armazenagem, algumas fábricas viriam inclusivamente de reduzir os dias de produção.

A partir de Outubro de 1914 deu-se início a um ciclo de manifestações contra os especuladores e os açambarcamentos, fruto directo da interrupção da actividade comercial marítima durante a guerra e que culminaram com assaltos a estabelecimentos. Às greves e redução de dias de produção acresciam as questões da

---

<sup>266</sup> António José Telo, Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, pp.69-70.

<sup>267</sup> Apesar das restrições à exportação de bens alimentares impostas pelo governo português, a posição de neutralidade colaborante com a Entente, permitia que não se restringissem exportações de carne para Gibraltar. UK-TNA, FO 368/1063, Ofícios de 18 e 22 de Agosto de 1914.

<sup>268</sup> Ana Paula Pires, *Portugal e a I Guerra Mundial: A República e a Economia de Guerra*, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2011, p.84.

mobilização militar, o envio de mão-de-obra para os países beligerantes da Entente e a emigração económica em especial para o Brasil<sup>269</sup>.

Tornava-se evidente a existência de dois grandes problemas que afectavam directamente as populações, a falta de abastecimentos e a incapacidade de os distribuir de forma regular. A falta de transportes marítimos e terrestres, ou ainda, a descoordenação governamental que permitia a existência de situações como o fornecimento de açúcar da colónia de Moçambique para a Grã-Bretanha e a necessidade de importação desse mesmo produto da Itália para Portugal, sujeitos a constrangimentos sobre o transporte de mercadorias no Mediterrâneo em tempo de guerra e à actuação da Royal Navy no controlo de mercadorias de contrabando<sup>270</sup>.

No campo energético Portugal dependia quase exclusivamente da produção britânica, tornando-se um dos problemas mais graves durante a guerra, face às restrições da sua importação por todos os entraves colocados pelo Commercial Intelligence Branch, do Board of Trade, onde a disponibilização do carvão e derivados do petróleo eram geridos como forma de controlo sobre a rede de transporte marítima dos países europeus, capacidades industriais e que mais tarde vieram inclusivamente a implicar constrangimentos na operacionalidade da Marinha de Guerra Portuguesa<sup>271</sup>.

Apesar do aumento da produção nacional<sup>272</sup> de carvão a qualidade do mesmo, em relação à capacidade calórica do carvão britânico, teve repercussões na autonomia dos navios da Armada, colocando a operacionalidade dos contratorpedeiros DOURO e GUADIANA fora do raio de acção dos Açores a partir do porto de Lisboa.

---

<sup>269</sup> Idem, p.174.

<sup>270</sup> UK-TNA, FO 368/1382, Memorando de 5 de Janeiro de 1915 elaborado pela Legação de Portugal em Londres.

<sup>271</sup> Ana Paula Pires, *Portugal e a I Guerra Mundial: A República e a Economia de Guerra*, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2011, p.158 e UK-TNA, MT 23/586 Registo de fornecimento de carvão a Portugal 1913-1918.

<sup>272</sup> Ana Paula Pires, *Portugal e a I Guerra Mundial: A República e a Economia de Guerra*, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2011, p.159.

### 3.2.4 – 1º Ciclo de Neutralidade - Agosto de 1914 a Maio de 1915

Logo após o governo presidido por João Chagas (1911/09/04-1911/11/12) teve início o segundo governo constitucional presidido por Augusto de Vasconcelos (1911/11/12-1912/06/16) que poderá ser considerado como aquele que terá determinado o rumo orientador da República naquilo que se poderá designar por base doutrinal do pensamento de defesa nacional: a defesa da República contra as ameaças os seus inimigos internos (monárquicos nacionais) e externos (Espanha monárquica), suportada na manutenção e reforço da aliança com a Grã-Bretanha, que simultaneamente se suportaria numa reorganização das Forças Armadas, através de uma desprofissionalização do Exército e a reorganização e modernização dos meios navais<sup>273</sup>.

Posteriormente, no quarto governo constitucional, o primeiro governo presidido por Afonso Costa (1913/01/09-1914/02/09), a questão da defesa nacional regressou à ordem do dia em Maio de 1913, em plena 1ª Guerra dos Balcãs (1912/10/08-1913/05/30). Foi então exposta uma fórmula que aproximava Portugal de uma estratégia de neutralidade em relação a conflitos europeus, com base em dois factores preponderantes: a localização geográfica de Portugal no mapa europeu e a reconhecida oportunidade de desenvolver uma economia de guerra vocacionada para o abastecimento de beligerantes.

*“[Portugal]... não deve fazer esse esforço sob o ponto de vista da defesa terrestre, marítima e colonial, por espírito de guerra, de aventura, mas tem a obrigação de, lançando os olhos no mapa da Europa, ver qual é a sua situação e preparar-se para a sustentar<sup>274</sup>.”*

Esta posição de Afonso Costa em 1913 não é de estranhar e centra uma colagem à tendência pacifista internacional, que ficou expresso em Portugal nos Congressos

---

<sup>273</sup> Diário da Câmara dos Deputados, Sessão n.º 10, de 16 de Novembro de 1911.

<sup>274</sup> Diário da Câmara dos Deputados, Sessão n.º 86, de 1 de Maio de 1913.

Socialistas de 1912, e também de grande impacto em França e reflexos na vida política alemã<sup>275</sup>.

Mas chegados a 28 de Julho de 1914, o Império Austro-Húngaro declarou guerra ao Reino da Sérvia, que precipitou de imediato a mobilização geral dos exércitos da Rússia. Seguiu-se a entrada da Alemanha na guerra a 1 de Agosto com a declaração de guerra à Rússia e a declaração de guerra à França e à Bélgica a 3 de Agosto. A 4 de Agosto a Grã-Bretanha declarou guerra à Alemanha. Portugal fez uma declaração pública de intenção de ir a curto prazo apoiar militarmente a Grã-Bretanha.

Aquilo que poderia ter sido uma 3ª Guerra Balcânica, mais um dos muitos conflitos regionais daquela zona, desta vez em torno de uma situação diplomática Austro-Sérvio, em resultado do assassinato do Arquiduque Francisco Fernando a 28 de Junho de 1914, veio a transformar-se numa guerra de repercussões extremas que atingiram toda a Europa e o restante Mundo.

A declaração de guerra da Grã-Bretanha à Alemanha foi vista em Portugal com apreensão, mas mais importante foram as instruções enviadas pelo Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros da Grã-Bretanha ao delegado britânico creditado em Lisboa, Lancelot Carnegie, ao qual foi requerido a sua intervenção para que Portugal não se declarasse neutral no conflito<sup>276</sup>.

Esta solicitação deve ser entendida como uma necessidade estratégica e para, à luz da lei internacional, garantir aos britânicos um acesso privilegiado aos portos do Funchal (Madeira) e de São Vicente (Cabo Verde), acautelando a não beligerância nacional, já que a supremacia naval britânica tenderia a uma rápida posição de supremacia sobre a marinha alemã no total nas rotas atlânticas.

---

<sup>275</sup> Ana Paula Pires, *Portugal e a I Guerra Mundial: A República e a Economia de Guerra*, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2011, pp.52-53.

<sup>276</sup> Idem, p.56.

Em Agosto de 1914, Portugal tinha como Presidente da República Manuel de Arriaga<sup>277</sup> e Presidente do Ministério (Governo) Bernardino Machado<sup>278</sup>, acompanhado entre outros ministros pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros o Coronel Freire de Andrade e o Ministro da Guerra o General Pereira de Eça. Refira-se ainda a pasta do Ministério da Marinha o Almirante Eduardo Neuparth.

Será no entanto o Ministro Freire de Andrade, incondicional defensor da Aliança com a Inglaterra<sup>279</sup>, que sustentará as conversações entre o Governo Português e o Governo Britânico através da rede diplomática, que viria a marcar a posição dos antigueristas durante a Grande Guerra.

Entre 1 e 4 de Agosto de 1914, antes do Governo Britânico liderado pelo Ministro Henry Asquith ter declarado na noite de 4 de Agosto guerra à Alemanha, o Ministro dos Negócios Estrangeiros português, Freire de Andrade, manteve um conjunto de comunicações com os representantes diplomáticos nacionais em Londres, Paris e Berlim, no sentido de lhes comunicar uma posição de neutralidade<sup>280</sup> perante o conflito que decorria até à data entre o Império Austro-Húngaro, o Império Alemão, o Reino da Sérvia, Império Rússia e por último a França.

---

<sup>277</sup> Manuel José de Arriaga Brum da Silveira e Peyrelongue (1840-1917), nasceu nos Açores (Horta). Foi escritor, advogado e político, destacou-se como orador parlamentar e membro do Partido Republicano Português, do qual foi um dos principais ideólogos. Foi o primeiro presidente constitucional, logo a seguir a Teófilo Braga que chefiou a presidência do Governo Provisório saído da Revolução de 5 de Outubro de 1910. O seu mandato teve início a 24 de Agosto de 1911 e foi interrompido a 29 de Maio de 1915, na sequência da revolta de 14 de Maio desse mesmo ano. Foi substituído por Teófilo Braga que o substituiu até ser completado o tempo restante do seu mandato.

<sup>278</sup> Bernardino Machado governou entre 23 de Junho e 12 de Dezembro de 1914, período que decorre entre o assassinato do Arquiduque da Áustria, Francisco Fernando Carlos Luís José Maria de Áustria-Este, percorre o período da Batalha das Fronteiras, entre 14 e 24 de agosto de 1914, e passa pelo período da “corrida para o mar”, de 15 de Setembro a 8 de Outubro de 1914, sendo que em Dezembro de 1914 a Europa estava perante uma estabilização da guerra e já não acreditava que a guerra iria terminar até ao Natal.

<sup>279</sup> António José Telo e Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, p.43.

<sup>280</sup> *Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, Tomo I, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997, pp.13-22.

Ainda no dia anterior à declaração de guerra britânica à Alemanha, a 3 de Agosto, Eyre Crowe<sup>281</sup> comunicou ao representante diplomático português em Londres, Teixeira Gomes, a concordância do Governo Britânico com a posição de neutralidade portuguesa, fazendo no entanto a solicitação para que esta não fosse declarada formalmente às Potências Centrais<sup>282</sup>, para que se mantivesse uma posição de não-beligerância.

Esta posição pragmática britânica viria a ser tomada em diversos outros campos em relação às Leis Internacionais que ela própria tinha ratificado em convenções relativas à guerra no mar, como no caso da execução do bloqueio marítimo.

Mas será importante referir que face à posição geográfica de Portugal: inexistência de uma fronteira terrestre com qualquer um dos beligerantes na Europa e a mais-valia que representava a localização dos portos nacionais (Açores, Madeira e Cabo Verde) para o abastecimento de navios de guerra britânicos, a não declaração de neutralidade representava para os britânicos à luz da legislação internacional, a não existência de restrições formais de utilização dos portos: em número de dias dentro dos portos portugueses e em número de unidades em permanência.

Posições pragmáticas como esta viriam a ser tomadas conforme a conveniência britânica, como as sucessivas alterações ao rol de produtos de contrabando comercial marítimo ou à concepção operacional do bloqueio naval à Alemanha. Não será de desprezar o reconhecimento da superioridade naval estratégica da Royal Navy e como ao fim de algumas semanas apenas os navios de superfície da Entente se mantêm a navegar em liberdade no Atlântico.

---

<sup>281</sup> Eyre Crowe (1864-1925), de seu nome completo Sir Eyre Alexander Barby Wichart Crowe, nasceu na Alemanha (Leipzig) e foi um diplomata britânico que no Foreign Office defendeu uma acérrima política anti-alemã durante a Grande Guerra. A 25 de Julho de 1914, Eyre Crowe ainda acreditava que a força naval britânica teria a capacidade de impedir a guerra através de uma demonstração da sua força perante a Alemanha. Com o início da guerra influenciou o Governo Britânico a aprovar o arresto de todos os navios alemães que se encontravam em portos britânicos. Mesmo assim foi atacado pela imprensa pelas suas ligações familiares à Alemanha.

<sup>282</sup> *Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, Tomo I, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997, p.15.

Será assim a data de 4 de Agosto o dia em que ficou esclarecida a posição de não beligerância de Portugal (neutralidade) no conflito europeu perante a sua aliada Inglaterra, tendo este esclarecimento sido efectuado poucas horas antes do Governo Britânico declarar guerra à Alemanha. Portugal assumiria os seus compromissos com os britânicos dentro da Aliança Luso-Britânica<sup>283</sup>, sendo que o Governo Britânico garantiria o apoio militar em caso de ataque alemão a qualquer território português<sup>284</sup>.

O canal diplomático entre Londres e Lisboa tinha conseguido ultrapassar a questão da intensão do Governo Português declarar formalmente a neutralidade aos Alemães, ficando a declaração para uma outra oportunidade e apenas se a utilização da formalidade diplomática assim o justificasse.

Uma vez que a Grã-Bretanha declarou guerra à Alemanha, duas questões devem ser lembradas em relação à Aliança Luso-Britânica: a obrigação de auxílio estava reservada a situações de defesa e não em caso de uma das partes atacar um Estado terceiro, como se verificou com a declaração de guerra britânica à Alemanha, restando a partir desse momento apenas à Grã-Bretanha a obrigação de auxiliar Portugal se as suas áreas territoriais viessem a ser atacadas. Em termos diplomáticos<sup>285</sup> o “em nome da Aliança” descrevia o auxílio ao outro Estado aliado, quando esse fosse atacado sem ter provocado a situação.

---

<sup>283</sup> A Aliança entre Portugal e a Inglaterra era, e é, uma aliança defensiva, tal como foi afirmado em 1912 por Edward Grey na Câmara dos Comuns, face ao qual a obrigação de mútuo auxílio era resultante de uma das partes fosse atacada e não quando uma destas declarava guerra a terceiros. Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra, Tomo I, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997, p.26, Circular do Ministro Freire de Andrade aos Membros do Governo da República, em 9 de Agosto de 1914 e aos Ministros de Portugal em Londres e Madrid em 17 de Agosto de 1914.

<sup>284</sup> Telegrama de Londres, 4 de Agosto de 1914. Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra, Tomo I, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997, p.17.

<sup>285</sup> A questão do peso político da declaração de “em nome da aliança” envolve o conceito jurídico de *casus foederis*, ou seja o de existir uma ofensa ou ameaça contra um aliado, no naco nacional referindo-se à Aliança Luso-Britânica, que de forma ancestral desenhava um pacto de mútuo auxílio de defesa. É uma forma de justificar um acto de guerra e na prática ia ao encontro da vontade do Partido Democrático de Afonso Costa, mapa envolver a população portuguesa directamente no teatro de guerra europeia sem um *casus belli* por parte da Alemanha.

Será então possível reconhecer que o esforço diplomático nacional, gerido por Freire de Andrade, desde o início do conflito a 28 de Julho de 1914, não diferiu muito da anterior postura governamental em Maio de 1913, perante os conflitos europeus nos Balcãs, mas que no entanto foi à data vista como uma posição antiguerrista internamente pelo Partido Democrático, se bem que reconhecida pela Grã-Bretanha como uma neutralidade pró-britânica. Tal como em outras nações que tomaram posições neutras, em todas viriam a existir interesses patrióticos, militaristas e económicos, que se consubstanciaram em duas frentes distintas, mas complementares: a frente externa (política internacional) e frente interna (política doméstica).

A posição de neutralidade portuguesa<sup>286</sup> ficou esclarecida pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros de Freire de Andrade, em circular emitida aos membros do governo e aos representantes diplomáticos em Londres e Madrid, em reforço da declaração de Bernardino Machado, de 7 de Agosto de 1914, onde no Congresso tinha referido existir uma política internacional de paz e concórdia com todas as potências e de confirmação da Aliança Luso-Britânica com a Grã-Bretanha<sup>287</sup>.

Mais que uma posição de não intervencionismo na guerra, a política diplomática de neutralidade de Freire de Andrade<sup>288</sup> foi fundamentada numa defesa das “pessoas e pedras” e numa ponderação de mais-valias para Portugal e para a República.

Freire de Andrade viria a defender uma política de neutralidade informal como a melhor forma de proteger os interesses nacionais, porque:

- 1) Nas colónias a Grã-Bretanha não se encontrava disponível para auxiliar em terra as forças nacionais, mas apenas no mar. A defesa das colónias estava dependente das tropas metropolitanas portuguesas<sup>289</sup>;

---

<sup>286</sup> Circular do Ministro Freire de Andrade aos Membros do Governo da República, em 9 de Agosto de 1914 e aos Ministros de Portugal em Londres e Madrid em 17 de Agosto de 1914. *Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, Tomo I, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997, pp.24-27.

<sup>287</sup> Augusto Casimiro, *Portugal na Guerra do Mundo: Naulila*, Lisboa, Seara Nova 1922., p.11.

<sup>288</sup> António José Telo e Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, p.44.

- 2) O Exército da República, que tinha sido reorganizado num modelo miliciano em 1911, era pouco numeroso e estava mal equipado, com falta de quadros de oficiais e sargentos e sem uma indústria militar de apoio. Sem reservas materiais o Exército não tinha a capacidade de reunir mais de 55.000 homens<sup>290</sup>;
- 3) A República não tinha dinheiro, não tinha facilidade em obter crédito no estrangeiro e a guerra não se fazia sem muito dinheiro<sup>291</sup>;
- 4) Ao ficar fora do conflito e só nestas condições, na conferência de paz os territórios das colónias nacionais ficarão fora das negociações de compensação entre territórios coloniais e metropolitanos das potências beligerantes<sup>292</sup>. Ao entrar na guerra ao lado da Inglaterra não se verificariam mais garantias de preservação dos territórios coloniais, e;
- 5) Esta fórmula permitia retirar vantagem da posição geopolítica dos territórios nacionais sem receio de uma acção por parte da Alemanha, manter uma colaboração com o Governo Britânico, manter uma via regular de abastecimento de Gibraltar, continuar a dar apoio logístico aos navios britânicos e franceses nas ilhas e colónias, oferecendo em simultâneo um abrigo aos navios mercantes das potências centrais;
- 6) Por último, a neutralidade informal permitia ao Governo Português vir a aceitar as solicitações da Grã-Bretanha em nome da Aliança sem constrangimentos<sup>293</sup>.

---

<sup>289</sup> *Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, Tomo I, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997, p.25.

<sup>290</sup> *Idem.*

<sup>291</sup> *Idem.*

<sup>292</sup> É dado o exemplo por Freire de Andrade da colaboração com o Exército britânico nas guerra napoleónicas e a perda do território de Olivença. Questiona se teria sido por não Portugal não ter estado em Waterloo, numa significativa alusão a uma eventual e futura participação na frente da Flandres. *Idem*, p. 27.

<sup>293</sup> António José Telo e Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, p.44. Esta posição é considerada pelos britânicos como uma

Entre as personalidades que defendiam um antiguerrismo, para além de Freire de Andrade, destacavam-se outras personalidades como: Manuel de Arriaga, Brito Camacho e Morais Sarmiento<sup>294</sup>.

Será a fortíssima propaganda do grupo minoritário guerrista da política portuguesa, extremamente activo e concentrado em Lisboa e Porto, com um acesso privilegiado aos meios de comunicação escrita e uma maioria parlamentar representada pelo Partido Democrático, que irá montar uma campanha acusatória sobre os seguidores da linha de neutralidade como germanófilos.

O vasto espectro político da sociedade antiguerrista era favorável a uma neutralidade, mas simultaneamente a favor da Entente Cordiale, especialmente colaborante com a Grã-Bretanha, estando disposto a entrar na guerra se esta o solicitasse.

Por outro lado, a corrente guerrista ou pró-beligerante do Governo de Bernardino Machado em Julho de 1914, foi suportada pelo Ministro da Guerra Pereira de Eça, tendo como um dos principais ideólogos João Chagas, à data diplomata representante de Portugal em Paris, ao qual se devem juntar as intervenções de Afonso Costa e Norton de Matos.

A posição do diplomata de João Chagas, em França, será certamente a chave de toda a acção diplomática para reforçar a aproximação diplomática francesa a Portugal e para que os republicanos do Partido Democrático ganhassem mais força para desafiar constantemente a vontade expressa pela Grã-Bretanha de uma neutralidade informal para Portugal.

Era um desviar da realidade se não se considerar que também existiam pequenos núcleos de partidários do intervencionismo no conflito em outras formações

---

posição anglófila e não como germanófila como foi extensivamente propagandeada pela oposição guerristas do Partido Democrático.

<sup>294</sup> António José Telo e Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, p.45 e p.48.

partidárias, ou mesmo da sociedade, mas a face visível e o núcleo instigador centrava-se em torno de Afonso Costa e do Partido Democrático.

Uma política de beligerância activa na Europa era defendida por João Chagas como a melhor forma de proteger os interesses nacionais, porque:

- 1) A intervenção de Portugal no teatro europeu como forma de emancipação política de Portugal em relação à Grã-Bretanha<sup>295</sup>, mas também uma forma de vincular a Inglaterra à Aliança luso-britânica impedindo-a de utilizar os territórios nacionais como compensações de guerra;
- 2) Apoiava-se na vontade de uma opinião pública guerrista e no discurso pró-britânico de Bernardino Machado para questionar as consequências ao nível de prestígio internacional de uma não intervenção no teatro de guerra europeu<sup>296</sup>;
- 3) Utilizar uma intervenção ao lado da França e Inglaterra no teatro de guerra europeu como forma de privar estas nações de anuírem a uma intervenção espanhola sobre Portugal<sup>297</sup>
- 4) De ordem interna era visto como uma forma de consolidar a política do Partido Democrático, uma forma de fazer sobreviver a política de Afonso Costa, desviando a atenção do crescente número de descontentes, da constante contestação ao poder político, da crise económica do regime republicano, da fome nos centros urbanos, mesmo que mantendo o controlo sobre os processos

---

<sup>295</sup> João Chagas, *Diário II, 1915, 1916, 1917*, Lisboa, Edições Rolim, 1986, entrada de 24 de Julho de 1916.

<sup>296</sup> *Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, Tomo I, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997, p.28.

<sup>297</sup> Sobre a intervenção espanhola ver Hipólito de la Torre Gómez, *Na Encruzilhada da Grande Guerra Portugal-Espanha 1913-1919*, Lisboa, Editorial Estampa, 1998.

eleitorais<sup>298</sup> e a utilização de grupos civis armados e a Guarda Nacional Republicana para apoiar as políticas do Partido Democrático<sup>299</sup>.

É nesta visão de sobrevivência de regime, leia-se de conservação do poder governativo no Partido Democrático<sup>300</sup>, que diferencia a posição guerrista da posição antiguerrista da generalidade.

Existiu uma ideia de “salto para a frente”, uma onda de patriotismo generalizado que cercara a Europa com o deflagrar do conflito europeu e que seria vista como uma oportunidade para aglutinar uma escolha nacional em torno do Partido Democrático.

Neste sentido Nuno Severino Teixeira<sup>301</sup> e António José Telo<sup>302</sup> colocam em evidência uma primazia da política interna sobre a política externa e fundamentam causas relacionadas com um interesse próprio de manutenção do poder por parte do Partido Democrático para a entrada de Portugal no teatro de guerra europeu.

Hoje é possível e claro reconhecer que a corrente guerrista nacional, que apesar de ser minoritária, apresentava um militantismo especialmente activo ao provocar o envio de milhares de homens para as trincheiras. Existiu uma tentativa de superar o insucesso de reformas económicas e sociais, diminuir a contestação interna, reduzir o

---

<sup>298</sup> Lei Eleitoral de 1915 (Lei nº 290, de 11 de Janeiro)

Emitida durante o governo de Vítor Hugo de Azevedo Coutinho. Não entra em vigor. Sufrágio directo e secreto. Militares no activo sem direito a voto. 163 deputados no total. 146 no continente. 9 nas ilhas. 155 deputados no continente e ilhas. 35 círculos plurinominais no continente e ilhas. 2 círculos uninominais (Angra do Heroísmo e Horta). 8 círculos uninominais no Ultramar. Escrutínio maioritário a uma volta. Para as minorias, 1 deputado em círculos de 2, 3 e 4 deputados; 3 nos de 10. Cf. Observatório Político. Fonte: <http://www.politipedia.pt/lei-eleitoral-de-1915-lei-no-290-de-11-de-janeiro/> (consultado em 2018/07/07).

<sup>299</sup> António José Telo e Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, p.49.

<sup>300</sup> A questão da motivação interna dos guerristas para entrarem na guerra na Europa é aprofundada por Nuno Severino Teixeira, numa das primeiras abordagens sobre a frente interna nacional. Nuno Severino Teixeira, *O Poder e a Guerra 1914-1918: Objectivos nacionais e estratégias políticas na entrada de Portugal na Grande Guerra*, Lisboa, Editorial Estampa, 1996.

<sup>301</sup> Idem.

<sup>302</sup> António José Telo e Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016.

poder do Exército na frente interna, conseguir ter acesso a financiamento externo e por último, e talvez o mais importante, o consolidar do poder do Partido Democrático.

Freire de Andrade, em 9 de Agosto de 1914, fez um alerta<sup>303</sup> a todos os Ministros do Governo de Bernardino Machado (frente política interna) e à rede diplomática nacional (frente política externa), onde entre outras considerações questionou até que ponto era aceitável criar condições indirectas para que a guerra viesse a ser declarada a Portugal, já que seria facilmente percebido por todos e porque não traria qualquer vantagem.

A realidade é que foi percebida pela Grã-Bretanha a manobra política que Portugal estava a construir em conjunto com a França para levar a Grã-Bretanha a aceitar o envio do Corpo Expedicionário Português (CEP) para a Flandres. No entanto, na frente interna a capacidade política de Afonso Costa, Norton de Matos, João Chagas e mesmo de Bernardino Machado, forçavam a imagem junto dos cidadãos que seria a Inglaterra a solicitar o auxílio de Portugal, justificando a entrada de Portugal na guerra com base no argumento da manutenção de neutralidade defendido pelos antigueristas<sup>304</sup>, entrar na guerra só a pedido da Inglaterra no âmbito do Tratado de Aliança Luso-Britânico.

A perda de neutralidade acabará por ser encontrada a 9 de Março de 1916, após uma intensa luta política interna que terá o seu ponto de viragem para um rumo à guerra após a Revolta de 14 de Maio de 1915, quando o Partido Democrático tomou o poder e reforçou a acção diplomática junto da França.

A Grã-Bretanha foi sempre considerando que não existia a necessidade de Portugal entrar na guerra e muito menos para enviar um corpo expedicionário para a Europa. Mesmo para África, no caso das operações militares britânicas contra as forças das colónias alemãs, em especial junto à fronteira com Moçambique, o

---

<sup>303</sup> *Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, Tomo I, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997, p.26.

<sup>304</sup> António José Telo e Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, p.50.

Governo Britânico logo em Agosto de 1914 agradeceu as facilidades de movimentação que Portugal lhes concedeu para cruzar o território de Moçambique, algo similar ao que se tinha verificado durante a 2ª Guerra Bóer (1899-1902)<sup>305</sup>, onde Portugal tinha facilitado a utilização do território e portos de Moçambique para a passagem de tropas britânicas e impedido o comércio com o Transval, sem sair de uma posição de neutralidade perante o conflito regional.

O Governo Britânico mantinha a sua estratégia diplomática para reforçar a afirmação da não existência da necessidade de auxílio das forças militares nacionais em África, reservando para si a prerrogativa de solicitar auxílio se se tornasse necessário<sup>306</sup>. A posição de neutralidade dos antigueristas viria a ser uma posição progressivamente apoiada pelos britânicos. Estes tinham toda a vantagem em usufruir das facilidades portuárias nacionais sem terem de adjudicar meios para cuidados defensivos.

Por outro lado, a posição de beligerância dos guerristas viria a ser uma posição progressivamente apoiada pela diplomacia francesa, em especial através da questão da requisição de peças francesas de 75mm TR Schneider-Canet existentes nos arsenais do Exército Português, que seria muito mais um pretexto político do que uma verdadeira necessidade operacional do Exército Francês para fazer face aos alemães.

Os guerristas aproveitaram a existência do pedido francês de armas, mesmo já tendo existido um pedido de armas pelos britânicos<sup>307</sup>, para incluírem na questão o envio de tropas para França, o que elevou a tensão entre o Governo Britânico e o Governo Português, face à compreensão que um envio de tropas para França seria

---

<sup>305</sup> Como é referido em Fernando Carlos das Dores Costa, *Portugal e a Guerra Anglo-Bóer (1899-1902): política externa e opinião pública*, Tese Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, 1995.

<sup>306</sup> *Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, Tomo I, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997, p.49.

<sup>307</sup> António José Telo e Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, p.51.

uma forma indirecta de provocar a declaração de guerra por parte da Alemanha a Portugal<sup>308</sup>.

Mais que uma consequência da política desenvolvida por João Chagas na delegação em Paris, a facilidade com que França colocou a requisição de material militar a Portugal pode ser observada por dois ângulos: por um lado a aquisição de material militar por parte de um país beligerante a um país neutro não era uma situação que provocasse um estado de guerra com qualquer Estado, tal como foi observado pelo fornecimento de material militar e munições por parte da Suíça, tanto à França como à Alemanha, por outro lado à data a França estava desesperada por receber apoio internacional, como se verificou na solicitação de um corpo expedicionário japonês<sup>309</sup>, mesmo sem o coordenar com a Grã-Bretanha.

As questões de fornecimento de material de guerra por países neutros a países beligerantes, mesmo a Espanha que foi acusada do Governo ter uma posição pró-germânica, não se escusou a fornecer a França munições e material de guerra, mesmo que para isso optasse por tentar alguns subterfúgios, como fornecer a Portugal, para que daí se viesse a efectuar a reexportação para França ou Grã-Bretanha<sup>310</sup>.

Em Setembro de 1914, a posição dos antiguerristas no Governo de Bernardino Machado mantinha-se liderada pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros Freire de Andrade e ligado à frente de política externa onde sobressaia o apoio da Inglaterra, face à posição dos guerrista liderada pelo Ministro da Guerra Pereira de Eça, que se mantinha ligado à frente de política interna com o apoio da França.

Será a insistência de Pereira de Eça em reforçar a dimensão do apoio militar português a França, e a inutilidade das peças de artilharia portuguesas para o Exército Francês, que acabará por colocar em causa a solicitação inicial, tornando-se cada vez

---

<sup>308</sup> *Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, Tomo I, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997, pp.154-158, Carta de Freire de Andrade ao Ministro de Portugal em Londres, de 11 de Dezembro de 1914.

<sup>309</sup> *O Século*, de 13 de Janeiro de 1915, n.º 35/11.887

<sup>310</sup> *Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, Tomo I, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997, p.64.

mais nítida a vontade da França em colaborar com que Portugal se torne beligerante<sup>311</sup>, fundamentalmente para vir a obter facilidades geoestratégicas da posição continental portuguesa, mas também para levar a uma eventual maior dispersão das forças submarinas alemãs que operavam no Mar Mediterrâneo.

Freire de Andrade viria a encontrar uma derradeira oportunidade para travar a intervenção de Portugal na guerra em França, face ao desenvolvimento das negociações dos guerristas com França, através de uma estratégia diplomática que levaria a diplomacia britânica a pressionar a posição de França sobre uma eventual intervenção portuguesa no teatro europeu<sup>312</sup>, mas também levando a que a mobilização de guerra só se viesse a efectuar após um pedido britânico “em nome da Aliança”, contrariando assim o voluntarismo intervencionista de Pereira de Eça e de Bernardino Machado.

A questão do pedido “em nome da Aliança” viria a ser a chave de uma qualquer futura intervenção nacional no teatro de guerra europeu. Tanto os antiguerristas como os guerristas tinham a consciência que a questão da beligerância tinha deixado de ser uma questão de política externa, mas sim de política interna onde o mais importante se tinha convertido na conquista da opinião pública para a manutenção do poder, ou seja o controlo do regime.

Em Outubro de 1914, os guerristas de Pereira de Eça ganharam terreno<sup>313</sup> e levaram a que Freire de Andrade, como Ministro dos Negócios Estrangeiros, comunicasse ao Ministro de Inglaterra em Lisboa, Lancelot Carnegie, a vontade de Portugal entrar na guerra em França, junto do comando britânico com uma força militar de nível divisional, onde parte das tropas acompanhariam as peças de artilharia e as restantes seguiriam depois<sup>314</sup>.

---

<sup>311</sup> António José Telo, Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, p.53.

<sup>312</sup> *Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, Tomo I, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997, p.72.

<sup>313</sup> *Idem*, p.89.

<sup>314</sup> *Idem*, p.72.

A posição diplomática britânica ficou difícil, em especial pelo empenho de França no processo e as facilidades logísticas que oferecia ao Exército Português<sup>315</sup>, o que levou a transmitir duas orientações específicas: a não declaração imediata do pedido “em nome da Aliança” por parte da Inglaterra e a solicitação para que não houvesse uma declaração de guerra à Alemanha por Portugal antes do embarque das peças para França. A Inglaterra sabia que a questão logística para o transporte marítimo das peças seria algo que iria demorar e que a viabilidade estava nas suas mãos<sup>316</sup>.

A posição do Governo Britânico levou Lancelot Carnegie a solicitar ao Governo de Portugal que não alterasse a sua posição de neutralidade, reforçando a comunicação com a informação que tinha sido cancelado o abastecimento de carvão aos navios ingleses que estivessem ligados com o transporte militar<sup>317</sup> em causa. Mesmo mais tarde, já em Novembro, o Governo Britânico continuou a afirmar que mesmo que viesse a existir o transporte dos canhões, não existia a necessidade de alterar a posição de neutralidade de Portugal<sup>318</sup>.

As peças de artilharia acabaram por ser enviadas sem homens, mas apenas 56 peças (48 de campanha e 8 de montanha) e sem munições, a 10 de Novembro de 1914, mas a Inglaterra mantinha a posição de solicitar a Portugal que não declarasse guerra à Alemanha<sup>319</sup>. Sem munições acabaram por não ser utilizadas durante a Grande Guerra e acabaram num depósito de material na Grã-Bretanha<sup>320</sup>.

A 23 de Novembro, o Congresso em sessão secreta deu autorização unilateral ao Governo de Bernardino Machado para intervir na guerra internacional ao lado da

---

<sup>315</sup> António José Telo, Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, p.58.

<sup>316</sup> *Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, Tomo I, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997, p.79 e p. 96.

<sup>317</sup> Idem, p.96.

<sup>318</sup> Idem, p.116.

<sup>319</sup> Idem, p.119.

<sup>320</sup> António José Telo, Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, p.55.

Inglaterra e aliados<sup>321</sup>. Mas será também o mês em que a França viria a perder o interesse na participação militar portuguesa em França.

A missão militar portuguesa composta por oficiais do Estado-Maior do Exército Português enviada a Inglaterra e França acabou por colocar a descoberto as imensas fragilidades da estrutura militar republicana, armamento incompatível com o armamento francês e britânico e modelo de organização ultrapassada para a guerra moderna em França.

Para além da vontade política dos guerristas em enviarem rapidamente homens para a frente de batalha em França, a incapacidade de gerar uma única Divisão Auxiliar acabou por conduzir os franceses a entenderem as reservas britânicas em empenhar forças portuguesas no conflito e a considerar que a oferta dos guerristas portugueses não tinham credibilidade<sup>322</sup>.

O embate efectivo da guerra recaiu sobre o Presidente da República Manuel de Arriaga e o Presidente do Ministério do 7º Governo Constitucional de Bernardino Machado (23/06/1914-12/12/1914) do Partido Democrático, sendo que existiam ministros sem filiação ao partido. No entanto é evidente que por parte do Partido Democrático existiu uma vontade expressa de colocar Portugal na guerra, mas não tanto uma determinação explícita de enviar homens para a frente de batalha, já que da intenção de reunir cerca de 25.000 homens numa Divisão Auxiliar<sup>323</sup> pouco avançou e não tinha passado do papel até Dezembro de 1914.

O que não tem sido normalmente referido é o contexto coevo da percepção internacional sobre o desenvolvimento da guerra, para entender a busca que o Partido Democrático fazia para a beligerância, ou seja a partir da convicção de uma guerra curta partilhada, ideia também por outras nações europeias, a guerra ia terminar no

---

<sup>321</sup> *Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, Tomo I, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997, p.141.

<sup>322</sup> António José Telo, Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, pp.59-60.

<sup>323</sup> *Idem*, p.60.

Natal de 1914, uma rápida entrada no conflito permitiria a Portugal entrar na guerra, ou mais propriamente vir a integrar o clube dos vencedores.

Aparentemente o Partido Democrático defendia uma política externa arriscada, mas que talvez tivesse obtido um bom resultado e sem grandes riscos humanos se a guerra tivesse efectivamente terminado no Natal de 1914. Essa política externa defendida por João Chagas tinha três pontos essenciais para a justificar:

- a) Prender a Inglaterra ao tratado de Aliança Luso-Britânico, para a impedir a utilização dos territórios nacionais como factor de compensação de guerra com a Alemanha;
- b) Impedir a França ou a Inglaterra de anuírem a uma intervenção espanhola sobre Portugal;
- c) Porque tinha a consciência que só com muita dificuldade a prometida Divisão Auxiliar Portuguesa para a França, alguma vez viria a sair de Portugal até ao Natal de 1914.

O que já não era explicável era a insistência do Partido Democrático em manter o objectivo de política externa de beligerância, quando em Dezembro de 1914 todas as evidência apontavam para uma guerra longa e altamente mortífera de trincheiras, terminada a “Corrida para o Mar<sup>324</sup>”, em Outubro de 1914, e a estabilização de uma linha de trincheiras infundável desde o mar até à fronteira da Suíça.

Não existindo uma necessidade directa de defender o território continental, de uma invasão por forças alemãs, restava apenas como hipótese lícita ao Partido Democrático para justificar aos cidadãos a necessidade de uma intervenção armada nacional na frente europeia, o tão aclamado pedido de auxílio militar pelos britânicos em nome da Aliança Luso-Britânica.

Dezembro de 1914 é na nossa opinião o marco cronológico que marcará o objectivo guerrista do Partido Democrático. Enviar homens para morrer em França

---

<sup>324</sup> O termo “Corrida para o Mar” define o período em que as forças da Entente e das Potências Centrais executaram um conjunto de batalhas de envolvimento, sucessivamente em direcção à costa litoral norte da Bélgica e que resultou na a estagnação da frente ocidental após a 1ª Batalha do Marne.

em troca de migalhas à mesa dos vencedores, não poderá ser a razão primária mesmo para um partido radical como o Partido Democrático, mas sim uma outra razão de maior importância.

A insistência numa política externa guerrista, não foi mais que uma demonstração da fragilidade da política interna seguida pelo Partido Democrático e a sua luta pela manutenção no poder, face ao crescente descontentamento e contestação política, derivada da fome nos centros urbanos subsidiária da crise económica do regime republicano e empolada pela fome nas cidades, difícil de controlar mesmo com o apoio de grupos de civis armados e da Guarda Nacional Republicana a apoiar o Partido Democrático no governo.

Encontrava-se esgotada a solução governativa de Bernardino Machado em Dezembro de 1914, o que levou o Presidente da República Manuel de Arriaga a empossar um novo governo, o 8º Governo Constitucional, liderado por Vítor Hugo de Azevedo Coutinho (12/12/1914 a 25/01/1915) que durou 44 dias, no qual os dois principais actores das negociações com os aliados: Freire de Andrade e Pereira de Eça já não fizeram parte, mas sem força política para se afirmar rapidamente colapsou.

Mesmo após o desinteresse da França e posição da Inglaterra e sem finalidade prática, Pereira de Eça já fora do Governo manteve uma pressão política para que o Exército fosse enviado para a guerra em França, como base numa alegada vontade generalizada da classe de oficiais de participar no conflito em França, mas que acabaria por ser desmentida com o despoletar do “Movimento das Espadas”<sup>325</sup>.

---

<sup>325</sup> Movimento de Espadas de 20 a 22 de Janeiro de 1915. Reflete um protesto de grande parte dos oficiais da guarnição de Lisboa apresentado junto do Presidente da República Manuel de Arriaga, contra as transferências de oficiais entendidas como perseguições políticas. A gota-de-água foi a transferência do capitão Craveiro Lopes, da Figueira para a Covilhã, por uma alegada indicação da Carbonária local. O Governo tentou ainda instrumentalizar a situação e fez chegar a público que se tratava de uma insurreição monárquica. Os oficiais que se dirigiram ao palácio de Belém acabaram por ser interceptados por tropas do Regimento de Cavalaria 4. Foram várias as prisões de oficiais (para a fragata D. Fernando e Glória e para o Arsenal de Marinha). Na tarde de dia 22, Machado Santos (Oficial da Marinha) foi a Belém, ao Palácio Presidencial, e entregou a sua espada, a "Espada da Rotunda" ao Presidente Manuel de Arriaga, como forma de solidariedade com o "Movimento das Espadas", o que veio a acelerar a queda do Governo do Ministério de Vitor Hugo a 25 de Janeiro de 1915. Cf. Fundação Mário Soares (PT-FMS). Fonte: <http://www.fmsoares.pt/aeb/crono/id?id=039267>, (consultado em 2018/04/14).

O descontrolo da situação política no Governo dos “Miseráveis de Vítor Hugo” viria a ser classificada por João Chagas como uma situação de falta de autoridade<sup>326</sup>, dirigida por insensatos, anarquizada por doidos e abandonada ao seu destino.

Estava então criada a situação para uma terceira iniciativa presidencial de Manuel de Arriaga, que viria a constituir o 9º Governo Constitucional, e o primeiro governo antiguerista desde o início da Grande Guerra, liderado por Joaquim Pimenta de Castro (25/01/1915-14/05/1915) que durou 109 dias. É interessante marcar a interpretação de Luís Alves de Fraga que refere uma intencionalidade na crise governamental provocada em consequência do Movimento das Espadas<sup>327</sup>, o que evidentemente aconteceu, sem que se discorde na existência de uma eventual vontade apologética de uma restauração da Monarquia em Portugal.

Com a nova iniciativa presidencial de Manuel Arriaga foi colocada em causa a continuidade da política do Partido Democrático, em especial pela vontade de Pimenta de Castro em alterar o sistema eleitoral, que retiraria ao Partido Democrático o poder de controlar o processo eleitoral, a proporcionalidade dos círculos eleitorais que lhes eram favoráveis e assim lhe colocava dificuldades no regresso ao poder.

Nas memórias do diplomata alemão Friedrich Rosen, Ministro da Alemanha em Lisboa, este fez uma nota onde assinala uma estreita ligação entre a razão do golpe do Partido Democrático de 14 de Maio e a necessidade que este tinha em manipular as eleições para manter a sua maioria parlamentar<sup>328</sup>. Essa mesma necessidade política de se manterem sempre como vencedores absolutos dos actos eleitorais, obrigou-os a organizar com solidez a sua maioria parlamentar, encobrando a sua acção numa propaganda de glorificação do movimento republicano histórico, em oposição a Pimenta de Castro<sup>329</sup>.

---

<sup>326</sup> João Chagas, Diário, Vol. 1915-1916-1917, entrada de 25 de Janeiro de 1915.

<sup>327</sup> Luís Alves de Fraga, *O fim da ambiguidade, a estratégia nacional portuguesa de 1914- 1916*, Universitária Editora, Lisboa, 2001, p.196.

<sup>328</sup> Friedrich Rosen (Trad. José Lamego), *Declarei a guerra que não queria*, Óbidos, Aletheia Editores, 2018, p.135.

<sup>329</sup> Vasco Pulido Valente, *A República Velha 1910-1917*, Óbidos, Aletheia Editores, 2010, p.71.

Esta situação leva a uma reacção imediata<sup>330</sup> do Partido Democrático e como manobra política tentou forçar a reabertura dos trabalhos parlamentares, onde o partido tinha a maioria dos representantes, com a finalidade de se oporem ao Governo de Pimenta de Castro e principalmente à nova lei eleitoral do 9º Governo Constitucional.

Cabe aqui referir que os partidários do Partido Democrático, muitas vezes designados como radicais, tinham um consciência plena da capacidade política da propaganda, enquanto informação polarizada e designada para moldar a opinião pública e dos comportamentos.

A propaganda gerada pelos apoiantes do Partido Democrático tinha por base verdades, meias-verdades e mentiras, omitia informação de forma selectiva, simplificava ideias e contextos complexos, e era dirigida a audiências seleccionadas. A propaganda jogava com emoções, anunciava causas, atacava os oponentes e mostrava um nível elevado de sofisticação, utilizando palavras e imagens que colavam os opositores ao inimigo, à Igreja, à Monarquia.

Espelho dessa propaganda foi a colagem de uma imagem de insurreição monárquica<sup>331</sup> ao “Movimento de Espadas”, exemplo típico da propaganda do Partido Democrático. Outras imagens foram igualmente utilizadas como as acusações de antidemocrático, de ditador, de desprovido de patriotismo<sup>332</sup>, ou mesmo de República em perigo, proferidas com insistência por forma a desacreditar o valor político do Presidente do Ministério Joaquim Pereira Pimenta de Castro. Será de referir que o seu Ministério deu início a medidas de apaziguamento social: com o levantamento de

---

<sup>330</sup> O Partido Democrático tentou reunir na Assembleia da República o movimento contra o Ministério de Pimenta de Castro. Como foi impedido reuniu no Palácio da Mitra, onde fizeram aprovar por Senadores e Deputados Democráticos uma moção de reprovação do Governo de Pimenta de Castro, intitulado-o de “Ditadura”. Cf. Fundação Mário Soares (PT-FMS). Fonte: <http://www.fmsoares.pt/aeb/crono/id?id=039295> (consultado em 2018/05/08).

<sup>331</sup> Cf. Fundação Mário Soares (PT-FMS). Fonte: <http://www.fmsoares.pt/aeb/crono/id?id=039267>, (consultado em 2018/05/04).

<sup>332</sup> Falsas notícias sobre uma intenção de Espanha invadir Portugal, tinham o objectivo de colar a imagem o Governo de Pimenta de Castro a uma “União Ibérica” sob a égide de Madrid. Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal 1910-1926*, Lisboa, Editorial Verbo, 1989, p.165.

interdições aos órgãos de comunicação social decretadas no Governo anterior, na normalização da actividade da Armada com a interdição da permanência de civis nos quartéis da Marinha e para estabilizar o abastecimento urbano efectuou a importação de quarenta e cinco milhões de quilos de trigo para serem vendidos ao público a preço acessível<sup>333</sup>.

Na frente interna o que estava verdadeiramente em perigo era a visão do Partido Democrático sobre os processos eleitorais<sup>334</sup>, que eram geridos pelos partidos em especial pelo próprio Partido Democrático: o número de eleitores era restrito, ou restringido, os níveis de conflitualidade social eram fomentados como o que se mantinha contra os católicos, refira-se grande parte da população rural e parte da população urbana, e por último pela existência de grupos de civis armados que estruturavam o próprio funcionamento do Estado e do Exército.

O projecto eleitoral de Pimenta de Castro irritou o Partido Democrático porque proponha o princípio do Sufrágio Universal e a criação de círculos uninominais de lista incompleta, como forma mais aderente à proporcionalidade eleitoral nacional. Na prática proponha a capacidade eleitoral a todos os cidadão maiores de 21 anos e acabava com a questão do impedimento de voto a analfabetos, ou seja a mais de 70% da população.

O Partido Democrático com a sua Lei Eleitoral de 3 de Julho de 1915 viria a impor uma situação mais restritiva no acesso ao direito de voto, do que a anterior em vigor antes do Governo de Pimenta de Castro, uma vez que impedia explicitamente os cidadãos chefes de família analfabetos e mulheres de votarem, entre outras novas

---

<sup>333</sup> Bruno José Navarro, *Governo de Pimenta de Castro: Um general no labirinto político da 1ª República*, Lisboa, Colecção Parlamento, Assembleia da República, 2011, pp.84-85.

<sup>334</sup> Os políticos republicanos tinham aprovado em 1911 uma lei eleitoral que dava acesso ao sufrágio a “todos” os cidadãos maiores de 21 anos que soubessem ler e escrever, ou chefes de família, com algumas excepções. Esta Lei permitiu uma participação de 14,2% da população portuguesa residente em território nacional. Em 1913 o Partido Democrático fez aprovar uma nova lei eleitoral, que ainda mais se afastava do conceito de “sufrágio universal” limitando apenas a cidadãos masculino maiores de 21 anos que soubessem ler e escrever, reduzindo a participação apenas a 7,7% da população. Manuel Baião, "A Primeira República Portuguesa (1910-1926): partidos e sistema político", in *ARBOR Ciencia, Pensamiento y Cultura*, Vol. 190-766, marzo-abril 2014 a114. doi: <http://dx.doi.org/10.3989/arbor.2014.766n2006>.

medidas restritivas de acesso eleitoral<sup>335</sup>. Pior que o aumento do número de cidadãos votantes para o Partido Democrático, era a redução proposta do número de círculos de 45 para 31, respeitando a divisão administrativa dos Distritos e dentro destes a proporcionalidade de eleitores inscritos, o que iria diminuir o número de deputados nos círculos eleitorais urbanos (democráticos) de Lisboa de 30 para 22, e do Porto de 20 para 18, com benefício para as cidades de Braga, Bragança, Aveiro, Viseu, Guarda, Coimbra e Beja, que elegeriam mais um deputado em relação à Lei Eleitoral de 1913, o que fundamentalmente abolia a modelação de círculos eleitorais à vontade dos interesses partidários<sup>336</sup>.

Os processos eleitorais da 1ª República (1910-1926) não traduziram estabilidade governativa: sete eleições gerais: 1911, 1915, 1918, 1919, 1921, 1922 e 1915, com algumas situações de eleições suplementares, oito eleições presidenciais: 1911, 1915 duas vezes, 1918 duas vezes, 1919, 1923 e 1925, por vezes com actos de violência e resultados eleitorais duvidosos<sup>337</sup>. Ao todo em 16 anos houve 45 governos (ministérios).

Com a marcação de eleições a 24 de Fevereiro, para 6 de Junho, será efectivamente a questão da manutenção do poder de manipulação eleitoral<sup>338</sup> a grande questão de luta na frente interna liderada pelos políticos do Partido Democrático, que irá por fim à Presidência da República de Manuel de Arriaga e ao Governo de

---

<sup>335</sup> Biblioteca Nacional, Materiais para a História Eleitoral e Parlamentar Portuguesa 1820-1926: Primeira República: Sinopse da Legislação Eleitoral. Fonte: <http://purl.pt/5854/1/documentos/Legislacao%20Eleitoral%20-%20REPUBLICA.pdf>, (consultado em 2018/05/07).

<sup>336</sup> Bruno José Navarro, *Governo de Pimenta de Castro: Um general no labirinto político da 1ª República*, Lisboa, Coleção Parlamento, Assembleia da República, 2011, p.99.

<sup>337</sup> A.H. de Oliveira Marques, *A Primeira República Portuguesa*, Lisboa, Texto Editores, 2010, pp.72-77.

<sup>338</sup> O Governo de Pimenta de Castro lançou as bases para uma profunda alteração do sistema eleitoral, que na essência iria alterar o balanceamento dos poderes instituídos e em especial colocaria em causa a “preparação” das eleições nos moldes como o Partido Democrático estava “habitado” a efectuar. António José Telo, Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, pp.66-67.

Pimenta de Castro com a Revolução de 14 de Maio de 1915, e por isso a questão da beligerância manteve-se em segundo plano até Maio de 1915.

Com um feroz ataque do Partido Democrático à Lei Eleitoral de Pimenta de Castro e à sua pessoa classificando-o de anti-republicano, traidor e monárquico, os radicais de Afonso Costa saíram para as ruas de Lisboa e encerram violentamente o primeiro ciclo de neutralidade nacional em 14 de Maio de 1915.

Na frente interna os guerristas reunidos em torno do Partido Democrático e com a sua face mais visível no ex-Ministro da Guerra Pereira de Eça tinham sido travados temporariamente até àquela data. Para isso tinha contribuído a incapacidade de mobilizar uma Divisão Auxiliar para França desde 1914, e que se reflectiu na suspensão temporariamente da mobilização desta, mas também numa progressiva desmoralização e indisponibilidade de partidários do Partido Democrático para virem a formar Governo logo após a queda do 7º Governo Constitucional de Bernardino Machado e que o diplomata guerrista João Chagas muito criticou.

O 9º Governo Constitucional de Joaquim Pimenta de Castro<sup>339</sup> representou o culminar do alinhamento explícito com a política externa britânica para Portugal, indo ao encontro de uma posição mais consentânea com uma posição de defesa nacional, mais ligada ao reforço da defesa dos espaços coloniais, ideia transversal à vontade da generalidade da população, dos militares (Exército) e da Grã-Bretanha, sendo impossível ver na forma como geriu a política externa e interna qualquer ficcionismo germanófilo, muito pelo contrário uma evidente colagem à Aliança Luso-Britânica e um afastamento da posição guerrista<sup>340</sup> apoiada externamente pela diplomacia francesa.

---

<sup>339</sup> Joaquim Pereira Pimenta de Castro (1846-1918) foi oficial do Exército e político tendo ocupado o lugar de Ministro da Guerra em 1911 no 2º Governo Constitucional e Presidente do Ministério em 1915. Na sequência da Revolta de 14 de Maio de 1915, liderada por Álvaro de Castro, o seu governo foi interrompido e foi substituído por um governo guerrista que levou Portugal a entrar na guerra no teatro europeu.

<sup>340</sup> António José Telo, Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, pp.69-70.

Neste sentido fica evidente o alinhamento português com a Grã-Bretanha na gestão da crise de Naulila e a forma como foram trabalhados os reforços militares para Angola sem terem levado a uma beligerância com a Alemanha.

### **3.2.5 – 2º Ciclo de Neutralidade - Maio de 1915 a Março de 1916**

Ao se comparar a evolução política internacional no período com a evolução da política nacional, verificamos não existir coincidência entre fases, mas uma influência reactiva sobre as matérias de política interna.

Com o início do governo do Presidente do Ministério Pimenta de Castro (25/01/1915-1915/05/15), Portugal ganhou uma aparente simpatia por parte do Governo Britânico, em especial no que se referiu aos desenvolvimentos políticos nacionais antiguerristas e à postura de neutralidade mantida com a Alemanha. Internamente a política governamental seguiu a tendência de desanuviar a tensão política e social, com “...uma orientação mais moderada, capaz de corrigir os excessos da deriva radical-jacobina, imposta, desde o início, pela demagogia democrática<sup>341</sup>”.

Esta posição de declarada neutralidade colaborante era pública e reconhecida inclusivamente pelo responsável da delegação alemã em Portugal Friedrich Rosen<sup>342</sup>, que nas suas memórias refere as intenções dos governantes portugueses em se oferecerem para entrarem na guerra<sup>343</sup> e a forma como a Grã-Bretanha colocava impedimentos a tal desejo se bem que remarcasse a necessidade da não declaração formal de neutralidade<sup>344</sup>.

---

<sup>341</sup> Maria Fernanda Rollo (Coord.), *Dicionário de História da 1ª República e do Republicanismo*, Vol. II F-M, Lisboa, Assembleia da República, 2014, p.141.

<sup>342</sup> Friedrich Rosen (1856-1935). Diplomata alemão e académico no Departamento de Línguas Orientais em Berlim. Teve uma carreira diplomática no próximo-oriente: Beirute, Teerão, Bagdade e foi plenipotenciário em Lisboa (1912-1916). Foi o diplomata alemão que apresentou a Declaração de Guerra da Alemanha a Portugal, em Lisboa a 9 de Março de 1916.

<sup>343</sup> Friedrich Rosen (Trad. José Lamego), *Declarei a guerra que não queria*, Óbidos, Aletheia Editores, 2018, p.130.

<sup>344</sup> Apesar da situação de guerra nas colónias o representante da Alemanha em Lisboa, numa posição diferenciada do Ministério dos Negócios Estrangeiros da Alemanha, considerava que era preferível não ser declarada guerra a Portugal, fossem quais fossem as causas ou seja o apresamento dos navios

A nova realidade consequente da guerra estática de trincheiras, estava a conduzir para um impasse internacional em que convertiam todas as tentativas ofensivas militares na Europa ocidental em milhares de baixas.

A impossibilidade de uma vitória táctica na frente ocidental que levasse a uma alteração da situação do impasse verificada, levou a uma maior pressão diplomática sobre a Itália neutra no conflito e na frente marítima a que o Almirantado Britânico viesse a definir novas prioridades, onde se destaca entre outras o reforço da aplicação de medidas restritivas de bloqueio económico naval, que englobaram uma gestão reforçada de todos os meios marítimos que pudessem vir a usufruir, surgindo deste modo a questão dos navios<sup>345</sup> das Potências Centrais surtos em portos neutros internacionais e no caso em consideração os que se encontravam em portos nacionais, em especial no porto de Lisboa, em Abril de 1915.

Estes navios tinham chegado a Lisboa essencialmente durante a primeira semana de Agosto de 1914, por instruções do Estado-Maior da Kaiserliche Marine, que tinha planeado este tipo de acção em caso de guerra<sup>346</sup> e para a qual tinha organizado um corpo de delegados em vários países suportados na actividade das embaixadas e dos consulados.

Na frente externa a Grã-Bretanha que mantinha um esforço para afastar a Itália das Potências Centrais desde o início do conflito, conseguiu através de negociações diplomáticas secretas com o Rei Victor Emanuel III, que colocaram o Governo e o Parlamento de fora, mas que viraria a Itália para o lado da Entente e a entrar na guerra como aliada. Entre outras cláusulas do Pacto de Londres de 26 de Abril de 1915, tiveram bastante influência nas negociações as promessas de vários

---

alemães em águas nacionais, uma vez que essa situação poderia precipitar o fim da neutralidade dos países da América do Sul. Friedrich Rosen (Trad. José Lamego), *Declarei a guerra que não queria*, Óbidos, Aletheia Editores, 2018, p.131.

<sup>345</sup> UK-TNA, FO 371/2471 – Correspondência entre o Foreign Office e o Almirantado britânico, em Abril de 1915.

<sup>346</sup> Friedrich Rosen (Trad. José Lamego), *Declarei a guerra que não queria*, Óbidos, Aletheia Editores, 2018, p.123.

territórios Austro-Húngaros, na zona da Turquia e em parte de territórios coloniais da Alemanha.

A Itália que em 3 de Maio seguinte terminou formalmente da sua ligação com a Tripla Aliança<sup>347</sup>, mas viria a encontrar no Parlamento Nacional o centro de oposição à entrada na guerra e nas ruas os movimentos nacionalistas a favor da entrada na guerra.

A instabilidade política da Itália era também resultado de uma luta política interna entre guerristas e antiguerrista italianos, mas contrariamente à posição defendida pela Grã-Bretanha para Portugal, no caso do Reino da Itália existia um interesse geoestratégico na beligerância italiana. Com a entrada desta na guerra a Grã-Bretanha abria uma nova frente militar sobre as Potências Centrais e ameaçava directamente o Império Austro-Húngaro, mas mais importante do que isso foi alteração do equilíbrio das forças navais no Mar Mediterrâneo a favor dos aliados.

A oposição aos antiguerristas portugueses, e em especial à política do Governo de Pimenta de Castro, veio a encontrar nas primeiras semanas de Maio um exemplo de movimentos populares de rua a favor de entrada na guerra na Itália, que no mínimo terá sido motivador para a causa.

A Itália entrará na guerra só depois de em Portugal ter acontecido a revolta de 14 de Maio, mas durante o período que mediou até a entrada de Portugal na guerra, os italianos combateram cinco batalhas em Isonzo e somaram mais de 70.000 mortos<sup>348</sup> e 200.000 feridos até Março de 1916. Os políticos guerristas do Partido Democrático conheciam o exemplo das consequências humanas da entrada da Itália na guerra.

Desde Abril de 1915 com a campanha de Galipoli, frente turca do conflito mundial, e com a defesa tenaz e inesperada dos otomanos frente aos aliados da Entente, a frente italiana aberta a sul do Império Austro-Húngaro tornou-se essencial

---

<sup>347</sup> A Tripla Aliança foi um acordo diplomático defensivo assinado em 1882 entre a o Império Alemão, Império Austro-Húngaro e o Reino da Itália, que terminou em 1915 com a passagem da Itália para a Entente e a entrada na guerra contra os seus antigos aliados.

<sup>348</sup> Baixas de guerra italianas. Cf. International Encyclopedia of the First World War, 1914-1918. Fonte: <https://encyclopedia.1914-1918-online.net/home.html> (consultado 2018/04/30).

para diminuir a pressão sobre o Império Russo e para a abertura de uma tão desejada linha directa de abastecimento no Mar Mediterrâneo, via Mar Negro, ou seja Marselha-Sebastopol.

A posição geográfica da Itália tornou-se determinante no interesse estratégico da Grã-Bretanha e a posição geográfica de Portugal perdeu centralidade ao ser muito menos importante no interesse estratégico aliado, onde se poderá também incluir o que se refere à de Espanha no contexto estratégico internacional, já que o reforço do poder naval aliado no mediterrâneo com a adição dos couraçados italianos à força naval francesa, fez diminuir qualquer interesse ou pressão diplomática sobre uma eventual fim de neutralidade espanhola em favor dos aliados.

Esta alteração da centralidade da guerra, as perdas de navios mercantes, a tomada de consciência que a guerra seria longa e a dispersão geográfica cada vez maior dos teatros de guerra, virá a causar maiores e imediatas necessidades logísticas, que requerem a utilização de um número cada vez maior de navios mercantes.

Será então o balanço entre o aumento da necessidade urgente de utilização de navios mercantes contrariada pela diminuição de unidades disponíveis por avaria e afundamento, que em 1915 convertem a questão da utilização dos navios das Potências Centrais refugiados em portos neutros num objectivo imediato para os Aliados. O Almirantado perante este problema logístico dificilmente via a possibilidade de superar a situação sem a obtenção de navios por aquisição ou requisição em países neutros.

Internamente o Partido Democrático encontrava-se arredado do Governo desde o início de 1915 e preparava-se para retomar o poder a todo o custo, sem permitir que viessem a ser consumadas as futuras eleições com um sistema eleitoral fora do seu controlo, sem o qual não conseguiriam a maioria parlamentar.

Como estratégia política o Partido Democrático irá fomentar instabilidade dentro dos órgãos do Estado, mas acima de tudo orquestrar uma situação política que lhe permitirá desenvolver uma propaganda com base em meias-verdades e ideias

simples, dirigida às forças apoiantes. Será mais uma vez uma propaganda emocional e de causas, “defender a democracia contra a ditadura de Pimenta de Castro”.

Meias-verdades porque a paralisação de Órgãos do Estado por parte de funcionários afectos ao Partido Democrático foi o que levou à nomeação de comissões administrativas e por outro lado provocaram uma situação de impedimento da reunião do Congresso como resultado de uma estratégia bem delineada que teve como objectivo colocar em cheque o Governo e Pimenta de Castro junto da opinião pública<sup>349</sup>.

O Partido Democrático a 14 de Maio de 1915 acabou por conseguir reunir uma força civil armada que progressivamente e apoiada por militares revoltosos que tomou o Arsenal da Marinha, o controlo dos navios da Armada no Tejo e posteriormente fez frente às forças governamentais de Pimenta de Castro e de Manuel de Arriaga.

Progressivamente as forças revoltosas do Partido Democrático foram ao longo do dia conquistando cada vez mais apoio e agregando mais elementos de várias forças militares e militarizadas, mesmo de dentro da Guarda Nacional Republicana ou Guarda Fiscal que inicialmente defendiam o Governo.

Já com o Arsenal do Exército nas mãos dos revoltosos e com uma plena incapacidade de controlo sobre a situação por parte do Governo, os focos de resistência não tiveram capacidade de sobreviver e foram vencidos. Em plena confusão as forças radicais e revolucionárias que tomaram Lisboa após uma luta armada manifestaram-se pelas ruas com vivas a Afonso Costa.

Seguiram-se três dias de anarquia em Lisboa, onde as forças radiais vitoriosas espalharam o terror com assaltos, assassinatos e ajustes de contas pessoais, saquearam

---

<sup>349</sup> António José Telo, Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, pp.73-74.

centros políticos da oposição e casas particulares de opositores, sem qualquer tipo de intervenção das forças da ordem<sup>350</sup>.

Entre os piores momentos da anarquia radical, entre 15 e 17 de Maio, foram os assaltos ao Quartel do Regimento de Cavalaria de Lanceiros, em Belém, ao Palácio Presidencial, em Belém, ao Edifício de Governo Civil de Lisboa e o mais grave o assalto à Escola de Guerra, onde houve o assassinato de um professor e de um cadete após a rendição da Instituição, tendo a humilhação e a violência da prisão dos cadetes no Arsenal da Marinha sido um dos factores que viria na futura revolução de 5 de Dezembro 1917 a ter mais pesado no apoio dos cadetes da Escola de Guerra ao Major Sidónio Pais.

A propaganda do Partido Democrático irá concertar a partir desta data a ideia simples de “democracia e república em perigo”, colar a qualquer opositor que surgisse a imagem de “monárquico” e “germanófilo”, e no campo das emoções convencer os cidadãos sobre o “apoio da Grã-Bretanha” à sua política externa guerrista.

Nesta segunda fase de neutralidade duas razões de natureza interna suportavam a insistência guerrista do Partido Democrático. A necessidade económica urgente de financiamento externo e a necessidade política de uma rápida alteração do corpo de oficiais do Exército para o transformar numa força e apoio ao Governo e assim manter o Partido Democrático no poder.

Os guerristas de Afonso Costa tinham aprendido à força o que um movimento militar poderia provocar, com o resultado do “Movimento das Espadas” e com isso compreenderam a necessidade fundamental de convencer os militares que a beligerância seria sempre resultado de um pedido formal da Grã-Bretanha e não resultado de uma insistência guerrista da sua política externa dos governos do Partido Democrático.

---

<sup>350</sup> Idem, p.76.

Mas o que se alterou no projecto de política externa do Partido Democrático? Nesta segunda fase de neutralidade os guerristas mantinham o rumo da intervenção armada em França, mas o objectivo de afirmação de soberania externa e de partilha dos eventuais despojos de guerra em África na mesa dos vencedores, transformou-se num objectivo de interesse económico ligado a uma questão de poder interno, um objectivo de política interna de subsistência de regime, secundado por um interesse de transformação acelerada da estrutura do Exército, que a nível de oficiais ainda se mantinham reservas sobre as políticas do Partido Democrático.

A revolta de 14 de Maio de 1915 abriu um fosso entre os dois blocos “guerristas” e “antiguerristas” que só iria terminar com a ordem de arresto dos navios surtos nos portos nacionais dos radicais do Partido Democrático de Afonso Costa em Março de 1916.

O núcleo duro dos guerristas viria a ser formado por João Chagas, que não chega a tomar posse ao ser vítima de um atentado quando se dirigia a Lisboa, Afonso Costa, Norton de Matos, Vítor Hugo de Azevedo Coutinho e Augusto Vieira Soares, que obtiveram uma maior liberdade operacional a partir da nomeação de Bernardino Machado para Presidente da República pelas Câmaras após 5 de Outubro de 1915, tendo conseguido desta forma o Partido Democrático, a 29 de Novembro de 1915, a constituição de um governo de iniciativa presidencial totalmente formado por elementos radicais guerristas do Partido Democrático.

Será também interessante verificar que à luz da evolução dos teatros de guerra na Europa e em especial no Mediterrâneo, a estratégia dos guerristas transformou o modo como pressionava a Grã-Bretanha, colocando a questão marítima no topo das prioridades do debate diplomático e como rastilho para uma reacção da Alemanha.

Em Junho de 1915 o Governo de Afonso Costa iniciou uma estratégia de boa vontade<sup>351</sup>, numa tentativa de colocar a Royal Navy no Tejo e desta forma desencadear uma reacção por parte da Alemanha, a qual foi contornada pela Grã-

---

<sup>351</sup> UK-TNA, FO 371/2471 – Correspondência entre o Foreign Office e o Almirantado britânico, em 22 de Junho de 1915.

Bretanha através da manutenção de uma patrulha naval “Tagus Patrol” em alto-mar ao largo da foz do Tejo com o suporte logístico do porto de Gibraltar e de Plymouth.

Logo em 1914 o Governo Português tinha negociado a utilização de um navio britânico (país beligerante) para transporte de tropas portuguesas (neutrais) para África em 1914, numa “imprudência” que poderia colocar Portugal de imediato num *casus belli* com um eventual afundamento do SS Durham Castle<sup>352</sup> e consequente a morte de tropas portuguesas. Esta situação levaria Portugal a entrar na guerra contra a Alemanha na Europa certamente com uma declaração de guerra de Portugal à Alemanha sem a necessidade de um qualquer aval político interno da tão mencionado “em nome da Aliança”.

A documentação em arquivo sobre a negociação do contrato de transporte de tropas para África alerta para o risco da decisão governamental, ao ponto de indicar que à data “...andam no Atlântico cinco transatlânticos alemães com as peças que normalmente trazem a bordo nos porões, corriam os navios da nação beligerante [Grã-Bretanha] o risco de serem atacados...<sup>353</sup>”.

Outra oportunidade foi encontrada no interesse britânico da aquisição de pequenas embarcações de pesca<sup>354</sup> e de uma eventual utilização do porto de Lagos para abastecimento de uma pequena força de anti-submarina. O conjunto de nove pequenos pesqueiros a vapor acabaram por ser adquiridos em Setembro de 1915 e foram utilizados pela Royal Navy como navios patrulha a partir do porto de Gibraltar<sup>355</sup>.

---

<sup>352</sup> PT-AHU, CX-02/00/00/1715, Direcção Geral das Colónias: Expedição militar ao sul de Angola em 1914, contratos dos vapores: Moçambique, Cabo Verde, Luabo e Chinde.

<sup>353</sup> PT-AHU, CX-02/00/00/1715, Direcção Geral das Colónias: Proposta para o transporte da expedição militar para as duas costas de África

<sup>354</sup> António José Telo, Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, p.85. desenvolver a aquisição de pesqueiros

<sup>355</sup> Os navios foram rebatizados em quando ao serviço da marinha britânica, tendo o ANTARES sido perdido por afundamento a tiro de canhão. (ACHERNAR, ex-Chire; ALGENIB, ex-Neptuna; ALGOL, ex-Maria Amália; ALTAIR, ex-Victória Laura; ANTARES, ex-Cabo Verde; ARCTURUS, ex-Rio Tejo; CORVI, ex-Mindelo II; CRUCIS, ex-Bicado; GYGNI, ex-Monchique). Gerald Toghill, *Royal Navy Trawlers: Part I Admiralty Vessels*, UK Cornwall, Maritime Books, 2003, pp.207-209.

Com o mesmo objectivo guerrista foram organizadas manifestações de rua, em Lisboa, onde se pretendia criar uma ideia de “causa comum” em apoio dos Aliada, colocando-as estrategicamente às portas das delegações diplomáticas da França e da Grã-Bretanha. No entanto é interessante observar que não foram criadas manifestações “espontâneas” junto das delegações da Alemanha ou da Áustria-Hungria, no sentido de estruturar um programa de propaganda junto dos cidadãos sem colocar em causa as relações com a delegação da Grã-Bretanha, de onde tinham chegado recomendações para não hostilizar as delegações das Potências Centrais em Portugal.

A Grã-Bretanha através do seu Ministro da Inglaterra em Lisboa, Lancelot Carnegie, a 3 de Agosto de 1915, reforçou junto do Ministro dos Negócios Estrangeiros do 11º Governo, Augusto Soares<sup>356</sup> a ideia de não apoio da Inglaterra a uma beligerância entre Portugal e a Alemanha, referindo tacitamente que em caso de um conflito nessas circunstâncias, ou seja por iniciativa ou por pretexto dado por Portugal, a Inglaterra não daria mais do que protecção naval.

Era tão clara a vontade do Governo Republicano do Partido Democrático em colocar Portugal no teatro de guerra europeu, como era clara a vontade do Governo Britânico de não querer que Portugal desse esse passo, ao ponto de ser algumas vezes classificada a posição da Grã-Bretanha como uma teimosia<sup>357</sup> no entrave do envio de homens para morrer na frente de combate na Flandres.

O subsecretário de Estado dos Negócios Estrangeiros Eyre Crowe dois dias depois remeteria a Lancelot Carnegie, em Lisboa, uma nota pessoal e confidencial onde expressava que o Governo Português tinha a legitimidade de tomar acções

---

<sup>356</sup> Augusto Vieira Soares (1873-1954). Formado em direito foi professor, governador civil entre 1912 e 1915 e deputado a partir de 1915. Foi Ministro dos Negócios Estrangeiros no 8º Governo: Vítor Hugo Azevedo Coutinho (12/12/1914-24/01/1915), no 11º Governo: José de Castro (19/06/1915-29/11/1915), no 12º Governo: Afonso Costa (29/11/1915-15/03/1916), no 13º Governo União Sagrada: Afonso Costa (interino) (15/03/1916-25/04/1917) e no 14º Governo: Afonso Costa (25/04/1917-10/12/1917).

<sup>357</sup> Luís Alves de Fraga, *O fim da ambiguidade, a estratégia nacional portuguesa de 1914- 1916*, Universitária Editora, Lisboa, 2001, p.231.

contra o Governo Alemão, mas que as mesmas seriam desafectadas de qualquer obrigação com a Inglaterra, ou ao abrigo da Aliança Luso-Britânica. Mais reforçava que o Governo Britânico estava impossibilitado de fornecer munições, proteger Portugal contra uma crise espanhola, ou de dar qualquer assistência financeira, excepto pelo aluguer ou compra dos navios mercantes alemães que se encontravam surtos no portos portugueses<sup>358</sup>.

Teixeira Gomes, enquanto Ministro de Portugal em Londres já tinha referido em 14 de Novembro de 1914 ao então Ministro dos Negócios Estrangeiros Freire de Andrade que considerava que não era possível ao Governo Português, perante a Nação e perante a História, levar Portugal à guerra sem uma razão indiscutível e que essa razão justificativa apenas poderia ser dada pela Inglaterra ao formular um pedido de ajuda em nome da Aliança Luso-Britânica<sup>359</sup>.

O novo rumo desenvolvido pela estratégia guerrista ainda colocou a questão da defesa de Portugal continental perante a possibilidade de um movimento ofensivo por parte de Espanha, mas as necessidades políticas imediatas para a manutenção do poder no Partido Democrático eram mais fortes, o que levaram à continuação de toda a política externa centrada numa pressão sobre a Inglaterra.

Era transversal em toda a Europa a ideia que frente ocidental se encontrava estabilizada e num impasse, e já não havia a ilusão de que a guerra seria curta. O que tinha mudado desde o período da primeira fase da neutralidade era a guerra no mar, ou mais propriamente as necessidades logísticas da guerra.

Desde 15 de Fevereiro que a Marinha Alemã tinha marcado toda a zona em torno das Ilhas Britânicas como zona de guerra, o que significava que qualquer navio dos Aliados e neutrais poderiam ser destruídos pelos alemães se ali circulassem<sup>360</sup>.

---

<sup>358</sup> *Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, Tomo I, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997, pp. 262-263.

<sup>359</sup> *Idem*, pp.123-130.

<sup>360</sup> Tony Bridgland, *Sea Killers in Disguise: The Story of the Q-ships and Decoy Ships in The First World War*, UK Barmesley, Leo Cooper, 1999, p.3.

Será este aumento de pressão e de perigo para a navegação mercante que irá dar uma nova oportunidade política aos guerristas para tentarem pressionar os Alemães a declararem guerra a Portugal, aproveitando uma alegada fuga de informação sobre as negociações de venda de navios pesqueiros portugueses aos britânicos para reforço das escoltas e patrulhas na zona de Gibraltar.

A Inglaterra fez tudo para evitar o descontrolo da situação e a aquisição acabaria por ser efectuada por uma firma civil como encobrimento e apesar de todo jogo diplomático português acabariam por serem vendidas 12 traineiras sem que a Alemanha tivesse chegado a declarar guerra a Portugal<sup>361</sup>.

No entanto, a marcação da zona de guerra marítima total em torno das Ilhas Britânicas, e que cobria grande parte da costa norte de França e Bélgica, em Fevereiro de 1915, viria a descentrar a questão da logística marítima do Mediterrânea novamente para o Atlântico. Esta evolução das frentes marítimas veio dar novamente importância à posição geográfica de Portugal na Europa, em especial para a França que necessitava de manter uma circulação regular entre a sua costa atlântica e mediterrânica, sendo as posições de Leixões, Lisboa e Lagos relevantes para a localização de apoio logístico, reabastecimento e para bases de patrulhamento.

Ultrapassada a questão da venda dos pesqueiros nacionais para utilização como caça-minas pelos ingleses em Gibraltar, os navios alemães surtos no Tejo seriam a nova chave diplomática para o objectivo central do Governo do Partido Democrático: a beligerância armada na frente europeia.

Interessante é que a questão dos navios surtos no Tejo são simultaneamente fonte de preocupação para a Alemanha, Inglaterra e Portugal. A Alemanha reconhecendo que os navios representavam mais de dois meses de produção naval Aliada pretendiam a todo o custo manter esses navios fora do conflito, não tanto pelo que representavam em capacidade total de transporte de mercadorias, mas também por uma preservação de uma força mercante para o após guerra.

---

<sup>361</sup> António José Telo, Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, pp.85-88.

Sem o apoio da Grã-Bretanha para entrarem na guerra os guerristas voltaram-se novamente para França, com uma especial actuação de João Chagas junto das autoridades e público francês, que levou a França a tomar uma posição activa, não só quanto ao apoio para Portugal requisitar os navios alemães e austro-húngaros como para apoiar o Governo de Afonso Costa financeiramente.

Esta posição da França levou a uma reacção imediata da Grã-Bretanha<sup>362</sup> que no dia seguinte, 30 de Dezembro de 1915, coloca a questão da requisição dos navios alemães em portos nacionais ao Governo Português<sup>363</sup>. Aqui, mais uma vez se remarca a obstinação da Grã-Bretanha em não deixar a França reforçar a sua intervenção na política interna nacional ou de financiar directamente Portugal, ou seja, ultrapassar a influência britânica sobre Portugal, mas também com o objectivo de evitar enquanto possível uma beligerância de Portugal na Europa.

Mas o Governo de Afonso Costa tinha um problema grave de financiamento<sup>364</sup> e a falta de divisas externas impedia a aquisição de bens e matérias-primas no estrangeiro, ainda mais perante o controlo comercial apertado e inflacionado resultante da guerra e o bloqueio comercial britânico que restringia os fretes marítimos.

Falhada a tentativa de acesso ao créditos de guerra, através a eventual consequência da venda dos navios pesqueiros “caça-minas” à Grã-Bretanha e a desejada proclamação de guerra por parte da Alemanha a Portugal, não restava ao Governo de Afonso Costa outra alternativa que solicitar à Inglaterra um crédito garantido por Bilhetes do Tesouro Português, ou qualquer outra garantia<sup>365</sup>, para

---

<sup>362</sup> *Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, Tomo I, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997, p. 296.

<sup>363</sup> António José Telo, Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, pp.92-93.

<sup>364</sup> Ana Paula Pires, *Portugal e a I Guerra Mundial: A República e a Economia de Guerra*, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2011, pp160-161.

<sup>365</sup> António José Telo, Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, p.93.

evitar uma situação de colapso financeiro, tumulto nas cidades<sup>366</sup> e conseqüente queda do governo.

É evidente que nesta segunda fase de neutralidade o desejo de uma beligerância se configura numa luta pela sobrevivência do Partido Democrático no poder. O objectivo dos guerristas tinha deixado de ser a projecção internacional, o acesso à divisão dos espólios de guerra em África na mesa dos vencedores e muito menos a questão da integridade nacional, como se pode entender na primeira fase de neutralidade.

Com um jogo diplomático mais duro e uma maior aposta na rivalidade franco-britânica, Afonso Costa iria jogar tudo por tudo, face à necessidade urgente de um financiamento externo e para isso colocava na mesa o seu último trunfo: a frota de navios mercantes das Potências Centrais que se encontravam surtos em portos nacionais.

Por um lado a França estava disposta a compensar financeiramente Portugal pela entrega de metade dos navios alemães surtos em portos nacionais e por outro a Inglaterra não via com bons olhos o aumento da influência política francesa na sociedade portuguesa, que numa visão mais abrangente iria sempre possibilitar um aumento da influência política da França na Europa do pós guerra.

Com uma grave crise financeira em mãos os guerristas não tinham a capacidade de formar um exército ou uma marinha que permitisse atacar directamente a Alemanha, ou mesmo numa escala muito menor a capacidade de formar um corpo expedicionário para integrar um qualquer exército aliado no teatro de guerra europeu. Sem o empréstimo britânico, ou francês, Portugal nunca teria entrado na guerra europeia.

---

<sup>366</sup> O Governo de Afonso Costa foi forçado a solicitar um empréstimo de 2 milhões de libras ao Governo Britânico, como medida para evitar uma situação de fome e revolta que se adivinhava, com a conseqüente perda do apoio popular nas cidades, principais bastiões de apoio do Partido Democrático, em especial Lisboa e Porto.

Mas então o que levou a Grã-Bretanha a conceder o empréstimo financeiro a Portugal? Ficámos convencidos que a alteração da neutralidade colaborante com os Aliados terá sido resultado de uma ponderação britânica sobre os equilíbrios de forças de poder no amplo panorama político de relações internacionais e de equilíbrios de forças dentro da Entente, face a uma França cada vez mais colaborante com Portugal e num quadro de equilíbrio de forças na Europa após terminar a guerra.

Em Janeiro de 1916, com os Estados Unidos da América neutral e uma intensificação da guerra submarina alemã, o Governo Britânico reforça a sua posição diplomática nas negociações mantidas com Portugal e avança para a concessão do tão solicitado empréstimo a Portugal, mas ainda tenta envolver todo o processo de empréstimo financeiro e de utilização dos navios que o garantiam, num esquema de negociação civil para ultrapassar a França e encobrir a situação da Alemanha, mas estava consciente que o processo de financiamento com garantia sobre os navios alemães surtos nos portos nacionais poderia causar a declaração de guerra da Alemanha a Portugal. Era um risco calculado, mas preferia isso a deixar Portugal na esfera de influência política da França<sup>367</sup>.

A diplomacia nacional apercebe-se da situação que lhe é aparentemente favorável e Afonso Costa fez um último esforço ao pressionar a Grã-Bretanha para: evocar a Aliança Luso-Britânica para o arresto dos navios alemães surtos nos portos nacionais e assim apaziguar os militares e a oposição antiguerrista ao fim da neutralidade, e para que os navios requisitados viessem a ficar numa empresa nacional, mesmo que com capitais estrangeiros, que navegassem com bandeira portuguesa, de forma a serenar a opinião pública<sup>368</sup>.

A 17 de Fevereiro de 1916 os guerristas conseguem o que queriam e recebem do Ministro da Inglaterra, em Lisboa, dirigido ao Ministro dos Negócios Estrangeiros,

---

<sup>367</sup> António José Telo, Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, pp.93-95.

<sup>368</sup> Idem, p.100.

um memorando<sup>369</sup> onde finalmente é evocada a muito desejada expressão “em nome da Aliança Luso-Britânica” e a França fica de fora do processo:

*“Serious difficulties for commerce having resulted from existing shortage of tonnage, which difficulties are felt not only in Great Britain but also in countries which maintain good relations with her, and Portugal having invariably shown from the outbreak of hostilities complete devotion to her ancient ally. His Majesty’s Minister is directed on behalf of His Majesty’s Government to urge the Government of the Republic **in the name of the alliance** to requisition all the enemy’s ships lying in Portuguese ports, which shall be used for Portuguese shipping trade as well as between Lisbon and such other ports as may be determined upon the two Governments in agreement.”*

Mas como esperado, mesmo não tendo existido uma reacção imediata por parte do Governo Alemão, a 9 de Março de 1916 o Ministro da Alemanha Friedrich Von Rosen, em Lisboa, emitiu uma nota prévia e inequívoca de Declaração de Guerra, de acordo com a 3ª Convenção, da 2ª Conferência de Haia em 1907, que entregou ao Ministro dos Negócios Estrangeiros Augusto Soares. Fecha-se o segundo ciclo de neutralidade e Portugal entra na guerra.

Hoje que se passaram mais de cem anos após a entrada de Portugal na Grande Guerra é possível analisar o dia 23 de Fevereiro de 1916, dia em que a Armada Portuguesa subiu a bordo dos navios alemães e austro-húngaros que se encontravam surtos no Tejo e se içou a bandeira nacional, uma semana passada após a recepção do memorando britânico onde o Governo Português conseguiu a desejada frase “*in the name of the alliance*”.

---

<sup>369</sup> Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra, Tomo I, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997, p. 313.

A promulgação<sup>370</sup> do Decreto 2229, 23 de Fevereiro de 1916, que regulamentou a requisição dos navios, foi também a justificação política da iniciativa governamental e a forma de apresentar publicamente a situação.

É interessante contextualizar a argumentação tradicional, genericamente aceite e propagada como História Oficial da República, mas que hoje com o acesso livre a arquivos e estudos europeus sobre a Grande Guerra, possibilita ponderar novas visões fundamentadas sobre os acontecimentos.

Até que ponto é que o acto de requisição dos navios que se encontravam em portos nacionais foi uma causa, ou uma consequência das políticas do Partido Democrático, e em especial de Afonso Costa. O facto da tomada dos navios alemães despoletou um conjunto de reacções por parte a Alemanha, que efectivamente colocaram Portugal como país beligerante na Grande Guerra, em especial garantindo um lugar do lado da Grã-Bretanha e no teatro de guerra da Flandres.

Do ponto de vista da situação interno nacional a económica portuguesa era no mínimo complexa, se não desesperante, e não existia paz social. Não restavam muitas alternativas se se ponderar sobre a situação e como tal é entendível que a partir de 15 de Maio de 1915 os governos do Partido Democrático procurassem um desígnio superior para se manterem no poder, mas é de ponderar até que ponto foi lícito forçar Portugal a entrar na guerra europeia, num processo de fuga política para a frente.

É unânime a forma como a História tem referido a situação financeira de Portugal ao longo da 1ª República, sendo que a questão da desestruturação do comércio marítimo internacional entre 1914-1918, para além de uma causa terá também sido o catalisador do agravamento da situação política interna do regime republicano, demonstrando uma incapacidade transversal em vários sectores produtivos para modificar as políticas económicas herdadas do regime monárquico e para apaziguar a contestação popular das bases de apoio urbano.

---

<sup>370</sup> Decreto 2229, de 23 de Fevereiro de 1916, Suplemento ao Diário do Governo, I Série, n.34, de 23 de Fevereiro de 1916, e PT-AHDMNE, P3/A7/M24, notas de 6 de Fevereiro de 1916.

Para os guerristas em geral, e em particular para o Partido Democrático de Afonso Costa, a Grande Guerra acabaria por ser vista em 1915 como uma oportunidade de garantir a viabilidade do regime republicano e também de assegurar o poder na frente interna, ideia que era partilhada por guerristas de algumas facções de outros partidos republicanos<sup>371</sup>.

Esta visão sobre o plano interno foi analisada por Nuno Severino Teixeira e é reconhecida a existência de um empolamento de outras justificações sobre a justificação financeira, sendo que é evidente uma ocultação aos cidadãos sobre a premência do empréstimo para a economia nacional, mesmo sem entrar na guerra, para não cair em bancarrota e conseqüentemente na iminência de se assistir a um eventual colapso do Regime Republicano.

Não é o enfoque do trabalho, mas da análise dos discursos parlamentares de Afonso Costa do período de 1914 a 1926, publicados por A.H. de Oliveira Marques é referido que o pensamento de Afonso Costa em assuntos ligados à pasta da guerra era bastante limitado<sup>372</sup>, sendo o seu forte a diplomacia externa. Manteve com a Alemanha relações sempre mais difíceis do que com a Inglaterra do Ultimato de 1890, numa transformação da posição republicana de antes para um depois da implantação da República, ao ponto de reconhecer existir uma amizade com a Inglaterra. Com a Espanha manteve uma relação de cordialidade institucional, mesmo sendo pública a protecção que esta fazia às tropas monárquicas conspiradoras do regime, reconhecendo também existir uma amizade com Espanha, mas numa posição não iberista e nacionalista.

Como estadista foi um dos principais defensores da participação de Portugal no teatro de guerra na Europa. Se de um ponto de vista ideológico estivesse alinhado com os objectivos da Entente, compreendia a guerra apenas com um desfecho das

---

<sup>371</sup> António José Telo; Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: Os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos, 2016, p.48

<sup>372</sup> A.H. Oliveira Marques, *Afonso Costa: Discursos Parlamentares 1914-1926*, Lisboa, Livraria Bertrand, 1977, p.24.

hostilidades onde se verificasse a derrota total da Alemanha, sendo no entanto a questão das compensações financeiras de guerra algo que no final da guerra obscureceu o propósito do seu objectivo de beligerância. Chegados à Conferência de Paz, em 1919, Portugal estava economicamente arruinado, face ao endividamento agravado durante a guerra, e acabou por ser preterido durante a negociações em relação a países neutros como a Espanha<sup>373</sup>.

---

<sup>373</sup> Idem, pp.24-28.

## **Capítulo IV**

### **A Guerra Submarina**

## Capítulo IV - A Guerra Submarina

A questão de um desembarque de surpresa sobre Lisboa, ou em outra localização costeira portuguesa, seria uma hipótese a ponderar caso a Grand Fleet tivesse sido vencida na Batalha da Jutlândia, mas ataques de surpresa de submersíveis com artilharia sobre localidades costeiras era uma situação muito provável mesmo com a Hochseeflotte (Esquadra de Alto-Mar) cingida aos portos da Alemanha, ou bombardeamentos costeiros alemães de superfície a Lowestoft, ou à cidade de Great Yarmouth na foz do rio Yare na Grã-Bretanha em Abril de 1916, entre outros.

A situação de inferioridade tática da Esquadra de Alto-Mar alemã mantê-la-ia fundeada nos portos como um força de potencial de ameaça (fleet in being), sem capacidade de repetir uma nova Jutlândia, ou qualquer outro confronto mahanista que lhe fosse vitorioso, o que terá empurrado a Marinha Alemã para uma forte aposta num guerra submarina ao comércio marítimo.

Por outro lado, a arma submarina poderá ser vista como uma arma defensiva costeira e isso pode ser compreendido na perspectiva de Portugal a partir de memórias publicadas por António Silva Ribeiro<sup>374</sup>, Capitão-tenente da Marinha de Guerra, onde se explana a importância dos submersíveis para uma estratégia defensiva naval portuguesa e a sua importância para a defesa de Lisboa e no contexto da Grande Guerra.

### 4.1 – A Arma Submarina

#### 4.1.1 – A evolução técnica dos submarinos

Com a evolução tecnológica alcançada durante o século XIX, muitas questões técnicas que se consideravam inultrapassáveis foram solucionadas. No campo dos submersíveis a sua evolução foi extraordinária, evoluindo de protótipos em madeira até verdadeiras máquinas de guerra em metal. Por outro lado deixaram de ser

---

<sup>374</sup> António Silva Ribeiro, “A Importância dos submarinos para uma Estratégia Naval Portuguesa”, in *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. CXXIII, Abril-Junho 1993, pp. 263-305.

curiosidades científicas e começaram a ser olhados pelos Estados com interesse militar.

O primeiro submersível conceptualmente moderno terá sido projectado em 1832, pelo engenheiro militar russo Karl Andreevich Schilder<sup>375</sup> (1786-1854), mas será a Guerra da Crimeia (1853-1856) que dará um alento reforçado para o aparecimento de novos protótipos, como o do engenheiro alemão de Wilhelm Bauer<sup>376</sup> (1822-1875), cujo projecto acabou por ser comprado pelo Governo Russo em plena Guerra da Crimeia, ou do inventor catalão Narcís Monturiol<sup>377</sup> (1819-1885).

Entretanto, outras marinhas começaram a ter interesse por esta nova arma, o que levou a França a apoiar o projecto do engenheiro naval francês Charles Brun<sup>378</sup> (1821-1897), que foi testado em 1863, já durante o período da Guerra Civil Americana<sup>379</sup> (1861-1865). É efectivamente neste conflito que a arma submarina irá efectuar as suas primeiras acções, mesmo considerando que os modelos desenvolvidos no continente americano tenham sido protótipos menos evoluídos do que o francês de Charles Brun.

O emprego de submersível na Guerra Civil Americana esteve envolto numa necessidade de fazer frente ao bloqueio naval da União sobre os Estados do Sul, e foi suportado por duas estratégias: o desenvolvimento de minas e de uma classe especial

---

<sup>375</sup> Karl Andreevich Schilder, engenheiro militar construiu o primeiro submersível em 1834 com casco de metal e um segundo em 1835, que foi testado com sucesso. Tinha um sistema óptico para observação quando submerso e estava equipado com uma mina de disparo eléctrico. Não tinha ainda um sistema de torpedos. Fonte: <http://www.submarinesonstamps.co.il/userfiles/image/html/Shilder.htm> (consultado em 2018/06/28).

<sup>376</sup> O seu primeiro submarino foi testado em 1851. Um segundo submersível foi financiado pelo Grande Duque Constantino da Rússia, em 1855. Fonte: <https://www.britannica.com/biography/Sebastian-Wilhelm-Valentin-Bauer> (consultado em 2018/06/28).

<sup>377</sup> O primeiro protótipo de submersível de Narcís Monturiol foi apresentado oficialmente ao Governo de Espanha em 1859 e um segundo modelo de protótipo no ano de 1864. Fonte: <https://www.barcelonas.com/narcis-monturiol.html> (consultado em 2018/06/28), e <https://www.encyclopedia.cat/EC-GEC-0044169.xml#.UzhjdXlbKNw> (consultado em 2018/06/28),

<sup>378</sup> O submersível PLONGEUR, “Q00” foi construído no Arsenal de Rochefort e testado em 1863. Gardiner Robert (editor), *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921*, UK London, Conway Maritime Press, p.205.

<sup>379</sup> A Guerra Civil americana, também conhecida como Guerra da Secessão, que foi travada entre os Estados do sul e os Estados do norte, desenvolveu-se em torno de dois modelos económicos e em especial em torno da questão da escravatura.

de pequenos navios, semi-submersíveis com a capacidade de projectar essas minas sob os navios de bloqueio da União. Por outro lado a União viria a construir o primeiro submersível americano, o USS Alligator, do engenheiro francês Brutus de Villeroi<sup>380</sup> (1794-1874), em 1862, seguido mais tarde com a construção de um projecto de submersível Confederado, o CSS Hunley, de Horace Hundley (1823-1863) lançado à água em 1863 e que ficou na História como o primeiro submarino a afundar um navio inimigo em combate.

Com o fim da Guerra Civil Americana termina também o período da utilização de minas fixadas numa haste com detonação remota, mas os conhecimentos recolhidos nas acções antibloqueio pelos submersíveis americanos irão dar o mote para o aparecimento dos torpedos como arma defensiva e antibloqueio naval. No final do conflito as questões básicas a serem desenvolvidas para a arma submarina tinham sido inventadas: o casco metálico, os balastos de mergulho, a hélice e os lemes de navegação. Encontrava-se ainda por desenvolver um sistema propulsor viável e uma arma eficaz de destruição que pudesse ser lançada em imersão, o torpedo móvel.

Se a Guerra da Crimeia tinha aguçado a necessidade da encontrar uma arma submarina, a Guerra da Civil Americana demonstrou a utilidade da arma submarina na defesa costeira e na luta antibloqueio naval, que a utilização de torpedos móveis viria a expandir até a capacitar para acções ofensivas contra navios de grande porte e à distância, fora do campo de observação do inimigo.

Entre o final da Guerra da Secessão, em 1865, e o início da Grande Guerra, em 1914, a evolução tecnológica das ciências trouxe progressos no domínio da metalúrgica, da mecânica e da electricidade, que permitiram o desenvolvimentos de diversos projectos de submersíveis com sucesso e tal como no desenvolvimentos dos torpedos móveis verificou-se um afunilar de soluções técnicas e de escolhas de tecnologias similares.

O primeiro submersível com características actuais, casco metálico, motor mecânico e com duas hélices, foi desenhado pelo engenheiro mecânico russo Ivan

---

<sup>380</sup> Cf. The Navy and Marine Living History Association (Office of Naval Research) Fonte: <https://www.navyandmarine.org/alligator/deVilleroi.htm> (consultado em 2018/06/07).

Alexandrovsky<sup>381</sup> (1817-1894) e construído em 1866. A utilização táctica de submersíveis como arma costeira defensiva igualmente em 1866, na Guerra Hispano-Sul Americana (1864-1866) com o submersível construído pelo engenheiro alemão Karl Flatch<sup>382</sup> no Chile, para defesa do porto de Valparaíso, e ainda na Guerra do Pacífico (1879-1884) entre Chile e Peru com o submersível projectado pelo engenheiro peruano Blume Othon<sup>383</sup> (1831-1901) construído em Paita no Perú em 1880.

No campo da evolução técnica surgiu em 1888 um outro protótipo construído pelo engenheiro naval espanhol Isaac Peral<sup>384</sup> (1851-1895), da Marinha Real Espanhola, já com o conceito de torpedo submersível, com um tubo lança-torpedos, motor eléctrico e sistema de regeneração de ar.

Será no entanto o engenheiro sueco Thorsten Nordenfält<sup>385</sup> (1842-1920) que irá desenvolver dois protótipos de submersíveis na Grã-Bretanha, ainda com propulsão humana em 1879, o Resurgam I e II e que permitirá que a partir de 1885 fossem produzidos industrialmente na Suécia submersíveis movidos com motor a vapor e eléctrico, um do tipo Nordenfält I, só com um tubo lança-torpedos e dois

---

<sup>381</sup> Ivan Alexandrovsky desenvolveu um protótipo de submersível para combater navios inimigos a partir de uma posição submersa. O êxito do projecto levou ao reconhecimento da arma por parte da Marinha Imperial Russa, na qual veio a ser incorporado como engenheiro. Fonte: <http://www.russkije.lv/en/lib/read/ivan-alexandrovsky.html> (consultado em 2018/06/01).

<sup>382</sup> Edwyn Gray, *Disasters of the Deep: A Comprehensive Survey of Submarine Accidents & Disasters*, UK Yorkshire, Pen & Sword Books Ltd, 1988, p.35., e ainda em, Robert L. Scheina, *Latin America's Wars: The Age of the Caudillo, 1791-1899*, Vol.1, US Dulles Virginia, Potomac Books, 2003, (iBook), Chapter "Chile Tries New Technology".

<sup>383</sup> O submersível de Blume foi efectivamente um submersível operacional, com algumas soluções inovadoras como o sistema de ventilação submerso e a utilização de um motor a combustível líquido de ciclo-Otto. O submersível baptizado de Toro, foi testado e incorporado na Marinha Peruana. Acabou por ser desmantelado em 1881 após a derrota do Peru frente ao Chile para não ser capturado. Robert L. Scheina, *Latin America's Wars: The Age of the Caudillo, 1791-1899*, Vol.1, US Dulles Virginia, Potomac Books, 2003, (iBook), Chapter "The Peruvian Navy's Last Hope".

<sup>384</sup> Isaac Peral desenvolveu um submarino operacional movido a electricidade, que foi testado em 1888, mas que não foi aceite pelas autoridades navais espanholas.

<sup>385</sup> O submersível NORDENFELT I foi vendido à Marinha Grega 1886 e os submersíveis NORDENFELT II e III à Marinha Otomana 1887. O NORDENFELT II, posteriormente rebaptizado de ABDUL MAMID, foi o primeiro submersível a lançar um torpedo enquanto submerso. Paul E. Fontenoy, *Weapons and Warfare: Submarines*, US Denver Colorado, ABC-CLIO, 2007, p.9 e p. 133.

outros posteriormente do tipo Nordenfelt II, equipados com dois tubo lança-torpedos e duas metralhadoras.

Em França os projectos de submersíveis foram acolhidos com interesse, em especial pelo pensador naval Théophile Aube, pai da Jeune École, que via nas pequenas e furtivas unidades navais uma resposta para o combate contra as grandes esquadras de couraçados. Desses projectos sobressaiu o submersível Gymnote de 1888 desenhado pelos engenheiros franceses Gustave Zédé<sup>386</sup> (1825-1891) e Dupuy de Lôme (1816-1885), com um sistema eléctrico para propulsão e um inovador giroscópio para navegação, mas sem qualquer armamento, por se tratar de um protótipo. Este protótipo foi sofrendo desenvolvimentos até que foi incorporado na Marinha Francesa, já com capacidade ofensiva de lançamento de torpedos submerso em 1902.

Ainda neste período de experimentação tecnológica e procura de soluções práticas, surgiu o projecto do engenheiro português João Augusto Fontes Pereira de Melo<sup>387</sup> (1854-1932), em 1889, uma estação automável submarina para lançamento de torpedos eléctricos dirigíveis, que mais tarde em 1902 evoluiu para um projecto de submersível, o qual que ficou conhecido como “Submarino Fontes”, com capacidade ofensiva. A enciclopédia naval Conway<sup>388</sup> refere-se a este submersível como um navio tipo Plongeur, modelo francês de submersível com propulsão não manual, mas pouco mais tinha em comum.

---

<sup>386</sup> O submersível foi sendo desenvolvido pelo engenheiro Zédé, e foi o primeiro submersível operacional na Marinha Francesa, tendo estado ao seu serviço entre 1902 e 1908. Fonte: R Chesneau, E M Kolesnik: *Conway's All the World's Fighting Ships 1860-1905* (1979) Conway Maritime Press; fonte: p86, James P. Delgado, “Silent Killers: Submarines and underwater warfare, Osprey Publishing, 2011.

<sup>387</sup> O projecto do Submarino Fontes representa o desenvolvimento de um protótipo com capacidades de submersão, deslocação controlada e capacidade ofensiva. Vladimiro Maio Neves, *O submarino Fontes: um projecto esquecido*, Tese Mestrado, Escola Naval, 2014, p.75. A capacidade ofensiva planeada passava por quatro torpedos eléctricos dirigíveis Nordenfelt Modelo 1888. H. R. Everette, Michael Toscano, *Unmanned Systems of World Wars I and II*, US Massachusetts, Massachusetts Institute of Technology, 2015, p.61.

<sup>388</sup> Robert Gardiner (editor), *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921*, UK London, Conway Maritime Press, p.373.

Nos Estados Unidos da América viriam a sobressair os protótipos do engenheiro irlandês John Philip Holland<sup>389</sup> (1840-1914), verdadeiramente inovadores na utilização de balastos para o controlo da submersão. A partir de 1888 a Marinha Americana ganhou interesses sobre os protótipos que vinham a ser desenvolvidos desde 1881. Em 1895 os seus modelos já apresentavam capacidade de navegação marítima submersa e a capacidade de lançar torpedos Whitehead. O seu modelo Holland VI viria a ser adquirido pela Marinha Americana que o baptizou de USS Holland em 1900, e ainda vendida a licença de fabrico ao Japão, Rússia, Grã-Bretanha e à Holanda.

Neste período de desenvolvimento experimental da arma submersível, não se encontra um especial interesse alemão na mesma, sendo que há que registar o trabalho do engenheiro Wilhelm Bauer (1822-1875), um pequeno submersível de propulsão humana. O verdadeiro investimento no desenvolvimento de submersíveis na Alemanha viria a se registar após 1902, com a contratação do engenheiro espanhol Raymondo Lorenzo d'Equivilley Montjustin (1873-1925), que já tinha participado na construção de um protótipo de submersível em França e que trabalhou nos estaleiros navais de Germaniawerft, em Kiel. Esse modelo foi, o FORELLE, foi vendido à Marinha Imperial Alemã e à Marinha Imperial Russa em 1904, durante a Guerra Russo-Japonesa<sup>390</sup>.

A Itália terá desenvolvido o seu primeiro protótipo entre 1892 e 1896, ano do seu lançamento à água, com o desenho do engenheiro italiano Giacinto Pullino (1837-1898), o DELFINO, já com motor eléctrico e tubos de lança-torpedos, mas seria o engenheiro Cesare Laurenti (1854-1921) que viria a marcar a produção em massa de submersíveis italianos, de onde dois tipos de modelos vieram a ser exportado para

---

<sup>389</sup> Paul E. Fontenoy, *Weapons and Warfare: Submarines*, US Denver Colorado, ABC-CLIO, 2007, pp.6-8.

<sup>390</sup> Robert Gardiner (editor), *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921*, UK London, Conway Maritime Press, p.173.

Portugal, primeiro o ESPADARTE (1913) e FOCA, HIDRA e GOLFINHO (1917)<sup>391</sup>.

#### **4.1.2 – As questões geoestratégicas e o emprego da arma submarina**

Ao longo da Grande Guerra houve uma alteração do paradigma de utilização dos submersíveis, no que se refere à sua utilização. Estas armas deixaram de ser uma simples demonstração da capacidade de inovação e tecnologia, para se transformarem numa arma ofensiva operacional e de produção industrial. A sua proliferação veio trazer uma alteração marcante na condução da guerra no mar, alteração tão radical como a que se verificaria algumas décadas depois com a utilização massiva de aviação naval.

A Guerra Russo-Japonesa de 1904-1905 terá sido o último conflito naval sem uma intervenção da arma submarina, apesar da Marinha Imperial Russa ter adquirido três pequenos submersíveis à Alemanha, e a 1ª Guerra Balcânica de 1912-1913 o primeiro em que a arma submarina fez uma missão ofensiva operacional<sup>392</sup>, quando o submersível grego DELFIN, fabricado em França, lançou um torpedo em fúria sobre o cruzador otomano MEDJIDIEH a 9 de Dezembro de 1912.

No Verão de 1914 as potências navais já tinham integrado nas suas marinhas um número representativo de submersíveis. O Império Alemão mesmo tendo mantido o grosso do seu orçamento naval dedicado à corrida ao armamento de superfície, com a construção de couraçados e cruzadores, desde 1908 que tinha dedicado alguma atenção à arma submarina, em especial quando esta arma começou a demonstrar uma possibilidade de utilização em missões de longo curso.

Para a Kaiserliche Marine o raio de acção dos seus navios foi sempre um factor de vital importância, face à localização da Alemanha em relação ao Oceano

---

<sup>391</sup> Robert Gardiner (editor), *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921*, UK London, Conway Maritime Press, p.275.

<sup>392</sup> Tratou-se de uma patrulha da Marinha Otomana composta por um cruzador, o MEDJIDIEH, e mais quatro contratorpedeiros que foram atacados pelo submersível da Marinha Grega DELFIN na zona dos Estreito dos Dardanelos a 9 de Dezembro de 1912. Robert Gardiner (editor), *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921*, UK London, Conway Maritime Press, p.238.

Atlântico, ao Mar Mediterrâneo e ao diminuto número de estações navais para apoio logístico de abastecimento, mas também em relação aos eventuais objetivos a projectar sobre o seu inimigo provável, a Grã-Bretanha. Para a Alemanha será o novo motor desenhado pelo engenheiro alemão Rudolf Diesel (1858-1913) que permitirá em 1913 o início de uma produção industrializada de modelos seguros e de grande autonomia, mesmo considerando que o Almirante Alfred von Tirpitz<sup>393</sup> (1849-1930) não acreditasse no valor da arma submarina antes da Grande Guerra.

Os submarinos alemães a partir de 1914 tiveram uma capacidade de intervenção longe das suas bases e já no Atlântico, mas a sua zona natural de intervenção em 1914 era ainda o Mar do Norte. A arma submarina mantinha um valor tático de defesa costeira e portuária e não tinha a capacidade de operar em conjunto com os grandes navios em esquadra.

Dentro da Tripla Aliança o Império Austro-Húngaro não tinha produção própria e apenas tinha adquirido seis pequenos submersíveis de fabrico alemão, de propulsão a gasolina, sendo que a K-u-K, Kaiserlich und Konigliche Kriegsmarine, estava circunscrito ao Mar Adriático, onde os seus submersíveis eram reservados para missões de reconhecimento e defesa costeira.

A Itália pertencente à Tripla Aliança, se bem que se posicionou desde o início do conflito como neutral até à entrada na guerra ao lado da Entente em Maio de 1915, tinha submersíveis adquiridos no estrangeiro, mas igualmente uma produção nacional centrada em La Spezia<sup>394</sup> de pequenos submersíveis vocacionados essencialmente para defesa costeira.

Do lado da Entente, a Grã-Bretanha manteve uma posição de desprezo em relação às capacidades dos submersíveis até 1914, considerando-os a arma dos pobres, e porque estes não tinham a capacidade de acompanhar e operar com a Grand Fleet em alto-mar, o seu número apenas era elevado devido à política naval britânica

---

<sup>393</sup> Idem, p.173.

<sup>394</sup> Portugal já tinha adquirido neste estaleiro italiano um submarino em 1912 e posteriormente mais três em 1916. Idem, pp. 373-374.

de Two Power Standard que requeria a manutenção de um número de unidades equivalente à soma das unidades integradas na Marinha Francesa e Alemã.

A França que tinha investido em força na nova tecnologia, a qual se adaptava plenamente à sua doutrina naval, Jeune École, no início da guerra tinha o número reduzido de unidades e disperso por múltiplos tipos de modelo. Também tinha contribuído para uma diminuição da sua produção de submersíveis a aliança com os britânicos e a transferência de responsabilidade de defesa da costa atlântica para a Royal Navy, com a consequente concentração da Marinha Francesa no litoral mediterrânico.

A Rússia tinha uma frota submarina de 25 unidades em 1914, mas estes estavam dispersos pelas suas três grandes zonas de actuação, o Mar Báltico, o Mar Negro e no Mar do Japão, utilizados apenas pelas suas características técnicas como unidades de defesa costeira e dos portos. O Japão apresentava algumas unidades com valor de combate em 1914, mas seriam os Estados Unidos da América que detinha um flotilha de submersíveis modernos e com capacidade de combate.

Com o início do conflito no Verão de 1914, as principais preocupações militares centraram-se em torno do teatro terrestre nas fronteiras de Rússia e da França, sendo a frente marítima inicialmente muito secundária, excepto para a Grã-Bretanha, para a qual a liberdade dos mares significava a totalidade da sua liberdade comercial e a única via de comunicação com o resto do Mundo.

Portugal mesmo sendo continental, a sua posição geográfica e as suas políticas de desinvestimento comercial através da sua única na fronteira terrestre com a Espanha, viria a estar numa posição geoestratégica em muito idêntica e dependente a liberdade comercial nos mares. Privado de uma parte substancial dos serviços de transportes comerciais marítimos, com a interdição de navegação dos navios alemães no Atlântico pela Royal Navy, a actividade comercial nacional com base nas importações estrangeiras ressentiu-se imediatamente, acrescida pela necessidade britânica de desviar a sua frota comercial para o esforço de guerra e pela intervenção da arma submarina alemã.

A assimetria das forças navais de superfície entre os dois blocos em conflito, com uma superioridade evidente por parte da Entente, levou a que a Alemanha optasse por uma estratégia de minagem e ataques submarinos quase de imediato sobre portos e vias de comunicação comerciais. Mas a eficácia da arma submarina levou algum tempo para se revelar, tendo o seu primeiro sucesso de guerra a 5 de Setembro de 1914 com o afundamento do cruzador britânico HMS PATHFINDER<sup>395</sup>, no Mar do Norte junto ao litoral da Escócia pelo submersível U-21, e poucos dias depois, a 22 de Setembro, o afundamento em poucas horas de mais três cruzadores britânicos HMS ABOUKIR<sup>396</sup>, HMS HOGUE e HMS CRESSY, na zona perto da Holanda pelo submersível U-9, ou ainda o HMS HAWKE na costa britânica do Mar do Norte em 15 de Outubro pelo mesmo submersível, aos quais se deverá acrescentar o afundamento do cruzador russo PALLADA<sup>397</sup>, a 11 de Outubro no Mar Báltico ao largo do Golfo da Finlândia pelo submersível U-26.

A capacidade da arma submarina alemã e a sua estratégia de emboscada e ataque revelaram uma superioridade sobre os navios de superfície o que levou a duas consequências imediatas: a retirada das patrulhas britânicas com grandes unidades navais do Mar do Norte e por outro lado era dado o início da guerra ao comércio marítimo por parte da Alemanha logo a partir de 20 de Outubro de 1914 com o afundamento do primeiro vapor mercante GLITRA<sup>398</sup> de bandeira britânica, ao largo do litoral da Noruega, se bem que tenha sido uma situação de oportunidade, em breve transformar-se-ia numa estratégia.

A intensificação da acção dos submersíveis alemães no Mar do Norte ganhou uma actividade exponencial o que levou inclusivamente à evacuação de emergência

---

<sup>395</sup> Cf. *U-boat War in World War One*, Site Uboat.net especializado em história dos submarinos alemães na 1ª e 2ª Guerras Mundiais. Fonte: [https://www.uboot.net/wwi/ships\\_hit/4693.html](https://www.uboot.net/wwi/ships_hit/4693.html), (consultado em 12/06/2018/06/12).

<sup>396</sup> Cf. U-boat. Fonte: <https://www.uboot.net/wwi/boats/?boat=9>, (consultado em 12/06/2018/06/12).

<sup>397</sup> Cf. U-boat. Fonte: [https://www.uboot.net/wwi/ships\\_hit/4641.html](https://www.uboot.net/wwi/ships_hit/4641.html), (consultado em 12/06/2018/06/12).

<sup>398</sup> Cf. U-boat. Fonte: [https://www.uboot.net/wwi/ships\\_hit/2544.html](https://www.uboot.net/wwi/ships_hit/2544.html), (consultado em 12/06/2018/06/12).

da Grand Fleet da base naval de Scapa Flow<sup>399</sup> para o Norte da Irlanda tendo apenas esta regressado em meados de 1915, após a conclusão de grandes trabalhos defensivos.

A situação no Mar do Norte esteve fora do controlo britânico o que levou a que o Almirantado Britânico viesse a declarar a 3 de Novembro de 1914 o Mar do Norte como zona de guerra e assim iniciar oficialmente a sua estratégia de bloqueio ao comércio marítimo entre a Alemanha e os países neutros, em especial a Noruega e a Suécia. Com esta determinação o Almirantado Britânico indicava que a partir de 5 de Novembro de 1914 todo o Mar do Norte se transformava numa zona militar, na qual todos os navios de qualquer qualidade e de todos os países passariam a estar expostos às minas colocadas e que seriam considerados em todas as circunstâncias como navios suspeitos. A zona ficava delimitada por uma linha traçada desde o extremo de Hebrides, passava pelas ilhas Faroës, até à Islândia, e a sul pelo estreito de Dover, sendo que qualquer navios de todos os países que quisessem comercializar com a Noruega, no Báltico, Dinamarca e Holanda, o deveriam de fazer através do British Cannel (Canal da Mancha) e o Estreito de Dover, para aí receberem as rotas que poderiam tomar, sendo que qualquer desvio poderia implicar consequências fatais.

Em resposta à escalada da guerra ao comércio marítimo do Almirantado Britânico, o Governo Alemão apoiou a intensificação da guerra submarina como Almirante Reinhard Scheer (1863-1928) proponha e a 4 de Fevereiro de 1915 esta foi anunciada como uma guerra submarina ao comércio marítimo e delimitada uma zona de guerra em torno das ilhas britânicas. Esta intensificação veio a ser progressiva, não só pela falta de meios iniciais, mas também porque a ocupação de portos belgas junto ao Canal da Mancha era recente.

---

<sup>399</sup> A defesa das unidades navais dentro da base de Scapa Flow estava em risco perante a capacidade dos submersíveis alemães, tendo inclusivamente existido uma incursão do U-18 dentro do porto a 23 de Novembro de 1914. Por outro lado a capacidade de minagem alemã estava a colocar em causa a capacidade de circulação em redor da Grã-Bretanha desde o início da guerra. Tim Benbow, *Naval Warfare 1914-1918: from Coronel to the Atlantic and Zeebrugge*, UK London, Ambar Books, 2008, p.66.; R.H. Gibson e Maurice Prendergas, *The German submarine warfare 1914-1918*, (reprint - original 1931), UK Penzance, Periscope Publishing, 2002, pp.15-17.

A alteração de doutrina alemã a 4 de Fevereiro de 1915 teve uma consequência imediata. Uma campanha de guerra submarina sem restrições de Fevereiro a Setembro de 1915, onde a substituição de navios militares por navios mercantes como alvos prioritários, obrigou a um repensar do modo tático de ataque face ao Direito Internacional do Comércio Marítimo.

A questão de impor a um submersível que emergisse para verificar a carga e evacuar os tripulantes antes de afundar um navio, tornava-se taticamente inoperacional com a multiplicação de navios-armadilha, Q-Ships, e a proliferação de armamento defensivo em navios mercantes. Impedir que os submersíveis utilizassem as suas duas melhores armas: a surpresa e o torpedo, era uma ideia absurda e um princípio impraticável, que apenas poderia ser defendido por quem não estivesse apostado na utilização da arma submarina na guerra, como a Grã-Bretanha. O mais interessante é que não se observou por parte das grandes potências navais, refira-se a Grã-Bretanha, a França e mesmo a Alemanha, o desenvolvimento de medidas de luta anti-submarina que acompanhassem as experiências iniciadas desde o final do século XIX.

Essa impreparação da Entente para uma luta anti-submarina fez com que os submersíveis alemães tivessem um marcante sucesso na sua acção contra o comércio marítimo, com um cada vez maior número de navios mercantes afundados. No entanto, se a guerra ao comércio marítimo teve uma consequência imediata sob o inimigo, também teve consequências indirectas sobre os neutros, em especial sobre as suas frotas mercantes, mas de forma mais abrangente no desequilíbrio das economias nacionais, limitando as exportações e inflacionando o custos dos bens de consumo.

Mas de forma directa produziu efeitos diplomáticos que podiam ser desastrosos, como foi o caso do torpedeamento do RMS LUSITANIA a 7 de Maio de 1915, causando 1.200 vítimas civis, entra as quais 128 cidadãos dos Estados Unidos da América, Estado neutro na época e cuja marinha e potencial de mobilização em homens em muito preocupariam a Alemanha se esta entrasse na guerra ao lado da Entente.

A neutralidade armada, ou de potencial mobilização, dos Estados Unidos da América levou Berlim a restringir a sua campanha submarina contra o comércio marítimo e a 5 de Junho de 1915. O Chanceler do Império Alemão Theobald von Bethmann-Hollweg<sup>400</sup> obteve do Kaiser a ordem para os navios de guerra neutros, navios de passageiros de todas as nacionalidades fossem poupados a ataques de submersíveis.

No Outono, as alterações das condições de navegabilidade do Mar do Norte, o desgaste da intensa utilização da frota de submersíveis e as consequências diplomáticas levaram a que no final de Setembro a primeira campanha fosse dada como terminada.

Será na Primavera seguinte, entre Março e Dezembro de 1916, que terá início a segunda campanha de guerra submarina ao comércio marítimo. As Potências Centrais encontravam-se perante um impasse na guerra terrestre e mesmo que se considerasse que a posição militar da Alemanha não era preocupante, estrategicamente não se verificava uma oportunidade de ganhar a guerra a curto prazo, pelo qual o controlo do comércio marítimo foi observado como uma estratégia para chegar à mesa das negociações de paz. Por um lado O Almirante Tirpitz propôs uma guerra submarina sem restrições com um objectivo claro de sufocar o comércio marítimo para a Grã-Bretanha, mas por outro Bethmann-Hollweg impõe à Marinha que só os navios mercantes armados fosse torpedeados e após o incidente do torpedeamento do paquete francês SUSSEX, em 24 de Março, houve a ordem para que todos os ataques de submersíveis se restringissem aos princípios da Lei Internacional da Guerra no Mar, que na prática inviabilizou a progressão da campanha intensificada no Mar do Norte e no Oceano Atlântico, mas que mais uma vez apaziguou a diplomacia americana.

A partir de Agosto de 1916 a situação militar das Potências Centrais começou a dar mostras de se estar a degradar, e o bloqueio comercial marítimo britânico a

---

<sup>400</sup> Spencer C. Tucker, *The European Powers in the First World War An Encyclopedia*, UK London, Routledge, 2013, p.125.

contribuir em parte para isso, o que levou a que os comandantes dos Exércitos terrestres, Paul von Hidenburg (1847-1934) e Erich Ludendorf (1865-1937), viessem a solicitar ao Governo Alemão que a partir de Setembro de 1916 fossem retomadas as operações de guerra submarina ao comércio sem restrições.

O Chanceler Bethmann-Hollweg que se mostrava antagónico a uma guerra submarina sem restrições devido às consequência que provocaria a entrada dos Estados Unidos na Guerra, tentou ainda com a mediação dos Estados Unidos da América uma oferta de paz, mas que foi rejeitada pela Entente. Face à situação acabou por vir a aceitar uma nova campanha de guerra submarina ao comércio sem restrições no final de 1916. De uma forma ou de outra, a guerra ao comércio marítimo iria levar ao acelerar do fim da Grande Guerra.

A guerra submarina total e sem restrições irá reaparecer entre Janeiro de 1917 e Novembro de 1918, num derradeiro esforço para asfixiar a economia da Grã-Bretanha, com um objectivo inalcançável de 600.000 toneladas por mês durante seis meses, não só pela diminuição efectiva de alvos, as contramedidas expectáveis, mas acima de tudo devido ao desgaste da sua própria frota submarina, o objectivo era inviável.

Era uma tentativa de aplicar o mesmo sofrimento à população civil britânica, que se vinha a sentir na população civil alemã. A fome verificada durante o Inverno de 1916-1917, o *Steckrübenwinter*<sup>401</sup>, ou Inverno do nabo, representou para a Alemanha um profundo ataque sobre os civis, não por uma falta de capacidade logística de distribuição dos abastecimento, mas por uma impossibilidade de os adquirir ou os produzir para garantir um mínimo de subsistência às populações nas cidades. O bloqueio ao comércio marítimo efectuado pelos britânicos sobre as Potências Centrais e neutrais, com as devidas diferenças, asfixiaram as importações alemãs em produtos alimentares e matérias primas com especial incidência na produção agrícola, que acrescido a um clima desfavorável desde o Outono de 1916, levou a uma crise alimentar profunda. Estas circunstâncias vieram favorecer a

---

<sup>401</sup> Eric W. Osborne, *Britain's Economic Blockade of Germany 1914-1919*, UK London, Frank Cass Editor, 2004, pp.141-144 e p.164.

estratégia de guerra total britânica onde a desmoralização e a revolta das populações civis tinham a vantagem de desestruturar a situação política interna e causar uma destabilização social. Foi uma forma de transformar o esforço de guerra exigido à população civil, num sacrifício insuportável.

Por outro lado, existia a consciência política que a guerra submarina sem restrições levaria os Estados Unidos da América a entrar na guerra ao lado dos britânicos, mas a aposta estratégica alemã era uma espécie de corrida contra-relógio para um fim da guerra até ao Verão de 1917, inviabilizando na prática o impacto dos Estados Unidos da América no esforço de guerra da Entente.

O efeito da guerra submarina sem restrições iniciada a 1 de Fevereiro de 1917 terá então um impacto profundo no comércio marítimo europeu e efectivamente durante os primeiros seis meses da campanha na economia britânica.

Joga neste sentido o entendimento que os britânicos tinham sobre a necessidade de um número mínimo de navios mercantes a operar no Atlântico para compreender a razão pela qual foi dada tanta importância aos navios mercantes alemães, e alguns austro-húngaros por arrasto, que se encontravam em portos portugueses e a relevância que os mesmos tinham num contexto de guerra ao comércio marítimo. Se por um lado as Potências Centrais eram potências continentais e com fronteiras comuns, mesmo o Império Otomano viria a estar ligado por uma via-férrea, os Estados Aliados na Entente estavam geograficamente dispersos, cuja ligação logística dependia essencialmente de comunicações marítimas. Em especial, para a Grã-Bretanha existia a necessidade de manter uma frota comercial activa e numerosa, fosse ela produzida, comprada ou alugada, sendo que o sucesso inicial da campanha submarina sem restrições estava a colocar em risco a manutenção dessa mesma frota por incapacidade de produzir navios a um ritmo superior, ou igual ao número de unidades afundadas.

A grande medida tomada pelos britânicos e americanos na guerra ao comércio marítimo viria a ser uma alteração profunda na forma de defesa desse mesmo comércio marítimo com a progressão de um sistema planificado de comboios navais para a deslocação dos navios mercantes aliados e neutros, que viria a demonstrar duas

vantagem imediatas: uma maior protecção dos navios mercantes nas zonas de aproximação às ilhas britânicas, que garantiu uma diminuição progressiva do número de unidades mercantes afundadas e uma manutenção mínima de abastecimento da Grã-Bretanha, mas também um reforço da política de bloqueio marítimo comercial directo e indirecto sobre a Potências Centrais, se bem o abastecimento marítimo do Império Otomano não tivesse grande significado no comércio global.

Não seria o Exército Americano a ter um impacto imediato na guerra, como os estrategas alemães tinham reflectido, mas viria a ser a intervenção da Marinha Americana: contratorpedeiros, patrulhas e vedetas rápidas, a ter um impacto imediato sobre a acção dos submersíveis alemães. Durante o ano de 1917 a segurança em torno dos navios mercantes vai sendo desenvolvida e por outro lado os submersíveis vão ficando cada vez mais vulneráveis. Mesmo considerando que a construção de submersíveis foi colmatando as baixas mensais, a guerra anti-submarina foi ganhando novas armas como as cargas de profundidade, ou desenvolvimento dos hidrofones, mas houve um grande impacto quando as redes de minas no Canal da Mancha se tornaram tão efectivas que os submersíveis tiveram de passar a passar pelo norte das ilhas britânicas para chegarem ao Atlântico.

Na guerra ao comércio o objectivo último foi sempre um objectivo estratégico. Por um lado o objectivo de levar a outra parte à mesa das negociações, fragilizando a sua capacidade económica, a estabilidade política e social, ou seja atingindo a população civil e levar esta a lutar contra o seu próprio Governo, a favor de uma negociação que colocasse um ponto final ao conflito.

Mesmo considerando que esta acção de bloqueio comercial era direccionada para atingir primariamente a sociedade civil e consequentemente o Governo, as implicações sobre os militares acabaram por se revelar. As bases navais foram sendo ao longo da história um ponto de contacto muito especial entre a sociedade civil e a castrense, muito mais quando existe inactividade, ou após uma derrota militar como se verificou junto das bases russas do Báltico (São Petersburgo), Mar Negro (Sebastopol) e Mar do Japão (Vladivostoque) em 1905, e assim em 1918 a Marinha

Alema despoletou um motim quase generalizado em Kiel<sup>402</sup> dentro da frota de superfície, a 5 de Novembro de 1918, , mas que a frota de submersíveis ainda activa e com um largo leque de vitórias não aderiu.

Somos levados a considerar neste sentido o emprego dos submersíveis na guerra ao comércio marítimo como uma extensão da diplomacia da Alemanha, tal como o bloqueio comercial marítimo foi uma extensão da diplomacia da Grã-Bretanha, em muito derivados das próprias geografias que influenciaram a definição de políticas estratégicas, mas também devido à assimetria das forças navais em jogo que permitiram a um lado a definição de uma doutrina com regras muito restritivas de abastecimento mundial e que só deixaram como saída ao outro uma contra-doutrina de destruição do abastecimento mundial planificado pelos britânicos e posteriormente reforçado pelos americanos.

Como disse George Orwell, “a História é escrita pelos vencedores”, e como se verificou sempre que o mais forte se sente ameaçado pelas armas se refugia no direito internacional, será relevante apresentar uma visão sobre a questão doutrinal e o emprego da arma submarina na guerra ao comércio marítimo, a conformidade com o direito de presa e a questão da interdição geral de comércio marítimo nas zonas de guerra.

## **4.2 – A guerra submarina total ao comércio**

A questão do bloqueio comercial marítimo e as suas regras induzidas pela Lei Internacional devem ser observadas como algo que se foi modificando na forma e na relação entre as mesmas, levando a que as próprias regras, por imposição das circunstâncias, da tecnologia e dos objectivos particulares viessem a ser necessariamente alteradas ao longo dos tempos.

As regras de bloqueio naval foram extensivamente debatidas ao longo dos séculos XIX e XX, em especial após os grandes conflitos mundiais, foram alvo de

---

<sup>402</sup> Daniel Horn, *Mutiny on the high seas. The imperial German naval mutinies of World War One*, UK London, Leslie Frewin, 1973.

forte crítica internacional no que se refere às consequências sobre o comércio marítimo e ainda mais às consequências sobre as populações civis dos Estados bloqueados.

Os bloqueios comerciais marítimos, ou simplesmente bloqueios navais, britânicos ou alemães foram de facto desenhados para provocar o colapso económico do inimigo, com consequências violentas sobre as populações civis, naquilo que é a destruição da capacidade inimiga de produzir e importar alimentação, causando na população o sofrimento da má nutrição, doenças e fome. A eficiência desta forma de guerra total foi tanto mais visível, como o que se verificou durante o prolongar do bloqueio alimentar que os britânicos forçaram à Alemanha, entre o Armistício de Novembro de 1918 e a assinatura do Tratado de Versalhes em Junho 1919.

Mesmo reconhecendo que o objectivo militar de um bloqueio comercial marítimo fosse a destruição total da economia do Estado inimigo, ou seja um puro objectivo militar, não será possível alcançar o mesmo sem um efeito directo sobre a população, mas se de um absoluto objectivo militar se tratasse, também se esperaria a aplicar a acção do armistício enquanto interrupção das acções militares. O efeito de um bloqueio comercial marítimo em pouco se distinguiu da forma como os bombardeamentos aéreos estratégicos atingiam indiscriminadamente alvos militares e civis, durante a 2ª Guerra Mundial.

Assim, será defensável que a aplicação do bloqueio comercial marítimo britânico e a resposta de guerra submarina ao comércio marítimo sem restrições, foram formas equivalentes de bloqueio económico indiscriminado e onde os Estados alegaram o princípio da necessidade militar, uma forma de guerra total com efeitos devastadores muito para além da acção directa em zonas navais, causando a morte não pelo fogo das armas, mas pela fome e doença de forma indiscriminada sobre velhos e crianças, ou seja perante a Lei Internacional sem uma distinção entre combatentes e não-combatentes.

#### 4.2.1 – O direito de presa e as convenções internacionais

A longo das Conferências de Paz, 1899 e 1907, houve a vontade de impor uma limitação geral ao uso de armamento, mas estas limitações também contrapunham os interesses nacionais dos países presente. É neste quadro de disputa diplomática que a decisão do recurso a uma arbitragem viria a ser um avanço muito importante no relacionamento internacional evitando situações de guerra.

Da Conferência de Paz de Haia de 1899 saíria a Convenção para a Solução Pacífica dos Conflitos Internacionais e o reconhecimento de uma arbitragem como um meio eficaz para a solução de litígios, quando a via diplomática falhasse.

Mas a questão da solução pacífica de conflitos, ou preservação da paz entre Estados, era uma preocupação que levou em 1905, após a Guerra Russo-Japonesa a procurar o desenvolvimento das regras definidas em 1899, tendo em 1907 tido início uma segunda Conferência de Paz em Haia, cujos trabalhos em paralelo com o desenvolvimento dos procedimentos de arbitragem, foram assinadas mais 14 convenções de regulação da guerra em terra, no mar e armamentos ilícitos. No entanto a Conferência de 1907 pode ser analisada como um fracasso, ao não ter conseguido regulamentar o *jus in bello*, ou diminuir a corrida aos armamentos como se verificou na época, ou a diminuição da tensão económica e militarista entre blocos: a Tríplice Aliança (Alemanha, Austro-Hungria e Itália) e a Tríplice Entente (Grã-Bretanha, França e Rússia).

A forma como os Estados e as Alianças viram a evolução da questão do armamento, levou em particular à questão dos submarino, onde duas teses sobre a utilização da arma submarina se opuseram na prática à utilização dos mesmos na guerra ao comércio marítimo. Mas a posição dentro da Tríplice Entente não era consensual, sendo que variava entre a posição britânica de suprimir a arma submarina na guerra ao comércio marítimo e a posição francesa de desenvolver a acção da arma submarina na guerra a esse mesmo comércio.

#### **4.2.2 – A controvérsia justificativa das limitações**

Veio a ser consensual na Marinha Alemã a utilização táctica dos submersíveis na guerra ao comércio marítimo e aceite a nível do Governo Alemão o rumo da estratégia no sentido de uma projecção de guerra sem restrições.

A inexistência de restrições foi equivalente a um objectivo de destruição total, claro e exequível, utilizado pelos alemães como única forma de maximizar o poder da sua arma submarina contra o inimigo, ou seja, uma estratégia de projecção de toda a força disponível na destruição de navios mercante inimigos, ou neutros, que abastecessem o inimigo, mas para tal teve de sacrificar algumas considerações morais exaradas em convenções sobre a guerra no mar.

Nessa estratégia de guerra submarina ao comércio marítimo sem restrições, foi assumido que os meios justificariam os fins, esquecendo qualquer preocupação sobre as formalidades convencionadas no direito de presa. Optaram por atacar os navios mercantes em rotas comerciais, a canhão ou a torpedo sem aviso nem tempo para retirar as tripulações, e por colocar minas fixas junto aos portos para afundarem navios mercantes inimigos e neutros sem distinção.

Assim, quando o objectivo da guerra submarina alemã se transformou numa guerra de destruição total do comércio marítimo, os constrangimentos humanitários e morais foram colocados em segundo plano, um comportamento lógico dentro de um sistema de guerra submarina total e sem restrições, onde se pretendia atacar rápido e com força, a coberto por um manto de surpresa e de terror.

Foi efectivamente o efeito de terror sobre as tripulações dos navios mercantes, o factor de maior sucesso da guerra submarina e este justificava-se com a necessidade imperiosa de levar a Grã-Bretanha à mesa das negociações. Por outro lado. A Marinha Alemã acabou por definir a essência da guerra submarina, numa nítida supremacia da guerra submarina contra uma guerra de superfície, no quadro da evolução tecnológica do início de 1917. É unânime a opinião que considera que a acção da arma submarina alemã tinha um objectivo focado na guerra ao comércio marítimo, mas não devemos deixar de analisar que houve sempre a intenção de atacar os navios de guerra de superfície inimigos, numa contínua luta pela “liberdade dos mares” em contra-

argumento alemão e que a retirada das esquadras da Entente para portos fortificados, mantendo uma posição de potencial ofensivo sem procurar batalha, criaram um ambiente propício a essa mesma guerra submarina.

São dois os argumentos que suportaram a justificação da guerra submarina sem restrições: necessidade e a guerra, ao quais se adiciona a eficácia do emprego dos submersíveis contra unidades navais de superfície.

A destruição sem aviso de navios mercantes justificava-se por razões de “vantagem” e por razões de segurança do próprio submersível. É imprudente e inútil, do ponto de vista do submersível, atacar os navios que se encontram protegidos dentro de um porto fortificado e com uma flotilha de apoio, onde se arriscavam a serem destruídos pelas defesas inimigas.

Por outro lado a captura de navios mercantes inimigos, ou neutros, diminuía a força de ataque do submersível, colocava em causa a segurança deste durante o processo e não tinha homens na sua guarnição que fossem dispensáveis para utilização das unidades capturadas<sup>403</sup>, enquanto a destruição do alvo lhe permitia retomar rapidamente a sua capacidade de ataque. É de realçar que existia ainda o problema de espaço nos submersíveis, por estes serem normalmente pequenos e não terem capacidade para receber e acomodar as tripulações se capturadas.

Para um submersível existiu sempre a vantagem de torpedear os navios inimigos de surpresa. Os submersíveis à superfície são particularmente frágeis, tanto mais que dos navios mercantes foram sendo progressivamente equipados com armas defensivas. Havia sempre a possibilidade de acertar um tiro num submarino que se aproximasse demais da sua presa, ou se mantivesse ao alcance demasiado tempo. Por outro lado a fraca defesa dos navios mercantes quando navegavam de forma solitária colocava-os numa situação particularmente vulnerável.

---

<sup>403</sup> Esta é uma das grandes diferenças entre a guerra ao comércio efectuada entre o final de 1914 e o início de 1915 pelas unidades alemãs auxiliares, que apesar de dispersas nos mares foram fazendo a captura e utilização das presas capturadas, pelo simples facto que o número de homens disponíveis na guarnição o assim permitia.

Os submersíveis, como posteriormente a aviação, vieram alterar o poder naval das marinhas de superfície. Uma tridimensionalidade que retirou poder às grandes marinhas e permitiu às potências navais menores passar de uma inação desmoralizante para uma acção relevante. Esta terá sido uma razão pela qual a Grã-Bretanha se mostrou sempre adversa à arma submarina e viria a colocar dúvidas sobre a eficiência da arma aérea, num contexto de perda de supremacia naval, ou por ventura num reconhecimento velado da eficácia do mesmo contra a sua grande marinha de superfície e como da potência dominante.

Para a Alemanha a guerra submarina sem restrições transformou-se num tudo por tudo. A destruição sistemática dos navios mercantes inimigos e neutros, um último recurso de um beligerante que não detinha o domínio da superfície do mar e que sem outro meio eficaz de lutar no mar, justificou o procedimento como uma necessidade militar.

A guerra submarina sem o apoio de uma marinha de superfície não poderia impor uma decisão final na guerra, tanto no campo militar como no campo diplomático, mas demonstrou ter a capacidade de reequilibrar, tal como mais tarde a aviação o viria a fazer, o peso das forças de superfície criando um caminho para o fim das grandes armadas e o início da importância das pequenas forças navais em contextos de guerra.

É evidente que a nível político a acção de uma guerra ao comércio marítimo sem restrições não era uma ideia muito apoiada, tanto mais que eram reconhecidas as consequências diplomáticas que traria sobre as nações neutras, em especial sobre os Estados Unidos da América, mas a guerra ao comércio marítimo sem restrições era a única solução militar disponível para uma Alemanha com fome, provocada pela conjunção do bloqueio comercial britânico e o clima desse último Outono e Inverno de 1916-1917. O forçar da situação de fome na Alemanha por parte dos britânicos foi intencional.

Já em 1915 tinha existido uma noção das consequências diplomáticas de uma guerra submarina ao comércio marítimo sem restrições poderia provocar sobre os Estados neutros. O que fica explícito é até que ponto houve uma eventual vontade da

Grã-Bretanha de encurralar a Alemanha numa situação que não lhe desse outra oportunidade que relançar a guerra submarina sem restrições e assim conseguir o objectivo de levar os Estados Unidos da América a entrarem no conflito ao seu lado, ou pelo menos mais rapidamente.

É plausível considerar que a guerra submarina foi a última arma estratégica disponível numa Alemanha esfomeada para contrapor ao o bloqueio comercial britânico. Será também plausível considerar que qualquer outro Estado colocado numa situação geoestratégica idêntica agisse na mesma forma que a Alemanha em 1917, para fazer frente a uma potência naval que dominava os mares e controlava o comércio marítimo internacional, e assim aceitar uma perspectiva de autodefesa nos ataques dos submersíveis aos navios comerciais, ou seja uma opção lícita por parte dos alemães, dentro do direito de colocar todos os meios ao seu dispor para causar o máximo de danos ao inimigo em defesa do Estado.

Neste mesmo sentido a opção de guerra aérea ao comércio marítimo não foi criticada pela Grã-Bretanha durante a Grande Guerra, apenas porque não foi utilizada extensivamente e o impacto foi mínimo.

Se a História é escrita pelos vencedores, por vezes é escondida a realidade. O que foi marcadamente escrito sobre a guerra submarina alemã levou o público em geral a associar a acção dos submersíveis à acção dos corsários do século XVIII, mas esta foi em tudo diferente.

O que se assistiu foi à introdução de um novo modelo de guerra sem considerações morais, sentimentais ou humanas, numa lógica de aproveitamento da tecnologia disponível e do alcance geográfico que esta oferecia, com a industrialização da guerra. O que não foi compreendido na época é que a compressão do espaço-tempo que a tecnologia vinha a oferecer desde o final do século XIX, permitia uma penetração geográfica mais abrangente da guerra, colocava em causa o poder militar dos mais fortes e acabava com os limites tradicionais das zonas de guerra. O que na época não foi compreendido é que tinha nascido o conceito de guerra total.

Em oposição à guerra submarina total alemã estava uma concepção britânica, ou mais propriamente anglo-saxónica, hostil às acções contra navios mercantes, onde a argumentação invocava os direitos sagrados dos neutros, dos não combatentes e questões humanitárias que se revelavam não mais que pretextos para encobrir os interesses práticos dos ingleses e dos americanos, num campo onde estavam a perder perante a acção naval alemã.

A inexistência de guerra ao comércio marítimo era uma concepção irrealista da guerra naval e contra esta ideia estavam centenas de anos de história de guerra no mar. Se a conquista territorial no mar não existe, o único objectivo é a liberdade dos mares, ou seja, a liberdade de comércio marítimo.

O raciocínio britânico contra a guerra submarina tinha três argumentos: que a arma submarina é uma arma perversa, era uma arma ofensiva contra navios mercantes civis e que as suas características técnicas não lhe permitem aplicar o direito internacional de captura, porque atacam de surpresa através de torpedo, e porque são invisíveis.

O mesmo argumento já tinha sido aplicável sobre a utilização dos torpedos fixos e móveis. Os ataques submarinos são invisíveis, porque tendem a atacar ao cair da noite e por isso terríveis, uma argumento irrealista já que a surpresa é primordial na arte da guerra.

A argumentação britânica contra os ataques dos submersíveis era uma evidente luta contra qualquer marinha de uma pequena potencia naval, simplesmente porque colocava em causa a eficácia da poderosa força naval britânica. Um ataque por torpedo contra um navio civil não era mais cruel que um ataque a canhão por um navio de superfície, tanto mais que parte muito significativa dos ataques de submersíveis na Grande Guerra foi efectivamente efectuado por canhão e não por torpedo. Mais se deve reflectir sobre qual a razão de considerar o torpedo móvel como ilícito e à luz da Lei Internacional, mas ser reconhecido a licitude de utilização de torpedos fixos (minas). As minas atacavam todos os navios que com elas chocavam, enquanto os torpedos móveis eram lançados de forma selectiva sobre um alvo.

No ataque à utilização dos submersíveis foi argumentado que esta arma tinha como objectivo primário o ataque de navios civis desarmados e que era pouco eficaz contra navios militares, mas isto foi provado estar errado desde o início da guerra com os primeiros afundamentos de cruzadores britânicos e cuja ameaça latente de torpedos fez com que a Grand Fleet passasse à defensiva, a retirar do Mar do Norte ou a navegar aos ziguezagues com uma numerosa protecção de pequenos navios de escolta, em tudo por causa da ameaça da presença de um pequeno número de submersíveis alemães nessas águas. A argumentação britânica contra a arma submarina num ponto tinha razão, a sua utilização estratégica tinha a capacidade de desestruturar a actividade comercial marítima inimiga, em muito igual ao que foi conseguido pelos franceses contra os britânicos no século XVIII com os corsários.

Não estava em causa o direito de presa na argumentação britânica, porque o consideravam legítimo e porque o praticavam, mas o que colocavam em causa era o procedimento, a forma como eram abordadas as presas pelos submersíveis alemães.

As características técnicas dos submersíveis não permitiam agir em conformidade com os deveres de captura, uma vez que não havia espaço para recolher as tripulações dos navios capturados ou destruídos. A obrigação de visita ao navio capturado, num mar onde não se tem a superioridade naval, era algo que por vezes se tornava impossível em teatro de guerra. O factor surpresa era a chave do procedimento de combate dos submersíveis. Se estivessem à superfície quando ao ataque não passavam de pequenos navios torpedeiros e toda a sua diferenciação tecnologia era inútil, ao excluírem a vantagem táctica da surpresa e a da invisibilidade.

Mais uma vez o que se debatia em torno da questão da utilização da arma submarina, era a alteração do paradigma de guerra naval, de guerra de captura para guerra de destruição, ou seja a chegada da guerra total à guerra no mar. Na guerra naval passava a existir uma arma que não tinha a capacidade de criar um domínio naval em torno da sua zona de navegação, que deixava de ter a capacidade de efectuar a captura dos meios materiais e humanos do inimigo e que dentro de uma guerra total ao comércio marítimo tendia a atacar indistintamente navios mercantes inimigos e neutros.

A questão dos ataques a navios neutros colocava verdadeiramente em causa questões de Direito Internacional. Os Estados Unidos da América comunicaram à Alemanha avisos sobre a actuação dos seus submersíveis, tendo a questão do afundamento do LUSITÂNIA, a 18 de Abril de 1916, reforçado a argumentação entre a incompatibilidade dos ataques dos submersíveis a navios neutros e os princípios humanitários do Direito Internacional. No entanto, não deve ser esquecido que por detrás dos interesses humanitários contra a utilização da arma submarina se escondiam interesses de ordem económica para a salvaguarda do comércio marítimo, em especial na salvaguarda do seu comércio marítimo.

Para os britânicos a utilização de submersíveis por outras nações era uma ameaça real ao abastecimento das suas ilhas, o que explica a sua posição nas conferencias internacionais. Este medo que a arma submarina colocava sobre o domínio britânico dos mares, viria mais tarde também a englobar o medo sobre poder aéreo dos outros países.

Pelo contrário a França com uma longa tradição de guerra naval com a Grã-Bretanha e centrada na sua doutrina naval, Jeune École, tinha uma posição muito mais pragmática quanto à utilização da tecnologia na guerra e como tal compreendia uma evolução do direito da guerra, onde se teria de ultrapassar as visões do passado em relação às necessidades do direito de presa, por uma necessidade de destruição dos meios económicos do inimigo, e assim apresentava uma posição muito mais favorável à utilização da arma submarina na guerra ao comércio. Uma questão relevante foi que a França, e também a Alemanha, viram na tecnologia uma forma de superar a assimetria do poder naval da época, enquanto a Grã-Bretanha lutou no campo diplomático contra a utilização da tecnologia na defesa dos seus interesses políticos e estratégicos mais imediatos para a continuidade do seu poder naval.

A questão do comércio marítimo para a Grã-Bretanha teve sempre duas vertentes distintas. Uma preconizada no Mar do Norte e que durante a Grande Guerra se reflectiu no comércio com os países neutros que tinham fronteira directa com a Alemanha e outra vertente que preconizava o comércio atlântico, essencialmente com os Estados Unidos da América que lutou contra a guerra submarina enquanto neutro numa defesa de preservar o comércio americano com todos os beligerantes, como no

mar se mantivesse um tempo de paz, mas que alterou a sua posição assim que entrou no conflito ao lado da Grã-Bretanha acompanhado, ou até reforçando, a política de fome britânica sobre a Alemanha, esquecendo a sua argumentação sobre a liberdade dos mares e agora numa posição de esfomear a guerra. Na essência estavam em causa duas visões geoestratégicas em relação à logística de guerra: por um lado a Alemanha, outrora também a França, enquanto potência continental a favor da guerra total ao comércio marítimo o qual só beneficiava o inimigo, por outro a Grã-Bretanha, enquanto potência insular totalmente contra a guerra ao comércio marítimo, face à sua total dependência de importações.

Entre os países neutros várias foram as formas de aceitação da guerra ao comércio marítimo, sendo que no caso da Suíça houve uma excepção que dependeu mais de acordos do que do Direito Internacional. Esta conseguiu num acordo anterior à guerra com a França a utilização do porto de Marselha e de Sète para o seu abastecimento via Mediterrâneo. Durante a guerra conseguiu negociar com a Alemanha a manutenção da utilização do porto de Sète, mesmo depois da declaração de guerra submarina sem restrições em 1917, mantendo uma política importações equilibrada, que lhe permitiu resistir às pressões económicas da Alemanha, como às restrições comerciais dos Aliados e ainda ultrapassar a questão da reexportação de matérias-primas fornecidas à Suíça, que os britânicos tanto controlavam<sup>404</sup>.

Qualquer esforço de supressão da guerra ao comércio marítimo revelou-se uma utopia, pela simples razão que a Grande Guerra se tinha convertido na primeira guerra total, sem restrições de meios tecnológicos para se obter os objectivos e porque a destruição dos meios de subsistência, ou da economia financeira inimiga se tornaram em dois objectivos concretos no conflito.

A ilegitimidade alegada pelos britânicos sobre os ataques dos submersíveis a navios mercantes, foi ultrapassada a partir de 1917 quando estes passaram a agrupar os navios mercantes em comboios escoltados por navios militares, o que os incluiu naquilo que conceptualmente se poderá considerar como formações militares navais.

---

<sup>404</sup> AA.VV., *The Effect of the War on European Neutrals*, US New York, Guaranty Trust Company of New York, 1919, pp.21-25.

A questão da legitimidade do ataque a navios mercantes isolados vinha da aceção que esses estavam a operar no abastecimento da máquina de guerra inimiga, directa ou indirectamente, um conceito muito parecido ao defendido pelos britânicos para o controlo das reexportações dos países neutros para a Alemanha.

Assim, em favor da actuação da guerra submarina sem restrições e da destruição dos navios mercantes sem visita prévia, estava a questão do abastecimento naval do inimigo enquanto operação de guerra. Isto justificou dentro da doutrina da guerra total ao comércio marítimo, uma destruição sistemática de todos os meios navais mercantes.

Os navios mercantes foram atacados, mesmo os neutros, quando transportavam mercadorias destinadas ao inimigo, por se considerar que estavam a efectuar assistência hostil. Mesmo os navios mercantes isolados que transportavam mercadorias destinadas ao inimigo eram considerados como navios militares, por estarem a efectuar uma operação logística de guerra, mesmo os desarmados, já que os navios mercantes depois de receberem armamento se transformavam em navios auxiliares da marinha de guerra, ou se armados e sem guarnição militar em verdadeiros “corsários” e sem legitimação jurídica. O estatuto das tripulações dos navios mercantes também era semelhante a de combatentes à imagem dos trabalhadores em fábricas de armamento na guerra terrestre.

Os verdadeiros não-combatentes no mar eram as crianças, velhos, mulheres nacionais, cidadãos e súbditos de países neutros os quais não deveriam de embarcar em navios mercantes de países beligerantes para sua salvaguarda. O torpedeamento do navio de passageiros britânico LUSITANIA foi um acto detestável do ponto de vista humano, irreflectido do ponto de vista político e diplomático, sem discutir as consequências que teve nas relações entre a Alemanha e os Estados Unidos da América, mas uma notória imprudência de cidadãos e súbditos de países neutros, ao embarcarem num navio de um país beligerante em período de guerra submarina.

### **4.2.3 – Entre a acção de captura e de bloqueio**

Até que ponto a arma submarina poderia proceder contra os navios de mercantes como o faziam os navios de superfície, foi uma questão que colocou em causa o quadro clássico do direito da guerra no mar e em especial a aplicação do direito de presa.

Face aos relatos dos comandantes dos submersíveis e dos comandantes dos navios mercantes capturados durante a Grande Guerra, em parte as guarnições dos submersíveis executavam operações de visita e de captura, mas na incapacidade de tomar a posse dos navios capturados destruíam-nos sistematicamente. Não estava em causa o respeito do direito de presa, mas uma outra questão em torno dessa mesma captura; o de conseguir fazer, mais do que o poder fazer.

Isto remete para a questão dos ataques aéreos a navios mercantes e a aplicação do direito de presa, que não foi levantado durante o conflito, mas que mesmos os britânicos compreendiam a dificuldade que haveria para que um qualquer Zepelim, ou bombardeiro, parar no ar para efectuar uma visita e tomar a posse de uma captura no mar.

O que seria relevante era discutir as capacidades de intervenção dos pequenos submersíveis, ou dos grandes submersíveis cruzadores alemães do final da guerra, ou seja entre as capacidades das pequenas unidades que dificilmente conseguiam executar a guerra ao comércio marítimo e as grandes unidades que materialmente apresentavam capacidades técnicas para observar as formalidades da visita e de se posicionarem junto de um navio mercante capturado como se de uma unidade naval de superfície se tratasse, mas surgia aqui o problema de determinar qual o limite para diferenciar pequenos submersíveis de grandes submersíveis.

Começando pelos pequenos submersíveis, estes eram demasiado frágeis para emergir e se aproximarem para efectuar uma visita, porque ficavam à mercê dos canhões defensivos dos navios mercantes, tanto mais que a disponibilização deste tipo de armamento a navios mercantes tornou-se cada vez mais generalizada quando navegavam de forma isolada e, posteriormente, com o surgimento dos “Q-Ships”, pequenas embarcações militares disfarçadas de navios de pesca que faziam

emboscadas aos submersíveis. Estes por questões da própria segurança retraíam-se de efectuar qualquer visita antes de atacar. Não tinham velocidade de manobra para perseguir um alvo e por último mesmo que viessem à superfície para a visita, no processo de captura não tinham capacidade, diga-se espaço, para receber as equipagens dos navios capturados. Estas razões resultavam numa tendência para atacarem os alvos submersos e a torpedo sem aviso, sem visita e sem assegurarem a segurança das equipagens quando o alvo apresentava um alto-valor. A tal contestada prática de atacar sem aviso.

O ataque à superfície com canhão acontecia em outras circunstância e nestes caso as descrições que nos deixaram demonstram a observação de formalidades do direito de presa, como a normal visita a bordo antes da destruição do alvo, ou a permissão da saída das tripulações em salva-vidas antes do afundamento do navio mercante capturado. Era uma questão de controlo do próprio risco da operação: menor o valor do alvo, maior a probabilidade de visita antes da destruição do mesmo, ou quanto maior o submersível, menor a probabilidade de um ataque sem aviso.

As características dos grandes submersíveis, os cruzadores-atlânticos de grande tonelagem, eram sensivelmente diferentes: eram essencialmente navios cruzadores e comportavam-se em combate como navios de superfície. Destinados a operarem durante muito tempo longe das suas bases o seu raio de acção permitia atacar as rotas comerciais em pontos muito distantes, mas dentro das largas zonas de interdição de comércio marítimo declaradas pela Alemanha em 1917. Eram unidades navais que apresentavam as vantagens dos submersíveis e dos navios de superfície, combatiam essencialmente à superfície, mas podiam submergir e desaparecer em situações mais difíceis. Isto dava-lhes a capacidade de fazer parar um navios mercante para proceder à visita e, ainda, a apreensão de mercadorias ou alojar homens, antes de afundar o navio capturado.

A partir de Maio de 1917 a Alemanha tinha ao serviço nove grandes submersíveis cruzadores, com um raio de acção de 23.000 milhas e com uma velocidade de 12 nós à superfície, convertendo o Atlântico na sua zona de guerra, em especial nas zonas de interdição marcadas em torno do arquipélago dos Açores e do arquipélago de Cabo Verde. De facto, os comandantes desses grandes submersíveis

cruzadores respeitaram na maior parte dos ataques as leis da guerra. Foram ataques à superfície e a canhão, procediam à visita, permitiam o abandono do navios por parte das tripulações e só depois efectuavam a destruição do navio mercante, inclusivamente há relatos de situações em que as tripulações capturadas<sup>405</sup> eram posteriormente largadas em outros navios mercantes. Estes procedimentos foram essencialmente observados quando os submersíveis cruzadores operavam muito longe das suas bases, costa africana e costa americana, de uma forma não muito diferente dos procedimentos que os raiders de superfície alemães tinham efectuado em 1914.

O que se pode concluir é que o comportamento dos comandantes nos submersíveis cruzadores alemães durante a Grande Guerra era comparável com o comportamento dos comandantes das unidades navais de superfície na guerra ao comércio marítimo, mas este comportamento também era compartilhado por comandantes de submersíveis de menor porte, dificultando a caracterização de um padrão comportamental.

O que na verdade se pode concluir é que o comportamento dos comandantes dos submersíveis alemães durante a Grande Guerra foi resultado das circunstâncias: estado do mar e a presença de outros navios mercantes, ou militares, nas proximidades do ataque. Independentemente das dimensões do submersível sempre que foi possível houve uma prioridade no salvamento das tripulações e verificação dos papéis do navio antes de destruir o navio mercante, o que significa que na maior parte das vezes houve a intenção de proceder de acordo com o direito de presa e não de uma destruição criminosa à luz da lei da guerra no mar.

Esta questão da relação entre dimensão dos submersíveis e o direito de presa, viria a ser um argumento a favor do aumento da dimensão dos submersíveis, posteriormente verdadeiros submarinos, como factor para diminuir situações de ataques sem aviso sempre que a dimensão de um submersível lhe permitia colocar os seus canhões como arma primária do seu armamento.

---

<sup>405</sup>No caso do U-151, enquanto este cruzou a costa litoral americana manteve no seu interior as equipagens de três veleiros que afundou ao longo de uma semana.

A partir do exposto a guerra submarina ao comércio marítimo poderia ter tido um comportamento idêntico à guerra de superfície ao comércio marítimo. Um submersível de grandes dimensões equipado com canhões de grande calibre e espaço de carga interior poderia proceder de acordo com o direito de presa, mas apresentava constrangimentos. O procedimento de visita era susceptível de trazer dificuldades, perante situações de mau tempo que incapacitassem a colocação de um escaler no mar, ou porque o navio mercante era uma armadilha (Q-Ship) com armamento camuflado, porque durante o processo poderiam aparecer outros navios mercantes armados, navios militares, ou mesmo um avião inimigo se a situação se passasse perto da costa.

Uma outra tática de reconhecimento naval que poderia ter sido utilizada era uma coordenação entre os submersíveis e os navios de superfície alemães, mas a assimetria de forças de superfície inviabilizava esta hipótese, que no máximo poderia ser utilizada no Mar do Norte perto da costa litoral alemã, ou dentro do Mar Báltico, mas nunca no Oceano Atlântico.

A questão da destruição sistemática dos navios capturados deve ser vista à luz dos constrangimentos de uma guerra moderna, onde a capacidade de vigilância aérea, ou de comunicação TSF, dificilmente permitiria fazer chegar um navio capturado a um porto alemão, sem contar com a inutilidade dessa mesma captura para o Estado, ou para a força naval alemã, em ponderação com o risco tomado com tal operação. Numa guerra onde a supremacia naval de superfície pertencia ao inimigo e não existia comércio marítimo alemão fora do Mar Báltico, assegurar o transporte de uma tal captura no Atlântico era um objectivo inútil. Mas também havia legitimidade na acção sistemática de destruição dos navios capturados.

Era lícito juridicamente afundar um navio capturado para assegurar a sobrevivência da guarnição do submersível, para assegurar o sucesso da operação de guerra e na incapacidade de fornecer uma tripulação de substituição ao navio capturado, se de facto fosse cumprida a obrigação de salvaguardar as vidas dos tripulantes capturados, não forçosamente de os colocar a bordo, mas de assegurar por qualquer meio a segurança desses homens, passageiros e documentação de bordo.

Assegurar estas condições numa guerra submarina ao comércio marítimo sem restrições, afundamento de navios mercantes inimigos e de neutros em zona de interdição, tinha uma aplicação difícil. No entanto, eventualmente os submersíveis teriam um conjunto de opções para assegurarem a segurança dos tripulantes e passageiros dos navios capturados, como: a existência de um conjunto de homens a bordo para equipar o navio mercante capturado e assim o deslocar para um local de afundamento mais próximo da costa, mas isto não era viável mais uma vez por falta de espaço no interior do submersível e pelo risco da manobra em águas inimigas. Se o submersível acompanhasse o navio mercante capturado poderia ser facilmente detectado e assim este tipo de operação não era viável em tempo de guerra.

Outra hipótese teria sido o reboque dos navios capturados para perto da costa, mas este tipo de prática não foi usual, como tinha um constrangimento logístico, por aumentar o consumo de combustível e este era precioso face à distância dos submersíveis no Atlântico em relação às suas bases de apoio. Por último colocava-se uma questão diplomática complicada, que por ventura poderia ser considerada como um acto de guerra, a destruição de navios mercantes perto da costa marítima, ainda mais se se tratasse junto de um país neutro.

Em resumo a hipótese mais viável era um submersível salvar a vida humana das tripulações capturadas seria a recolha das mesmas dentro de si, mas isto era uma opção muito limitada. Na prática a segurança das guarnições dos submersíveis sobrepunha-se à segurança das tripulações dos navios mercantes em teatro de guerra, o que tornava sempre mais seguro afundar os navios mercantes e ainda mais se a visita fosse dispensável.

Os ataques sem aviso em 1917, foram uma forma de aumentar a eficiência da acção da arma submarina e este terá sido o principal factor de alteração do modo de comportamento da arma submarina entre 1915 e 1917. Para uma plena eficácia da arma submarina impunha-se a utilização integral da destruição sistemática sem aviso de todos os navios mercantes que navegassem na zona de interdição, para tal considerados como navios inimigos e assim se obteria um rendimento máximo ultrapassando as formalidades jurídicas da lei de captura no mar. Por chocante que aparente esta opção foi colocada na utilização da guerra aérea contra o comércio

marítimo, mas sem contestação internacional relevante. A aviação ataca de surpresa<sup>406</sup>, sem visita e sem tempo para colocar a salvo as tripulações, os passageiros e a documentação de bordo. Isto começou a verificar-se com a utilização dos hidroaviões de protecção costeira, inicialmente também denominados como “flying boats”, e com o desenvolvimento que a aviação viria a ter no período entre guerras e na 2ª Guerra Mundial, a aviação ir-se-á demonstrar cada vez mais eficiente em relação à arma submarina na guerra ao comércio.

#### **4.2.4 – O Bloqueio Submarino**

A arma submarina mostrou a fragilidade das regras tradicionais de visita e de captura, e com isto perturbou por completo o espírito da Lei e do Direito Internacional Marítimo, mas também transformou a operacionalização dos bloqueio navais, mas o objectivo económico final de interditar o acesso a portos, áreas costeiras, ou simplesmente alunar o contacto comercial com o exterior manteve-se.

O bloqueio clássico em tempo de guerra, como se encontra expresso na Declaração de Londres de 1909, localizado, próximo e permanente, não conseguiu resistir à experiência de guerra. Teve de ceder a uma nova experiência de bloqueio baseada em zonas de guerra alargadas, zonas de minas deslocalizadas, a uma presença naval intermitente e sobretudo baseada numa guerra submarina ao comércio marítimo sem restrições.

O bloqueio clássico da Declaração de Londres de 1909, vinha reafirmar um quadro jurídico para a prática de bloqueios económicos numa época de neutralidade armada, em que o peso financeiro que este tinha no comércio mundial era determinante. Desde a Declaração de Paris de 1856 que se lutava diplomaticamente contra os bloqueios virtuais, impondo internacionalmente a obrigatoriedade dos bloqueios navais serem bloqueios efectivos, operacionalizados por uma força naval suficiente que impedisse o acesso ao litoral inimigo. O que a Lei Internacional

---

<sup>406</sup> Em 20 de Abril de 1915 um hidroavião alemão atacou um navio mercante americano, o CUSHING, no Mar do Norte, mas sem efectuar baixas. R. J. Q. Adams, *The Great War, 1914-18: Essays on the Military, Political and Social History of the First World War*, UK London, The MacMillan Press, 1990, p.171.

pretendia era que um bloqueio naval, para ser um bloqueio efectivo, teria de ser um bloqueio de facto, com a utilização de forças navais localizadas, próximas e permanentes.

Contrária a esta ideia do bloqueio de facto, estava a posição britânica que assumia o bloqueio naval, como um bloqueio no papel, um bloqueio sem vigilância dos portos ou da costa marítima, em face à sua política de domínio dos mares, das rotas comerciais e da logística de transporte de mercadorias na tradição britânica.

Esse bloqueio virtual, longínquo ou fictício, tinha implicações jurídicas interessante, à luz do Direito Internacional, como o direito de prevenção que permitia confiscar os navios que se dirigiam para portos bloqueados e o direito de perseguir os navios que vinham de portos bloqueados a qualquer distância que se encontrem desse porto. Eram duas teorias: a prevenção e a perseguição, que se complementavam dentro dos interesses britânicos de domínio dos mares e que permitiam capturar os navios mercantes inimigos e neutros ao longo da viagem. Esta política foi reforçada com a declaração britânica de 20 de Outubro de 1915, adoptada pela França e Rússia a 23 do mesmo mês que comunicava restrições na aceitação da Declaração de Londres de 1909 e posteriormente todos os governos aliados viriam a renunciar<sup>407</sup> a 7 de Julho de 1916 todas as formulações dispares do Direito Internacional.

Por outro lado a Alemanha viria a suportar-se da Declaração de Londres de 1909 para considerar lícito a destruição excepcional (quase sempre) das presas, quando a situação não permitisse a condução da presa até um porto (quase nunca), sem deixar de referir o direito de represália para afundar as presas devido ao uso de armamento defensivo em navios mercantes e um abuso da bandeira neutral por parte dos navios mercantes da países beligerantes<sup>408</sup>.

À posição política sobre a guerra no mar, sobre a concepção de bloqueio comercial marítimo britânico, acrescia à prevenção e à perseguição, o conceito de viagem contínua, uma teoria que em conjunto com o sistema transaccional de controlo

---

<sup>407</sup> Joaquim Quelhas Lima, *Normas Gerais e Particulares de Direito Internacional Marítimo*, Lisboa, União Gráfica, 1940, pp. 60-61.

<sup>408</sup> Idem, p.63.

de contrabando de guerra, mesmo que dividido em contrabando<sup>409</sup> absoluto, condicional e livre, justificava ou legitimava a acção da Royal Navy para impedir que as mercadorias fossem levadas para portos neutros, onde poderiam ser eventualmente reembarcadas para portos inimigos ou reexportadas pela fronteira terrestre. Na prática qualquer mercadoria cujo destino não fosse um porto britânico poderia ser capturada.

Esta teoria de bloqueio virtual veio criar a base da concepção de interdição geral do comércio marítimo, a base de todo o bloqueio económico mesmo em tempo de paz, mas que para ser utilizada desde 1914 tinha de ser planeada com antecedência. Face à prática de bloqueio comercial britânico, uma condenação da prática de bloqueio comercial alemão foi uma questão mais política que comercial, essencialmente de propaganda em tempo de guerra, mas cujos objectivos eram comuns, a fome.

Na prática o bloqueio efectivo, próximo e real, não era economicamente suficiente para destruir todas as fontes de abastecimento de um Estado continental, uma vez que apenas tinha a capacidade de interditar portos e a costa marítima. Este bloqueio era facilmente contornável em pouco tempo, ou seja assim que conseguissem organizar fluxos logísticos alternativos com países neutros fronteiriços. Neste ponto a geografia tem um papel fundamental no sucesso de qualquer bloqueio e por vezes uma influência muito restrita na condução de uma guerra. A incapacidade de efectivar um bloqueio total, transformaria qualquer solução de bloqueio, num bloqueio insuficiente ou inútil.

A favor da não utilização de bloqueios efectivos durante a Grande Guerra, excepto alguns em África logo em 1914, como nos Camarões, os bloqueios económicos efectivos não eram possíveis de manter militarmente, face às necessidades logísticas dos navios a vapor e ao desenvolvimento das armas defensivas costeiras, que transformavam qualquer força naval em alvos fáceis para os submersíveis inimigos.

---

<sup>409</sup> Paul Kemp, *Convoy Protection: The Defence of Seaborne Trade*, UK Cornwall, Arms and Armour, 1993, p.15.

É neste ponto que a utilização de esquadilhas de submersíveis costeiros, em complemento a artilharia dos portos fortificados e de uma flotilha de superfície defensiva, era possível interditar eficientemente qualquer bloqueio próximo a um portos e defender uma costa marítima. A intervenção da arma submarina tornou impossível a execução dos bloqueios efectivos e próximos, negando qualquer viabilidade na aplicação da Declaração de Londres de 1909 durante a Grande Guerra.

Mas como o bloqueio económico era uma acção imprescindível na guerra total, a guerra ao comércio marítimo foi uma operação iminentemente militar, com o objectivo de privar o inimigo de fontes materiais necessárias à sua indústria de guerra.

A evolução tecnológica e as estratégias de emprego das novas armas, submersíveis e aviões, implicou uma evolução do quadro jurídico da guerra ao comércio marítimo, e desta evolução sobressaiu a determinação de zonas de guerra e as zonas de interdição total de comércio durante o conflito, e como tal uma aceitação implícita da nova forma de bloqueio longínquo, ou de interdição comercial total.

Uma vez que a guerra não terminou no Natal de 1914, as acções de interdição comercial total tiveram início logo no princípio de 1915. A Alemanha declarou a primeira zona em Fevereiro de 1915, que estabeleceu uma zona de interdição comercial total em redor das ilhas britânicas, Irlanda e Canal da Mancha, existindo algum cuidado para não afundar navios neutros quando reconhecidos como tal. Por outro lado, e porque tinha o domínio dos mares, a Grã-Bretanha deu ordem à sua marinha para abordarem todos os navios, incluindo neutros, existindo sempre a possibilidade destes serem capturados dependendo do tipo, ou destino, das mercadorias.

Progressivamente a Alemanha foi colocando novas zonas de guerra de interdição comercial total no Oceano Atlântico e no Mar Mediterrâneo, mas por outro lado a Grã-Bretanha, foi colocando cada vez mais produtos na lista de produtos interditos, apertando o controlo sobre o comércio marítimo neutro, tendo em 1 Março de 1915 colocado medidas tão restritivas à navegação de navios mercantes, com forte incidência sobre os navios neutros, que levantou a largos protestos dos Estados Unidos da América, ao aparecimento de um sistema de contingentes de importação

dos países neutrais e de responsabilização ulterior do destino real das mercadorias pelos mesmos.

A justificação jurídica utilizada pelos britânicos para a forma como conduziram o bloqueio naval, ou comercial marítimo sobre a Alemanha e países neutros, foi baseada na teoria da prevenção, perseguição e viagem contínua, operacionalizada pela teoria de contrabando de guerra e assim justificar uma acção ilimitada sobre qualquer navio comercial. Ambos os beligerantes fizeram letra morta sobre as Declarações de Londres de 1909, com as zonas de interdição comercial total da Alemanha e as restrições ilimitadas de contrabando de guerra da Grã-Bretanha.

A acção britânica contra o comércio marítimo conseguiu transformar o bloqueio virtual, longínquo ou indirecto, numa realidade, com a aplicação de interdição comercial sobre todos os navios que navegassem ou estivessem parados, operassem perto da costa ou em alto-mar, por todo o mundo, ou em qualquer rota comercial, fossem de um país beligerante inimigo, ou de um país neutral, com a utilização de navios de superfície, submarinos ou minas. Uma acção que estimulou a execução de campanhas de guerra submarina sem restrições por parte dos alemães.

A favor da operacionalização de um bloqueio indirecto de grande extensão geográfica, esteve a impossibilidade de manter um grande número de navios parados ao longo da costa marítima do inimigo, desde o aparecimento da arma submarina, ou da aviação, em favor da facilidade da abordagem dos navios mercantes inimigos em qualquer parte da sua rota. Assim é evidente a transformação da estratégia britânica de bloqueio comercial marítimo para um sistema de bloqueio distante, um bloqueio criado pela necessidade militar. Então a guerra submarina ao comércio marítimo sem restrições constituiu em si igualmente uma necessidade militar, ou seja uma forma de bloqueio distante desenvolvido pela Alemanha.

A estratégia alemã de bloqueio por zonas de interdição comercial total, utilizando submersíveis e minas, foi na prática um bloqueio distante onde nunca se sabia se estava presente um inimigo na zona. A invisibilidade de um submersível não podia ser a justificação para a inexistência de justificação jurídica do bloqueio distante alemão, já que na realidade o objectivo final do bloqueio era privar o

comércio marítimo inimigo com o mundo exterior e assim tudo era válido militarmente: interdição geral de navegação em zonas de guerra até campos de minas, bloqueio comercial generalizado, guerra sem restrições, fossem utilizados meios navais de superfície, submarinos ou aviação. O objectivo alemão era a destruição sistemática e sem aviso dos navios mercantes, fossem inimigos ou neutros.

Na prática ambas as partes beligerantes pretendiam a ruptura económica do inimigo, através de bloqueio naval, comercial marítimo total e sem restrições, com diferentes formas de operacionalização devido às circunstâncias de cada um: a existência, ou não, de domínio dos mares e a posição geográfica de cada um.

Ambos utilizaram uma teoria de bloqueio distante, com base no direito de prevenir, perseguir e capturar qualquer navio suspeito independentemente da localização e da duração da viagem, por forma a interditar as importações inimigas, incluindo a interdição de portos neutros com o objectivo de não permitir a redireccionamento de mercadorias.

Ao longo do conflito os países neutros tiveram progressivamente cada vez menos capacidade de fazer valer os seus direitos de liberdade de navegação. À luz do direito internacional não havia, nem há, qualquer justificação para causar vítimas entre tripulações e passageiros de países neutros em navios neutros no mar, o que levou a uma única reacção possível, a de armar defensivamente os navios mercantes neutros que cruzavam as zonas de interdição de navegação.

Outra situação foi a destruição sistemática dos navios mercantes que foram atacados por submersíveis ocultos, ou por aeronaves que os bombardeavam sem as formalidades clássicas do direito de presa, ou as minas que atacavam todos os que se aproximavam sem distinção de nacionalidade.

A questão da forma como foi vista a actuação dos comandantes dos submersíveis pelas suas vítimas levou a que se criasse uma ideia de violação das leis da guerra e de uma impune infâmia de pirataria. Na verdade estes comandantes batiam-se por um ideal e por uma Pátria, numa guerra sem qualquer objectivo de lucro que é o objectivo principal da pirataria. A guerra no mar foi dura e inumana, mas dentro da lógica de destruição total que caracterizou todo o conflito. Foi a

primeira guerra total, de utilização de gases asfixiantes e bombardeamentos aéreos em objectivos fora da linha da frente de combate.

Mesmo a Marinha dos Estados Unidos da América não teve uma opinião negativa sobre a forma como os comandantes dos submersíveis alemães conduziam a primeira ofensiva submarina contra o comércio marítimo e o caso dos passageiros americanos mortos no afundamento do paquete LUSITÂNIA, teve muito mais relevo político pela posição de neutralidade que teria se a América já tivesse entrado na guerra, já que se tratou de imprudência o transporte de civis num navio de uma potência beligerante, durante um período de guerra submarina sem restrições e numa zona de navegação interdita, reforçado pela situação dos paquetes serem facilmente confundidos com cruzadores auxiliares à data. Por outro lado, a propaganda contra a guerra submarina não foi acompanhada por uma propaganda contra a guerra aérea, com similar acusação de pirataria, quando esta foi efectuada contra o comércio marítimo, centros industriais e urbanos civis.

O que aconteceu durante a Grande Guerra foi uma transformação na forma de guerra ao comércio marítimo, o reconhecimento da força da guerra económica como arma, não numa renovação das teorias da guerra de corso, mas sim o aparecimento de uma doutrina efectiva de guerra ao comércio marítimo com amplos objectivos estratégicos económicos e diplomáticos.

A Declaração de Paris de 1856 não só colocou um fim à guerra de corso, mas marca um reconhecimento da importância da economia do mar na economia mundial e um evidente reconhecimento das interdependências de uma sociedade europeia industrializada em relação a matérias-primas estrangeiras e coloniais, muito mais próximas pela evolução dos transportes marítimos a vapor e pelas alterações geográficas que o homem viria a criar até ao início da Grande Guerra.

Os desenvolvimentos técnicos que acompanharam o final do século XIX não só alterariam o volume e a velocidade de transporte de mercadorias, alterariam as características do conceito de domínio do mar, mas também afastariam o Direito Internacional da realidade vivida no mar. A guerra seria levada ainda mais longe, para detrás da frente de combate, fora da linha costeira, para locais onde era inesperada.

#### **4.2.5 – Os Comboios Navais**

As teorias sobre a supremacia naval e a utilização de grandes navios de guerra defendida por Alfred Mahan no final do século XIX dominaram o pensamento naval mundial do início do século XX, convertendo as estratégias navais para um objectivo comum de batalha decisiva, colocando em segundo plano a guerra ao comércio marítimo, ou as operações anfíbias.

A questão dos comboios navais como contramedida na guerra ao comércio marítimo era efectuada desde a longínqua época da navegação à vela, se bem que a sua utilização sistemática tivesse perdido a primazia, em especial desde o fim oficial da guerra de corso, ou seja, após a Declaração de Paris de 1856.

No entanto seria a sistematização dos comboios navais, entre outras medidas, que viriam a fazer frente à guerra submarina sem restrições alemã de 1917 e seria esta a verdadeira medida que transformou a guerra ao comércio marítimo, ajudou a Grã-Bretanha a sobreviver e que deu uma vitória estratégica à Entente.

O fim do corso, ou da guerra feita por privados ao serviços de um Estado, tinha colocado um fim aparente à necessidade da utilização de comboios navais, apesar de ter sido usual a continuação dos mesmos enquanto agrupamento de navios mercantes e de transporte de tropas ao serviço dos militares. Os britânicos continuaram a efectuar este tipo de operações entre a metrópole e os domínios, os franceses dentro do Mediterrâneo, assim como os portugueses o mantinham para as colónias antes da revitalização desta prática defensiva durante a Grande Guerra a partir de 1916.

O que se verificou durante o conflito, em especial a partir de 1917, foi uma estratégia de modernização do conceito de comboios navais, em especial no que se referiu à estratégia de protecção do transporte de tropas por via transatlântica a partir de Junho de 1917, ou seja após a entrada dos Estados Unidos da América na Grande Guerra ao lado da Grã-Bretanha, mas também uma protecção ao transporte de mercadorias, cuja sistematização interessa analisar.

A questão da utilização de comboios navais militares foi uma constante observada desde o início do conflito em 1914, mas estes caracterizavam-se por serem escoltas no âmbito do transporte de tropas ou mercadorias de interesse militar directo.

Comboios navais de grande dimensão foram constituídos desde 1914, como o utilizado no transporte de tropas da Austrália e Nova-Zelândia para a Europa, em Outubro de 1914, formado por 10 navios de transporte, escolta de navios militares australianos e japoneses e que entre outras situações deu origem à Batalha da Ilha dos Cocos, a 9 de Novembro no Oceano Índico entre o cruzador HMAS SYDNEY e o SMS EMDEN<sup>410</sup>. Também se encontram registos de escoltas regulares de navios mercantes na rota entre a Suécia e a Alemanha, desde Novembro de 1915, por parte da Marinha Alemã no Mar Báltico face às ofensivas navais russas.

A utilização de comboios navais, ou seja, o agrupamento de navios mercantes armados ou com escolta armada que se juntavam para protecção contra ataques de inimigos isolados, uma estratégia natural que na vida selvagem se encontra na formação de manadas contra predadores solitários, mostrou ser uma forma eficiente de defesa. O próprio sistema de comboios também era um sistema de intensidade variável e a sua concentração naval variava com a proximidade dos portos ou da costa litoral, existindo pontos de dispersão e concentração<sup>411</sup> de navios de acordo com o sentido da viagem para um qualquer porto.

No século XVIII e XIX a Grã-Bretanha tinha tido a sua economia atacada através da guerra ao comércio marítimo, fosse durante os conflitos com a França, ou com os Estados Unidos da América. A destruição de navios mercantes britânicos tinha sempre um efeito económico, mas também um forte efeito psicológico sobre a população britânica, tanto mais que não só fazia aumentar o custos dos seguros de transporte de mercadorias, mas também causava a falta de produtos, o aumento de preços, ou seja uma inflação baseada no aumento do risco comercial.

---

<sup>410</sup> Friedrich Forstmeier, *SMS Emden: Small Protected Cruiser 1906-1914*, UK London, Profile Publications, 1972, p.16.

<sup>411</sup> Paul Kemp, *Convoy Protection: The Defence of Seaborne Trade*, UK Cornwall, Arms and Armour, 1993, pp.10-11.

Assim, antes da Grande Guerra a Grã-Bretanha já tinha experimentado estratégias de comboio naval, tal como quando da formalização do Compulsory Convoy Act de 1798, mas em 1914 a sua política de preservação do comércio era diferente e baseava-se na capacidade de bloquear qualquer marinha inimiga nos portos e patrulhar os mares com os seus esquadrões de cruzadores<sup>412</sup>.

Mas a questão da organização de comboios navais para protecção de navios mercantes poderá ser observada por um prisma diferente e essencialmente como uma dinâmica forçada pelos Estados Unidos da América e não uma vontade intrínseca da Grã-Bretanha, mesmo conhecendo a situação desesperada em que os britânicos se encontravam e da necessidade de uma intervenção directa de Lloyd George junto Almirantado<sup>413</sup> para aceitar uma estratégia de comboios naval em Abril de 1917, um mês após incríveis perdas de navios mercantes em resultado da guerra submarina sem restrições.

No entanto essa reorganização defensiva naval britânica demoraria meses até surtir efeitos visíveis. Os protestos diplomáticos dos Estados Unidos da América sobre as actividades dos submersíveis alemães no Atlântico tiveram mais efeito sobre a actividade da arma submarina alemã do que todas as medidas anti-submarinas anteriormente utilizadas pela Royal Navy.

A visão do conflito por parte dos Estados Unidos da América na fase de neutralidade colocava, 1914-1916, levava-os a protestar sobre a violações dos direitos neutrais no acesso ao comércio livre, tanto por parte da Grã-Bretanha como da parte da Alemanha. Mas o conflito diplomático-comercial com a Grã-Bretanha consistia na forma como esta estava a privar a frota comercial americana de aceder ao mercado alemão, um dos seus grande parceiros comerciais de antes da guerra. Esta questão levou inclusivamente a insistir junto do Almirantado que na observação do bloqueio

---

<sup>412</sup> Idem, p.13.

<sup>413</sup> John Terraine, *The Great War 1914-1918*, UK London, Bloomsbury Publishing, 2014, (iBook), Chapter “The Year of Catastrophe”.

naval existisse o cuidado em diferenciar os navios em três categorias: os alemães, os que vinham dos Estados Unidos e os outros<sup>414</sup>.

Contrariamente ao que se poderá pensar, os Estados Unidos da América não tinham a primazia do transporte comercial entre os países neutros em 1914. Antes do conflito ter início a frota mercante francesa, italiana e japonesa era superior em unidades e tinha em alguma vantagem em navios de tonelagem superior a 3.000 toneladas de arqueação bruta. Na realidade, com a observação das necessárias proporções, a Grã-Bretanha também tinha o monopólio do transporte marítimo americano, 55% em navios britânicos, 10% em navios americanos e os restantes 35% por outras nacionalidades onde sobressaíam os navios alemães e austro-húngaros<sup>415</sup>, o que levou a um pano de aquisição de navios mercantes estrangeiros, que incluiu os navios alemães que se encontravam nos seus portos, ou mesmo britânicos.

A forma como a Royal Navy impedia o comércio era mais humanizada que a forma utilizada pela Marinha do Kaiser, uma vez que a sua superioridade naval de superfície o assim permitia, impedindo a passagem em vez de afundar os navios, viria a ser remarcada com o afundamento do LUSITANIA com cidadãos americanos a bordo, o que viria a ser utilizado para virar a opinião americana contra a Alemanha.

Por outro lado e mesmo com as restrições comerciais sobre o comércio americano, os Estados Unidos da América aumentaram substancialmente as suas exportações para a Grã-Bretanha e França, beneficiando a nação americana da dinâmica de uma indústria e agricultura de exportação em cenário de guerra.

A posição neutral de Woodrow Wilson foi alterando desde o final de 1915, ao ponto de solicitar ao Secretário da Marinha a preparação de uma programação de construção naval que incluísse 10 couraçados, 6 cruzadores pesados, 10 cruzadores ligeiros, 50 contratorpedeiros 100 submersíveis e outros navios menos de apoio, que incluía o aumento do número de aviões navais e stock de munições. Era o fim de um pensamento de neutralidade armada, para o início de um pensamento intervencionista

---

<sup>414</sup> Nicholas A. Lambert, *Planning Armageddon: British Economic Warfare and the First World War*, UK London, Harvard University Press, 2012, p.237.

<sup>415</sup> Idem, pp. 238-239.

no conflito<sup>416</sup>, se bem que argumentasse essa programação como uma necessidade defensiva.

Chegados a Fevereiro de 1917 o Secretário da Marinha Americana Josephus Daniels<sup>417</sup> foi confrontado com a necessidade de colocar a Marinha pronta para a guerra com as Potências Centrais e com isto planificar a defesa da marinha mercante nacional, em coordenação com as marinhas aliadas, em especial no que tocasse à defesa do comércio transatlântico e acções ofensivas contra as marinhas inimigas<sup>418</sup>.

Com o reinício da guerra submarina ao comércio marítimo sem restrições em 1917, o Governo Americano deu autorização a que os navios mercantes fossem armados e que lhes fossem fornecidas escoltas, mas não foi autorizado a dotação de artilheiros militares para essas peças. No entanto com o afundamento de três navios mercantes americanos em Março de 1917 por submersíveis alemães, foi ponderada a ideia anteriormente discutida com o Secretário da Marinha sobre a necessidade de formar comboios navais para a protecção dos navios mercantes que atravessavam o Atlântico.

A 6 de Abril com a Declaração de Guerra à Alemanha aprovada pelo Congresso, a situação naval dos Estados Unidos da América passou de neutral para um estado de prontidão de guerra. Com a entrada americana na guerra ao lado dos Aliados, a Alemanha será objecto de fortes medidas contra o comércio marítimo e transfronteiriço que se reflectiram como um verdadeiro estrangulamento ao seu abastecimento alimentar, em muito pela forma intransigente como passou a tratar o comércio marítimo dos países neutros a partir daquela data<sup>419</sup>.

---

<sup>416</sup> R. J. Q. Adams, *The Great War, 1914-18: Essays on the Military, Political and Social History of the First World War*, UK London, The MacMillan Press, 1990, p.172.

<sup>417</sup> Josephus Daniels (1862-1948). Jornalista e Secretário da Marinha dos Estados Unidos da América, no Governo de Woodrow Wilson, durante o período da Grande Guerra. Como seu colaborador teve Franklin Roosevelt, futuro Presidente dos Estados Unidos da América.

<sup>418</sup> R. J. Q. Adams, *The Great War, 1914-18: Essays on the Military, Political and Social History of the First World War*, UK London, The MacMillan Press, 1990, p.174.

<sup>419</sup> Joaquim Quelhas Lima, *Normas Gerais e Particulares de Direito Internacional Marítimo*, Lisboa, União Gráfica, 1940, pp. 65-68.

A primeira medida naval americana foi a de enviar contratorpedeiros e outras pequenas unidades rápidas, para as zonas de interdição naval marcadas pela Alemanha, onde existia um bloqueio comercial marítimo total e assim produzir um efeito moralizador nos países aliados e internamente, mas também dentro de uma preocupação de uma eventual necessidade de ter de vir a combater a Marinha Alemã sozinho após uma derrota da Royal Navy.

A política naval britânica de patrulhas das linhas de comunicação comercial marítimas tinha-se mostrado ineficaz perante a intensificação da guerra ao comércio marítimo efectuada pelos submersíveis alemães. A iminente situação de fome, a pressão política e a disponibilização de escoltas americanos viriam a ser factores preponderantes para que o Almirantado Britânico reforçasse a utilização de uma política de sistematização de comboios navais. Esta política também traria vantagens para um aprofundamento do sistema transaccional de controlo de mercadoria de guerra, ou seja, o refinar de um sistema de controlo comercial, suportado por um sistema de informações complexo, que não só iria reduzir significativamente o número de navios perdidos que se dirigiam para, ou partiam da Grã-Bretanha, mas também um sistema apurado e com grandes resultados na protecção do transporte massivo de tropas americanas para França.

Neste contexto é possível considerar a existência de uma forte vontade política sobreposta a uma necessidade militar imediata, na utilização dos Açores<sup>420</sup> como base naval de apoio à Marinha Americana. A Base Americana em São Miguel, pelas dimensões e número de homens pode ser analisada como um embrião tático de algo que poderia vir a ser um projecto muito mais vasto em caso de uma derrota da Royal Navy, já que os Açores não eram um ponto de passagem obrigatório das rotas de abastecimento do esforço de guerra aliado, mas um ponto avançado estratégico para a defesa americana em caso de uma vitória alemã na frente europeia<sup>421</sup>.

---

<sup>420</sup> Sérgio Rezendes, *A Grande Guerra nos Açores: Património e Memória Militar*, Lisboa, Caleidoscópio, 2017, pp.204-207.

<sup>421</sup> R. J. Q. Adams, *The Great War, 1914-18: Essays on the Military, Political and Social History of the First World War*, UK London, The MacMillan Press, 1990, p.176.

A decisão de entrada na guerra em consequência dos ataques de submersíveis alemães ao comércio americano levou à decisão de aumentar a produção de contratorpedeiros e outros pequenos navios para escolta e combate anti-submarino, em detrimento de uma política de armamento dos navios mercantes, num sentido estratégico de implementar comboios navais.

Do ponto de vista naval a decisão do Secretário da Marinha Josephus Daniels, em interromper a produção de cruzadores em favor de unidades de combate anti-submarino iria marcar a acção da Marinha Americana na Grande Guerra, desde o dia da declaração de guerra à Alemanha a 6 de Abril de 1917, mesmo considerando a oposição do Vice-Almirante William Sims<sup>422</sup> futuro comandante da força naval americana na Europa, durante a Grande Guerra.

A situação material da Marinha Americana<sup>423</sup> em Abril de 1917 não era boa, mesmo considerando os Naval Expansion Acts de 1915 e de 1916 em que a Marinha americana advogada o objectivo de ser a segunda maior marinha do mundo<sup>424</sup>, “second to none”.

Com poucos meios de combate anti-submarino, apenas um terço das unidades operacionais poderiam ser consideradas modernas, mas a situação de imobilização da Esquadra de Alto-Mar Alemã em portos do Mar do Norte e do Mar Báltico, marcava como secundária a oportunidade da utilização dos couraçados e cruzadores americanos em futuras operações de combate na Europa.

Os americanos observaram a utilização de comboios navais segundo dois prisma diferentes mas relacionados, como arma de luta anti-submarina e como arma de bloqueio comercial marítimo, ou seja de forma comum existiu um objectivo de defender a capacidade logística, inclusivamente face à escassez de meios para uma cobertura total da extensão marítima. Na realidade a formação de comboios navais

---

<sup>422</sup> David Kohlen, “The U.S. Navy Won the Battle of Jutland”, in *Naval War College Review*, Vol. 69, No. 4, Autumn 2016, p.133.

<sup>423</sup> R. J. Q. Adams, *The Great War, 1914-18: Essays on the Military, Political and Social History of the First World War*, UK London, The MacMillan Press, 1990, p.177.

<sup>424</sup> David Kohlen, “The U.S. Navy Won the Battle of Jutland”, in *Naval War College Review*, Vol. 69, No. 4, Autumn 2016, p.131.

por parte da Entente e das Potências Centrais era uma prática já experimentada, mas a forma como o Presidente Wilson via a sua sistematização iria caracterizar a doutrina naval americana<sup>425</sup>.

A acrescentar a toda a dificultada logística que acarretava uma política de comboios navais, por forma a não interromper o abastecimento da população britânica, aliada e neutral existia ainda o problema da espionagem alemã que colocava em causa o secretismo das saídas e entradas desses grandes grupos de navios nos portos, em especial pela desconfiança que os ingleses tinham dos irlandeses e das facilidades que estes davam aos agentes alemães<sup>426</sup>, ou dos americanos por considerarem que estes confraternizavam demais com os irlandeses nos bares<sup>427</sup>.

A verdade é que a acção da Royal Navy na guerra anti-submarina tinha apresentado resultados muito limitados até Abril de 1917, apenas tinha sido afundados 48 submersíveis das Potências Centrais em combate desde o início da guerra. A doutrina do Almirantado Britânico de superioridade dos mares não resultava contra a ofensiva da arma submarina e até aquela data pouco tinha sido feito para o desenvolvimento de novas armas e montagem de novas estratégias de combate<sup>428</sup>, que passassem para além das iniciais medidas passivas de defesa com barragens e zonas minadas<sup>429</sup>, que provaram ter de fraca eficácia.

Contra uma política de escoltas navais estava a doutrina de busca e destruição anti-submarina que era apanágio da escola naval britânica e que se configurava em formações de navios auxiliares, formadas de modo estandardizado com um navio de

---

<sup>425</sup> William N. Still Jr., *Crisis at Sea: The United States Navy in European Waters in World War I*, US Gainesville, University Press of Florida, 2006, p.18.

<sup>426</sup> Idem, p.62.

<sup>427</sup> Idem, p.65.

<sup>428</sup> Paul Kemp, *Convoy Protection: The Defence of Seaborne Trade*, UK Cornwall, Arms and Armour, 1993, p.29.

<sup>429</sup> Neste sentido a política naval da Entente com a arma submarina das Potências Centrais, levou desde 1914 à implementação de zonas tampão em redor do Mar do Norte (norte da Escócia e o litoral da Noruega), cobrindo a saída das bases alemãs e à saída do Mar adriático, cobrindo as bases austro-húngaras (estreito de Otranto). A intensa minagem da zona do Canal da Mancha justificava-se pela razão da proximidade da base naval alemã de Ostend e o fluxo constante de transporte de mercadorias na zona de Dover.

comando de maior dimensão, um yacht, quatro arrastões e quatro pequenos navios rápidos, de preferência gasolinas. Este esquema foi sendo implementado progressivamente até que a quantidade de navios e embarcações utilizados levou ao aparecimento da alcunhada “Mosquito Fleet”<sup>430</sup> para a identificar.

Por outro lado, o simbolismo da própria Grand Fleet colocava em questão a utilização da mesma numa acção directa sobre os submersíveis, não só pelas repercussões da perda de unidades navais, mas também pela incapacidade que essas mesmo unidades tinham numa luta anti-submarina, mas não pode ser deixado de referir que houve uma política naval de defesa das comunicações de cabotagem em redor das ilhas britânicas e em especial no Canal da Mancha, onde foram empregues mais de 450 navios: contratorpedeiros, patrulhas, caça-minas e submersíveis<sup>431</sup>.

Como referimos no capítulo sobre tecnologia naval a utilização do hidrofone, direccional e não-direccional teve a sua primeira expressão operacional em Abril de 1917, e estava amplamente difundido na marinha americana e britânica no final desse ano<sup>432</sup>, o problema jogava-se então em torno da falta de armas ofensivas anti-submarinas para atacar os alvos detectados.

Contra a utilização de comboios navais a Royal Navy, ou seja o Almirantado Britânico, argumentava uma questão de doutrina estratégica suportada pela crença no poder naval e na liberdade dos mares, taticamente operacionalizada pelo bloqueio de portos e patrulhamento das vias de comunicação comercial, não referindo ainda a convicção que a navegação de vários navios em conjunto, ou seja em comboio, não era recomendado em zonas de actividade de submersíveis inimigos.

Na defesa do comércio marítimo a grande diferença entre a perspectiva britânica e americana estava na forma, sendo que os britânicos insistiam em atacar directamente os submersíveis alemães e deixar os navios mercantes navegarem livremente, a perspectiva americana era a da defesa directa dos navios mercantes e

---

<sup>430</sup> Paul Kemp, *Convoy Protection: The Defence of Seaborne Trade*, UK Cornwall, Arms and Armour, 1993, p.34.

<sup>431</sup> Idem, p.35.

<sup>432</sup> Idem, p.38.

deixar os submersíveis alemães navegarem livremente. Para a Marinha Britânica a implementação de sistema de comboios navais significava passar à defensiva, enquanto a utilização de patrulhamentos das rotas comerciais expressava o sentido ofensivo<sup>433</sup>. Durante o conflito para o comércio marítimo a questão estava na segurança que as marinhas de guerra estariam habilitadas a fornecer nas partidas e chegadas aos portos, porque disto dependia a sobrevivência das frentes internas de qualquer Estado.

Sobre outros argumentos que defendiam a não utilização de comboios navais, estava o resultado de estudo estatístico errado sobre os fluxos de entradas e saídas de navios mercantes dos portos britânicos, que indicava um fluxo de entradas e saídas de cerca de 5.000 navios semanais. O problema é que na realidade o fluxo de entradas e saídas de navios nos portos britânicos era muito inferior, cerca de 120 navios semanais, o que dava um cenário completamente diferente quando se ponderava 50 afundamentos em 5.000 navios semanais, ou 50 afundamento em 120 navios semanais<sup>434</sup>. Este argumento irá ajudar a compreender a alteração de posição britânica<sup>435</sup> em relação à importância da questão da requisição dos navios alemães que se encontravam em portos portugueses<sup>436</sup>.

A alteração da estratégia britânica na defesa do comércio marítimo, em Maio de 1917, pode ser interpretada como uma vitória política do Governo Britânico sobre o Almirantado Britânico, que mesmo assim viria a utilizar o termo “navegação controlada” em detrimento do termo “comboio naval”<sup>437</sup>. Por outro lado o comando da Marinha Britânica (First Sea Lord) também tinha sofrido várias alterações: o Príncipe Louis Alexander of Battenberg, nascido na Áustria, tinha apresentado a sua demissão em Outubro de 1914 face à pressão da opinião pública, o Barão John

---

<sup>433</sup> Idem, p.41.

<sup>434</sup> Idem, p.42.

<sup>435</sup> *Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, Tomo I, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997, p. 296.

<sup>436</sup> António José Telo, Pedro Marquês de Sousa, *O CEP: os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos Editores, 2016, pp.92-93.

<sup>437</sup> Paul Kemp, *Convoy Protection: The Defence of Seaborne Trade*, UK Cornwall, Arms and Armour, 1993, p.44.

Arbuthnot Fisher (Jackie) desde Outubro de 1914, tinha apresentado a demissão em Maio de 1915, em conjunto com comando do Almirantado Britânico (First Lord of Admiralty) Sir Winston Leonard Spencer-Churchill face aos acontecimentos relacionados em Galipoli, Sir Henry Bradwardine Jackson desde Maio de 1915 mas que devido aos sucessos dos contratorpedeiros alemães no Canal da Mancha foi substituído em Novembro de 1916, e o Conde John Rushworth Jellicoe desde Novembro de 1916 e que ficará associado à implantação dos comboios navais durante a crise da guerra submarina alemã sem restrições, tendo sido substituído do cargo em Dezembro de 1917. Ainda dentro do período do conflito exercerá o cargo de First Lord o Barão Rosslyn Erskine Wemyss desde Dezembro de 1917 a Novembro de 1919 e que ficou ligado ao ataque do porto de Zeebrugge. A não utilização de comboios navais mais cedo não pode ser interpretada como uma teimosia de um First Sea Lord, mas sim devido a um pensamento naval transversal à Royal Navy.

O sistema britânico de “navegação controlada” veio propor que todos os navios mercantes de navegassem de, ou para, portos britânicos o fizessem em comboio naval escoltado, isentando deste procedimento os navios mercantes com velocidade superior a 15 nós. Neste sentido foram constituídos depósitos de comboios em Gibraltar, Dakar, Louisburg (Canadá) e Newport News (Estados Unidos da América), e também constituídos portos de refúgio como o porto de Ponta Delgada em São Miguel, no Arquipélago dos Açores, entre outros.

A introdução do sistema de comboios navais implicou uma alteração estratégica na guerra submarina, o que levou a que os submersíveis viessem a operar mais longe das zonas litorais, mais sobre navios que navegassem de forma solitária ou que se tivessem perdido dos comboios. A diminuição dos rácios de afundamento de navios mercantes nas rotas em que foram progressivamente introduzidos os comboios navais, sendo que só em Junho de 1918 se concluiu o processo, mas também a introdução de patrulhas aéreas nas zonas litorais continentais e insulares fizeram virar a guerra a favor do comércio marítimo.

## **Capítulo V**

### **A frente interna marítima**

## Capítulo V – A frente interna marítima

A preocupação sobre as políticas do mar foi algo que vinha a ser debatido constantemente e que chegou aos fóruns civis com grande expressão no Congresso Marítimo Nacional<sup>438</sup> de 1903.

Procurava-se na época uma fórmula para o ponto óptimo de uma marinha mercante nacional, estando na consciência dos decisores que mesmo que esse objectivo estivesse ao alcance nacional, querer alcançar uma totalidade da capacidade logística para o comércio externo, seria um erro estratégico equivalente ao desejo de abastecer o consumo interno só com a produção nacional. Em causa estaria o perigo de colocar o país num isolacionismo económico que na época era conhecido como “o paradoxo económico da muralha da China”. Mesmo a Grã-Bretanha e a Alemanha que tinham poderosas marinhas mercantes, apenas salvaguardavam parte do comércio externa em navios de bandeira nacional<sup>439</sup>, respectivamente 63% e 47%.

O debate em torno do poder marítimo transcendia a questão do poder naval das teorias de Alfred Mahan e esse aspecto também foi debatido em Portugal a partir dos textos de Domenico Bonamico<sup>440</sup>, que ampliava e estruturava de forma complementar da questão dinâmica do poder marítimo, naquilo que denominou como funções dinâmicas internas nacionais aplicáveis à marinha mercante: económica, política e militar, e funções dinâmicas externas nacionais aplicáveis à marinha militar: ocupação do território inimigo, bloqueamento da força inimiga, aniquilamento em batalha e inevitavelmente a destruição do comércio<sup>441</sup>.

Será nessa função dinâmica interna do poder marítimo que a Marinha Mercante se transforma no verdadeiro poder marítimo de um Estado, mesmo

---

<sup>438</sup> Bernardino Vareta, *A Marinha Mercante e a Economia Nacional: memória apresentada ao Congresso Marítimo Nacional de 1903*, Porto, Oficinas do Comércio do Porto, 1903, pp.165-173.

<sup>439</sup> Idem, p.61.

<sup>440</sup> Domenico Bonamico (1846-1925). Oficial da Marinha de Guerra de Genova, participou na Batalha de Lissa (1866) a bordo fragata-mista couraçada RE DI PORTOGALLO. Como historiador naval e escreveu uma vasta obra dedicada a questões marítimas, Guerra da Crimeia (1853-66), Guerra Sino-Japonesa (1894-95) e guerra Hispano-Americano (1898), e artigos sobre estratégia naval de influência mahanista.

<sup>441</sup> A. Pereira de Mattos, *O Problema Naval Português*, Tomo I, Porto, Tipografia Pereira, 1908, pp.93-97.

sublinhando a função militar, onde tem um dos maiores relevos na utilização como unidades auxiliares: cruzadores, patrulhas ou draga-minas após armados e que em contrapartida em tempo de paz não são um encargo para o Estado.

Numa perspectiva económica e considerando o peso da frente marítima na Grande Guerra, não será possível deixar de ponderar a potenciação da Kaiserliche Marine durante a corrida naval como um factor secundário, enquanto causa para o fim da *Pax Britannica*, mas sim a potenciação da marinha mercante alemã de alto-mar, que ao expandir o comércio marítimo mundial alemão debilitou de uma forma sem precedentes a economia britânica. Dentro do conceito de dinâmica interna (nacionais) de poder marítimo começou por questões relacionadas com uma corrida económica e divergências políticas e terminou numa dinâmica externa (internacional) de destruição do comércio marítimo<sup>442</sup>.

## 5.1 – A Marinha Mercante e o abastecimento das populações

Tanto a partir de Oliveira Marques<sup>443</sup> na sua História da 1ª República Portuguesa, como a partir Moses Bensabat Amzalak, “Portos Comerciais” de 1923<sup>444</sup>, Marco Vieira da Silva “Da Marinha Mercante Portuguesa e sua influência económica”<sup>445</sup> de 1902, e de Ramiro Martins Cardoso, “A organização da Marinha Mercante”<sup>446</sup> de 1919, é possível extrair uma abordagem sobre o estado da Marinha Mercante a caminho da Grande Guerra.

Desde o último quartel do século XIX que se tinha acentuado a decadência da marinha mercante, face à introdução da construção em ferro e depois em aço, e a

---

<sup>442</sup> Barry Gough, *Pax Britannica: Ruling the waves and keeping the Peace before Armageddon*, UK London, MacMillan., 2014, p.246.

<sup>443</sup> A.H. de Oliveira Marques, *História da 1ª República Portuguesa: as estruturas de base*, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1979, pp.263-275.

<sup>444</sup> Moses Bensabat Amzalak, *Portos Comerciais*, Lisboa, Instituto Superior de Comércio de Lisboa, 1923.

<sup>445</sup> Marcos Vieira da Silva, *Da Marinha Mercante Portuguesa: sua influência económica*, Lisboa, Manuel Gomes Editor, 1902.

<sup>446</sup> Ramiro Martins Cardoso, *A Organização da Marinha Mercante*, Lisboa, Imprensa Libano da Silva, 1919.

substituição da vela por motores, algo que a indústria naval nacional não conseguiu providenciar, por falta de uma evolução tecnológica e investimento em infraestruturas industriais<sup>447</sup> adequadas.

Se bem que a opinião não seja positiva ou esperança, Martins Cardoso acrescenta aos pontos fracos comuns um outro ponto relacionado com a gestão das frotas mercantes, onde refere a baixa qualidade das condições de conforto e higiene nos navios dos transportes marítimos nacionais, introduzindo no conceito de decadência geral da marinha mercante não só questões materiais, mas também questões humanas.

À falta de produção naval, infra-estruturas e tecnologia, as quais são questões de gestão material, refere também a falência dos processos de aquisição de navios mercantes, fosse nas opções de tonelagem bruta, nas dimensões para o alojamento da tripulação ou passageiros, e até às condições médicas a bordo numa comparação com referência aos navios alemães surtos no Tejo entre 1914 e 1916, os quais poderiam ser tomados como padrão de como os serviços médicos de um navio mercante deveriam estar organizados a nível de farmácia, salas e higiene<sup>448</sup>.

Os navios mercantes alemães surtos em águas nacionais tiveram várias mais-valias. Foram garantia do empréstimo de Afonso Costa, foram reforço de meios logísticos para a Grã-Bretanha, França e Portugal, mas também e menos referenciado uma mais-valia a nível de recursos humanos marítimos nacionais ao dar a possibilidade para cerca de 200 homens da classe de maquinistas navais portugueses terem tido uma experiência com navios de grande tonelagem e o contacto com maquinismos modernos e aperfeiçoados, ou ainda a oportunidade de terem trabalhado com engenheiros ingleses que foram destacados para a Empresa Nacional e a Insulana<sup>449</sup>, em 1916.

---

<sup>447</sup> António José Telo e Augusto Alves Salgado, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, Vol. I, Porto, Fronteira do Caos, 2018, p.151.

<sup>448</sup> Ramiro Martins Cardoso, *A Organização da Marinha Mercante*, Lisboa, Imprensa Libano da Silva, 1919, p.XII.

<sup>449</sup> Idem.

Tal como a Marinha de Guerra a Marinha Mercante também teve uma evolução tecnológica e estratégica com implicações no valor da mesma em relação à economia marítima, mas também em relação à projecção do seu valor na sociedade.

A revolução da propulsão da vela para o vapor modificou a concepção do valor do frete<sup>450</sup>, não só em consequência da alteração da geografia marítima com a construção de grandes canais transoceânicos, ou transmarítimos, que alteraram as dimensões espaço-temporais anteriormente fixadas, uma compressão progressiva<sup>451</sup> face ao progresso tecnológico, mas também pela consequência da cobertura de iguais distâncias euclidianas em menos tempo. Como anteriormente referido a transformação das capacidades de transporte de pessoas e de mercadorias acabou por transformar o tempo de cobertura dessas mesmas distâncias, de meses para semanas e de semanas para dias, e com isto alterou-se profundamente os parâmetros do comércio marítimo.

A percepção de uma compressão de espaço-temporal não foi sempre evidente, mas a variação das distâncias geográficas levou à variação do conceito de proximidade que implicou uma aceleração do fim da navegação comercial à vela de longo curso<sup>452</sup>. A alteração da geografia marítima acelerou a transformação tecnológica da marinha mercante de longo curso, a tecnologia marítima alterou a percepção do tempo em consequência da velocidade e a velocidade implicou uma transformação na forma objectiva de valorar o custo das mercadorias, alterando a ponderação de distância/custo para uma ponderação de tempo/custo, uma desvalorização da distância em relação ao tempo.

O que também se observou em paralelo com a transformação da valoração do tempo em relação à distância, foi a alteração na forma como a gestão do comércio marítimo se transformou e como foi retirado o poder negocial do capitão do navio em reacção à carga, uma transformação social de capitão-negociante para capitão-

---

<sup>450</sup> G.A. Vidal Jr., *Guia Mercante*, Lisboa, Livraria de João d'Araújo Morais, 1903.

<sup>451</sup> A compressão espaço-temporal foi desenvolvida por David Harvey, em 1989, no seu livro *The Condition of Postmodernity*, UK Oxford, Blackwell Publishers, 2000.

<sup>452</sup> É de referir que o aumento do custo do transporte à vela pelos canais do Suez ou do Panamá terá acelerado a rentabilidade do transporte a vapor em detrimento do transporte à vela de longo curso, essencialmente porque existia uma necessidade técnica de reboque nos canais, face à largura dos mesmos que impedia a manobra de bolina.

marinheiro. Os destinos, os fretes, as cargas e o comércio foi sendo transferido para os armadores, que em terra com o auxílio do vapor, telégrafo e telegrafia sem fios, passaram a ter o poder de à distância gerir e negociar quais os portos onde os seus navios atracavam e negociavam. Esta alteração da forma de gestão dos navios mercantes transformou por completo a atracção económica e social da vida no mar, que em conjunto com a evolução tecnológica levou ao rompimento de uma tradição marítima-comercial ancestral e também portuguesa<sup>453</sup>. Com a introdução do vapor o declínio da navegação à vela em Portugal foi lenta, em especial por não existir uma aposta explícita dos armadores nacionais no vapor, mas porque os primeiros vapores eram lentos, com custos relacionados com o consumo energético muito elevados e caros na construção. Será no entanto a própria evolução tecnológica que na sua progressão desde as máquinas de baixa pressão, passando pelos motores *compound* e após a chegada aos motores de tríplice expansão que estes retribuíram rendibilidade à navegação a vapor.

É com uma explicação sobre o estado de decadência da marinha mercante nacional que Ramiro Cardoso nos aponta uma incompreensão para a mesma, quando se observava nos portos nacionais a entrada de toneladas de mercadorias em navios de bandeira estrangeira, quando Portugal tinha um expressivo poder colonial territorial em África e um expressivo poder colonial migratório no Brasil e na América, razões básicas que compensariam a existência de uma capacidade mercante marítima nacional e defensora de uma soberania económica<sup>454</sup>.

Não deixa de ser interessante a forma como é remarcado o desinteresse nacional sobre a economia do mar, mesmo a partir das fortes colónias de emigrantes nacionais existentes no Brasil e na América, comparando com o esforço da colónia alemã na América que se esforçou por reconstruir uma frota mercante depois de 1918, para a colocar ao serviço dos interesses da Alemanha após o final da Grande Guerra.

---

<sup>453</sup> Ramiro Martins Cardoso, *A Organização da Marinha Mercante*, Lisboa, Imprensa Libano da Silva, 1919, p.5.

<sup>454</sup> Idem, pp.18-20.

O número de navios registados em Portugal com tonelagem entre 2 e 5.000 toneladas brutas, a vapor e a à vela eram 471 unidades em 1914, mas quase na totalidade de uma tonelagem inferior a 1.000 toneladas.

Em 1915 o registo de navios com mais de 1.000 toneladas brutas indicava 23 unidades a vapor e sete à vela, onde 19 dessas unidades pertenciam à Empresa Nacional de Navegação (ENN), número que foi complementado com mais dois vapores e dois veleiros até à data da entrada de Portugal na guerra na Europa<sup>455</sup>, num total de cerca de 80.000 toneladas brutas.

Com o apresamento dos navios alemães e austro-húngaros que se encontravam em portos nacionais continentais, insulares e coloniais, desde o Porto a Goa, a situação seria alterada. Esta acto de apresamento ordenado pelo Governo de Afonso Costa foi sustentado pela publicação da Lei n. 480, de 7 de Fevereiro de 1916, denominada Lei das Subsistências<sup>456</sup> que deu o poder de requisitar os meios de transportes, leia-se navios mercantes das Potências Centrais, e mercadorias aí existentes em qualquer ocasião, o que na prática aconteceu a partir de 23 de Fevereiro.

Nos portos nacionais encontravam-se recolhidos 72 navios das Potências Centrais, 70 alemães e dois austro-húngaros<sup>457</sup> que totalizavam mais de 240.000 toneladas brutas, cerca de 10% dos 743 navios alemães e austro-húngaros se encontravam refugiados<sup>458</sup> em águas neutras por todo o Mundo. Uma frota mercante parada em portos nacionais há mais de um ano com o triplo da tonelagem bruta nacional disponível e uma tonelagem média de 3.000t, sendo o menor de 467t e o maior de 8.965t.

Igualmente o número de 72 navios representava quase a média mensal de afundamentos causados durante a primeira campanha submarina de Março a Agosto

---

<sup>455</sup> António José Telo e Augusto Alves Salgado, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, Vol. I, Porto, Fronteira do Caos, 2018, p.152.

<sup>456</sup> Posteriormente o Estado Português suportou a legalidade da requisição/apresamento dos navios mercantes inimigos em Decretos e Portarias que registaram o acto e atribuíram novos nomes aos mesmos.

<sup>457</sup> PT-BCM-AH, CX1489.

<sup>458</sup> Marc Ferro, *A Grande Guerra 1914-1918*, Lisboa, Edições 70, 1990, p.144.

de 1915, ou quase o dobro das unidades mercantes afundadas durante a segunda campanha submarina de Outubro de 1915 a Fevereiro de 1916, em que a política de guerra da Marinha Alemã restringiu os ataques dos seus submersíveis aos princípios da legislação internacional<sup>459</sup> pela pressão diplomática de uns Estados Unidos da América, ainda neutro.

Será então interessante analisar o impacto que a requisição representou a nível logístico para a Entente e Portugal em especial. Em relação aos números de afundamento médio de 1915, uma vez que as estatísticas de 1915 terão estado disponíveis em Fevereiro de 1916, em número a quantidade de navios surtos em águas nacionais representaria simbolicamente um mês de perdas de navios mercantes e em tonelagem bruta cerca de metade do valor mensal, pelo facto de dos submersíveis alemães encontrarem como alvo mais navios pequenos do que os que se encontravam surtos nos portos nacionais.

No entanto, para Portugal os 72 navios era um número que representava o dobro da sua frota mercante activa e três vezes mais a tonelagem bruta disponível, já sem referir as características dos navios apresados. Algo que as infra-estruturas mercantes nacionais não estavam preparadas para receber e onde a disponibilidade de recursos humanos especializados para os utilizar era escassa.

Mas na realidade o apresamento dos navios era algo que vinha a ser negociado com os britânicos há meses, sendo que as negociações finais tidas em Março de 1916, acabaram por firmar o acordo entre o Estado Português e o Estado Britânico quando ao destino dos navios apresados. Esta negociação tinha sido parte fundamental no processo para a beligerância defendido pelo Partido Republicano e seria apresentado aos seus apoiantes e restante população como uma vitória nacional. Se bem que para a população portuguesa o Estado tivesse apresentado a empresa de Transportes Marítimos do Estado (TME) como uma empresa nacional e com a utilização de tripulações dos navios integralmente portuguesas, na verdade a TME estava sob inteiro controlo inglês<sup>460</sup>.

---

<sup>459</sup> António José Telo e Augusto Alves Salgado, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, Vol. I, Porto, Fronteira do Caos, 2018, pp. 21-24.

<sup>460</sup> Idem, p.154.

Não entrando nas questões de política externa associadas à questão da entrada de Portugal na guerra e das pressões jogadas entre a Portugal, França e Grã-Bretanha, acabou por ser efectuada a esperada transacção do empréstimo de guerra britânico ao Governo Português e a empresa de Transportes Marítimos do Estado efectua o ajustado aluguer de todos os navios apresados à Inglaterra, com a excepção dos que foram alugados ao Estado Português, cerca de 20 % do total<sup>461</sup>, distribuídos pela Armada, Empresa Nacional de Navegação e a Pinto Bastos e C<sup>a</sup>.. Refira-se que parte dos navios alugados aos ingleses parte foram posteriormente subalugados por estes aos franceses e belga<sup>462</sup>. Outras questões se levantaram em relação à utilização dos navios apresados, como a falta de recursos humanos para garantir o total de tripulações portuguesas nesses navios, mas também uma demora não prevista na reparação dos mesmos.

Em Fevereiro de 1917, um ano depois do apresamento apenas metade dos navios prometidos aos britânicos tinham sido entregues. Os 21 navios ao serviço directo de Portugal foram distribuídos pela Marinha de Guerra (4) e a Marinha Mercante (17)<sup>463</sup>, no entanto, se o número representava uma duplicação em unidades e em tonelagem bruta, em Setembro de 1917 a marinha mercante nacional já tinha perdido mais de 40 unidades<sup>464</sup>, estando naquela data com menos navios operacionais do que o número de navios com que tinha entrado na guerra e isso reflectia-se no abastecimento a Portugal continental e insular, convertendo a fome num dos factores mais indutores da instabilidade social verifica no período.

Este facto o que levou o Governo Português a solicitar à Grã-Bretanha, em 24 de Dezembro de 1917 já no Governo de Sidónio Pais, que fosse restituída parte substancial dos navios alugados de acordo com as negociações tidas em 8 de Março de 1916, onde tinha ficado estipulado que a empresa Transportes Marítimos do Estado alugaria a Portugal os navios que este considerasse necessário e apenas os restantes

---

<sup>461</sup> Idem, p.158.

<sup>462</sup> Freddy Philips, *14/18 En Mer: Navires et Marins Belges Pendant la Grande Guerre*, BL Bruxelles, Éditions Racine, 2013.

<sup>463</sup> António José Telo e Augusto Alves Salgado, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, Vol. I, Porto, Fronteira do Caos, 2018, pp.157-158.

<sup>464</sup> Idem, p.165.

ficariam disponíveis para o aluguer a países aliados<sup>465</sup>, ou seja à Inglaterra em especial.

Assim sendo, existiu na época uma verdadeira consciência da importância da frente interna marítima dentro de qualquer plano de defesa nacional e a consciência do peso da guerra ao comércio marítimo, mesmo quando não sendo directa os seus efeitos eram muito perceptíveis.

Um outro factor que pode ser utilizado para perceber as consequências da guerra ao comércio marítimo foi o impacto sobre o movimento portuário através dos registos de entradas de navios no porto de Lisboa<sup>466</sup>, onde se detecta duas realidades diferentes mas paralelas, face aos números registados entre 1915 e 1918. Após a correcção proposta por Augusto Salgado<sup>467</sup> aos registos dos fluxos portuários, é possível interpretar os números de 1915 como resultado da territorialidade marítima nacional e a protecção que esta oferecia enquanto não-beligerante. Em relação aos números do ano de 1916 será a marginalidade geográfica de Portugal continental o ponderador face à intensificação das campanhas de guerra submarina ao comércio marítimo em torno das águas limítrofes às ilhas britânicas no norte do Atlântico e Mar do Norte. A intensificação das campanhas de guerra submarina em torno da Grã-Bretanha tendiam a aliviar a concentração de submersíveis em águas nacionais.

Os dois anos seguintes, 1917 e 1918, a realidade é díspar e muito influenciada pela entrada dos Estados Unidos da América na Grande Guerra, o que vem consolidar uma utilização de comboios navais para o comércio marítimo mundial e que recentra a posição geográfica marítima de Portugal dentro de um dos corredores principais da logística de guerra, ou seja nas rotas dos comboios vindos de Dakar e de Gibraltar para a Inglaterra. Esta alteração de estratégia de defesa do comércio marítimo veio implicar de forma compulsiva uma estruturação planificada<sup>468</sup> do trânsito marítimo,

---

<sup>465</sup> Idem, pp.154 e 166.

<sup>466</sup> PT-BCM-AH Livro de Entradas do Porto de Lisboa (1914-1918).

<sup>467</sup> Augusto Salgado propôs uma correcção dos dados disponíveis e uma extrapolação correctiva como abordagem quantitativa e crítica aos dados disponíveis para o período. Mapa de entradas corrigido; 1915 (2053), 1916 (2138), 1917 (744) e 1918 (951). António José Telo e Augusto Alves Salgado, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, Vol. I, Porto, Fronteira do Caos, 2018, p.175.

<sup>468</sup> Jaime Correia do Inso, *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, Lisboa, Edições Culturais da

para o abastecimento entre portos de países beligerantes e neutros, ou mesmo entre estes e as respectivas colónias, o que imitou o comércio livre e o número de navios mercantes que podiam aceder a portos de forma arbitrária, ou seja limitou as entradas em portos e por consequência também no porto de Lisboa, onde se verificou uma quebra de fluxo portuário de cinco vezes<sup>469</sup> o total de tonelagem de produtos importados, entre 1915 e 1918.

O ano de 1915 foi efectivamente o ano de viragem na economia mundial e tomando como referência o 14 de Maio de 1915 em Portugal, será este o mês a partir do qual Portugal se viria obrigado a preparar para uma longa economia de guerra, face à sua dependência dos mercados externos para abastecer a população urbana, ainda mais quando a escassez interna em matérias-primas e bens alimentares reflectiam o desequilíbrio cambial e a falta de transportes marítimos que os assegurassem<sup>470</sup>, isto independentemente do caminho para a beligerância portuguesa na Europa.

Do ponto de vista da economia marítima nacional, a guerra submarina alemã ao comércio marítimo sem restrições, reforçou as situações de fome nos centros urbanos, assim como a instabilidade social e política de forma directa, mas a fragilização da situação de abastecimento e instabilidade social também foram consequências indirectas das restrições impostas ao comércio marítimo aliado e neutro em consequência das políticas de bloqueio naval britânico e americano.

## 5.2 – A Defesa Costeira

Foram vários os trabalhos publicados sobre a defesa militar, mesmo que não se apresentem directamente como tal. Neste âmbito o Major de Artilharia Dias Gonçalves<sup>471</sup> fez uma caracterização geral do território nacional e uma abordagem sobre as fragilidades da defesa do território, quando este é geograficamente

---

Marinha, 2006, p.174.

<sup>469</sup> António José Telo e Augusto Alves Salgado, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, Vol. I, Porto, Fronteira do Caos, 2018, p.176.

<sup>470</sup> Luís Alves de Fraga, *O fim da ambiguidade, a estratégia nacional portuguesa de 1914- 1916*, Universitária Editora, Lisboa, 2001, p.186.

<sup>471</sup> Dias Gonçalves, “*A Defesa Aérea Nacional*”, in Revista de Artilharia N.886 a 868, de Outubro a Dezembro de 1997, pp. 493-532.

descontínuo, e como o Exército e a Marinha estavam tecnologicamente dependentes da assistência aliada no período da Grande Guerra e posteriores.

Igualmente, do 1º Tenente de Marinha Carlos de Sousa Leal<sup>472</sup> apresentou uma visão perspectivada do corpo naval e sobre a realidade que brevemente se avizinhava com a acção de arresto dos navios alemães e austro-húngaros em águas nacionais. Com relevância para as apreciações de carácter tático imediato, este apresentou pistas sobre a estratégia de defesa nacional em muito influenciadas pelo conhecimento da realidade decorrida durante os quase dois anos de guerra. Uma outra visão especializada sobre a intervenção da Marinha de Guerra portuguesa no conflito encontra-se espelhada por Jaime Correia do Inso<sup>473</sup>, “A Marinha Portuguesa na Grande Guerra”, onde se encontra uma referência específica sobre a defesa marítima.

Mas não poderíamos deixar de procurar referências na historiografia internacional para compreender os principais pontos técnicos que deveria sobressair e com relevância comparativa no que se refere a estruturas de defesa costeira da barra do Tejo, sendo que o estudo das estruturas de defesa costeira americanas<sup>474</sup> foram tomadas como referência para a compreensão das estruturas defensivas portuguesas, assim como as defesas francesas<sup>475</sup> para a compreensão das funcionalidades esperadas no Campo Entrincheirado de Lisboa (CEL), ou seja a defesa terrestre e o apoio na interdição da barra do Tejo, ou em outras zonas portuárias nacionais.

A questão de um ataque surpresa sobre Lisboa, ou outra localização costeira portuguesa, seria uma hipótese a ponderar e neste sentido o trabalho de António Silva Ribeiro<sup>476</sup>, sobre a importância dos submarinos para uma estratégia naval portuguesa

---

<sup>472</sup> Carlos de Sousa Leal, “Considerações gerais sobre a defesa do porto de Lisboa”, *Anais do Clube Militar Naval*, N.1 de Janeiro 1916, Tomo XLVII-1916, pp. 7-28.

<sup>473</sup> Jaime Correia do Inso, *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2006, pp. 45-74.

<sup>474</sup> T. McGovern, T. e B. Simth, *American Coastal Defenses 1885-1950*, UK Oxford, Osprey Publishing, 2006.

<sup>475</sup> Clayton Donnell, *The Forts of the Meuse in World War I*, UK Oxford, Osprey Publishing, 2007. Clayton Donnell, *The Fortifications of Verdun 1874-1917*, UK Oxford, Osprey Publishing, 2011.

<sup>476</sup> António Silva Ribeiro, “A Importância dos submarinos para uma Estratégia Naval Portuguesa”, in *Anais do Clube Militar Naval*, Vol CXXIII, Abril-Junho 1993, pp. 263-305.

é incontornável para o reconhecimento da arma submarina no contexto da defesa de Lisboa. Se por um lado a existência de um sistema defensivo organizado e artilhado em torno de Lisboa e junto à entrada do estuário do Tejo que defendeu a cidade de ataques directos dos submersíveis alemães, o mesmo não aconteceu nos Açores<sup>477</sup>, Madeira<sup>478</sup> e Cabo Verde<sup>479</sup>.

A actividade submarina em águas territoriais nacionais está relevada em estudos internacionais, onde se destaca o estudo de Hans Joachim Koerver<sup>480</sup>, os quais trouxeram a público ricos detalhes técnicos e uma pormenorizada relação da actividade de cada um dos submarinos alemães, aos quais se juntou em 2018 o trabalho de José Telo e Augusto Salgado<sup>481</sup> e de Pedro Marquês de Sousa<sup>482</sup> sobre o sistema de defesa costeiros na Grande Guerra.

Foi assim possível extrair da bibliografia nacional e neste caso particular do estudo *in loco* das estruturas fortificadas do antigo Campo Entrincheirado de Lisboa, uma análise da importância na defesa nacional, em particular no que se referia à sua importância para a política naval nacional e no contexto da estratégia de bloqueio naval, defesa da soberania através da segurança oferecida na continuidade das comunicações marítimas entre os arquipélagos e possessões em África e no Oriente, defesa do comércio marítimo, naquilo que à época se denominava a “defesa do Império”<sup>483</sup>, e acima de tudo a defesa da Capital na sua frente marítima integrada no Campo Entrincheirado de Lisboa.

---

<sup>477</sup> Sérgio Rezendes, *A Grande Guerra nos Açores: Património e Memória Militar*, Lisboa, Caleidoscópio, 2017.

<sup>478</sup> Max Valentiner, *La Terreur des Mers: Mes Aventures en Sous-Marin 1914-1918*, (Trad. Francesa P. Teillac), FR Paris, Payot, 1931.

<sup>479</sup> Henrique Corrêa da Silva, *Memórias de Guerra no Mar*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 1931.

<sup>480</sup> Hans Joachim Koerver, *German Submarine Warfare 1914-1918: in the Eyes of British Intelligence*, GR Berlin, Schaltungsdienst Lange, 2012.

<sup>481</sup> Sobre a temática veja-se António José Telo e Augusto Alves Salgado, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, Vol. I, Porto, Fronteira do Caos, 2018.

<sup>482</sup> Sobre a temática veja-se Pedro Marquês de Sousa, *A Nossa Artilharia na Grande Guerra 1914-1918*, Lisboa, Caleidoscópio, 2017.

<sup>483</sup> Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal 1910-1926*, Lisboa, Editorial Verbo, 1989, p.380.

### **5.2.1 – O Sistema de Defesa de 1857, Marquês Sá da Bandeira**

Se bem que os planos de defesa de Lisboa com base em linhas defensivas fossem mantidos desde a época das Invasões Francesas, é em 1857 que o então Ministro da Guerra, o Marquês de Sá da Bandeira, nomeou uma comissão para o estudo de um sistema defensivo integrado, terrestre e marítimo para Lisboa.

Essa comissão teve o objectivo de definir um plano de defesa onde sobressaía a defesa do porto de Lisboa, mas também uma rede de três linhas, com o aproveitamento dos sistemas defensivos anteriores.

O Plano Defensivo de 1857 era composto por um sistema com três linhas: a primeira linha, com o anel defensivo entre Sacavém e São Julião da Barra, centrado na fortificação da Serra de Monsanto, à época em construção; uma segunda linha, onde se aproveitou a antiga terceira linha do sistema de 1833, fortes, redutos e baterias dentro da cidade, entre Alcântara e a Madre de Deus, e por último uma terceira linha que compunha o anel defensivo entre a Trafaria e Cacilhas, centrado no forte de Almada.

Em 1874 um relatório da comissão veio a definir o perímetro de segurança da capital entre Sacavém e Caxias, e em 1876 após a morte do Marquês de Sá da Bandeira, a ideia de aproveitamento das linhas defensivas de 1833 foi definitivamente abandonada e surge o conceito de defesa activa de Lisboa.

O Tenente-Coronel Sanches de Castro que ocupou a chefia do projecto de defesa de Lisboa e que considerou a expansão da linha de defesa avançada em oposição da definição da mesma por Sá da Bandeira, veio a abandonar a pretensão após o recálculo o das forças de exército necessárias para uma ocupação efectiva da mesma, o qual seria muito superior à capacidade de mobilização imediata do Exército<sup>484</sup> em caso de ataque espanhol por terra.

O planeamento de um sistema defensivo para Lisboa deparava-se com um problema de ponderação entre a definição das dimensões dos perímetros defensivos,

---

<sup>484</sup> António José Telo, “A Terceira vaga de inovação em Portugal” in *Nova História Militar de Portugal*, Vol. 3, (Dir.) Manuel Themudo Barata e Nuno Severino Teixeira, Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, p.392.

face à evolução da arma de artilharia, e a capacidade de mobilização do Exército em tempo de guerra. Este ponto será interessante observar que a questão da Aliança Luso-Britânica, de carácter mutuamente defensivo, viria a influenciar o pensamento estratégico, dando como objectivo militar um dimensionamento do perímetro defensivo da Capital, com base num estudo sobre a capacidade de sustentar um ataque directo terrestre, ou marítimo, durante um período de tempo que permitisse a chegada de uma força britânica de reforço por via marítima que entrasse pelo Tejo.

O Plano Defensivo de Lisboa, de 1857, após actualizações efectuadas teve a sua forma definitiva em 1876, onde a principal diferença se encontra no desenvolvimento da terceira linha, agora dividida em dois sectores e com uma especial atenção sobre a frente marítima.

O Plano Defensivo de 1876, ou 1857 modificado, era composto por um sistema com quatro linhas: a primeira linha, ou linha de defesa avançada, com fortificações em Alhandra, Sobral de Monte Agraço e Mafra, a segunda linha de defesa, ou linha de fortes estacados, era formada por um anel entre Vialonga e Sintra: Algueirão, Machado, Agonia/Loures e Vialonga, mais 6 redutos<sup>485</sup>, a terceira linha, ou recinto de segurança norte, entre Sacavém e Caxias, com fortificações de apoio em Monsanto, Alto do Duque, Bom Sucesso e Ameixoeira: Monte-Sintra, Aguieira, Boa Vista, Ameixoeira, Costa da Luz, Arneiros, Atalaia, Cartaxo e Caxias, ligados por uma estrada militar<sup>486</sup>, e uma quarta linha, ou recinto de segurança sul, formado entre Trafaria e Cacilhas, com várias baterias, centralizadas no Forte de Almada.

Era no Recinto de Segurança entre Sacavém e Caxias que se encontravam a maioria das fortificações e do esforço defensivo da cidade. Continha nove fortes interligados por uma estrada militar, com pontos defensivos formados por entrincheiramentos, redutos e parapeitos para a infantaria e artilharia. O Forte de Monsanto era considerado o reduto central do dispositivo de defesa, e como tal estava classificado como Praça de Guerra de 1ª Classe. Todas as restantes praças dependiam do comando instalado no Forte de Monsanto.

---

<sup>485</sup> Idem.

<sup>486</sup> Idem.

Em 1878 foi criado o Serviço de Torpedos, ao qual passou a competir os trabalhos para a defesa do porto de Lisboa onde se incluíam meios navais próprios e em 1884 surge uma nova reorganização militar da autoria de Fontes Pereira de Melo, na qual em relação ao sistema defensivo de Lisboa se destaca a aquisição de bocas-de-fogo de origem alemã Krupp, com calibres de 280mm e de 150mm, com destino a guarnecer as baterias do Bom Sucesso e de S. Julião da Barra e ainda a aquisição de peças de 75mm, dando início à modernização da artilharia de defesa costeira<sup>487</sup>.

Em 1899 foi criado oficialmente o Campo Entrincheirado de Lisboa (CEL) e classificado como Praça de Guerra de 1ª Classe.

Em 1901 foi organizado em dois sectores, norte e sul do Tejo, sendo que o perímetro da Praça ficou definido como sendo a área definida inicialmente no Plano de 1857 e subdividido em recintos de segurança, interligados por uma estrada militar, cuja ligação entre Forte de Caxias ao o Forte de Sacavém ficou concluída em 1902.

A evolução do Campo Entrincheirado de Lisboa centrou-se num pensamento defensivo que foi evoluindo com os desafios tecnológicos da época, essencialmente resultantes da evolução do alcance da nova artilharia estriada de aço e da pólvora química, mas também por uma forma de ampliar a eficácia defensiva através de trabalhos defensivos com antecedência ao redor de Lisboa, muito à imagem do se verificava junto a capitais que outros países europeus.

Entre 1902 e 1926 data da extinção do Campo Entrincheirado de Lisboa, teve um comando próprio comandado por um General e guarnição própria. O estado de prontidão mantinha um número elevado de tropas mobilizadas, se bem que em caso e guerra estava previsto o reforço com efectivos da 1ª Divisão do Exército, sediada em Lisboa.

A Marinha cooperava com o Campo Entrincheirado de Lisboa com o Cruzador Vasco da Gama, que serviria de bateria flutuante, em conjugação com a artilha de costa.

---

<sup>487</sup> Jaime Emerenciano, *A Artilharia na Defesa de Costa em Portugal*, Tese de Mestrado, Lisboa, Academia Militar, 2011, p.29.

## 5.2.2 – O Sistema de Defesa Marítima de 1916 , a Grande Guerra

Desde a criação oficial do Campo Entincheirado de Lisboa<sup>488</sup> (CEL), em 1899, várias foram as infra-estruturas que foram sendo acrescentadas para melhoria do sistema, como a conclusão da estrada militar, mas também a organização dos recintos defensivos norte e sul, em especial no que competia à frente marítima, ou mais concretamente às baterias marítimas<sup>489</sup>.

As reorganizações e as transferências de peças de artilharia entre fortificações foi consequência da evolução da tecnologia militar, mas também porque o armamento colocado nos grandes couraçados estava a evoluir em calibre e por consequência em alcance, mas também em face do desenvolvimento da arma submarina que permitia uma aproximação invisível, ou mesmo a entrada no estuário do Tejo sem ser detectada.

Estrutura defensiva montada em torno do estuário e barra do Tejo, seguia na perspectiva naval uma função adequada para uma nação não beligerante, onde a Divisão Naval de Instrução, Manobra e Observação, criada a 7 de Julho de 1915, se reforçava a coordenação do Exército (artilharia costeira) e Marinha (cruzadores) para uma resposta dentro das obrigações previstas nos tratados internacionais em relação a navios de guerra das nações beligerantes<sup>490</sup>. Nestas e porque Portugal era à data um país não-beligerante era estabelecido a obrigação de Marinha (Divisão Naval) fazer respeitar a soberania de Portugal nas águas territoriais do Tejo e se necessário nas águas territoriais nacionais<sup>491</sup>.

Com a beligerância a partir de 9 de Março de 1916, virá a ser essencialmente a questão da arma submarina que levará à necessidade imediata do auxílio técnico britânico, para a instrução das forças portuguesas na utilização de barragens anti-

---

<sup>488</sup> José Paulo Berger, "Campo Entincheirado de Lisboa", in *Tertúlias de História Militar* (apresentação ), Direcção de História e Cultura Militar, 21 de Maio de 2017.

<sup>489</sup> Pedro Marquês de Sousa, "A Artilharia de Costa na Defesa de Lisboa na 1ª Guerra Mundial (1914-1919)", in *Revista de Artilharia*, N.1100-1102, Abril-Junho de 2017, pp.83-100.

<sup>490</sup> PT-BCM-AH, CX346, Instruções para a defesa do porto de Lisboa (1915/07/10).

<sup>491</sup> António José Telo e Augusto Alves Salgado, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, Vol. I, Porto, Fronteira do Caos, 2018, p.93-94.

submarinas, técnicas de rocega. Para a instrução do serviço de rocega Portugal viria também a ter o auxílio da Marinha Francesa.

A posição geográfica de Portugal continental face aos desenvolvimentos da guerra terrestre na Europa viria a colocar a defesa do Tejo como o objectivo primário de todo o sistema do Campo Entrincheirado de Lisboa, não só face à ameaça naval alemã, mas também pela necessidade de garantir um abrigo seguro para a navegação. O sector terrestre viria a demonstrar uma importância secundária, e os medos em relação a um ataque de Espanha com os seus couraçados da classe Espanha era totalmente negligenciável, face à posição da Inglaterra e da França em relação às pretensões de anexação de Portugal<sup>492</sup> demonstradas por Alfonso XIII.

Ao abrigo da Aliança Luso-Britânica, ou mais concretamente como aliado dentro da Entente, viria a ser enviado a Portugal, em 1916, o Almirante William de Salis com a missão de avaliar o sistema defensivo e para garantir a formação de um grupo de oficiais da Marinha Portuguesa na guerra de minas, tanto na montagem como na rocega. A chegada do almirante britânico marcaria o momento em que a Grã-Bretanha iniciou o enquadramento da colaboração naval com Portugal, diferenciando dois planos de acção: um primeiro em que reservou à Marinha Portuguesa a responsabilidade da defesa e patrulha dos portos e águas territoriais continentais e estipulou o âmbito da acção da Royal Navy ao providenciar a defesa das vias marítimas e dos portos insulares da Madeira, Açores e Cabo Verde<sup>493</sup>.

É interessante observar que a postura da Royal Navy foi alterando em relação à acção de defesa dos portos insulares nacionais, conforme foi aumentando a ameaça dos submersíveis alemães e o avanço destes em direcção ao Atlântico Sul. Progressivamente a Royal Navy foi afastando a sua base de operações, cada vez mais longe das águas territoriais nacionais, acabando por colocar a sua base de operações

---

<sup>492</sup> A intenção de Alfonso XIII vir a anexar Portugal, após a implantação da República em 1910 está largamente documentada nas obras de Hipólito de la Torre Gomez, em especial em *Conspiração Contra Portugal 1910-1912*. Hipólito de la Torre-Gómez, *Conspiração Contra Portugal 1910-1912*, Lisboa, Livros Horizonte, 1978.

<sup>493</sup> Em Março de 1916 a definição de sectores de operação no Atlântico foi resultado de apenas existir a ameaça de navios de superfície. As esquadras britânicas ainda não se encontravam ameaçadas pelos submersíveis alemães nos mares da Madeira, Açores e muito menos em Cabo Verde, onde as ameaças reais se concretizaram a partir de Dezembro de 1916.

em Freetown na África Ocidental Britânica, actual Serra Leoa, o que levou à necessidade de reforçar a defesa da Estação Naval de São Vicente, em Cabo Verde, com meios materiais que necessariamente foram retirados do Sistema de Defesa do porto de Lisboa.

Por outro lado é pouco referido a acção da Marinha Francesa em águas territoriais nacionais, a qual se revestiu de uma importância estratégica para a sua cabotagem de longo curso entre a Gasconha (Bayonne) e os Pireneus Orientais (Perpignan). A primeira facilidade militar concertada entre o Governo Francês e Português data de 1916, com a instalação de um depósito de combustíveis, que incluiu combustíveis líquidos derivados do petróleo, a qual foi instalada na margem sul do Tejo, no Lazareto, em Porto Brandão, mas será no Porto, especificamente em no porto de Leixões e posteriormente em Aveiro com a Base Aeronaval de São Jacinto, que a se centrará o esforço francês<sup>494</sup>. A reduzida autonomia dos navios patrulha que executavam as escoltas de cabotagem entre as duas zonas de França, mediterrânica e atlântica, mesmo com apoio logístico em Gibraltar e Bayonne tinham muita dificuldade de operar sem o ponto de apoio em Leixões.

Em Lisboa, onde se centrou o apoio técnico britânica, foi formado o primeiro serviço de rocega da Marinha Portuguesa, comandando pelo Primeiro-Tenente Jaime de Sousa, em Junho de 1916, que em pouco tempo colocou ao serviço cinco caça-minas<sup>495</sup>. Estas unidades eram navios de pesca adaptados e que seguiam o mesmo princípio de mobilização e adaptação que os britânicos optaram desde o início da guerra, tanto mais que os britânicos tinham adquirido a Portugal, em Setembro de 1915 nove navios de pesca<sup>496</sup> para iguais funções e reforço da defesa anti-minas em serviço de rocega junto ao Estreito de Gibraltar<sup>497</sup>.

---

<sup>494</sup> António José Telo, “Inovação, Tecnologia e Defesa” in *Nova História Militar de Portugal*, Vol. 4, (Dir.) Manuel Themudo Barata e Nuno Severino Teixeira, Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, p.380.

<sup>495</sup> Idem.

<sup>496</sup> ACHERNAR (ex-Chire 256t), ALGENIB (ex-Neptuna 312t), ALGOL (ex-Maria Amália 213t), ALTAIR (ex-Victória 257t), ANTARES (ex-Alberia 337t), CORVI (ex-Mindelo 216t), CRUSIS (ex-Bicado 234t) e o CYGNI (ex-Monchique 207t), todos utilizados como navios patrulha e armados.

<sup>497</sup> Gerald Toghil, *Royal Navy Trawlers: Part 2 Requisitioned Trawlers*, UK Cornwall, Maritime Books, 2004.

A requisição de navios de pesca entre 200t e 300t foi uma estratégia adaptada da Royal Navy que logo em 1914 formou os seus serviços auxiliares de patrulha a partir deste tipo de navio, que uma vez armado se adaptava perfeitamente à função de rocega e patrulha de vigilância costeira, mas que também obrigou à criação de um serviço de auxiliares de defesa marítima, em resultado de não ser internacionalmente aceite a utilização de tripulações e navios civis armados após a Conferência de Paris de 1856, que aboliu o corso e criou a militarização de auxiliares civis enquadrados por oficiais da Marinha de Guerra. Estes serviços de patrulha e rocega foram essenciais dentro do sistema de defesa da barra do Tejo e parte integrante do sector marítimo do Campo Entrincheirado de Lisboa.

Contrariamente ao que por vezes é considerado como uma improvisação, a utilização de pequenas unidades navais civis armadas, em especial navios de pesca com capacidade de arrasto, foi algo aceite dentro da política naval britânica, e replicado dentro da colaboração institucional entre Portugal e a Grã-Bretanha. Esta opção era conhecida como solução para a guerra anti-minas antes do Conflito 1914-1918 e considerada como uma mais-valia, em especial na sua utilização nas águas do Mar do Norte, onde as tripulações civis estavam mais habituadas a navegar em todas as épocas do ano.

Dentro das restrições financeiras orçamentais da Marinha Portuguesa esta possibilidade de utilizar navios requisitados representou uma solução muito positiva, que mais do que duplicar as unidades navais disponíveis, foi uma forma imediata de assegurar o patrulhamento próximo com guarnições conhecedoras da região e sem um investimento prévio em tempo de paz. Igualmente, a solução foi utilizada junto das Estações Navais insulares e coloniais.

Lisboa apresentava ainda duas barragens no rio Tejo, uma linha exterior e uma interior, que foram desenhadas pelos serviços britânicos que acompanharam o Almirante William de Salis, e nelas participava o navio a vapor MINEIRO, e ainda três postos de escuta com hidrofones, colocados no exterior da barra e dentro do rio Tejo, com o posto de escuta em Porto Brandão<sup>498</sup>. Outra estrutura da Marinha tinha a

---

<sup>498</sup> António José Telo, “Inovação, Tecnologia e Defesa” in *Nova História Militar de Portugal*, Vol. 4, (Dir.) Manuel Themudo Barata e Nuno Severino Teixeira, Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, p.381.

responsabilidade do lançamento de minas no mar com a função de protecção das baterias de costa<sup>499</sup> e interdição de acesso costeiro, que tinha como apoio o vapor SADO.

No caso de Lisboa, para além da defesa das baterias marítimas, dentro da barra a zona compreendida entre a linha da Trafaria e a Linha de Almada era defendida por um complemento naval que constituía a defesa móvel, formada por três torpedeiros e um submersível, e mais tarde em 1917 com um reforço de mais três submersíveis, e ainda um complemento de artilharia dado por um dos cruzadores que a partir do interior do Tejo que funcionaria como monitor em apoio das baterias de Almada, Alto do Duque, Raposeira e Laje, não sendo de negligenciar o serviço de patrulha do Tejo e a estação aeronaval do Bom Sucesso, em Belém.

A nível de estruturação de defesa marítima apenas o porto de Leixões, que foi organizada em Março de 1916 pelo comandante do Departamento Marítimo do Norte, Cunha Rego e teve como base o plano de defesa de Lisboa<sup>500</sup> tinha efectivamente um sistema integrado de defesa marítima, com artilharia terrestre, barragem de rede anti-submarina e aviação<sup>501</sup>. Neste estava localizada a Estação Naval Francesa, com os serviços da Marinha Portuguesa, artilharia de costa e o apoio da Estação Aeronaval de São Jacinto (aviação francesa), sendo que no Algarve (Lagos) se enquadrava um sistema na ordem de outras estações navais nacionais espalhadas no Atlântico e Índico.

Na ilha da Madeira o sistema permanente de defesa territorial encontrava-se limitado a 3 navios patrulhas: "NRP Dory", "NRP Dekade I" e "NRP Mariano de Carvalho" e a alguns iates requisitados e armados. A baía do Funchal apresentava excelentes condições para receber navios em tempo de paz, os quais podiam fazer a aproximação ao porto sem a necessidade de piloto, no entanto, a baía sofria de ventos muito fortes e estava completamente desprovida de um porto de abrigo, absolutamente necessário num contexto de guerra. A defesa militar da baía era

---

<sup>499</sup> PT-BCM-AH, Núcleo 224/537 Relatório do serviço de minas do vapor SADO, 1917/11/30.

<sup>500</sup> António José Telo, "Inovação, Tecnologia e Defesa" in *Nova História Militar de Portugal*, Vol. 4, (Dir.) Manuel Themudo Barata e Nuno Severino Teixeira, Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, p.381.

<sup>501</sup> António José Telo e Augusto Alves Salgado, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, Vol. I, Porto, Fronteira do Caos, 2018, pp.115-119.

efectuada em terra por duas baterias de costa, uma situada no Forte de São Tiago e outra na Quinta da Vigia, que após o ataque alemão de 3 de Dezembro de 1916 ao Funchal<sup>502</sup>, onde foram afundados dois navios franceses e um britânico, foi reforçada com mais uma bateria colocada na Montanha no ano de 1917 e construídas trincheiras de defesa na Ribeira Brava e em São Vicente.

As condições naturais e a falta de infra-estruturas portuárias impediram o estabelecimento de uma base naval, apesar do valor estratégico da ilha no contexto das rotas atlânticas, o que levou à retirada do Atlantic Squadron britânico da Madeira em Junho de 1915, para São Vicente, em Cabo Verde, face ao aumento do alcance dos submarinos alemães e a inexistência de condições de segurança<sup>503</sup>. O Funchal ainda viria a sofrer um segundo ataque<sup>504</sup> directo a 17 de Dezembro de 1917.

O arquipélago dos Açores apresentava um plano de defesa mais reforçado do que o da ilha da Madeira, sendo que três das nove ilhas tinham infra-estruturas militares permanentes, mas tal como todas as defesas costeiras nacionais, excepto Lisboa e Porto, estavam desadequadas às necessidades da guerra naval moderna e a artilharia dos submersíveis tinha a capacidade de atingir terra mantendo-se fora do alcance do fogo inimigo. Os Açores, mais propriamente a ilha de São Miguel viria a ser atacada a 4 de Julho de 1917 e onde se registará a primeira acção dos Estados Unidos da América em território nacional<sup>505</sup>.

No arquipélago de Cabo Verde a Marinha ficou responsável pelo sistema defensivo, tendo este se cingido à ilha de São Vicente e onde foram montadas duas baterias de artilharia e uma terceira na ilha de Santo Antão que cruzava fogo sobre a baía do porto de São Vicente, e um sistema de patrulhas onde se distinguiu a acção da

---

<sup>502</sup> Eberhard Axel Wilhelm, “O ataque de um submarino alemão ao porto do Funchal, em 1916”, in *Islanha*, Funchal, Secretaria Regional de Educação e Cultura da Direcção Regional dos Assuntos Culturais, N.01-06 de 2011.

<sup>503</sup> José Agostinho de Sousa Mendes, *Setenta e Cinco Anos no Mar, (1910-1985)*, Vol.12, Lisboa, Edições da Comissão Cultural da Marinha, 2002, p.270.

<sup>504</sup> Ferreira Martins, *Portugal na Grande Guerra*, Vol. II, Lisboa, Empresa Editorial Ática, 1934, p.184.

<sup>505</sup> Jaime Correia do Inso, *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2006, p.68.

canhoneira IBO<sup>506</sup>. As condições do porto<sup>507</sup> eram favoráveis em tempo de paz, mas não tinham um sistema defensivo seguro em tempo de guerra. A ilha viria a ser atacada por três vezes, 4 de Dezembro de 1916, 9 de Fevereiro de 1917 e em 2 de Novembro de 1917, onde dois navios brasileiros foram afundados.

---

<sup>506</sup> Henrique Corrêa da Silva, *Memórias de Guerra no Mar*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 1931.

<sup>507</sup> João de Almeida, *O Porto grande de S.Vicente de Cabo Verde*, Lisboa, Editorial Império, 1938, pp.92-93.

## CONCLUSÃO

O ponto de partida para esta investigação teve por base dois objectivos: compreender o estado da defesa do sector marítima onde se inclui o papel da marinha no processo de beligerância de Portugal e como os problemas associados à logística marítima reflectiram a existência de uma frente interna marítima.

Na fase preparatória existiram várias questões relacionadas com a defesa naval e mais concretamente com a defesa do Tejo, ou seja a defesa de Lisboa. Em torno colocavam-se questões relacionadas com os meios terrestres e navais, mas quase todas desembocavam na questão logística do abastecimento da frente interna durante o conflito, levando inevitavelmente até à questão da liberdade de circulação de pessoas e mercadorias e à salvaguarda das mesmas. Mas estas questões não poderiam ser dissociadas de uma articulação com toda a envolvência do conflito e das motivações internas e externas que se moveram sobre frente interna marítima.

Sobre as questões colocadas e as hipóteses que enquadraram o âmbito do trabalho, estas foram centradas no impacto sobre Portugal, na evolução da orientação de não-beligerante para beligerante, sobre a política interna e externa, na economia, na sociedade, no impacto tecnológico e na autonomização de uma frente interna marítima.

A transformação da guerra naval ao longo do conflito levou a estudar o sistema defensivo do Campo Entrincheirado de Lisboa e a sua articulação com a Divisão Naval de Defesa, quanto à capacidade de assegurar a defesa nacional na frente interna, mas também a evolução da guerra submarina alemã cujo bloqueio comercial marítimo foi um factor determinante para as consequências económicas e uma razão da beligerância portuguesa na frente europeia.

Dentro deste enquadramento, evidentemente ligado a razões económicas ou mais directamente a consequências negativas sobre o comércio marítimo mundial, optámos por um estudo agregado numa perspectiva marítima, onde os factores tecnológicos, económicos e sociais influenciaram a evolução política da frente interna e marcaram o período da Grande Guerra.

A clara evolução tecnológica da marinha mercante e militar desde meados do século XIX veio transformar por completo a guerra naval e os processos de bloqueio comercial durante a Grande Guerra. A capacidade de combate naval, à força da utilização de inovações tecnológicas, marcou o desenvolvimento da artilharia que de um modo determinante fez alterar a relevância estratégica das defesas costeiras, tal como o desenvolvimento do torpedo viria a marcar toda a evolução da guerra de superfície mas também submarina ao comércio marítimo.

Para compreender a guerra naval durante a Grande Guerra, em especial para compreender as capacidades de combate das unidades da Armada Portuguesa no conflito, ou como tiveram capacidade de influenciar com a sua presença a evolução da frente interna marítima, foi necessário aprofundar um estudo sobre a nova e terrível arma, o torpedo móvel, e como essa evolução aplicada nas diversas formas determinou a cada momento situações de “comando do mar”. Por outro lado o relacionamento das diversas tecnologias navais foram criando situações de equilíbrio que momentaneamente transferiram de um lado para outro dos beligerantes posições de superioridade militar, ou posições de superioridade táctica. Mas mais que compreender a guerra naval, analisámos a evolução da doutrina naval portuguesa e o enquadramento internacional para entender as opções tomadas e a própria evolução da Marinha Portuguesa no âmbito da sua acção de soberania na Europa e no Império.

Compreendida a evolução tecnológica e a evolução doutrinária naval ficámos capacitados para validar a primeira e segunda hipóteses, onde a tecnologia afirmou uma influência negativa na Marinha pela impossibilidade de esta acompanhar o progresso tecnológico militar, mas uma influência positiva da posição geográfica quando enquadrado num sistema de aliança naval que lhe permitiu, mesmo que em situações difíceis ter acesso ao mar, mas também como a dispersão geográfica do território nacional levou a um problema logístico de abastecimento, e como essa mesma dispersão demonstrou ser uma mais-valia no âmbito da aliança durante o conflito.

A evolução do pensamento naval e em especial as características da Armada, moldaram a frente interna marítima, modelo replicado dentro dos constrangimentos materiais existentes em Ponta Delgada, Açores, e São Vicente, Cabo Verde.

A doutrina naval portuguesa desde as últimas décadas do século XIX, foi orientada para uma política de estações navais com objectivo de marcar a soberania nos territórios coloniais e a nível da metrópole a defesa da Lisboa, num contexto defensivo e totalmente dependente do auxílio naval britânico para a defesa do espaço intermédia e rotas de longo curso. Portugal ao entrar no conflito entrou dentro de um quadro de aliança militar e a Marinha Portuguesa em nenhuma situação esteve em iminência de defrontar uma forte esquadra alemã de superfície junto ao Tejo, nem ao longo do conflito se reportaram situações de combate em inferioridade numérica.

A validação da terceira hipótese de trabalho, como a evolução da guerra no mar pressionou a política interna e externa nacional, levou a aprofundar a interligação entre comércio marítimo e guerra no mar. Em face ao tecido económico nacional e a fraca capacidade comercial marítima, Portugal colocou-se numa situação muito difícil perante as consequências do conflito armado mundial, ainda mais quando se maximizaram as políticas de bloqueio comercial marítimo.

Em resultado do estudo foi possível verificar que durante o período de não-beligerância e em face das ameaças presentes a capacidade de assegurar a defesa da soberania nacional esteve muito mais dependente da marinha mercante e da sua capacidade de garantir o abastecimento da população e da indústria, escudada na liberdade comercial marítima e na evolução dos direitos dos neutros, ou não-beligerantes, conquistada desde a Convenção de Paris de 1856 e em especial após a Declaração de Londres de 1909, do que da intervenção da marinha de guerra para a salvaguarda da logística de abastecimento.

No período de beligerância o sistema Campo Entrincheirado de Lisboa-Divisão Naval de Defesa tiveram a capacidade dissuasora de assegurar a defesa da frente interna, em especial Lisboa, numa perspectiva militar e no ambiente de aliança defensiva com a Grã-Bretanha, tanto mais que os outros três pontos estratégicos atlânticos nacionais: Açores, Madeira e Cabo Verde, sem uma infra-estrutura defensiva costeira estruturada foram alvos de ataques alemães e Lisboa não o foi.

O complexo problema da defesa da soberania nacional ao longo da 1ª República, e em especial durante o período entre 1914 e 1916, foi muito mais que um

problema militar, foi um problema político jogado nos bastidores diplomáticos europeus, onde se sacrificou pessoas pelas pedras. Muito dificilmente se poderá considerar que o Império Alemão, ao hipoteticamente conseguir uma paz negociada com um eventual patrocínio dos Estados Unidos da América, ou da Santa Sé, face ao impasse verificado na guerra de trincheiras, alguma vez o fizesse com base numa renegociação de territórios coloniais e muito menos resultasse numa expansão das suas antigas colónias, que em 1916 já se encontravam quase totalmente ocupadas pelos britânicos e belgas, à excepção de uma pequena faixa territorial a sul da Colónia da África Oriental Alemã, fronteira com o norte de Moçambique.

De forma idêntica, não seria esperada qualquer exigência territorial dos franceses, belgas ou britânicos sobre os territórios coloniais portugueses, enquanto país não-beligerante numa hipotética negociação de paz com as Potências Centrais em 1916.

Foi interessante verificar que mais uma vez o maior inimigo de Portugal, a fragilidade económica, terá sido o grande impulsionador da beligerância nacional e que esta foi defendida pelo Partido Democrático de Afonso Costa, como a única forma de salvar a soberania nacional, de acordo com os discursos oficiais e toda a propaganda republicana radical. Mas o mais interessante foi compreender através de um olhar analítico os factores catalisadores da neutralidade imperfeita de Portugal, onde duas causas sobressaíram sobre outras questões marginais: a manutenção do poder interno e o colapso económico sobranceiro.

É neste ponto que a questão do bloqueio naval, ou da guerra ao comércio marítimo, ao desestruturar a economia nacional largamente dependente de importações por via marítima, vai jogar como factor de pressão interna para que o Partido Democrático venha a forçar externamente uma política diplomática onde ao colocar a França e a Grã-Bretanha em competição, os obrigarão a jogar a favor dos interesses do Governo de Portugal.

Por outro lado, foi possível fazer um enquadramento internacional e perspectivar as fórmulas diplomáticas utilizadas entre 1914 e 1916, de acordo com os desenvolvimentos da guerra e dos interesses da França e da Grã-Bretanha, mas

também, e mais uma vez, como a frente marítima foi progressivamente se tornando numa frente principal na Grande Guerra e como o Partido Democrático foi aproveitando factores ligados ao mar para procurar um *casus belli*.

O ónus da beligerância nacional está intrinsecamente ligado ao bloqueio comercial marítimo e aos impactos da guerra sobre a frente interna marítima, mas o seu peso terá sido secundário em comparação com a razão de política interna.

Portugal partiu de uma posição muito desfavorável em tonelagem bruta e número de unidades navais, apenas cerca de 10% dos serviços comerciais marítimos eram assegurados por navios de bandeira nacional, quando em 1914 teve início o conflito. O maior impacto do fim da liberdade do comércio marítimo foi devido à paralisação da frota comercial alemã e à afectação da frota comercial britânica ao esforço de guerra, retirando mais de 70% dos serviços regulares marítimos dos portos nacionais, e isto repercutiu-se de imediato na frente interna, ao nível do abastecimento e estabilidade social. Em cascata teve reflexos sobre o mercado de capitais e a inflação.

Muitas vezes considerada como determinante a acção dos submersíveis alemães no asfíxicamente da economia nacional, ao aprofundarmos a evolução da arma submarina, os constrangimentos morais e as limitações técnicas é possível enquadrarmos a sua acção mas não de a classificar como fórmula determinística para a beligerância nacional. As sucessivas campanha de guerra submarina ao comércio marítimo tiveram muito mais impacto na desestruturação do comércio marítimo mundial, que num bloqueio naval a Portugal e como tal somos levados a considerar que as políticas de bloqueio naval britânicas, dentro da sua política de abastecimento marítimo ao esforço de guerra na Europa continental, de abastecimento das ilhas britânicas e países neutros do norte da Europa tiveram um impacto superior na economia nacional, ainda mais marcante após a entrada dos Estados Unidos da América na Grande Guerra, que a acção directa dos submersíveis alemães e que a aplicação por parte dos aliados de uma política de defesa do comércio marítimo através da programação de comboios de protecção naval também tiveram impacto no abastecimento nacional.

Concluimos pela verdadeira existência de uma frente interna marítima, face à importância de toda a logística comercial e por ser um ponto de contacto com os territórios insulares e coloniais, mas também por ter actores próprios: marinha mercante e marinha de guerra, e por serem um sector com actividades económicas diferenciadas.

A frente interna marítima durante o conflito funcionou como espaço fronteiro com países aliados, neutros e inimigos e pelas suas características uma porta de entrada para as ameaças inimigas, que efectivamente se concretizaram com ataques de submarinos alemães aos Açores, Madeira e Cabo Verde, mas também nas águas litorais continentais desde o Algarve até ao Minho.

A defesa da frente interna marítima em muito dependeu do esforço e da acção da Divisão de Defesa Naval e das unidades navais colocadas nas diversas Estações Navais, mas mais que uma limitação de meios navais, a limitação económica do Estado fragilizou a defesa da soberania nacional perante o bloqueio naval na Grande Guerra.

A posição geográfica de Portugal foi, e continua a ser, uma mais-valia que permite, mas também obriga, a um investimento profundo numa economia marítima, numa reserva estratégica naval piscatória, comercial e militar, para que em tempo de embargo, bloqueio ou de conflito se possa garantir uma logística de abastecimento nacional mínima para mitigar os impactos de uma guerra na população civil.

# FONTES

## Arquivos Primárias e Secundárias

Arquivo Histórico Diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros (PT-AHDMNE)

Arquivo Histórico Militar (PT-AHM)

Arquivo Histórico Ultramarino (PT-AHU)

Arquivo Parlamentar (PT-AP)

Arquivos do Instituto Nacional de Estatísticas (INE)

Biblioteca Central da Marinha – Arquivo Histórico (PT-BCN-AH)

Biblioteca Nacional de Portugal (PT-BNP)

Bibliothèque a Nationale de France (FR-BNF)

Direcção Geral de Arquivos/Torre do Tombo (PT-DGA-TT)

Fundação Mário Soares (PT-FMS)

The National Archives (UK-TNA): ADM (Admiralty, and Ministry of Defence.), FO (Foreign Office), MT (Ministry of Transport), WO (War Office).

## Inventários, Bibliografias e Cronologias

**VALÉRIO, Nuno (Coord.),** *Estatísticas Históricas Portuguesas*, Vol. I e II, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, 2001.

**AA.VV.,** *Parlamentares e Ministros da 1ª República (19101-19126)*, Colecção Parlamento, n.5, Lisboa, Edições Afrontamento, 2000.

**AA.VV.,** *Presidentes (Os) e os Governos da República no século XX*, Lisboa, Caixa Geral de Depósitos/ Imprensa Nacional Casa da Moeda, 2000.

**BEJA, Nuno,** *Esboço duma bibliografia da Grande Guerra*, Coimbra, tipografia Reis Gomes, 1922.

**BRANDÃO, Fernando de Castro,** *História Diplomática de Portugal uma cronologia*, Lisboa, Livros Horizonte, 2002.

**BRANDÃO, Fernando de Castro,** *República (A) I Portuguesa: uma cronologia*. Lisboa, Livro Horizonte, 1991.

**BRANDÃO, José,** *Notas subsidiárias para uma bibliografia portuguesa na Grande Guerra*, Lisboa, Edições Ressurgimento, 1926.

*Catálogo das publicações relativas à Primeira Grande Guerra (1914-1918) existentes na Biblioteca da Liga dos Combatentes*, Lisboa, Liga dos Combatentes da Grande Guerra, 1960.

**MALAM, John,** *11 de Novembro. Primeira Guerra Mundial*, Lisboa, Everest Editora, 2005.

*Anuário Estatístico de Portugal*, Instituto Nacional de Estatística, 1875-1930.

## **Jornais e Revistas**

*Anais do Clube Militar Naval*

*Aurora (A)*

*Capital (A)*

*Democrático (O)*

*Diário de Lisboa*

*Diário de Notícias*

*Guerra (A) Ilustrada*

*Ilustração Portuguesa, Empresa d'O Século*

*Jornal do Comércio e das Colónias*

*Luta (A)*

*Revista da Armada*

*Revista de Artilharia*

*Revista de Engenharia Militar*

*Revista de Marinha*

*Revista Militar*

*Século (O)*

## **Documentação**

*Diário da Câmara dos Deputados (1910-1920)*

*Diário do Congresso da República (1911-1920)*

*Diário do Governo (1910-1920)*

*Diário do Senado (1911-1920)*

**MIRA, Ana**, *Actas das Sessões Secretas da Câmara dos Deputados e do Senado da República sobre a participação de Portugal na I Grande Guerra*, Colecção Parlamento N.13, Lisboa Assembleia da República/Edições Afrontamento, 2002.

*Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, Tomo I, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997.

*Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, Tomo II, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1997.

# BIBLIOGRAFIA

## Recursos Impressos

**AA.VV.**, *C.B. 3001/1914-36 - Training and Staff Duties Division*, Royal Navy, Naval Staff, Admiralty, S. W. December 1936.

**AA.VV.**, *História da Marinha Portuguesa*, Academia de Marinha, 1997.

**AA.VV.**, *The Effect of the War on European Neutrals*, US New York, Guaranty Trust Company of New York, 1919.

**AA.VV.**, *The Oxford Library of Words and Phrases*, UK Oxford, Oxford University Press, 1981.

**ACHEER, Amiral**, *La Flotte Allemande de Haute Mer Pendant la Guerre Mondiale* (trad.), FR Paris, Payot, 1928.

**ADAMS R. J. Q.**, *The Great War, 1914-18: Essays on the Military, Political and Social History of the First World War*, UK London, The MacMillan Press, 1990.

**ALMEIDA, João de**, *O Porto grande de S.Vicente de Cabo Verde*, Lisboa, Editorial Império, 1938.

**AMZALAK, Moses Bensabat**, *Portos Comerciais*, Lisboa, Instituto Superior de Comércio de Lisboa, 1923.

**ANDRADE, Osório de**, *Os Fundamentos da Neutralidade Portuguesa*, Lisboa, Livraria Bertrand, 1968.

**BAIÔA, Manuel**, "A Primeira República Portuguesa (1910-1926): partidos e sistema político", in *ARBOR Ciencia, Pensamiento y Cultura*, Vol. 190-766, marzo-abril 2014 a114. doi: <http://dx.doi.org/10.3989/arbor.2014.766n2006>.

**BALFOUR, Sebastian**, "Spain and the Great Powers after 1898", in *Spain and the Great Powers in the Twentieth Century*, (Dir.) Sebastian Balfour e Paul Preston, UK Londres, Routledge, 1999.

**BELL, Archibald Colquhoun**, *A history of the blockade of Germany and the countries associated with her in the Great War, Austria-Hungary, Bulgaria, and Turkey, 1914-1918 (official history of the war)*, UK London, H.M. Stationery Off, 1937.

**BENBOW, Tim**, *Naval Warfare 1914-1918: from Coronel to the Atlantic and Zeebrugge*, UK London, Ambar Books, 2008.

**BERGER, José Paulo**, "Campo Entrincheirado de Lisboa", in *Tertúlias de História Militar*, Direcção de História e Cultura Militar, 21 de Maio de 2017.

**BRANFILL-COOK, Roger**, *Torpedo: The Complete History of the World's Most Revolutionary Naval Weapon*, UK Yorkshire, Pen & Sword Books, 2014.

**BRIDGLAND, Tony**, *Sea Killers in Disguise: The Story of the Q-ships and Decoy Ships in The First World War*, UK Barmesley, Leo Cooper, 1999.

**BROOKS John**, *The Battle of Jutland*, UK Cambridge, Cambridge University Press, 2016.

**BROWN, David K.**, *The Way of a Ship in the Midst of the Sea: The Life and Work of William Froude*. UK Penzance, Periscope Publishing, 2006.

**BUSKIRK, Harold Van**, "Camouflage" in *Transactions of the Illuminating Engineering Society*, Vol. XIV JAN-DEC-1919, pp. 225-229.

**CAETANO, Marcello**, *Portugal e a Internacionalização dos Problemas Africanos (História duma batalha: da liberdade dos ares às Nações Unidas)*, Lisboa, Edições Ática, 1971.

- CAMACHO, Brito**, *Portugal na Guerra*, Lisboa, Guimarães Editora, 1935.
- CARDOSO, Ramiro Martins**, *A Organização da Marinha Mercante*, Lisboa, Imprensa Líbano da Silva, 1919.
- CASIMIRO, Augusto**, *Portugal na Guerra do Mundo: Naulila*, Lisboa, Seara Nova 1922.
- CASTILLO, Guillermo Cérpedes del**, *La Exploracion del Atlántico*, ES Madrid, Editorial Mapfre, 1991.
- CHACK, Paul e ANTIER, Jean-Jacques**, *Histoire maritime de la première guerre mondiale*, 3 Vols., FR Paris, Editions France-Empire, 1969-1974.
- CHAGAS, João**, *Diário I, 1914*, Lisboa, Edições Rolim, 1986.
- CHAGAS, João**, *Diário II, 1915, 1916, 1917*, Lisboa, Edições Rolim, 1986.
- CHAGAS, João**, *Diário III, 1918*, Lisboa, Edições Rolim, 1986.
- CHAGAS, João**, *Diário IV, 1918-1921*, Lisboa, Edições Rolim, 1986.
- CHAGAS, João**, *Portugal perante a Guerra*, Tipografia Vapor, 1915.
- COMELLAS, José María Cardona e CARO, Raúl Villa**, “Una Escuadra del Siglo XX: en exponav – el programa de Maura-Ferrándiz”, in *Revista General de Marina*, Vol. 270, MES 4 (Maio), 2016, pp. 611-623.
- CORBETT, Julian S.**, *Principles of Maritime Strategy*, Vol. 1, UK London, Longmans 1921.
- CORTESÃO, Jaime**, *Memórias da Grande Guerra*, Lisboa, Portugália Editora, 1969.
- CORVO, João de Andrade**, *Perigos - Portugal na Europa e no Mundo*, (reed), Fronteira do Caos, 2005.
- COSTA, Fernando Carlos das Dores**, *Portugal e a Guerra Anglo-Bóer (1899-1902): política externa e opinião pública*, Tese Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, 1995.
- COSTA, Ramiro da**, *Elementos para a História do movimento operariado em Portugal (1820-1975)*, Lisboa, Assírio e Alvim, 1979.
- CROSSLEY, Jim**, *The Hidden Threat: The story of mines and minesweeping by the royal navy in World War I*, UK South Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2011.
- CROWHURST, Patrick**, *The Defence of British Trade 1689–1815*, UK Dawson, Folkestone, 1977.
- CURADO, Gonçalo**, *Entre a Neutralidade e a Beligerância: A Europa do Sul face à 1ª Guerra Mundial*, Lisboa, Caleidoscópio, 2017.
- DANTAS, Leila Poconé**, “A Neutralidade no Direito de Guerra”, in *Revista da ESMESE - DOCTRINA*, N. 09, 2006.
- DAVIS, Lance E. e ENGERMAN, Stanley L.**, *Naval Blockades in Peace and War: an economic history since 1750*, UK Cambridge, Cambridge University Press, 2006.
- DE LA SIERRA, Luis**, *Corsarios alemanes en la Gran Guerra (1914-1918)*, Editorial Juventud, ES Barcelona, 1985.
- DE LA SIERRA, Luis**, *El mar en la Gran Guerra*. Editorial Juventud. Barcelona, 2006.
- DELGADO, James P.**, *Silent Killers: Submarines and underwater warfare*, UK Oxford, Osprey Publishing, 2011.
- DEROU, Jean**, *Les Relations Franco-Portugaise (1910-1926)*, FR Paris, Publications de la Sorbonne, 1986.
- DONNELL, Clayton**, *The Fortifications of Verdun 1874-1917*, UK Oxford, Osprey Publishing, 2011.
- DONNELL, Clayton**, *The Forts of the Meuse in World War I*, UK Oxford, Osprey Publishing, 2007.

- DUARTE, António Paulo e FERNANDES, António Horta** (Coord.), *Grandes Estrategistas Portugueses: Antologia*, Lisboa, Edições Sílabo, 2007.
- EASSOM, R. J.**, “HF Transmitters and Recenders for Naval Radio”, in *GEC-Marconi Communications Ltd.: 100 years of radio*, Conference Publication 441, IEE, 1995
- EMERENCIANO, Jaime**, *A Artilharia na Defesa de Costa em Portugal*, Tese de Mestrado, Lisboa, Academia Militar, 2011.
- EPSTEIN, Katherine C.**, *Torpedo: Inventing the Military-Industrial Complex in the United States and Great Britain*, UK London, Harvard University Press, 2014.
- EVERETT H. R. e TOSCANO Michael**, *Unmanned Systems of World Wars I and II*, US Massachusetts, Massachusetts Institute of Technology, 2015.
- FAYLE, Charles Ernest**, *Seaborne Trade: Submarine Campaign*, Vol. II, UK London, (fac-simile reprint) Naval & Military Press, 1920.
- FAYLE, Charles Ernest**, *Seaborne Trade: Submarine Warfare*, Vol. III, UK London, (fac-simile reprint) Naval & Military Press, 1924.
- FAYLE, Charles Ernest**, *Seaborne Trade: The Cruiser Period*, Vol. I, UK London, (fac-simile reprint) Naval & Military Press, 1920.
- FERRO, Marc**, *A Grande Guerra 1914-1918*, Lisboa, Edições 70, 1990.
- FERREIRA, César**, *A Evolução do Poder Marítimo Português: Durante os 70 anos da vida do Clube Militar Naval*, Lisboa, Imprensa da Marinha, 1937.
- FITCH, Tad e POIRIER, Michael**, *Into the Danger Zone: Sea Crossings of the First World War*, UK Gloucestershire, History Press, 2015.
- FONSECA, Moura da**, *As comunicações navais e a TSF na Armada: subsídios para a sua história (1900-1985)*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1988.
- FONTENOY, Paul E.**, *Weapons and Warfare: Submarines*, US Denver Colorado, ABC-CLIO, 2007
- FORSTMEIER, Friedrich**, *SMS Emden: Small Protected Cruiser 1906-1914*, UK London, Profile Publications, 1972.
- FRAGA, Luís Alves de** “Os navios alemães e a declaração de guerra”, in *Portugal Grande Guerra 1914-1918*, (Coord.) Aniceto Afonso e Carlos de Matos Gomes, Lisboa, Diário de Notícias, s/d. Pp-258-262.
- FRAGA, Luís Alves de**, “Portugal na Grande Guerra: uma mudança estratégica?”, in *Revista da História das Ideias*, n.27, Coimbra, 2006.
- FRAGA, Luís Alves de**, *O fim da ambiguidade, a estratégia nacional portuguesa de 1914- 1916*, Universitária Editora, Lisboa, 2001.
- FRAGA, Luís Alves de**, *Os dois segmentos da política de guerra na 1ª República: 1916-1918*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2010.
- FRAGA, Luís Alves de**, *Portugal e a Primeira Grande Guerra. Os objectivos políticos e o esboço da estratégia nacional 1914-1916*, Tese Mestrado, Universidade Técnica de Lisboa, 1990.
- FREIRE, João**, *Jornal de Marinha: chefias, mudanças, permanências e desempenhos nos últimos 180 anos*, Lisboa, Edições Colibri, 2016.
- FRIEDMAN, Norman**, *Naval Weapons of world War One: Guns, Torpedoes, Mines and ASW Weapons of all Nations*, UK Yorkshire, Seaforth Publishing, 2011.
- GARDINER, Robert** (editor), *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921*, UK London, Conway Maritime Press, 1985.
- GARDINER, Robert** (editor), *Conway's All the World's Fighting Ships 1860-1905*, UK London, Conway Maritime Press, 1979.

- GIBSON R.H. e PRENDERGAS, Maurice**, *The German submarine warfare 1914-1918*, (reprint - original 1931), UK Penzance, Periscope Publishing, 2002.
- GONÇALVES, Dias**, “*A Defesa Aérea Nacional*”, in *Revista de Artilharia* N.886 a 868, de Outubro a Dezembro de 1997, pp. 493-532.
- GOUGH, Barry**, *Pax Britannica: Ruling the waves and keeping the Peace before Armageddon*, UK London, MacMillan., 2014.
- GRAY, Edwyn**, *Disasters of the Deep: A Comprehensive Survey of Submarine Accidents & Disasters*, UK Yorkshire, Pen & Sword Books Ltd, 1988.
- GRIVEL, Richild**, *De la guerre maritime, avant et depuis les nouvelles inventions: attaque et défense des côtes et des ports, guerre ou large*, FR Paris, Arthus Bertrand Librairie Maritime, 1869.
- GROOS, Otto**, *La Dottrina della Guerra Marittima nella luce del Conflitto Mondiale. Libro per uomini di mare e di guerra ed uomini di stato* (trad.), IT Roma, Soc. Anonima Poligrafica Italiana, 1929.
- GROTIUS, Hugo**, *Mare Liberum*, (Latim 1609, (Trad. inglesa Robert Feenstra), US Boston, Brill, 2009.
- GUEVARA, Gisela Medina**, *As Relações Luso-Alemãs antes da Primeira Guerra Mundial: A questão da concessão dos sanatórios da Ilha da Madeira*, Lisboa Edições Colibri, 1997.
- HARVEY, David**, *The Condition of Postmodernity*, UK Oxford, Blackwell Publishers, 2000.
- HATTENDORF, John B.**, “Maritime Conflict,” in *The laws of war: constraints on warfare in the western world*, (Coord.) Michael Eliot Howard, George J. Andreopoulos, Mark R. Shulman, US New Haven, Yale University Press, 1994.
- HATTENDORF, John B.**, *Doing Naval History: Essays toward Improvement*, US Newport, Naval War College Press, 1995.
- HAWKINS, Nigel**, *The Starvation Blockades: Naval blockades of WWI*, UK Barnsley, Pen & Sword Books, 2002.
- HOBSON, Rolf**, *Imperialism at Sea: naval Strategic Thought, the ideology of Sea Power, and the Tirpitz Plan, 1875–1914: Studies in Central European Histories*, US Boston, Brill Academic, 2002.
- HORN, Daniel**, *Mutiny on the high seas. The imperial German naval mutinies of World War One*, UK London, Leslie Frewin, 1973.
- INSO, Jaime Correia do**, *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2006.
- JOLIE, E. W.**, *A Brief History of U.S. Navy Torpedo Development*, US Newport, Weapon Systems Department - Naval Underwater Systems Center Newport Laboratory, 1978.
- JOMINI, Antoine Henry**, *The Art of War*, UK Londres, Greenhill Books, 1992.
- KEMP, Paul**, *Convoy Protection: The Defence of Seaborne Trade*, UK Cornwall, Arms and Armour, 1993.
- KOERVER, Hans Joachim**, *German Submarine Warfare 1914-1918: in the Eyes of British Intelligence*, GR Berlin, Schaltungsdienst Lange, 2012.
- KOHNEN, David**, “The U.S. Navy Won the Battle of Jutland”, in *Naval War College Review*, Vol. 69, No. 4, Autumn 2016.
- LAMBERT, Nicholas A.**, *Planning Armageddon: British Economic Warfare and the First World War*, UK London, Harvard University Press, 2012.
- LAMBERT, Nicholas A.**, *Sir John Fisher’s Naval Revolution*, US Columbia, University of South Carolina Press, 1999 .

- LAUTENSCHLÄGER, US** , *Technology and the Evolution of Naval Warfare, 1851-2001*, Washington, National Academy Press, 1984.
- LEAL, Carlos de Sousa**, “Considerações gerais sobre a defesa do porto de Lisboa”, *Anais do Clube Militar Naval*, N.1 de Janeiro 1916, Tomo XLVII-1916, pp. 7-28.
- LIMA, Joaquim Quelhas**, *Normas Gerais e Particulares de Direito Internacional Marítimo*, Lisboa, União Gráfica, 1940.
- LOUWARD, Jacques**, *Guerre sous-marine au Commerce*, FR Paris, Recueil Sirey Edition, 1934.
- MAHAN, Alfred**, *The influence of Sea Power upon History 1660–1783*, UK London, Pelican, 2003.
- MARQUES, A.H. de Oliveira**, *A Primeira República Portuguesa*, Lisboa, Texto Editores, 2010.
- MARQUES, A.H. de Oliveira**, *Afonso Costa: Discursos Parlamentares 1914-1926*, Lisboa, Livraria Bertrand, 1977.
- MARQUES, A.H. de Oliveira**, *História da 1ª República Portuguesa: as estruturas de base*, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1979.
- MÁRQUEZ, David Rubio**, *Regeneracionismo en la Armada: La Política Naval Española y los Proyectos de Creación de una Nueva Escuadra (1899-1909)*, Tese Doctoral, UNED, 2014.
- MARTINS, Ferreira**, *Portugal na Grande Guerra*, Vol. II, Lisboa, Empresa Editorial Ática, 1934.
- MATA, Maria Eugénia de Almeida**, *As Finanças Públicas Portuguesas da Regeneração à Primeira Guerra Mundial*, Tese Doutoral, Instituto Superior de Economia da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 1985.
- MATTOS, A. Pereira de**, *O Problema Naval Português*, Tomo I, Porto, Tipografia Pereira, 1908.
- MCGOVERN, T. e SIMTH B.**, *American Coastal Defenses 1885-1950*, UK Oxford, Osprey Publishing, 2006.
- MENDES, José Agostinho de Sousa**, *Setenta e Cinco Anos no Mar, (1910-1985)*, Vol.12, Lisboa, Edições da Comissão Cultural da Marinha, 2002.
- MENESES, Filipe Ribeiro de e OLIVEIRA, Pedro Aires** (Coord.), *A Primeira República Portuguesa. Diplomacia, Guerra e Império*. Lisboa: Edições Tinta da China, 2011
- MENESES, Filipe Ribeiro de**, *União Sagrada e Sidonismo. Portugal em Guerra (1916-1918)*, Lisboa, Edições Cosmos, 2000.
- MIRANDA, Sacuntala**, “Comércio Externo”, in *Portugal da Monarquia para a República*, (Coord.) A.H. de Oliveira Marques, Nova História de Portugal, Vol. XI, (Dir.) Joel Serrão e A.H. de Oliveira Marques, Lisboa Editorial Presença, 1991, pp. 173-186.
- NAVARRO, Bruno José**, *Governo de Pimenta de Castro: Um general no labirinto político da 1ª República*, Lisboa, Coleção Parlamento, Assembleia da República, 2011.
- NEVES, Vladimiro Maio**, *O submarino Fontes: um projecto esquecido*, Tese Mestrado, Escola Naval, 2014.
- OFFER, Avner**, *The First World War: an agrarian interpretation*, UK Oxford, Clarendon Press, 1989.
- OLIVEIRA, Maurício de**, *Gloriosa Armada: A Marinha de Guerra Portuguesa no século XX (1900-1936)*, Lisboa, A. M. Pereira Livraria Editora, 1936.
- ORNELAS, Aires de**, *Colectânea das suas principais obras militares e coloniais*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1934.
- OSBORNE, Eric W.**, *Britain’s Economic Blockade od Germany 1914-1919*, UK London, Frank Cass Editor, 2004.
- PAÇO, António Simões do**, *Entrevista com a República*, Lisboa, Guerra e Paz, 2010

- PATTEE, Phillip G.**, *At War in Distant Waters: British Colonial Defense in the Great War*, US Annapolis, Naval Institute Press, 2013.
- PEREIRA, José António Rodrigues**, “A Marinha na Grande Guerra. Teatros de Operações da Europa, Atlântico e Mediterrâneo – 1914-1919”, in *Revista Militar* N. Temático - Maio de 2016, pp.489-519.
- PETERSEN, J.K.**, *Handbook of Surveillance Technologies*, US Boca Raton, CRC Press, 2012.
- PHILIPS, Freddy**, *14/18 En Mer: Navires et Marins Belges Pendant la Grande Guerre*, BL Bruxelles, Éditions Racine, 2013.
- PIGGOTT, Francis**, *The Declaration of Paris 1856: a Study*, UK London, University of London Press, 1919.
- PIRES, Ana Paula**, *Portugal e a I Guerra Mundial: A República e a Economia de Guerra*, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2011.
- PRATA, Ana**, *Políticas Portuárias na I República (1880-1929)*, Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2011.
- REIS, António Estácio dos**, *Gaspar José Marques e a Máquina a Vapor: sua introdução em Portugal e no Brasil*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2006
- REZENDES, Sérgio**, *A Grande Guerra nos Açores: Património e Memória Militar*, Lisboa, Caleidoscópio, 2017.
- RIBEIRO, Álvaro Nunes**, *A Marinha de guerra e o Orçamento: Conferência realizada na sede da Liga Naval Portuguesa, em 2 de Junho de 1908*, Lisboa, Tipografia do Anuário Comercial, 1908.
- RIBEIRO, António Silva**, “A Importância dos submarinos para uma Estratégia Naval Portuguesa”, in *Anais do Clube Militar Naval*, Vol CXXIII, Abril-Junho 1993, pp. 263-305.
- RIBEIRO, António Silva**, “Mahan morreu, viva uma nova estratégia naval”, in *Revista Militar*, N.º8/9, Agosto-Setembro, 2000.
- RIBEIRO, António Silva**, “Vegécio na Arte da Guerra do Mar”, in *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. CXXIII, JUL-SET93, pp. 529-559 e Vol. CXXIII, OUT-DEZ93, pp. 797-829.
- RIBEIRO, António Silva**, *Estudo Introdutório à Arte da Guerra no Mar*, Fernando, Oliveira: A Arte da Guerra do Mar, Estratégia e Guerra Naval no Tempo dos Descobrimentos, Lisboa, Edições 70, 2008.
- RICHMOND, Herbert**, *Statesmen and Sea Power*, UK Oxford, Clarendon Press, 1947.
- ROLLO, Maria Fernanda** (Coord.), *Dicionário de História da 1ª República e do Republicanismo*, Vol. I A-E, Lisboa, Assembleia da República, 2013.
- ROLLO, Maria Fernanda** (Coord.), *Dicionário de História da 1ª República e do Republicanismo*, Vol. II F-M, Lisboa, Assembleia da República, 2014.
- ROLLO, Maria Fernanda** (Coord.), *Dicionário de História da 1ª República e do Republicanismo*, Vol. III N-Z, Lisboa, Assembleia da República, 2014.
- ROLLO, Maria Fernanda e ROSAS, Fernando**, *História da Primeira República Portuguesa*, Lisboa, Tinta da China, 2009.
- ROSEN, Friedrich** (Trad. José Lamego), *Declarei a guerra que não queria*, Óbidos, Aletheia Editores, 2018.
- SANTOS, José Ferreira dos**, *Navios da Armada Portuguesa na Grande Guerra*, Lisboa, Academia de Marinha, 2008.
- SANZ, Carolina García**, *La Primera Guerra Mundial en al Estrecho de Gibraltar. Economía, política y relaciones internacionales*, Editorial Universidad de Sevilla; Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2011.

- SCHEINA Robert L.**, *Latin America's Wars: The Age of the Caudillo, 1791–1899*, Vol. 1, US Dulles Virginia, Potomac Books, 2003, (iBook).
- SCHEINA Robert L.**, *Latin America's Wars: The Age of the Professional Soldier, 1900–2001*, Vol. 2, US Dulles Virginia, Potomac Books, 2003, (iBook).
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo**, *História de Portugal 1910-1926*, Lisboa, Editorial Verbo, 1989.
- SILVA, António Baldaque da**, *Estado Actual das Pescas em Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional , 1892.
- SILVA, António Duarte**, “A Indústria Naval”, in *Momentos de Inovação e de Engenharia em Portugal no século XX. Grandes Temas*, Vol. II, (Coord.) Manuel Heitor, José Maria Brandão de Brito, Maria Fernanda Rollo, Publicações Don Quixote, Lisboa, 2004.
- SILVA, Fernando David e**, “A Marinha e a “Paz Armada: Planos Navais 1897-1916”, in *Anais do Clube Militar Naval*, JUL-DEZ 2014.
- SILVA, Fernando Pereira da**, *O Nosso Plano Naval*, Lisboa, Tipografia Castro Irmão, 1909.
- SILVA, Fernando Pereira da**, *Política Internacional e Política Naval*, Lisboa, Tipografia da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, 1934.
- SILVA, Fernando Pereira da**, *Política Naval e Política Naval Nacional*, Lisboa, Oficinas Gráficas do Instituto Profissional dos Pupilos do Exército, 1924.
- SILVA, Henrique Corrêa da**, *Memórias de Guerra no Mar*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 1931.
- SILVA, Marcos Vieira da**, *Da Marinha Mercante Portuguesa: sua influência económica*, Lisboa, Manuel Gomes Editor, 1902.
- SOARES, Albino Azevedo**, *Lições de Direito Internacional Público*, Coimbra, Coimbra Editora, 1996.
- SONDHAUS, Lawrence**, *The Great War at Sea: A Naval History of the First World War*, UK Cambridge, Cambridge University Press, 2014, (iBook).
- SOUSA, Pedro Marquês de**, "A Artilharia de Costa na Defesa de Lisboa na 1ª Guerra Mundial (1914-1919)", in *Revista de Artilharia*, n.1100-1102, Abril-Junho de 2017.
- SOUSA, Pedro Marquês de**, *A Nossa Artilharia na Grande Guerra 1914-1918*, Lisboa, Caleidoscópio, 2017.
- STILL, William N. Jr.**, *Crisis at Sea: The United States Navy in European Waters in World War I*, US Gainesville, University Press of Florida, 2006.
- SUMIDA, Jon Tetsuro**, “A Matter of Time: The Royal Navy and the Tactics of Decisive Battle 1912-1916”, in *The Journal of Military History*, Volume 67, Number 1, January 2003, pp. 85-163
- TEIXEIRA, Nuno Severiano**, “Portugal no Mundo”, in *A Crise do Liberalismo (1890-1930)*, (Coord.) Nuno Severino Teixeira, Lisboa, Fundação MAPFRE, 2014, pp. 93-94.
- TEIXEIRA, Nuno Severino**, “A República e a política externa”, in *A Primeira República Portuguesa. Diplomacia, Guerra e Império*, (Coord.) Filipe Ribeiro de Meneses e Pedro Aires, Oliveira Lisboa, Edições Tinta da China, 2011, pp. 23-34.
- TEIXEIRA, Nuno Severino**, *O Poder e a Guerra 1914-1918: Objectivos nacionais e estratégias políticas na entrada de Portugal na Grande Guerra*, Lisboa Editorial Estampa, 1996.
- TELO, António José** (Coord.), *História da Marinha Portuguesa: Homens Doutrinas e Organização 1824-1974*, Tomo I, Lisboa, Academia de Marinha, 1999.
- TELO, António José e SALGADO Augusto Alves**, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, Vol. I, Porto, Fronteira do Caos, 2018.

- TELO, António José e SOUSA, Pedro Marquês de**, *O CEP: Os militares sacrificados pela má política*, Porto, Fronteira do Caos, 2016.
- TELO, António José**, “A Terceira vaga de inovação em Portugal” in *Nova História Militar de Portugal*, Vol. 3, (Dir.) Manuel Themudo Barata e Nuno Severino Teixeira, Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, pp.377-409.
- TELO, António José**, “Inovação, Tecnologia e Defesa” in *Nova História Militar de Portugal*, Vol. 4, (Dir.) Manuel Themudo Barata e Nuno Severino Teixeira, Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, pp.348-510.
- TELO, António José**, *Os Açores e o Controlo do Atlântico*, Lisboa, Editora Asa, 1993.
- TERRAINE, John**, *The Great War 1914-1918*, UK London, Bloomsbury Publishing, 2014, (iBook).
- TOGHILL, Gerald**, *Royal Navy Trawlers: Part 1 Admiralty Vessels*, UK Cornwall, Maritime Books, 2003.
- TOGHILL, Gerald**, *Royal Navy Trawlers: Part 2 Requisitioned Trawlers*, UK Cornwall, Maritime Books, 2004.
- TORRE-GÓMEZ, Hipólito de la e MARQUES, A.H. de Oliveira**, *Contra-Revolução: documentos para a história da 1ª República Portuguesa*, Lisboa, Perspectivas & Realidades, 1985.
- TORRE-GÓMEZ, Hipólito de la**, *Conspiração Contra Portugal 1910-1912*, Lisboa, Livros Horizonte, 1978.
- TORRE-GÓMEZ, Hipólito de la**, *Na encruzilhada da Guerra: Portugal-Espanha 1913-1919*, Lisboa, Editora Estampa, 1998.
- TRACY, Nicholas**, *Attack on Maritime Trade*, CA Toronto: University of Toronto Press, 1991.
- TUCKER, Spencer C.**, *Instruments of War: Weapons and Technologies that have changed history*, US Santa Barbara California, ABC-CLIO, LLC, 2015.
- TUCKER, Spencer C.**, *The European Powers in the First World War An Encyclopedia*, UK London, Routledge, 2013.
- VALENTE, Vasco Pulido**, *A República Velha 1910-1917*, Óbidos, Aletheia Editores, 2010.
- VALENTIM, Carlos**, "O Clube Militar Naval e os seus Anais na cultura da Marinha. A ciência e a técnica divulgadas por uma revista naval", in *A cultura na Marinha*, Lisboa, Academia da Marinha, 2006, pp. 9-38.
- VALENTIM, Carlos**, "O Plano Naval do Comandante Álvaro Nunes Ribeiro" in *XIII Colóquio, Portugal Militar: Da Regeneração à Paz de Versalhes*, Actas, Novembro 2003, pp.159-198.
- VALENTINER, Max**, *La Terreur des Mers: Mes Aventures en Sous-Marin 1914-1918*, (Trad. Francesa P. Teillac), FR Paris, Payot, 1931.
- VALÉRIO, Nuno**, *Quanto vale o mar na economia portuguesa*, Gabinete de História Económica e Social, Lisboa, 2006.
- VARETA, Bernardino**, *A Marinha Mercante e a Economia Nacional: memória apresentada ao Congresso Marítimo Nacional de 1903*, Porto, Oficinas do Comércio do Porto, 1903.
- VIDAL, G.A. Jr.**, *Guia Mercante*, Lisboa, Livraria de João d'Araújo Moraes, 1903.
- VIDAL, Luís**, “Lenine e Portugal”, in *História*, N. 38, Dezembro de 1981.
- WALKER, Fred M.**, *Ships & Shipbuilders: Pioneers of Design and Construction*, UK Barnsley, Seaforth Publishing, 2010.
- WILHELM, Eberhard Axel**, “O ataque de um submarino alemão ao porto do Funchal, em 1916”, in *Islanha*, Funchal, Secretaria Regional de Educação e Cultura da Direcção Regional dos Assuntos Culturais, N.01-06 de 2011.

**WISE, T.**, “Tsingtao”, in *History Of The First World War, Vol. 1*, UK Bristol, Bristol Record Office, 1969, pp. 320-329.

## **Recursos Online**

<http://www.1914-1918-online.net>

<http://www.arqnet.pt>

<http://www.fmsoares.pt>

<http://www.momentosdehistoria.com>

<http://www.nationalarchives.gov.uk>

<https://www.historial.fr>

<https://www.uboat.net>