

Título: A Defesa Costeira da Cidade do Porto na Grande Guerra

Da Foz do Douro ao Porto de Leixões – breves notas

Comunicação apresentada à Conferência Portos e Guerras realizada no Auditório do Porto de Leixões/APDL, organizada pelo Centro de História Contemporânea da Universidade Nova de Lisboa, no dia 11 de Novembro de 2014.

Sérgio Veludo Coelho (Docente da Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico do Porto; investigador do InED/ESE/IPP e do CITAR/EA/UCP)

Amândio Jorge Barros (Docente da Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico do Porto; investigador do InED/ESE/IPP e do CITCEM/FLUP/UP)

Introdução

Esta comunicação pretende abordar as questões ligadas à defesa da linha costeira da Cidade do Porto durante a Grande Guerra, entre 1914 e 1918, tendo em conta o seu posicionamento da face ao Atlântico e abraçada por dois sistemas portuários: um, tão antigo quanto a própria cidade e que eram os fundeadouros do rio Douro e outro, novo e inovador, que era o ainda em construção Porto de Leixões. Embora Portugal já combatesse em África com a Alemanha de forma não declarada, resultando em várias expedições do Exército e da Marinha a Angola e a Moçambique, até à declaração de guerra de 9 de Março de 1916, os portos nacionais não estariam sob ameaça da Frota de Alto Mar germânica, sendo considerados neutrais e daí o elevado número de navios mercantes alemães quando do seu apresamento pelas autoridades portuguesas, rastilho da declaração de guerra da Alemanha a Portugal a 9 de Março de 1916.

1. A Estratégia das Forças Armadas Portuguesas no mar e na defesa costeira

Desde os finais do século XIX e início do século XX que se verificava uma alteração no conceito estratégico no emprego das marinhas de guerra, que se refletiram na organização dos meios navais. Portugal não foi exceção, tendo os governos da Monarquia e posteriormente da República refletido e pensado o modo de proceder a reorganizações no plano naval. No entanto, devido às sérias limitações financeiras, tecnológicas e estruturais (neste último caso referimo-nos às elevadas taxas de analfabetismo e de iliteracia nas fileiras das forças armadas nacionais o que as incompatibilizavam com o uso de materiais tecnologicamente avançados como os sistemas de pontaria de artilharia e os materiais de comunicações) faz com que permaneça a estratégia de aliança permanente com a Grã-Bretanha (mesmo com o quase *casus belli* do Mapa Cor de Rosa e a implantação da República), embora não houvesse ilusões de que a marinha aliada poderia não estar disponível para auxiliar Portugal, posto que a Frota de Alto Mar alemã já colocava uma séria ameaça a nível global, do Atlântico ao Pacífico. A estratégia naval nacional foi, igualmente, influenciada pelo reequipamento da marinha espanhola, num período de forte sentimento anexionista por parte de Afonso XIII e pela retirada, temporária, da esquadra britânica do Mediterrâneo, em consequência dos tratados entre a França e a Inglaterra, em que a primeira, menos avançada do que a *Royal Navy*, teria como objetivo contrariar as esquadras austro-húngaras e turca (inicialmente a Itália estava integrada na aliança austro-alemã, mas logo alinhou pelo lado Aliado), sendo apoiada pela esquadra italiana. É neste enquadramento que nasce a necessidade, não concretizada pelas razões anteriormente apontadas de Portugal formar uma esquadra oceânica, que impedisse um bloqueio dos portos nacionais e mais propriamente garantisse e assegurasse as ligações entre Lisboa, Açores, Madeira, Cabo Verde e as Colónias. Com este objetivo alterou-se a visão estratégica tradicional que baseava a defesa nacional no exército, para uma nova visão estratégica baseada na força naval, que acabou por se alterar com a declaração de guerra da Alemanha a Portugal em 9 de Março de 1916,

passando Portugal a ter que assumir uma mobilização em alta escala para conseguir colocar duas divisões em escalão de corpo expedicionário na Flandres, pese já os milhares de homens enviados desde 1914 para Angola e Moçambique e o reforço de guarnições nas colónias mais pequenas. A realidade era que Portugal tinha que defender as suas costas, cidades litorais e portos e assegurar, no possível, a segurança dos comboios navais, sobretudo para África e lá também ter a capacidade de atuar em mar e cursos fluviais. Por isso foi continuada a política de equipamento da marinha com meios ligeiros, abandonando-se a ideia de Portugal possuir couraçados. O Arsenal da Marinha iniciou a construção de novas canhoneiras, oceânicas e costeiras, navios caça minas e navios de apoio para longas distâncias. Também foi feita uma aposta em novos contratorpedeiros, estes efetivamente preparados para uma escolta de comboios navais e para combate simétrico com meios similares do inimigo. A partir de 1910, o salto tecnológico dá-se com a criação da arma submarina com a encomenda à Itália do *Espadarte*, entregue em 1913 e de mais três submarinos da classe *Foca*, também de produção italiana. Apesar de não serem submersíveis de longo curso, seriam um elemento dissuasor ao trânsito de navios de guerra alemães nas águas nacionais. Com a entrada em guerra no teatro europeu a Marinha teve também como principal função a defesa dos portos contra ameaças de superfície e submarinas, defesa das vias de comunicação navais, escoltas a transportes de tropas para África e França, e a manutenção do apoio logístico às operações em Angola e Moçambique, onde participou em ações de combate conjuntas com o exército. A Marinha iniciou os estudos para a formação da sua componente aeronáutica com os projetos para o Centro de Aviação Naval de Lisboa, com os planos de aquisição de hidroaviões de fabrico francês. A partir desse momento, toda a costa metropolitana nacional, dos arquipélagos dos Açores e Madeira e de todos os territórios coloniais passariam a ser alvos da marinha alemã, com o que poderiam ser consequências graves dado que as defesas costeiras, em alguns casos, estavam ultrapassadas como o era o caso do campo entrincheirado de Lisboa, onde boa parte da sua

artilharia ainda era constituída por modelos de bronze comprimido e culatras de aço, do final do século XIX, provenientes das fundições do Arsenal Real do Exército. Estes, apesar de já terem sistemas de retrocarga, destacando-se as já antigas culatras deslizantes do modelo alemão da *Krupp*, eram já insuficientes para garantir uma capacidade de resposta eficaz a ataques levados a cabo por navios do tipo cruzador ou couraçado que podiam atingir a capital a longa distância, fora do alcance do fogo de contrabateria do campo entrincheirado. Quais eram os perigos para a costa portuguesa em caso de ataque naval alemão? Aqui é importante referir o plano de reorganização naval, que vem da Monarquia e é herdado pelos governos republicanos e que tiveram múltiplas visões, desde as mais realistas até às mais afastadas do bem senso, em que alguns setores políticos da República advogavam a aquisição de couraçados dos novos modelos *Dreadnought*. No entanto, a Marinha de Guerra que temos em 1914 é a que era possível ter para um país como o nosso, em plena sucessão de crises governativas, políticas, económicas e no meio de conturbações sociais que raíram a guerra civil.

Estando Portugal numa posição privilegiada no Atlântico, com as ilhas dos Açores já num ponto estratégico de passagem de navios em trânsito entre a Europa e as Américas, em 1916 não podíamos defender a soberania nacional com operações navais de grande envergadura, porque não havia existido a capacidade de criar uma esquadra de alto mar que contasse sequer com um ou dois cruzadores pesados, de modelo moderno e não os já ultrapassados cruzadores protegidos anteriores a 1905. Tal era o caso do *Almirante Reis*, de 4000 toneladas (que era o navio mais eficaz para combate naval, possuindo já TSF sem fio a bordo), e todos os outros como o *Adamastor*, que mal passavam das 2000 toneladas e cujo armamento, diverso e de calibres inferiores a 320mm não poderia sequer fazer frente a um cruzador pesado alemão como o SMS *Emden*. A marinha de guerra portuguesa estava concebida, e nesse aspeto de forma correta, para ser uma força de projeção colonial e de defesa costeira móvel. Assim, para além dos nossos cruzadores, contava-se com uma flotilha de navios ligeiros de patrulha e canhoneiras

coloniais, navios de rocega de minas (muitos adaptados de navios motor da pesca) e num esforço de modernização a aquisição de contratorpedeiros e o mais importante, submarinos. A Grande Guerra foi inovadora em muitos aspetos dos conflitos navais, como o uso alargado de submarinos por quase todos os beligerantes, sendo que este tipo de embarcação era acessível a quase todos os países e cujo uso, mais que tático, se podia tornar estratégico mercê de novas políticas de empenhamento militar, (não esquecendo que a Marinha de Guerra Portuguesa haveria de adquirir 4 submersíveis logo no início do conflito). De notar que este sistema de armas, apesar de estar no início da sua evolução tecnológica, era muito menos dispendioso de construção e manutenção, exigindo pequenas tripulações e estava armado com uma arma também aperfeiçoada nos anos anteriores ao conflito, o torpedo autopropulsado, capaz de atingir e danificar em proporções por vezes irreversíveis navios tão protegidos como couraçados e cruzadores ou mesmo paquetes civis como sucedeu com o famoso episódio do Lusitânia. Mas o submarino, para além dos torpedos contava com o uso de peças de convés, que no caso dos submarinos alemães tinham o calibre padronizado de 150mm (igual ao de um cruzador médio da época como era caso do *Almirante Reis*).

As grandes potências contavam com navios de guerra, de tonelagens e blindagens cada vez maiores, com artilharia de grosso calibre, chegando até aos 380mm e de fogo rápido (os novos modelos ingleses *Dreadnought* de 1904 fizeram disparar a corrida à construção de tipos similares em potências de primeira ordem como a França e a Alemanha, mas outros países como o Brasil já haviam feito as suas encomendas aos estaleiros ingleses e o próprio Japão também se lança nesta onda de modernização da classe dos couraçados e cruzadores pesados, apenas mais leves em termos de blindagem do que um couraçado). Surgem os novos sistemas de propulsão em turbina e a *diesel* que permitem a um couraçado de cerca de 25000 toneladas chegar aos 22 nós, ou a um submarino contar com sistemas mistos de motores elétricos e diesel, os primeiros para operações submersas, a introdução de sistemas de pontaria de

artilharia naval para fogo para além do horizonte, torpedos e sistemas de comunicações, como a TSF, o uso cada vez mais alargado do avião, começando pelas operações de reconhecimento e acabando em ataques a meios navais com flagelação com metralhadoras e pequenas bombas (no final da guerra a marinha real inglesa já experimentava o acoplamento de torpedos a biplanos do *Royal Naval Air Service*). Toda esta tecnologia não de todo desconhecida dos comandos militares portugueses, e tendo mesmo adquirido alguns deles como contratorpedeiros, submarinos ou hidroaviões, não impedia que faltasse a capacidade de intervir juntos dos Aliados nas operações de grande envergadura, o que não impedia a marinha de cumprir as missões que lhe eram confiadas, mesmo com o sacrifício último, como sucedeu com o famoso episódio do Augusto de Castilho. A tecnologia despontava mas a grande batalha naval da I Guerra Mundial, a Jutlândia, em 1916, viu as duas grandes frotas inimigas usando táticas tão antigas como o bombardeamento naval a aglomerados urbanos, como sucedeu a Angra do Heroísmo.

2. A Defesa Costeira da Cidade do Porto

A cidade do Porto e seus arredores, entre S. João da Foz e Matosinhos, eram assim vulneráveis a vários tipos de ataque naval que poderiam ir do bombardeamento por navios de superfície ou submarinos e à tentativa de desembarque de tropas inimigas. A ordem de fortificar as zonas portuárias da Cidade do Porto, 12 de Março de 1916 ocorre três dias depois da declaração de guerra da Alemanha a Portugal, a 9 desse mês. Esta ação leva a crer que os preparativos já se encontravam em marcha ou pelo menos planeados. A importância das instalações portuárias da Cidade do Porto também se releva pelo facto de aí se ter instalado a Base Naval Francesa de Leixões, o que atesta a valência estratégica da costa portuense no apoio ao tráfego de guerra neste sector do Atlântico, visto que mais a Norte, os portos mais importantes, como Vigo e Corunha, eram neutros, mas na entrada para o Mar Cantábrico os navios aliados, civis ou

militares eram aí atacados, com frequência pela força de submarinos alemã, ao largo do Cabo Finisterra.

Segundo Carlos Alves Lopes (investigador integrado do Instituto de História Contemporânea da Universidade Nova de Lisboa) a distribuição dos meios de defesa da linha costeira entre os portos do Douro e Leixões teria sido levada a cabo com o posicionar de artilharia nas embocaduras do Douro e nos molhes do Porto de Leixões. Assim no Douro foram posicionadas em bateria em Lavadores (no local da já desativada Seca do Bacalhau e onde situou a bateria miguelista da Pedra do Cão, durante o Cerco do Porto em 1832-1833), e segundo este autor, duas peças de artilharia naval que refere como *A. 150mm/28*, que serão peças *Armstrong*, não de 150, mas sim *152mm/45 TR Mod.1895*, pois as leituras referenciam-nas como desaparelhadas de um cruzador, e que bateriam com o seu tiro tenso de longo alcance todo um arco à volta da Foz do Douro e cobrindo os fogos das peças montadas nos molhes de Leixões, sendo, certamente guarnecidas por pessoal da Marinha de Guerra. Neste caso colocamos a hipótese destas peças terem origem no Cruzador *S.Rafael*, encalhado e perdido na foz do Rio Ave em 1911 e sendo possível que estivessem em depósito nas dependências navais da cidade do Porto.

Quanto ao último caso e transcrevendo as palavras de Carlos Alves Lopes para o dispositivo montado no porto de Leixões este consistiria:

(...) uma peça de artilharia S.C.t.r. 150mm/45 ao Norte de Leixões (...) uma peça de artilharia S.C.t.r. 100mm/45, com projector, no molhe Sul de Leixões(...)
(http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_02_Marinha.htm).

Analisando o excerto podemos verificar que se encontravam presentes mais peças navais. Em primeiro lugar o que se refere como *S.C.t.r. 150mm/45* será, certamente, uma peça naval *Schneider-Canet* 150mm/45 de tiro rápido. A secundar a defesa de Leixões, no molhe Sul, estava uma outra peça, naval, a *Schneider-Canet TR* 100mm/45, modelo que aparece

referenciado em várias fontes como o *Jane's Book* para as marinhas de guerra de 1914 a 1918 como armamento secundário dos nossos cruzadores e mesmo de canhoneiras de grande tonelagem como a *Pátria*, construída em 1903, o que implicaria mais uma guarnição de marinha. Pelas suas características pensamos que serão peças desaparelhadas do Cruzador *República* (ex *Rainha D^a Amélia*) que havia encalhado em Peniche no ano anterior e que tinha os dois tipos de artilhamento. Aqui colocamos a hipótese de este material ter sido enviado para o Porto para preencher o plano de defesa da linha costeira do Porto.

Para o serviço de caça de minas por rocega (arrasto) estavam destinados dois navios, os NRP *Açor* (neste caso um arrastão transformado e não o navio patrulha com o mesmo nome) e o NRP *Margarida Victória*, comandados respetivamente pelo 1.º Tenente Gagean e pelo 2.º Tenente Botelho. As peças *Hotchkiss* de 37mm com que contavam eram apenas destinadas ao detonar e afundamento das minas rocegadas. Estas pequenas peças eram também os seus meios de defesa se se desse um encontro com um navio ou submarino inimigo, sobretudo quando em serviço de escolta a navios mercantes ou paquetes, com os resultados que ficaram para a História com o afundamento do patrulha de alto mar NRP *Augusto de Castilho*, resultando na morte do seu comandante, o 1º Tenente de Marinha Carvalho de Araújo e mais três marinheiros, no dia 14 de Outubro de 1918. No combate que manteve durante duas horas com o submarino alemão U-139, sob o comando do Capitão-Tenente Lothar Von Arnould de La Perière, o desfecho era previsível pois a peça de convés do submarino era uma peça *Krupp* de 150mm de longo alcance. As baterias de artilharia do Douro e Leixões eram apoiadas por holofotes projetores para varrimento noturno e em nevoeiro e no porto de Leixões foi ainda colocada uma rede antissubmarino extensível, que em caso de alarme era esticada de molhe a molhe por um rebocador.

3. A colaboração Francesa

Em Fevereiro de 1917, O Governo francês e o Governo português estabeleceram um acordo para estabelecer em Leixões uma Base Naval para logística dos seus navios em trânsito e para a proteção da navegação aliada no Atlântico, que se instalou junto do Posto de Desinfecção do porto, sob o comando do Capitão-de-fragata René Nielly, tendo como oficiais subalternos, um 1.º Tenente, um médico, um engenheiro naval e dois comissários de logística.

No mar, em rotação de saída, os franceses alinhavam 6 patrulhas oceânicos armados com peças de 75mm e TSF, a saber: *Cyclonen*, *Fuchno*, *Hortensia*, *Medoc*, *Mimosa*, *Petunia*, *Grevette* e *Pieuvre*, todas traineiras convertidas para combate, mas com peças mais pesadas do que as suas congéneres portuguesas, que normalmente armavam com peças *Hotchkiss* de 37 e 47 mm em caça (à proa) e retirada (à popa).

Esta flotilha prestava serviços de patrulha de médio alcance, navegando até ao largo do Cabo Finisterra, ao largo das águas neutrais espanholas, mas que era uma zona de eleição dos submarinos alemães para atacar a navegação aliada, á entrada do Mar Cantábrico. Os caça-minas portugueses da Estação Naval de Leixões não conseguiam acompanhar permanentemente estas patrulhas franceses ao largo da costa galega porque eram necessários na zona de atuação da costa da Cidade do Porto, e porque em termos de armamento e comunicações não tinham o mesmo poder dos navios patrulha franceses.

4. O Centro de Aviação Naval Francesa

O Governo Português, no final de 1916, concedeu à França autorização para se instalar em S. Jacinto, nas imediações de Aveiro, local privilegiado para a operação de hidroaviões, nas águas calmas da Ria de Aveiro. Os franceses instalaram-se em S. Jacinto em 1 de Abril de 1917, criando imediatamente condições para operar os seus primeiros 8 hidroaviões *Donnet-Denhaut D.D. 8* e, posteriormente 2 hidroaviões *Georges-Levy GL-40*. As operações de patrulha a partir

da Base Naval Francesa de Leixões estavam subordinadas ao comando do Centro de Aviação Francesa de Aveiro que operando da Ria desta cidade, de águas calmas e estáveis, tinha todos os seus 10 hidroaviões de reconhecimento e bombardeio, equipados com TSF, mantendo contato constante com a base aeronaval de S. Jacinto e a base de Leixões.

A partir desta força aeronaval, os franceses efetuaram missões de reconhecimento marítimo a partir de S. Jacinto desde Abril de 1917 a 11 de Novembro de 1918, data do Armistício, que encerrou a I Guerra Mundial. O seu raio de ação ia desde a foz do Rio Minho até ao estuário do Mondego e chegaram a atacar submarinos alemães ao largo de Aveiro e costas adjacentes.

Bibliografia

Cardoso, A. (2000). *Aeronaves Militares Portuguesas no Século XX*. Lisboa: Edição ESSENCIAL.

Telo, A. J. (1999). *Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974*. (Tomo I). Lisboa: Academia de Marinha

Telo, A. J. (2004). *Os Militares e a Inovação no Século XIX in Nova História Militar de Portugal* (Coord. Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira). Lisboa: Círculo de Leitores.

Webgrafia

Alves. C. L. In http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_02_Marinha.htm - 17 de Setembro de 2014