

O Porto e a Grande Guerra no mar

Oporto and the Great War at sea

Porto et la Grande Guerre en mer

Porto y la Gran Guerra en el mar

Augusto Salgado

Centro de Investigação Naval & Centro de História da UL

CINAV-CH-UL

alves.salgado@marinha.pt

Resumo: Quando Portugal entra na Grande Guerra, os portos portugueses não se encontravam preparados para se defenderem de quaisquer ataques alemães, mesmo o porto de Lisboa. Só após Portugal entrar na guerra é que as autoridades navais e do Exército estabelecem os primeiros planos para a defesa de Leixões e do Douro. No entanto, apesar dos meios conseguidos, os portos do norte mantêm-se encerrados até os ingleses implementarem novas medidas defensivas. Mais tarde, são os franceses que estabelecem uma base de patrulhas em Leixões para apoiar os comboios de cabotagem em viagem entre o Mediterrâneo e o Atlântico, apoiados por uma base aérea em S. Jacinto, Aveiro. Através de documentação inédita, tentaremos analisar os acontecimentos navais na zona de Leixões e do Porto durante a Grande Guerra.

Palavras-chave: Porto, Leixões, Grande Guerra, U-Boats, Guerra Naval

Abstract: When Portugal enters the Great War, the Portuguese ports were not prepared to defend themselves against any German attacks, even the Lisbon harbour. Only after Portugal enters the war, that army and naval authorities establish the first joint plans for the defense of Douro and Leixões. However, the port remains closed until the British implement new countermeasures. Later, the French establish a patrol boat base in Leixões, to support inshore convoys traveling between the Mediterranean and the Atlantic. An air force base in S. Jacinto, Aveiro, backs this base with French crews and planes. Through unpublished documentation, we will try to analyze naval events in the area of Leixões and Oporto during the Great War.

Keywords: Oporto, Leixões, Great War, U-Boats, Naval Warfare

Resumé: Quand Portugal entre dans la grande guerre, les ports portugais n'étaient pas préparés à se défendre contre toute attaque allemande, même le port de Lisbonne. Juste après le Portugal, entrent les autorités navales de la guerre et l'armée a établi les premiers plans pour la défense du Douro et Leixões. Cependant, malgré les moyens obtenus, les ports du Nord restent fermés jusqu'à ce que les anglais implémentent de nouvelles contre-mesures. Plus tard, les Français établissant une patrouille de la base à Leixões pour soutenir des trains circulant de cabotage entre la Méditerranée et l'Atlantique, soutenu par une base en S. Jacinto, Aveiro aérienne. Grâce à la documentation inédite, nous allons essayer d'analyser les événements navals dans la région de Leixões et de Porto pendant la Grande Guerre.

Mots-clés: Porto, Leixões, Grande Guerre, sous-marins, Guerre Navale

Resumen: Cuando Portugal entra en la gran guerra, los puertos portugueses no estaban dispuestos a defenderse de cualquier ataque alemán, incluso el puerto de Lisboa. Justo después de Portugal entran autoridades navales de la guerra y el ejército establecieron los primeros planes para la defensa de Douro y Leixões. Sin embargo, a pesar de lo logrado, norte puertos permanecen cerrados hasta que los ingleses implementan contramedidas nuevas. Más tarde, los franceses establecer una patrulla de la base en Leixões para soportar trenes viajar cabotaje entre el Mediterráneo y el Atlántico, respaldado por fuerza aérea base de S. Jacinto, Aveiro. A través de documentación inédita, intentaremos analizar los eventos navales en la zona de Leixões y Oporto durante la Gran Guerra.

Palabras clave: Puerto de Leixões, Gran Guerra, submarinos, Guerra Naval

Introdução

Apesar da maior importância económica do porto de Lisboa, comparativamente aos restantes portos nacionais, a ligação por via marítima entre todos os portos nacionais, era fundamental para Portugal. Contudo, os portos de Leixões e do Douro, quando Portugal entra no conflito, pura e simplesmente, suspendem a sua actividade. Um esforço conjunto das autoridades locais e da missão da Marinha inglesa, permitem que estes portos fiquem a operar, protegidos por uma estrutura que apenas é suplantada pela estrutura de defesa de Lisboa. Este esforço permite que estes dois portos se mantenham operacionais durante toda a guerra, mas não impede que os U-Boats operem ativamente na zona Norte do país, nem que ocorram outros tipos de actividades ilícitas.

Contudo, mais do que a eficácia do bloqueio alemão, a falta crónica de meios mercantes nacionais, já que os dos restantes países são desviados para outras paragens, leva a que os produtos nacionais fiquem a apodrecer nos cais, conforme relatam, constantemente, os jornais da época.

Neste estudo, através de documentação nacional e estrangeira, que serviu de base ao estudo mais recente e detalhado da Grande Guerra no Atlântico Português (Telo e Salgado, 2018), será aqui abordado, de forma resumida, como o norte de Portugal esteve organizado e operou face à ameaça submarina alemã durante a Grande Guerra.

O apoio inglês

Quando a Grande Guerra começa, em agosto de 1914, apenas Lisboa tinha implementado algum tipo de proteção contra possíveis ataques vindos do mar. A preocupação com a defesa de outros portos nacionais, incluindo naturalmente o porto de Leixões e a Barra do Douro, apenas surgiu verdadeiramente após a declaração de guerra da Alemanha a Portugal, a 9 de março de 1916.

E, foi logo no dia seguinte à declaração de guerra a Portugal pela Alemanha que o chefe do Departamento Marítimo do Norte (DMN), Capitão-de-mar-e-guerra Cunha Lima, acompanhado do capitão do porto de Leixões, Capitão-de-fragata Hoffer Gomes, se reuniu com o general comandante da 3ª Divisão do Exército, com o objetivo de definir quais as providencias que deviam tomar de modo a proteger a zona do Porto, de possíveis ataques de navios inimigos. De imediato, foram sugeridas um conjunto de ações, que tinham o objetivo de impedir de dia a aproximação da costa de qualquer navio inimigo e

ajudar a vigilância¹. Igualmente e, com o intuito de não fornecer de noite pontos de referência ao tiro do mar que tornasse possível o bombardeamento da cidade do Porto, foi proposto que a iluminação publica na zona ribeirinha fosse grandemente diminuída, que o farol da Luz fosse apagado, assim como todas as ajudas à navegação do porto de Leixões e da barra do Douro. Para proteger este espaço, foi proposta não só a colocação de artilharia ao Sul da barra do Douro junto à raiz do Cabedelo e um pouco a norte do porto de Leixões mas, também, manter um navio de guerra em Leixões e outro a leste do Cabedelo do Douro, que tivessem projetor. Logo no dia 13 de março de 1916, é promulgado um aviso aos navegantes internacional, indicando quais as medidas que tinham sido estabelecidas que afetavam a navegação normal no porto de Lisboa, de Leixões e na Barra do Douro.

Importa, no entanto, mencionar que o referido chefe do DMN frisa no já mencionado documento, que o pior cenário a ser considerado, em termos do calibre das peças dos adversários, devia ser “*o que consta haver nos seus pequenos cruzadores e navios armados, únicos que poderão aproximar-se d’esta costa n’um raid atrevido...*”. Ou seja, todas estas medidas visavam um possível ataque de navios de superfície alemães, numa altura em que já não havia meios de superfície alemães à mais de um ano a operar fora do Mar do Norte. Este aparente desconhecimento da realidade da guerra naval por parte dos oficiais da marinha portuguesa é, no mínimo, constrangedor.

Para apoiar a artilharia que provisoriamente já tinha sido instalada no castelo da Foz do Douro, o mesmo oficial propôs ainda que fosse contratado, ao custo de 33 escudos/dia, o rebocador *Tritão*, da Junta Autónoma das Instalações Marítimas.

Entretanto ao longo da costa de Portugal continental, nas semanas seguintes, é implementado um sistema de postos semaforicos com o objetivo de garantir a fluidez das informações relativas à vigilância e segurança no mar. Todos os postos semaforicos deviam ficar a operar em permanência e comunicar, diariamente, o nome dos navios e o destino para o posto central de Cascais. De igual modo, deviam informar o posto de Cascais de qualquer situação suspeita que detetassem ou os navios que praticassem o respetivo porto².

¹ Biblioteca Central de Marinha – Arquivo Histórico (BCM-AH) Núcleo 446, nº 664.

² BCM-AH Cx 1378.

Quando estes trabalhos se encontram finalmente concluídos, cerca de um mês depois, foi ainda necessário reorganizar e priorizar as comunicações junto da Administração dos Telégrafos. Por razões compreensíveis, a Marinha considerava que devia ser dada a máxima prioridade aos telegramas dirigidos ao posto central de Cascais, a partir das principais estações semafóricas de Portugal continental – Espichel, Sagres, São Julião, Carvoeiro, Leixões e Viana do Castelo. A Armada propõe também que alguns dos postos passem a ser guarnecidos por pessoal de Marinha, outros sejam reforçados com pessoal, mas que todos acabem por comunicar qualquer situação para Cascais. Esta medida incluía também os faróis de São Vicente, da Luz, do Cabo Carvoeiro e o das Berlengas³.

Entretanto, os ingleses conhecedores da debilidade militar de Portugal, consideraram, e bem, que Portugal não estava apto para fazer frente à ameaça submarina. Isto, numa altura, em que os seus serviços de informações já previam que os submarinos imperiais alemães podiam operar até Lisboa e mesmo, até próximo da costa norte da ilha da Madeira. Não é, pois, de estranhar, que no dia 10 de março, um dia depois da declaração de guerra, que internamente na Inglaterra, o Almirantado Britânico propusesse ao seu governo, o envio de uma missão para apoiar Portugal a organizar as suas defesas, ressaltando, logo à partida, que não podia dispensar nenhum meio naval, nem mesmo simples arrastões de pesca. E as peças de artilharia para armar os arrastões portugueses, que consideravam ser bons e com boas tripulações, a Inglaterra sugeria que esta fossem fornecidas pelos franceses⁴.

Em menos de uma semana, o Ministério dos Negócios Estrangeiros britânico indaga o Governo Português, através do seu Ministro Plenipotenciário do Reino Unido na República de Portugal, com carácter de urgência, se concordava, no envio de um oficial da Royal Navy, para apoiar a Marinha portuguesa, principalmente, na preparação da defesa de Lisboa⁵. E, sem esperar pela resposta formal do Governo Português, o Ministério dos Negócios Estrangeiros britânico pede ao Almirantado britânico que indique quais os elementos que iriam integrar a missão. Logo no dia 16, a chefia da missão é entregue ao Contra-almirante William De Salis⁶, incluindo também na missão cinco

³ BCM-AH Núcleo 320, Nota nº 41.

⁴ National Archives – Kew (NA-PRO) ADM137-1203.

⁵ NA-PRO ADM137-1203.

⁶ No início da guerra encontrava-se reformado, tendo sido chamado a voltar ao serviço. Foi posteriormente promovido a Vice-almirante.

outros oficiais, todos com experiência no Serviço de Patrulhas Auxiliares. Inicialmente também estava previsto o envio de, pelo menos, duas guarnições de arrastões com experiência na rocega de minas, mas estas nunca chegaram a ser enviadas para Portugal⁷.

A esta missão foram atribuídos, entre outros objetivos, o de apoiar o Governo Português a organizar a defesa naval de Portugal continental e das ilhas atlânticas principalmente contra-ataques de submarinos, com especial ênfase, naturalmente, na defesa do porto de Lisboa⁸. Esta missão chega a Lisboa em Abril de 1917, e de imediato dá início a edificação da estrutura defensiva da capital.

Só após a estrutura defensiva do porto de Lisboa estar em funcionamento, é que o almirante De Salis pede autorização ao Almirantado britânico que possa efetuar a avaliação da defesa do porto de Leixões e, instalar um esquema de proteção na entrada do porto de Leixões contra eventuais ataques com torpedos. Como em Portugal não havia material próprio para esta função e, à semelhança do que já tinha feito em Lisboa, de imediato pede que fossem enviadas desde Inglaterra, se possível, redes para montar uma barragem móvel à entrada do porto de Leixões. Antecipando a necessidade, o almirante inglês já tinha pedido que a Marinha portuguesa identificasse previamente à sua visita, algumas embarcações pequenas, com cabrestantes a vapor, para operarem a mencionada rede⁹. A montagem de uma rede anti-torpédica era fundamental para proteger o interior do porto, pois De Salis tinha sido previamente informado que esse importante porto, desde o início, que não estava a ser utilizado, exatamente por falta de meios defensivos¹⁰.

O pedido para o envio das redes necessárias, solicitado por De Salis, é avaliado e rapidamente autorizado por Londres, sendo inclusivamente indicado o modo como estas deveriam ser dispostas. No entanto, alguém acrescenta, à mão, na informação interna que acompanhava o pedido do almirante inglês, que a rede “*não tinha de ser necessariamente do último modelo*”, e que deviam ser os portugueses a providenciar os flutuadores para as redes e para o “portão”¹¹. No início do mês de junho, De Salis é informado que 20 redes anti-torpédicas do tipo “*treble T*” ou *Bullivan*, com cerca de 25 por 10 metros, juntamente com 1.000 (?) anilhas de aço já tinham seguido para Lisboa a 31 de maio, a bordo do SS

⁷ NA-PRO ADM137-1203 e FO W49598.

⁸ NA-PRO ADM137-1203.

⁹ NA-PRO ADM137-1203.

¹⁰ NA-PRO ADM137-1203.

¹¹ No original “*gate*”.

Britannia. Efectivamente as redes são recebidas em Lisboa poucos dias depois, mas ainda faltavam os planos para as jangadas a serem utilizadas com as redes¹².

Enquanto decorria todo este processo, o Chefe do DMN, Capitão-de-mar-e-guerra Cunha Lima, encontrou-se em Lisboa com o Almirante inglês, ficando combinado que este iria deslocar-se, em breve, a Leixões e ao Porto, de modo a avaliar pessoalmente a situação local¹³. Essa visita acabou por se realizar entre os dias 15 e 17 de junho, tendo De Sallis inspecionado os preparativos defensivos instalados e discutido o que poderia ainda ser implementado, a breve prazo. Este oficial britânico, deslocou-se primeiramente ao porto de Leixões, constatando que apenas se encontrava montado um projetor no quebra mar Sul do porto de Leixões. Foi informado que dentro de pouco tempo estava prevista a instalação de uma peça de artilharia, também no mesmo local. A peça a ser instalada era uma das duas de 120 mm provenientes do *Gonçalo Zarco*, que já não se encontrava capaz de desempenhar as funções de “cruzador auxiliar”. De Salis deslocou-se então à cidade do Porto, onde inspecionou alguns rebocadores com o objetivo de determinar se poderiam ser utilizados na rocega de minas. Depressa constatou que nenhum destes tinha as características necessárias para essa missão, mas identificou dois arrastões que o podiam fazer, tendo de imediato, sido dado início à sua adaptação para esta nova missão.

Da visita, foram também identificadas as seguintes carências: A primeira prendia-se com a necessidade de ser mantido um canal dragado e balizado de acesso ao porto de Leixões, com outro entre o porto e a entrada da barra do Douro. A outra medida reforçava a necessidade da instalação, para além do projetor instalado na cabeça do molhe Sul de Leixões, de um telefone direto para a capitania e de uma ou duas peças de tiro rápido de 76 mm. Adicionalmente, para fazer face a um possível ataque de um cruzador auxiliar alemão, o porto devia ser defendido, pelo menos, por duas peças de 150 mm, a bordo de um navio ou em terra¹⁴.

O telefone foi rapidamente instalado mas, no que se refere às peças, o chefe do DMN teve que as pedir a Lisboa, embora já tivesse solicitado o apoio do Exército para estudar a melhor localização das peças a colocar, eventualmente, em terra. O mesmo

¹² NA-PRO ADM137-1203.

¹³ NA-PRO ADM137-1203.

¹⁴ BCM-AH Núcleo 446, Nota nº 1918

oficial já tinha feito sentir a Lisboa a necessidade de garantir a presença em Leixões de um navio armado com peças de 150 mm.

Ainda antes do final do mês de junho, chegam a Lisboa os desenhos detalhados das jangadas para as redes anti-torpedicas para o porto de Leixões, tendo de imediato sido dado início à sua construção. Apesar desse início auspicioso, a previsão para a colocação no local e, entrada em funcionamento em pleno, apontava apenas para finais de julho. Nessa data, sabemos que a construção da estrutura ainda se encontrava atrasada, por falta de madeira apropriada e que só devia estar pronta no final de agosto. Contudo, diversos atrasos subsequentes levaram a que a barreira só estivesse concluída em meados de Setembro¹⁵.

A estrutura defensiva de Leixões implementada

Assim, em finais de setembro, quando o almirante De Salis regressa a Inglaterra, sabemos que o porto de Leixões já se encontrava protegido, com as defesas abaixo indicadas, embora houvesse algum receio sobre a sua capacidade para aguentar um temporal:

Barreira anti-torpedica¹⁶ – Esta ficou ligeiramente diferente da proposta original, apesar de seguir, na generalidade, a proposta enviada por de Inglaterra. Por exemplo, e face à dificuldade de obtenção de madeira com as características necessárias para os flutuadores, foi necessário recorrer a caixas com cortiça. E, ao contrário da proposta inicial, ambas as estruturas tinham comprimentos diferentes e a estrutura de leste é que servia de porta, sendo manobrada através de um rebocador local. Havia também um pequeno espaço entre as extremidades das barreiras, de modo a permitir a entrada e a saída das embarcações de pesca.

Rocega de minas – Tinham sido escolhidos dois arrastões de pesca, que foram equipados com sistema de rocega francês. Este sistema, era considerado mais complicado pelos ingleses, mas tinha a vantagem de os dois navios conseguirem operar independentemente, ao contrário do sistema britânico, que os obrigava a trabalhar sempre em parelhas.

¹⁵ NA-PRO ADM137-1203

¹⁶ Eram usados dois tipos de rede nas barragens, ambas com múltiplas variantes. As anti-torpedo eram de malha fina e podiam ser de corda grossa, sendo mais leves e fáceis de manter a flutuar; as anti-submarino eram de malha mais grossa e normalmente metálicas, por vezes completadas com pequenas minas, sendo pesadas e difíceis de manter a flutuar.

Molhe Sul – Colocado um projetor na extremidade e um pouco antes, uma peça de 120 mm¹⁷.

No princípio de outubro, os serviços de Defesa Marítima do porto de Leixões e da Barra do Douro estavam sob a superintendência do chefe do DMN, tendo como adjuntos o Capitão do Porto de Leixões e o comandante da parelha de draga-minas, como auxiliar o engenheiro Gervásio Leite, da Junta Autónoma. A defesa encontrava-se estruturada do seguinte modo:

1. Os canais de acesso ao porto de Leixões e da barra do Douro Canal eram regularmente dragados pelos dois arrastões; Tratavam-se dos vapores de pesca *Açor* e *Margarida Victória*, ambos sob o comando do 1º Tenente Emílio Gagean, que para além de executarem as funções de dragagem dos mencionados canais, realizavam outras tarefas conforme as necessidades, recolhendo ao porto durante o período noturno¹⁸;

2. Estava colocada uma rede metálica à entrada do porto de Leixões. Esta só era aberta com ordens da capitania e, sempre que se encontrasse fechada, devia estar içado um cilindro preto ou uma luz vermelha, entre duas verdes, conforme fosse dia ou noite, no mastro da capitânia;

3. Havia uma peça de artilharia e um projetor elétrico no molhe sul de Leixões;

4. Outras duas peças de artilharia estavam instaladas no castelo da Foz do Douro, com guarnição do Exército;

5. Havia um vapor requisitado para movimentar a parte móvel da rede anti-torpédica.

Adicionalmente, foram emanadas instruções detalhadas não só para como o pessoal dos serviços de Defesa Marítima do porto de Leixões e da Barra do Douro de via atuar mas, também, para como toda esta estrutura devia funcionar na eventualidade da aproximação de um navio atuando de forma suspeita. Também incluíam as instruções em como atuar no caso de ser avistado um submarino inimigo ou não identificado¹⁹.

¹⁷ À semelhança do que também acontecia com as baterias em Lisboa, também esta peça tinha falta de munições. No início de 1917 tinha apenas 40 munições (27 explosivas e 13 perfurantes), o que era manifestamente pouco caso tivesse de evitar o ataque de um submersível inimigo. BCM-AH Núcleo 446, Nota nº 100.

¹⁸ Em Julho de 1916, o único elemento da Armada a bordo do *Açor* era o 1º Tenente Gagean e no *Margarida Victória* era um 1º Sargento. Todo o restante pessoal era civil. BCM-AH Núcleo 10A.

¹⁹ BCM-AH Núcleo 446.

Embora pudesse parecer que a estrutura de defesa dos dois portos do norte era a adequada, a verdade é que, por exemplo, os dois caça-minas debatiam-se com graves deficiências militares. Desde o início que lhes faltava armamento e meios de comunicação, necessidades já colocadas para Lisboa logo em dezembro de 1916²⁰. Contudo, em janeiro de 1917, apenas o *Margarida Victória* se encontrava armado, e este só com uma peça de 37 mm, pelo que o chefe do DMN pressionou Lisboa para que os navios dele dependentes melhorassem, urgentemente, o seu armamento. Propunha que cada um fosse armado com duas peças de 47 mm, ou no mínimo uma, para além de 10 carabinas e seis pistolas²¹.

Infelizmente as deficiências persistiram, o que levou o chefe do DMN, já em julho de 1917, a voltar a insistir com Lisboa sobre este problema. Entretanto, esta situação tinha-se agravado pois estes dois pequenos navios, para além das atividades de guerra de minas que realizavam junto a Leixões e da barra do Douro, estavam a ser continuamente utilizados em serviço de patrulha e de comboio a navios, cada vez mais afastados da base e da proteção das recém-instaladas baterias²². Não sabemos quando é que a situação foi alterada, mas sabemos que em Outubro de 1918 já os navios estavam armados com peças de 47 mm e previa-se, numa altura já perto do final da guerra, que estas iriam ser substituídas por outras de 90 mm²³.

Adicionalmente a todo este esforço, até meados de julho de 1917, e de modo a apoiar a defesa do porto e as necessidades da armada, foram requisitadas outras cinco embarcações, incluindo o rebocador *Minho*, de 125 toneladas, o navio de pesca longínqua *Azevedo Gomes*, de 245 toneladas e o *Lordelo*, de 280 toneladas²⁴.

Entretanto, na impossibilidade ou, falta de vontade política, de enviar um dos cruzadores para Leixões, fundamentais desde maio de 1915 para o sucesso dos diversos golpes militares que ocorriam em Lisboa (Telo e Salgado, 2018), o DMN dá início ao processo de instalação de peças de artilharia em terra para defender o porto de Leixões e a barra do Douro. Este processo iniciou-se logo entre meados de fevereiro e os inícios de março de 1917, e previa a aquisição ou o aluguer de terrenos para a instalação de duas baterias de costa, uma a Norte e outra a Sul de Leixões. Estes terrenos foram selecionados

²⁰ BCM-AH Núcleo 320, Nota nº 90.

²¹ BCM-AH Cx 446, Nota nº100

²² BCM-AH Núcleo 446, Nota nº 243.

²³ BCM-AH Núcleo 419, Nota nº 729.

²⁴ BCM-AH Cx 1378, Nota nº1903.

pelo Diretor-Geral de Marinha e pelo Diretor do Material Naval e, no total, custaram cerca de nove mil escudos, embora ainda faltassem contabilizar algumas despesas²⁵. Logo após terem sido recebidos os planos para a instalação da peça de 150mm/45 a Norte de Leixões e das duas peças de 150mm/28 a Sul, a meados de fevereiro²⁶ foi dado início às obras, que estavam previstas terminarem antes do final do mês seguinte. Nos inícios de maio de 1917, a bateria a Norte de Leixões passou a ser designada “Bateria do Rodão” e a do Sul “Bateria dos Lavradores”²⁷. Até ao final da guerra, apenas a bateria do Rodão, em dezembro de 1917, terá feito fogo sobre um submarino imperial alemão, o UB-55, mas sem sucesso²⁸.

No entanto, não bastava obter o material, também eram necessários elementos para guarnecer estas novas posições. Efetivamente, em termos do pessoal, o chefe do DMN considerava que o pessoal mínimo estritamente necessário para que as baterias estivessem permanentemente guarnecidas era o indicado na Tabela 1. Face à falta de oficiais, considerava que estes poderiam ser substituídos por sargentos artilheiros, desde que devidamente competentes e que possuíssem as qualidades morais e disciplinares indispensáveis²⁹. Adicionalmente aos valores apresentados na Tabela 1, foram atribuídos mais um sargento e seis praças³⁰, de modo a guarnecer a peça de 15/45 (T/R) e o projetor elétrico, com motor de explosão, instalados no molhe Sul do porto de Leixões.

	Bateria Norte Leixões (1 peça 15/45)	Bateria Sul Leixões (2 peças 15/45)
Oficiais	1	1
Sargento Artilheiro	1	1
Artilheiros	7	12
Marinheiros ou Moços	5	15
Sinaleiros	2	2
Cozinheiro	1	1

Tabela 1 (BCM-AH Núcleo 446, Nota nº 129).

²⁵ BCM-AH Núcleo 446, Nota nº 193. Estas despesas seriam posteriormente pagas pela verba das “Despesas Excepcionais resultantes da Guerra”.

²⁶ BCM-AH Núcleo 446, Nota nº 115.

²⁷ BCM-AH Núcleo 446, Nota nº 145.

²⁸ BCM-AH Núcleo 10A, Nota nº 6488. Infelizmente o Diário de Guerra não ajuda muito, pois é manuscrito e de leitura muito difícil. (*Bundesarchiv* RM 97 – 1543).

²⁹ BCM-AH Núcleo 446, Nota nº 130.

³⁰ BCM-AH Núcleo 446, Nota nº 193.

Para além desta estrutura defensiva, o chefe do DMN considerava fundamental para a defesa de toda a costa Norte de Portugal continental, que a direção da estação radiotelegráfica do Porto fosse entregue a um oficial de Marinha. Na sua opinião, aquela estação representaria “*o mastro de sinais de um navio chefe em que as comunicações devem ser expedidas e recebidas com a máxima rapidez*”. Além do mais, conforme também refere, em tempo de guerra os navios não transmitiam serviço comercial, com receio de serem detetados pelo inimigo, mas apenas serviço de guerra. Apesar de todas as razões válidas que apresentou, aparentemente esta proposta não foi aceite por Lisboa³¹. No entanto, não sabemos se por detrás deste pedido não estariam as suspeitas das relações que o responsável pela estação TSF de Leça, embora não fosse ele próprio um germanófilo, tinha com um tal Luís Lenshner e com o seu filho. Ambos tinham sido vistos muitas vezes à noite nas proximidades da estação e, este Luís, era um alemão naturalizado português, que por motivos desconhecidos às autoridades, tinha regressado a Portugal³².

Aparentemente, mesmo não tendo sido implementada a proposta do chefe do DMN, nos primeiros dias de setembro desse mesmo ano, este oficial já reportava que “*A estação radiotelegráfica do Porto situada ao Norte de Leixões, presta um magnífico auxílio a esta Base, fornecendo todos os avisos sobre paragem de submarinos inimigos, que recebe, e transmitindo as ordens da Base para os seus*³³ *navios patrulhas*”³⁴.

A base francesa de Leixões

Paralelamente ao dispositivo nacional, no início de janeiro de 1917, talvez aproveitando a presença de uma força de navios patrulha franceses em Leixões a embaixada francesa, em Lisboa, faz um pedido urgente ao Governo Português para criar uma base permanente nesse porto³⁵. Em apenas três dias o Ministério dos Negócios estrangeiros informa o Ministro da Marinha que o Governo Português autorizou a instalação em Leixões de uma “*base de abastecimento de cruzeiros franceses*”[sic]. Tratavam-se, obviamente, de navios para a luta anti-submarina, que passariam a utilizar Leixões como base, respeitando a autoridade do capitão do Porto de Leixões, e utilizavam

³¹ BCM-AH Núcleo 446, Nota nº 211.

³² BCM-AH Núcleo 446, Nota nº 193.

³³ i.e. aos navios franceses, pois os portugueses continuavam sem comunicações sem fios.

³⁴ BCM-AH Núcleo 446, Nota nº 304.

³⁵ BCM-AH Núcleo 446, Nota nº 106.

apenas o abastecimento de água doce local, enquanto o carvão e outros carburantes eram garantidos pela marinha francesa³⁶.

Contudo, apesar da aparente celeridade da resposta, esta decisão do Governo Português não foi tomada sem que o Governo Britânico tivesse dado a sua “*bênção*” prévia: “*O Governo inglês não vê objeção alguma na organização em Leixões de uma base de abastecimento [francês] e considera útil o estabelecimento de patrulhas [franceses] naquela localidade. Neste sentido respondeu à consulta direta sobre o assunto*”³⁷. Há semelhança de outras situações ocorridas durante a Grande Guerra, mais uma vez, ho Governo Português nada decidia sem a prévia sanção dos britânicos...

Contudo é só a 13 de julho de 1917, que o jornal *Comércio do Porto* menciona, pela primeira vez, a entrada de “pequenos vapores” franceses no porto de Leixões, referindo que se encontravam em funções de fiscalização. Cerca de duas semanas depois, chegam mais três navios pequenos, acompanhados de outros três vapores, cuja tonelagem não é especificada, transportando abastecimentos para a nova estrutura francesa, nomeadamente carvão e óleo. Num destes navios vinha o oficial francês que irá ficar responsável pela instalação da base e assumirá o seu comando até novembro desse mesmo ano, tratava-se do Capitão-de-fragata René Nielly (Saraiva, 2017: 480).

Como qualquer estrutura militar, a força francesa tinha que ter uma designação própria. Sem o conhecimento de Portugal e, ainda durante o período de instalação, esta força terá adotado a designação de “*Escadrille de Patrouilles du Portugal*”. Esta designação levou a Marinha portuguesa a pedir ao ministério dos Negócios Estrangeiros português para que este apresentasse um protesto formal, assim que teve conhecimento do tal facto. Não querendo comprometer de qualquer maneira a nova base, no final agosto de 1917, a esquadrilha francesa passou a ser designada por: “*Marine Française Base Leixões*”³⁸.

A razão da implantação em Leixões desta força francesa, assim como o Centro de Aviação Naval em São Jacinto e todo o restante apoio que a República francesa deu a Portugal, tem tanto razões militares, como políticas. Em termos militares, estas patrulhas franceses em Leixões eram um importante componente no sistema de escoltas dos comboios de cabotagem (formados por pequenos navios que seguiam relativamente

³⁶ BCM-AH Núcleo 446, MNE.

³⁷ BCM-AH Núcleo 446, MNE.

³⁸ BCM-AH Núcleo 320, Notas nº 229 e 251.

próximo da costa) que ligava a França do Mediterrâneo à do Atlântico. Estes comboios eram escoltados por vapores armados e traineiras mobilizadas com base em Marrocos num primeiro troço; por vezes recebiam o apoio de navios Aliados (ingleses e franceses) com base em Gibraltar e um ponto de apoio na costa do Algarve; eram depois entregues aos navios franceses com base em Leixões; na última fase da viagem eram apoiados pelos navios franceses com base em Bordéus. Eram comboios perigosos pois seguiam perto da costa, a zona mais patrulhada pelos U-Boats.

Em termos de coordenação global, o futuro dispositivo francês a operar em território nacional, passou a ser integrado no sistema aeronaval francês coordenado pela *Direction Générale de la Guerre Sous-Marine* (DGGSM) desde junho de 1917³⁹. Deste modo, e em termos aéreos, os centros na França, Argélia e Portugal garantiam uma cobertura aérea na costa da Península, embora deixando de fora grande parte do litoral espanhol.

Apesar da premência para que este dispositivo entrasse em funcionamento pleno, nomeadamente devido ao elevado número de baixas que os U-Boats alemães estavam a provocar aos Aliados desde o início de 1917, a mencionada estrutura só vai estar concluída nos inícios de setembro desse ano, pois não tinha sido fácil realizar as alterações pretendidas, em especial no que respeita aos alojamentos e guarda de material. Quando finalmente começou a funcionar, a estrutura francesa era composta pelos seguintes meios humanos e materiais:

Em terra, instalados no “Posto de Desinfecção de Leixões”:

- Comandante: Capitão-de-fragata René Nielly
- Imediato: um 1º Tenente
- Outros: um médico, um engenheiro naval, dois comissários, um enfermeiro, artífices, sargentos e praças

No mar⁴⁰:

- Antigos navios de pesca (*chalutiers*) equipados com telegrafia sem fios, e armados com duas ou uma peça de artilharia: *Cyclonen*, *Fuchno*, *Hortensia*, *Medoc*, *Mimosa* e *Tetunia*
- Traineiras com uma peça: *Grevette* e a *Pieuvre*

³⁹ “Patrouille maritime. La guerre vue du ciel”, *Cols Bleus*, n°3057, avril 2017: 24.

⁴⁰ Outros navios franceses praticaram o porto de Leixões até ao final da guerra, mas não é possível confirmar se pertenciam à força estacionada em Leixões, ou se encontravam em trânsito (Saraiva, 2017:482).

Em termos das funções e, como já foi referido, os oito navios davam comboio tanto para Norte como para Sul de Leixões e patrulhavam de Leixões para lá do cabo Finisterra. No entanto, as duas traineiras, por serem de menores dimensões tinham dificuldade em operar de inverno.

Estando os navios bem armados e equipados com comunicações sem fios, a sua atuação foi muito eficaz, indicando os relatórios que os ataques dos submarinos na zona entre o mencionado cabo e Leixões tinham diminuído. Contudo, o chefe do DMN continuava a queixar-se que infelizmente os navios portugueses que também operavam na zona, por estarem mal-armados e não possuírem telegrafia sem fios a bordo, não podiam acompanhar os seus congéneres franceses⁴¹. No entanto, os jornais locais relatam algumas situações em que navios de ambas as nações formaram parselhas de patrulha (Saraiva, 2017: 483-487).

Por razões políticas mas, também, militares, a cooperação e a ação eficaz destes elementos franceses, foi reconhecida publicamente apenas poucos meses depois da estrutura gaulesa entrar em funcionamento. Efetivamente, logo em janeiro de 1918, os oficiais franceses da base de Leixões e do Centro de Aviação de Aveiro (S. Jacinto)⁴², foram condecorados pelo governo português⁴³. Inclusivamente, em meados desse mesmo mês, o então Presidente da República, Sidónio Pais, durante uma visita oficial que realizou ao Porto, fez questão em também visitar a base francesa. Por sua vez, em abril desse mesmo ano, é a França que condecora vários oficiais da Marinha portuguesa com a Legião de Honra, incluindo militares da Armada que prestavam serviço no Norte (Saraiva, 2017: 490).

Apesar das mencionadas demonstrações oficiais de boa cooperação, os jornais locais referem alguns episódios negativos, para ambos os lados. Por exemplo e, aproveitando o reduzido policiamento da zona, alguns populares terão furtado carvão. Inversamente, uns quantos marinheiros franceses em gozo de licença, terão provocado alguns desacatos (Saraiva, 2017, pp.493-494). Nada de excepcional, poderemos afirmar...

Já a possibilidade de os navios franceses realizarem visitas e vistorias a navios neutrais, em águas de jurisdição portuguesa, levantou algumas questões sensíveis em termos jurídicos. Esta solicitação da parte da França acabou por ser atendida, apenas em

⁴¹ BCM-AH Núcleo 446, Nota nº 304.

⁴² Apesar do Centro ainda não estar operacional.

⁴³ BCM-AH Núcleo 10A, Ofício s/n.

abril de 1918, através da criação de um “Centro de Visita a navios Neutros”, numa zona do porto de Leixões, para tratar destas situações, em que esta atividade seria realizada por elementos dos dois países⁴⁴.

Esta estrutura francesa manteve-se a funcionar até 11 de dezembro de 1918, de acordo com uma informação enviada da Esquadilha Francesa de Patrulhas de Leixões ao Chefe do DMN⁴⁵. No entanto, as primeiras unidades francesas dão início ao regresso ao país de origem a 26 de novembro desse mesmo ano (Saraiva, 2017: 481).

Por razões várias, o aprontamento do *Centre d’Aviation Maritime d’Aveiro* em São Jacinto, é ainda mais demorado. Para o comandar é escolhido um jovem oficial subalterno, o Tenente Larrouy, ficando, naturalmente, subordinado à base francesa de Leixões. Este centro começa, finalmente, a operar a 9 de maio de 1918. Na base servia também um oficial da Armada, o 1º Tenente Tavares da Silva e algumas praças portuguesas. Apesar de instalada no interior da Ria de Aveiro, nem sempre as condições atmosféricas eram as mais favoráveis à operação dos aéreos. O trabalho dos aviadores franceses também não era facilitado pela falta de meios portugueses de patrulha que pudessem responder, em tempo, aos avistamentos de contactos reportados por estes (Telo, 1999: 270). Esta base era responsável pelas patrulhas aéreas na zona norte do país, numa área compreendida entre o Mondego e Finisterra. O Centro de S. Jacinto recebe 8 *Donnet-Denhaut* DD-8 e 2 *Georges Lévy* GL 40 (Derou, 1986), que seriam entregues à Armada no final da guerra.

Em termos operacionais, e apesar das aeronaves sediadas neste centro não conseguirem afundar qualquer U-Boat, sabemos que, por exemplo, mesmo havendo pouca informação da atuação global deste centro, no mês de setembro de 1918, as aeronaves francesas realizam 28 voos de patrulha, num total de 37 horas de voo, percorrendo 2.220 milhas. E, para além das ações abaixo mencionadas, nesse mês de setembro, as aeronaves francesas reportam ter realizado outros 18 ataques contra submarinos⁴⁶.

⁴⁴ BCM-AH Núcleo 419, Nota s/n.

⁴⁵ BCM-AH Núcleo 10A, Ofício nº311.

⁴⁶ *Service Historique de la marine de Vincennes*, BB-16, novembro 1918. Curiosamente, é a única referência a Portugal nos relatórios de *Intelligence* franceses.

Das outras ações a destacar podemos incluir⁴⁷:

1. Em 11 de maio, após ter sido detetado um submarino alemão a 5 milhas a Sudoeste do farol de Aveiro, foi necessário abrir o caminho aos navios da pesca do bacalhau que saíam para a campanha daquele ano;
2. Em 5 de setembro, os aéreos reportam dois submarinos inimigos (mas nessa data, apenas o U-22 se encontrava na zona, navegando de regressa à Alemanha), tendo este U-Boat bombardeado o navio português *Desertas* que se encontrava encalhado a Sul de Aveiro. As aeronaves realizam um ataque ao submarino, mas, ao contrário do que reportam, este não é afundado⁴⁸;
3. Em 13 de setembro, as aeronaves localizaram e atacaram um outro submarino alemão a 20 milhas da costa de Aveiro⁴⁹.

Como já foi mencionado, para além de não haver meios de superfície capazes de prosseguir e investigar os contatos reportados pelos aéreos, os respetivos chefes dos dois centros franceses também se queixavam da falta de fluxo de informações. Nomeadamente na passagem de informações sobre a presença de U-Boats ao largo da costa Ocidental de Portugal. Por exemplo, quando a 4 de setembro de 1918, o U-22 navegou à superfície do Cabo Espichel até Aveiro afundando várias embarcações de pesca pelo caminho. Este submarino tinha sido inicialmente avistado perto de Lisboa pelos aparelhos do Bom Sucesso, mas que não conseguiram passar a informação a tempo de alertar Aveiro (Derou, 1986: 126). E esta situação ocorreu, porque os aparelhos portugueses, não tendo rádio, só conseguiram passar para terra a informação após terem amarrado no Bom Sucesso. Mas, também como não havia uma ligação direta para o Centro de S. Jacinto, a informação não conseguiu chegar em tempo a esse centro. Caso tal tivesse acontecido, talvez tivesse permitido que os hidroaviões franceses levantassem voo para atacar o U-Boat, o que podiam fazer, porque estavam equipados de bombas com espoletas⁵⁰.

⁴⁷ http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_03_Marinha.htm, consultado em março 2018.

⁴⁸ *Service Historique de la marine de Vincennes* BB-16, setembro 1918

⁴⁹ Possivelmente foi um falso contacto, pois não há registo de nenhum submarino alemão na zona.

⁵⁰ Nesta altura e, devido às revoltas em Lisboa de dezembro de 1917 e janeiro de 1918, o Governo Português tinham mandado recolher as espoletas das bombas das aeronaves do Centro de Aviação Naval o Bom Sucesso, em Lisboa (Telo e Salgado, 2018)

Considerações finais

No Atlântico Português⁵¹, entre 1916 e 1918, os Aliados e os neutrais, perderam cerca de 275 navios, ou seja 5% do total dos navios afundados durante a Grande Guerra pelos submarinos imperiais alemães em todos os mares. Desses, a Norte da Figueira da Foz e até ao rio Minho, foram afundados pouco mais de 30 navios e embarcações de pesca, num total de quase 32,5 mil toneladas. Esses navios eram de sete nacionalidades diferentes, sendo a maioria, 19 do total, portugueses e, curiosamente, ou não, nenhum britânico⁵². Para além desses, outros 40 foram perseguidos ou parados e inspecionados, na maioria navios espanhóis (Telo e Salgado, 2018).

Para além das estruturas já mencionadas para Leixões e para Aveiro, no final da guerra chegou ainda a ser considerada a instalação de uma base de apoio para os submarinos nacionais em Leixões. Esta base iria servir para apoiar as operações dos três últimos submarinos portugueses da 1ª Esquadilha, chegados no início de 1918, que ao contrário do que habitualmente é referido, até ao final da guerra ainda chegaram a ter um papel ofensivo⁵³. Efectivamente, e como escreveu Jaime do Inso “*O papel dos nossos submarinos era não só a proteção à navegação nacional e aliada, como a caça de submarinos inimigos*” (Inso, 2006: 56).

Por fim, importa abordar a questão do contrabando, não só realizada através de Portugal por outras nações do norte da Europa neutrais mas, em especial, pela vizinha Espanha. O contrabando entre os dois países não era novidade mas, naturalmente, que se agravou durante o período da guerra, até porque este país se manteve neutral durante todo o conflito. De acordo com as autoridades nacionais e inglesas, uma das substâncias habitualmente contrabandeada era a gasolina e o petróleo. Esta atividade ocorria devido à fraca vigilância que Portugal mantinha ao longo das suas fronteiras, em especial na fronteira Norte e na raia de Trás-os-Montes⁵⁴ mas, também, a sul, mais concretamente nas proximidades de Vila Real de Santo António⁵⁵.

Embora estes produtos pudessem ter como destino final apenas a própria população espanhola, os Aliados suspeitavam que parte seria para abastecer os

⁵¹ Um espaço geográfico abrangendo Portugal Continental, os arquipélagos dos Açores, da Madeira e Cabo Verde.

⁵² Os navios ingleses, por norma, praticavam rotas mais afastadas da costa.

⁵³ BCM-AH, Caixa 1379.

⁵⁴ BCM-AH Núcleo 320, Nota nº42.

⁵⁵ BCM-AH Núcleo 320, Nota nº250.

submarinos alemães... A entrega dos combustíveis à Alemanha, segundo os serviços de informações Aliados, seria desenvolvida por traineiras espanholas⁵⁶, que atuavam com muita liberdade, face aos bons conhecimentos que tinham de como as autoridades portuguesas operavam⁵⁷. Por exemplo, as autoridades nacionais não percebiam por que razão, no verão de 1918, uma traineira espanhola tinha permanecido quatro dias fundeada à entrada da barra do Douro⁵⁸.

Um outro tipo de colaboração que se suspeitava que era realizada pelos navios e embarcações neutras era o fornecimento de viveres aos submarinos alemães. Esse apoio era realizado envolvendo nacionais dos dois países e, em Esposende, ocorreu a única situação que temos conhecimento, que resultou na condenação de alguns elementos portugueses, após terem sido intercetados pela Guarda Fiscal. Tratava-se de ovos que seriam destinados aos submarinos alemães e cujo transporte final iria ser realizado por embarcações de pesca espanholas (Brandão, 2015).

Mas, também terão ocorrido outras situações em que as tripulações eram obrigadas a colaborar. Foi o caso de uns pescadores da Póvoa do Varzim, em que alguns dos tripulantes da embarcação, cujo nome não é referido, são retidos a bordo do submarino, enquanto os restantes vão a terra buscar ovos e gasolina. Por esta ação terão sido muito bem pagos, o dobro do preço normal... será que foi só uma desculpa para justificarem o contrabando que fizeram? Porque razão não avisaram as autoridades quando vieram a terra buscar os abastecimentos?⁵⁹

Conclusão

Em jeito de conclusão, o porto de Leixões e a barra do Douro passaram mais ou menos incólumes durante o período da guerra, sem terem sofrido nenhum ataque directo, como aconteceu com o Funchal ou Ponta Delgada. Nem sequer foram colocadas quaisquer minas nas suas aproximações, como também ocorreu em Lisboa. Terá sido da qualidade e quantidade de meios defensivos, portugueses e franceses, a operar na zona? Os Diários de Guerra dos submarinos alemães nada esclarecem... O que a documentação e as ações dos submarinos imperiais alemães mostram é que a zona norte, assim como o

⁵⁶ NA-PRO ADM137-709.

⁵⁷ BCM-AH Núcleo 224-537, Nota nº254.

⁵⁸ BCM-AH Núcleo 320, Nota nº592.

⁵⁹ BCM-AH Cx 346, Nota nº221.

Augusto Salgado - O Porto e a Grande Guerra no Mar - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 38-56. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a3

Algarve, são zonas de maior atividade destes meios. Mas, ao contrário desta última, esta é amplamente patrulhada por meios nacionais e estrangeiros, em especial franceses, tornando-se, no último ano da guerra numa importante estação naval Aliada.

Bibliografia:

BRANDÃO, Miguel Castro (2015) *(Con)Viver com o Inimigo – A Atividade Submarina Alemã Durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – Interações na Costa de Esposende*, Tese de Mestrado em “História e Património Mediação Patrimonial”, Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

CABRAL, Hugo Baptista (2017), “A Aviação naval na Grande Guerra”, *Mais Alto*, ano LV, nº430, pp. 37-47

DEROU, Jean (1986), *Les Relations Franco-Portugaises a l'Époque de la Première République Parlementaire et Libérale*, Paris, Sorbonne.

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

“Patrouille maritime. La guerre vue du ciel” (2017), *Cols Bleus*, nº3057, pp. 24-25

RUSSO, Jorge e SALGADO, Augusto (2015), “Submarinos Alemães na Costa Portuguesa. O caso do U-35”, *Actas do Colóquio Internacional “A Grande Guerra – Um século depois”*, Academia Militar, pp. 173-191.

SARAIVA, Joaquim (2017), “A base naval francesa de Leixões na primeira Guerra Mundial”, *Omni Tempore: Encontros da Primavera 2014-2015*, pp.474-498. [consulta em 30/08/2018]. Disponível em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/15095.pdf>

TELO, António (1999), *Homens Doutrinas e Organização 1824-1974*, Tomo I, Lisboa, Academia de Marinha.

TELO, António, SALGADO, Augusto e RUSSO, Jorge (2017), *As Ações do U-35 no Algarve*, Lisboa, Escola Naval & Vila do Bispo

TELO, António e SALGADO, Augusto (2018), *A Grande Guerra no Atlântico Português*, 2 vols, Porto, Fronteira do Caos.