

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918)

Requested or Seized? The Anglo-Portuguese agreement and the Kaiser Ships (1914-1918)

Demandé ou saisi? L'accord anglo-portugais et les navires kaiser (1914-1918)

Requeridos o Apreciados? El Acuerdo Luso-Británico y los Buques del Kaiser (1914-1918)

Miguel Castro Brandão
CINAV (Centro de Investigação Naval)
CITCEM (Centro de Investigação Transdisciplinar)
miguelbrandao1992@gmail.com

Resumo: Após uma intensa negociação entre Lisboa e Londres, 70 navios alemães e 2 austríacos são requisitados em portos portugueses em nome da diplomacia e esforço de guerra britânicos, a partir do dia 23 de fevereiro de 1916. Esta requisição legitimava, ao abrigo da aliança anglo-portuguesa, a entrada de Portugal na Grande Guerra. Explorando a semântica das palavras “requisitar” e “apreender”, explanaremos as diferentes perspetivas sobre este processo histórico. Portugal, após este ato de guerra, entregou boa parte destes navios à sua aliada, mas qual a moeda de troca? Iremos igualmente explicitar, à luz da erudição histórica, o modo como estes navios foram requisitados e geridos no período da conflagração mundial, e mesmo logo após este.

Palavras-chave: Navios alemães; Requisição, Primeira Guerra Mundial.

Abstract: After intense negotiation between Lisbon and London, 70 German and 2 Austrian ships were requisitioned in Portuguese ports in the name of British diplomacy and war effort, starting on February 23, 1916. This requisition legitimized, under the Anglo-Portuguese, the entrance of Portugal in the Great War. Exploring the semantics of the words "requisition" and "apprehending", we will explain the different perspectives on this historical process. Portugal, after this act of war, delivered a good part of these ships to its ally, but what is the currency of exchange? We will also make explicit, in the light of historical scholarship, how these ships were requisitioned and managed in the period of the world conflagration, and even soon after.

Keywords: German ships; Requisition; World War One.

Résumé: Après d'intenses négociations entre Lisbonne et Londres, 70 navires allemands et 2 navires autrichiens ont été réquisitionnés dans les ports portugais au nom de la diplomatie et de l'effort de guerre britanniques, à compter du 23 février 1916. Cette réquisition légitimée sous le régime anglo-saxon. Portugais, l'entrée du Portugal dans la Grande Guerre. En explorant la sémantique des mots "réquisition" et "appréhension", nous expliquerons les différentes perspectives de ce processus historique. Le Portugal, après cet acte de guerre, a livré une bonne partie de ces navires à son allié, mais quelle est la monnaie d'échange? Nous allons également expliciter, à la lumière de l'érudition historique, comment ces navires ont été réquisitionnés et gérés pendant la période de l'incendie mondial, et même peu après.

Mots clefs: Navires allemands; Réquisition; Première Guerre Mondiale.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

Resumen: Después de intensas negociaciones entre Lisboa y Londres, se requirieron 70 barcos alemanes y austriacos en dos puertos portugueses en el nombre de la diplomacia y el esfuerzo de guerra británico, del 23 de febrero de 1916. Esta solicitud legitimado bajo la alianza anglo portugués, la entrada de Portugal en la Gran Guerra. Explorando la semántica de las palabras "ordenar" y "agarrar", explicaremos las diferentes perspectivas sobre este proceso histórico. Portugal, después de este acto de guerra, dio gran parte de estos buques a su aliado, pero lo que el comercio de divisas? También explicitar, a la luz de la erudición histórica, la forma en que estos barcos fueron solicitados y gestionados en el período de la conflagración mundial, e incluso poco después.

Palabras clave: Buques alemanes; Solicitud; Primera Guerra Mundial.

O refúgio dos navios do Kaiser em portos portugueses - Julho a Dezembro de 1914

A morte do arquiduque Francisco Fernando precipitou um dos maiores conflitos da história mundial. A *Entente Cordiale* escudou a integridade da nação sérvia, opondo-se aos Impérios Centrais. Era o início da Grande Guerra. No mar a marinha mercante alemã de tudo fazia para evitar a *Royal Navy*, tentando alcançar os portos neutrais mais próximos. Segundo o autor Marc Ferro, 743 navios alemães encontraram refúgio em portos neutros (Ferro, 1970), mais posteriormente 70 destes navios seriam requisitados em portos portugueses¹.

Os portos lusos foram uma opção aparentemente sensata para os vapores alemães dada a aparente “neutralidade”² portuguesa e a respetiva posição-chave de Portugal continental no contexto atlântico, assim como os arquipélagos dos Açores e Madeira. Os portos ultramarinos, compreendidos nos eixos mercantis internacionais, ofereciam a mesma vantagem estratégica: 17 embarcações alemãs aportaram na África portuguesa; 4 embarcações alemãs e 1 austríaca fundearam na Índia portuguesa. No entanto, um número considerável destes navios já tinha Portugal como destino, mesmo antes do conflito mundial. Portugal não proclamou a sua neutralidade num primeiro momento como vimos, no entanto alguns armadores alemães ordenaram o recolhimento dos seus navios em portos portugueses, julgando que o conflito mundial não se estendesse por muito mais tempo (Fraga, 2010: 245). Portugal detinha o sétimo lugar entre os países com maior provimento portuário, recebendo um total de 40.182.000 toneladas por ano (Pires, 2011: 74), tendo igualmente fortes relações comerciais com a Alemanha desde o início do século (Miranda, 1987).

¹ Aproximadamente 10 % do total de navios alemães refugiados em portos neutrais encontravam-se em território português no alvorecer do conflito mundial.

² Portugal não formalizou a sua neutralidade nos primeiros dias do conflito mundial.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

Várias agências de vapores alemães ordenaram que os seus navios se retivessem em Portugal, a 4 de agosto de 1914³. Segundo as nossas fontes, as capitánias portuguesas já esperavam por alguns navios alemães provenientes do Atlântico, como é o caso dos navios *Prinz Heinrich* e *Cap Arcona*⁴. A 1 de agosto de 1914, o periódico *A Capital* contabilizava 11 navios alemães⁵. Dois dias depois, o mesmo periódico sobe o número para 22⁶. O porto de Lisboa registou um movimento extraordinário nos primeiros dias do conflito, dado o aumento exponencial de embarcações que aqui vieram ancorar, como confirmam as fontes hemerográficas analisadas⁷. A 6 de agosto o porto do Funchal regista a presença de 3 navios germânicos⁸.

Ao abrigo da lei internacional, os navios dos países beligerantes atracados em ancoradouros neutros não podiam receber ou expedir radiogramas. O Ministério da Marinha decretou que os navios mercantes das nações beligerantes surtos no Tejo arriassem de imediato as antenas sem fios. Em virtude dessa ordem, os 11 navios que possuíam equipamento de telegrafia presentes no Tejo, entre os quais 9 alemães e 2 britânicos, cumpriram as ordens dadas pela capitania lisbonense⁹. Por várias vezes os navios alemães surtos no Tejo tentaram estabelecer contacto com a metrópole.

Desde os primeiros dias da Grande Guerra, o porto de Lisboa apresentava já alguns sinais de congestionamento. Em agosto de 1914, registou-se a entrada de cerca de 135 navios mercantes, sendo que a maioria escapava à guerra no mar¹⁰. Os navios estrangeiros, quase todos alemães, tiveram de levantar âncora para fundear a este da alfândega lisbonense, ocupando o espaço entre esta e a estação de Santa Apolónia¹¹. O objetivo das autoridades portuárias era desimpedir todo o espaço que ficava defronte da Rocha do Conde de Óbidos, local onde tradicionalmente ancoravam os navios ingleses. Evitava-se, em suma, qualquer tipo de conflito entre as nações beligerantes¹². Não seria a única vez que os navios alemães mudariam de posição no Tejo. A 22 de agosto, alguns

³ *Suplemento O Comércio do Porto*, 3 de agosto de 1914.

⁴ *Idem, Ibidem*.

⁵ *A Capital*, 1 de agosto de 1914, p. 2.

⁶ *A Capital*, 3 de agosto de 1914, p. 2.

⁷ *O Comércio do Porto*, 5 de agosto de 1914, p. 4.

⁸ *O Comércio do Porto*, 6 de agosto de 1914, p. 2.

⁹ *O Comércio do Porto*, 7 de agosto de 1914, p. 2.

¹⁰ *O Comércio do Porto*, 19 de agosto de 1914, p. 4.

¹¹ *O Comércio do Porto*, 8 de agosto de 1914, p. 4.

¹² *Idem, Ibidem*.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

navios alemães mudaram novamente de fundeadouro, atracando desta vez nas proximidades da Cova da Piedade. Estes ocuparam temporariamente o quadro dos navios de guerra portugueses¹³. Ainda neste mês, quase todos os navios alemães aportados no Tejo tinham arriado a bandeira alemã, com o intuito de evitar qualquer conflito com a *Royal Navy*¹⁴. A 20 de agosto nenhum dos navios em questão tinha içada a bandeira alemã¹⁵.

Em setembro chegaram numerosos reservistas alemães ao porto de Lisboa¹⁶. Provenientes maioritariamente das colónias germânicas, os reservistas acorreram ao consulado alemão para serem reencaminhados para a metrópole. Dada a incapacidade do consulado em enviar os seus reservistas para a Alemanha, tanto por via terrestre como por via marítima, vários reservistas ficaram alojados no navio alemão *Bullow*, no início de setembro de 1914¹⁷. No dia 7 de setembro chegou a barca¹⁸ alemã *Schasen* a Leixões, desconhecendo totalmente o conflito mundial antes da sua chegada a Portugal, como indicou o capitão alemão numa entrevista ao *Comércio do Porto*. A 29 de setembro as autoridades portuguesas registaram cerca de 35 navios alemães e 1 austríaco no Tejo¹⁹, sendo que nesta fase 387 navios alemães²⁰ já tinham sido retidos ou apresados pela *Entente*²¹.

Os últimos meses de 1914 foram marcados pelos constantes boatos em torno da saída de alguns navios alemães do porto lisbonense em direção a alguns portos espanhóis, como Vigo ou Cádiz. Tal não se verificou. A maioria dos navios não tentou qualquer tipo de manobra. Não obstante, o Ministério da Marinha, receoso da veracidade destes boatos, destacou o vapor *Azinheiro* e um torpedeiro²² para desencorajar qualquer fuga alemã. O vapor *Uckermack* tentou mudar de fundeadouro sem autorização da capitania lisbonense a 14 de novembro, sendo necessária a intervenção do *Azinheiro* para este voltasse ao

¹³ *O Comércio do Porto*, 22 de agosto de 1914, p. 3.

¹⁴ As fontes consultadas indicam que somente um navio alemão, sem especificar qual, possuía a bandeira alemã içada. *O Comércio do Porto*, 21 de agosto de 1914, p. 3.

¹⁵ *A Capital*, 20 de agosto de 1914, p. 2.

¹⁶ As fontes consultadas apontam para 60 o número de reservistas.

¹⁷ *O Comércio do Porto*, 4 de setembro de 1914, p. 4. O *Bullow* era o maior navio alemão que aportou em Portugal nesta data. Com uma tonelagem bruta de 8:965 toneladas, o *Bullow* era um paquete de luxo.

¹⁸ Navio à vela, de três mastros, inferior à galera.

¹⁹ Segundo as fontes consultadas, os navios em questão perfaziam cerca de 93.958 toneladas brutas.

²⁰ Arqueação bruta de 1.140.000 toneladas.

²¹ *O Comércio do Porto*, 29 de setembro de 1914, p. 2.

²² Desconhecemos qual.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

ancoradouro inicial. O *Uckermack* foi multado pela capitania do porto de Lisboa²³. Dois navios alemães, um fundeado em Ponta Delgada e outro na Horta, alegaram terem sido vendidos a empresários americanos. Estes navios tentaram içar a bandeira americana²⁴.

Nos últimos meses do ano, o consulado alemão de tudo fez para enviar os seus reservistas para a metrópole, no entanto nem sempre foi possível. A distância geográfica e a *Royal Navy* complicavam a equação. Grande parte dos reservistas alemães ficaram hospedados em navios surtos no Tejo, como vimos. Para além do *Bulow*, o navio *Phoenicia*, albergou 150 reservistas que não conseguiram passar para além de Salamanca²⁵. No final de outubro, algumas centenas de reservistas hospedados nos navios alemães conseguiram finalmente seguir para Madrid²⁶. É por esta altura que imprensa internacional destaca a presença de navios alemães em Portugal e respetivas possessões coloniais. O afamado periódico londrino *The Times* via com bons olhos uma hipotética beligerância portuguesa, considerando que a aquisição dos navios alemães fundeados em Portugal protagonizaria um rude golpe ao *Kaiser*²⁷.

Requisitar ou Apreender? O crescente interesse nos navios alemães – Janeiro de 1915 a 23 de Fevereiro de 1916

A permanência dos navios alemães levantou alguns problemas, no entanto, paradoxalmente, a sua presença trouxe algumas soluções a nível político, financeiro e diplomático. A tensão entre as autoridades portuárias e as tripulações alemãs era constante. O “jogo de cintura” foi-se agravando progressivamente, culminando com a requisição destes a 23 de fevereiro de 1916, no porto de Lisboa, após o acordo luso-britânico cogitado meses antes. A inócua e ambígua neutralidade portuguesa sucumbia à medida que o interesse britânico aumentava. A aquisição dos navios alemães fundeados em portos portugueses sustentava a pertinência de um Portugal beligerante, como veremos.

A presença das embarcações germânicas no porto de Lisboa agravou o congestionamento da zona ribeirinha, como vimos no capítulo anterior. Não era somente

²³ *O Comércio do Porto*, 29 de setembro de 1914, p. 2.

²⁴ *A Capital*, 9 de dezembro de 1914, p. 2.

²⁵ *A Capital*, 3 de outubro de 1914, p. 2.

²⁶ *Suplemento O Comércio do Porto*, 19 de outubro de 1914, p. 4.

²⁷ *A Capital*, 5 de novembro de 1914, p. 2.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

no porto de Lisboa que se fizera sentir o congestionamento portuário. O navio *Santa Ursula*, aportado em Portugal desde agosto de 1914, estava a dificultar em muito o habitual fluxo de navios no porto de Leixões. A Armada notificou o navio, para que este fosse reencaminhado para o porto de Lisboa, até setembro de 1915. Receando um encontro com a marinha britânica, o comandante do *Santa Ursula* recusou-se a sair do porto. A Armada intimou uma vez mais o comandante alemão, mas eram necessárias garantias. O comandante queria uma garantia por parte do governo português. Portugal responsabilizar-se-ia por qualquer incidente na viagem entre Leixões e o Tejo, caso contrário nada seria feito neste sentido²⁸. A Armada mostrou a sua força. O cruzador NRP *Almirante Reis* intimou o *Santa Ursula*, para que este finalmente saísse do porto leixonense. Posteriormente, o contratorpedeiro *Guadiana* comboiou o vapor alemão até ao Tejo. No porto de Lisboa, as autoridades alfandegárias fiscalizaram o navio, julgando que este contivesse material de guerra a bordo. As suspeitas intensificaram-se quando o *Santa Ursula* transferiu boa parte do seu material para bordo do navio chileno *Rancagua*. Após uma visita do subdiretor da alfândega de Lisboa aos dois navios em questão, concluiu-se que se tratava apenas de armas de caça e caixas de cartuchame²⁹.

As tripulações alemãs pressionavam a infraestrutura local, sobretudo em redor do porto de Lisboa³⁰. A subsistência destas revelava-se um sério problema. Entre 10 e 11 de agosto³¹ o consulado alemão solicitou, junto das autoridades portuguesas, a permissão para se recolherem os navios da sua nacionalidade, dado que muitos tripulantes alemães tinham acorrido ao consulado por falta de recursos³². A carência de víveres era constante no seio das tripulações germânicas. Obter produtos indispensáveis à condição humana num país onde faltava praticamente tudo no alvorecer do conflito mundial, mostrava-se particularmente desafiante. Registou-se igualmente a proliferação de várias doenças nas tripulações alemãs. Vejamos alguns exemplos. A 19 de agosto, o tripulante alemão Emil Boistek, do paquete *Lubeck*, dá entrada no hospital de S. José, devido a um ataque de reumatismo³³. Dois dias depois, o marinheiro Wilhelm Ferdinand Rasch, tripulante do

²⁸ *A Capital*, 11 de setembro de 1915, p. 1.

²⁹ *A Capital*, 18 de setembro de 1915, p. 1.

³⁰ Segundo as fontes hemerográficas analisadas, aproximadamente 1.094 marinheiros alemães encontravam-se em Portugal continental.

³¹ As fontes recolhidas não coincidem no que toca à data deste pedido pelo consulado alemão.

³² *O Comércio do Porto*, 11 de agosto de 1914, p. 3.

³³ *A Capital*, 19 de agosto de 1914, p. 2.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

navio alemão *Milos*, recolhe-se igualmente no hospital de S. José³⁴. As fontes consultadas espelham esta realidade por várias vezes.

Os descatos e zaragatas com os locais eram frequentes. Dois tripulantes alemães do navio *Jaffa* deram entrada no hospital de S. José, após terem sido agredidos nas proximidades da estação de Santa Apolónia, em outubro de 1914³⁵. Praticamente um ano depois, uma rixa numa taberna lisboeta entre populares e as tripulações alemãs culminou com uma intervenção policial³⁶.

Nos primeiros meses de 1915, vários navios tentaram substituir a bandeira imperial alemã, algo que já se tinha verificado no ano anterior. Como vimos anteriormente, os navios *Excelsior* e *Mohican*, aportados em Ponta Delgada e Horta, alegaram terem sido vendidos a uma empresa norte-americana, tentaram a todo o custo mudar de bandeira. As autoridades portuguesas impediram o içar da bandeira americana, impossibilitando ao mesmo tempo uma possível fuga. As tripulações de ambos os navios foram forçadas a desmontar algumas peças do maquinismo, para assim evitar uma fuga clandestina³⁷. Posteriormente, as peças seriam devolvidas devido ao forte temporal verificado nos primeiros meses de 1915³⁸.

A 30 de novembro de 1915, o governo de Afonso Costa toma o poder. Costa opta por uma postura pró-beligerante, próximo da *Entente*, próximo da velha aliada: a Grã-Bretanha. Um mês depois da sua tomada de posse, a 30 de dezembro de 1915, a república portuguesa recebe um pedido oficial por parte da Grã-Bretanha para que Portugal requisitasse os navios alemães e austríacos em questão (Afonso, 2007: 108).

O esforço de guerra no mar era já visível. Em fevereiro de 1915, a Alemanha declarava a guerra submarina sem restrições em torno das Ilhas Britânicas, numa tentativa de asfíxiar a sobrevivência económica do arquipélago. Os efeitos foram surpreendentes: em agosto de 1915 os aliados perdem 182 mil toneladas mensais de arqueação naval (Telo, 2010: 330). Eram necessários mais navios. O pedido britânico coincidiu com uma grave crise das finanças portuguesas. O governo português almejava obter três milhões de libras esterlinas na praça londrina para uma maior fluidez financeira da jovem

³⁴ *A Capital*, 22 de agosto de 1914, p. 2.

³⁵ *A Capital*, 16 de outubro de 1914, p. 2.

³⁶ *A Capital*, 4 de outubro de 1915, p. 2.

³⁷ *A Capital*, 29 de março de 1915, p. 2.

³⁸ *Idem, Ibidem*.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

república portuguesa, assim como para obter material de guerra (Ramos, 2001:450). Em meados de 1915, Londres negava o empréstimo a Portugal. Num telegrama, datado de 5 de agosto de 1915, o ministro de Portugal em Londres, Teixeira Gomes, replica as diligências de Sir Edward Grey³⁹, Secretário de Estado dos Assuntos Estrangeiros britânico, ao ministro português dos negócios estrangeiros, Augusto Soares: *On the other hand H.M.G could not in view of the many heavy demands upon them, provide munitions of war of financial assistance except by way of the hire or purchase of German vessels that might be seized in Portuguese waters* (Telo, 2010: 332-333)⁴⁰. A relutância britânica só se dissiparia com a beligerância portuguesa. Só a “apreensão” dos navios alemães justificaria o empréstimo português, num primeiro momento. Londres impunha a sua vontade.

Em Portugal somavam-se as vozes que defendiam a apropriação dos navios alemães, não obstante existiam igualmente vozes contrárias a esta postura pró-beligerante. O periódico *O Dia* argumenta contra *A Capital*, alegando que a neutralidade portuguesa não permitiria, ao abrigo da lei internacional, a apropriação destas embarcações. *A Capital* arguiu que a neutralidade portuguesa não era verosímil dada a aliança inglesa, afirmando que a Espanha e os Estados Unidos iriam, eventualmente, “apreender” os navios alemães aí surtos⁴¹. Leote do Rego, deputado e comandante da Armada portuguesa, numa entrevista ao periódico *O Século*, defendia de forma vincada que “o aproveitamento temporário” dos vapores alemães seria a resolução para a crise das subsistências⁴². As opiniões eram díspares. Porém, a opinião pública desconhecia por completo as negociações entre Lisboa e Londres. O espectro da beligerância era mitigado pela cúpula portuguesa e pelo *Foreign Office*.

Em boa verdade, o pedido inglês, a 30 de dezembro de 1915, obedecia a uma estratégia que se verificou ao longo da guerra. Após o exemplo português, os britânicos

³⁹ Um dos Subsecretários de Estado, Sir Eye Crowe, ficou encarregue de expressar a vontade britânica ao corpo diplomático português presente em Londres, através de uma carta de 5 de agosto de 1915. Parte desta carta está presente na obra de António José Telo, *Primeira República – Do Sonho à Realidade*.

⁴⁰ Tradução: “Por outro lado, H.M.G não podia, sob o ponto de vista das pesadas exigências, fornecer munições de guerra ou assistência financeira, exceto por meio do aluguer ou compra dos navios alemães que poderiam ser apreendidos em águas portuguesas”.

⁴¹ *A Capital*, 14 de janeiro de 1916, p. 1.

⁴² *Os 72 navios alemães que levaram à entrada de Portugal na Grande Guerra* (2014), [Consulta em 20.08.2018]. Disponível em: <https://www.publico.pt/2014/09/04/culturaipsilon/noticia/os-72-navios-alemaes-que-levaram-a-entrada-de-portugal-na-grande-guerra-1668548>.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

conseguem o mesmo feito diplomático com o Brasil e com o Peru (Ramos, 2001: 449). O mês de janeiro de 1916 fora absolutamente decisivo para as negociações luso-britânicas. O empréstimo britânico não era suficiente para Costa. Era necessário invocar a aliança anglo-portuguesa. O governo português queria garantias. A semântica explicava a posição diplomática portuguesa. As palavras “apreensão” e “requisição” fariam toda a diferença. Se Portugal efetivamente “apreendesse” os navios isoladamente, sob pretexto de uma medida política de índole interna, isso representaria um *casus belli* irreversível. Portugal apoiaria a *Entente*, autonomamente. Contudo, no seguimento de um pedido formalizado e protocolizado pelo seu aliado britânico, Londres acudiria a causa portuguesa ao abrigo da aliança. Westminster proporcionaria os meios necessários para uma beligerância portuguesa pró-ativa, assumindo ao mesmo tempo os seus compromissos defensivos para com Portugal e respetivas colónias (Telo, 2010: 334). Num primeiro momento, a Grã-Bretanha pretendeu explorar a ambiguidade da neutralidade portuguesa, tentando descartar-se de qualquer compromisso militar para com Portugal. Tudo mudaria em fevereiro de 1916.

A Grã-Bretanha, já em agosto de 1915, tinha reconhecido motivos “razoáveis” para a beligerância portuguesa. O ataque alemão a Naulila⁴³ e o afundamento do navio *Cysne*⁴⁴ sustentavam a tensão entre Portugal e a Alemanha imperial. Porém, a 2 de fevereiro de 1916, Lancelot Carnegie, ministro plenipotenciário britânico em Portugal, entrega a Augusto Soares um *aide-mémoire* (Fraga, 2010: 245). A Grã-Bretanha pressionava novamente Portugal para que a aquisição dos navios se concretizasse o mais brevemente possível. A Grã-Bretanha argumentava que Portugal não seria o único a fazê-lo. A Espanha estaria a estudar um passo semelhante, não sendo claro o futuro dos navios alemães aí requisitados (Telo, 2010: 334). Afonso Costa, sob pressão, fez de tudo para que Portugal “requisitasse” as embarcações em nome da aliança. A 5 de fevereiro de 1916, a proposta de Costa é aceite no palácio de Belém. A heterogeneidade política da república portuguesa estava de acordo, em boa parte, quanto à tomada dos navios germânicos. Após a aprovação do Conselho de Ministros, Londres é notificada no dia seguinte. Portugal e a sua velha aliada chegam finalmente a um consenso. A 17 de

⁴³ Ocorreu o primeiro incidente a 19 de outubro 1914, no sul de Angola. A 18 de dezembro do mesmo ano, os alemães executam um novo ataque.

⁴⁴ Afundado pelo submarino U-41, comandado por Klaus Hansen, ao largo de Oussant, França.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

fevereiro de 1916, os britânicos entregam a seguinte nota: *in the name of the alliance to requisition all the enemy's ships lying in Portuguese ports* (Telo, 2010: 335)⁴⁵.

É notória a mudança dos termos utilizados pela diplomacia britânica. Em meados de agosto de 1915, na ótica britânica, Portugal deveria “apreender” (“*purchase*”) os navios alemães, no entanto em fevereiro de 1916, Portugal deveria proceder à “requisição” (“*requisition*”) dos mesmos. A “requisição”, ou “*requisition*” seria feita ao abrigo da aliança luso-britânica, mas igualmente ao abrigo da lei nº480, publicada pelo Ministério do Fomento, a 7 de fevereiro de 1916. Segundo esta lei, compreendendo o ponto previsto na base 10.^a, a “requisição” era legitimada a nível formal: “O Governo poderá requisitar em qualquer ocasião as matérias-primas e os meios de transporte que forem indispensáveis à defesa ou economia nacional, que se encontrem nos domínios da República”⁴⁶. Portugal “requisitaria” os navios alemães em nome da aliança e da república, a 23 de fevereiro de 1916. Nos decretos publicados pelo Ministério da Marinha, surge novamente o termo “requisição”. Sirvamo-nos do exemplo do decreto 2236, ao abrigo da lei 480, que formalizava a requisição dos navios alemães no porto de Lisboa: “Artigo único. São requisitados para serviço do Estado os navios abaixo mencionados, surtos no porto de Lisboa: Alemães: (...)”⁴⁷.

Durante o mês de fevereiro os periódicos portugueses especulavam sobre a requisição dos navios germânicos. Ao que parece, os alemães já expectavam a “apreensão” ou “requisição” dos seus navios por parte das autoridades portuguesas poucos dias antes. Vários colonos alemães presentes em Lisboa albergaram-se dentro dos navios, para assim aumentar os números da guarnição germânica, içando ao mesmo tempo a bandeira imperial⁴⁸. O içar da bandeira imperial era contra as normas do porto de Lisboa. Esta postura contrastava em absoluto com a atitude germânica verificada no início do conflito, onde os alemães de tudo fizeram para escamotear a verdadeira nacionalidade dos seus navios. Os alemães dissuadiam Afonso Costa. Estavam lançados os dados. Portugal rumava em direção à conflagração mundial.

⁴⁵ Tradução: “Em nome da aliança para requisitar todos os navios inimigos surtos em portos portugueses”.

⁴⁶ *Diário do Governo, Ministério do Fomento*, n.º 22/1916, Série I de 1916-02-07, pp. 61-62.

⁴⁷ *Diário do Governo, Ministério da Marinha*, n.º 35/1916, Série I de 1916-02-24, decreto nº 2236, p. 180.

⁴⁸ *A Capital*, 20 de fevereiro de 1916, p. 2.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

A requisição dos navios alemães no porto de Lisboa - 23 de fevereiro de 1916

A 23 de fevereiro de 1916 a distribuição dos navios compreendia vários portos portugueses, tanto na metrópole como nas províncias ultramarinas. A historiografia difere quanto ao número de navios alemães e austríacos presentes em águas portuguesas desde 1914⁴⁹. A requisição de todos navios alemães só foi concluída parcialmente no dia 23 de fevereiro de 1916. As restantes apreensões, tanto em outros portos metropolitanos como ultramarinos, só foram efetivamente concretizadas meses depois, como veremos. No dia 23 de fevereiro a Armada operou somente no porto de Lisboa.

Um pormenor de elevada importância é o facto de Portugal não apreender qualquer navio austríaco num primeiro momento⁵⁰. A historiografia não é clara neste aspeto, assumindo em alguns casos que a requisição dos navios austríacos fora coincidente com a das embarcações alemãs. A 23 de fevereiro de 1916, o único navio austríaco presente no Tejo, o *Szechenyi*⁵¹, não foi tomado, como confirmam as nossas fontes⁵². Só a 25 de abril de 1916 é que o *Szechenyi* é finalmente apreendido pela Armada. A embarcação austríaca *Vorwaertz*, ancorada no porto de Mormugão só foi igualmente confiscada em meados de julho de 1916⁵³. Nos decretos de requisição dos navios alemães, presentes nos *Diários do Governo*, não há qualquer alusão relativamente aos dois navios austríacos. O governo português só decreta a requisição de ambas as embarcações em abril (*Szechenyi*)⁵⁴ e julho de 1916 (*Vorwaertz*)⁵⁵.

O epicentro de toda esta operação foi em torno do porto de Lisboa, dado que era o porto português um maior número de embarcações alemãs. Vejamos como decorreu a operação da Armada, a 23 de fevereiro no porto de Lisboa. Alguns autores asseveram que as tripulações alemãs foram apanhadas de surpresa numa operação bem organizada, o que contradiz o que se verifica nas fontes consultadas. Os alemães esperavam por uma operação deste tipo há já algum tempo, fosse por boatos, fosse por alerta do consulado

⁴⁹ A historiografia não é coincidente quanto ao número de navios apresados. Neste artigo, contabilizamos 72 embarcações. No entanto, admitimos a possibilidade de mais embarcações, se contabilizarmos a requisição de pequenos barcos auxiliares e jangadas de transporte afetas.

⁵⁰ Apenas dois navios austríacos estavam fundeados em portos portugueses aquando do conflito mundial.

⁵¹ Este navio estava consignado à casa Pinto Bastos & C^a a 23 de fevereiro de 1916.

⁵² *A Capital*, 24 de fevereiro de 1916, p. 2.

⁵³ *A Capital*, 10 de julho de 1916, p. 2.

⁵⁴ *Diário do Governo, Ministério da Marinha*, n.º 35/1916, Série I de 1916-02-24, decreto n.º 2236, p. 180.

⁵⁵ *Diário do Governo, Ministério da Marinha*, n.º 137/1916, Série I de 1916-07-10, decreto n.º 2496, p. 675.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

alemão, ou mesmo pelo espectro da intervenção britânica. Leote do Rego foi o cérebro desta operação. A Armada preparou a intervenção com o máximo sigilo, mobilizando várias unidades da Divisão Naval em torno do porto de Lisboa, assim como alguns destacamentos da Marinha. Os principais navios da Armada participaram na operação, servindo de exemplo os cruzadores *Vasco da Gama*, *S. Gabriel* e *Almirante Reis*. No entanto, coube aos navios *Albatroz*, *Cabo da Roca*, *Cisne*, *Josefina*, *Sempre a Andar* e *Trafaria* a verdadeira abordagem, com o objetivo de intimar um grupo específico de navios alemães (Inso, 2006: 22). A resistência alemã não se verificou. Os destacamentos da Armada ocuparam as zonas vitais dos navios sem qualquer tipo de incidentes. Pelas 17 horas, o navio-chefe da Divisão Naval, o *Vasco da Gama*, deu uma salva de 21 tiros, simbolizando assim o sucesso da operação. As forças portuguesas içaram a bandeira verde-rubro nos navios apreendidos. Foram requisitados ao todo 35 navios alemães⁵⁶.

Os oficiais encarregados, acompanhados por quatro a seis praças, procederam à notificação das tripulações alemãs presentes nos navios requisitados⁵⁷. Os alemães cumpriram os procedimentos impostos pelas autoridades portuguesas, levando consigo os poucos recursos ainda disponíveis. As tripulações não tiveram mais do que meia hora para abandonar os seus navios⁵⁸. A Armada tomou fortes precauções em relação ao *Santa Ursula*, que já tinha levantado alguns problemas no porto de Leixões, sendo este o primeiro navio a ser efetivamente ocupado⁵⁹. Os populares, curiosos, tomaram de assalto os elétricos lisboetas para assistiram a esta operação, ocupando os espaços entre a praça do Comércio e o molhe de Santa Apolónia. As nossas fontes confirmam uma forte adesão popular.

Nesse mesmo dia os correspondentes do periódico *A Capital* entrevistaram Afonso Costa e Augusto Soares. Costa declarou que não houve qualquer tipo de negociação com a Alemanha, mostrando-se lacónico. O governo português cumpria os memorandos delineados. Segundo Costa, Portugal seguia o exemplo da Itália⁶⁰. Augusto

⁵⁶ Cremos, de acordo com a nossa investigação, que o número de navios requisitados no dia 23 de fevereiro de 1916 é este, o que não coincide com grande parte da historiografia nacional, que admite a requisição de 36 vapores. A historiografia contabiliza erroneamente o navio austríaco *Szechenyi* cuja requisição não se verificou no dia em questão.

⁵⁷ *A Capital*, 23 de fevereiro de 1916, p. 2.

⁵⁸ *Idem, Ibidem.*

⁵⁹ *Idem, Ibidem.*

⁶⁰ *Idem, Ibidem.*

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

Soares desmentia qualquer ato de beligerância por parte da república portuguesa, proferindo as seguintes palavras: “o apropriamento dos navios alemães obedece à necessidade absoluta que temos de navios para transportes. Simplesmente isso. Repito, não pode, nem deve ser encarado como ato de hostilidade”. Portugal, na ótica de Soares, cumpria simplesmente a 10ª lei de subsistências, votada em pleno parlamento⁶¹.

O decreto para requisição dos navios no Tejo foi publicado no *Diário de Governo*, reconhecido nos Paços do Governo da República a 24 de fevereiro de 1916, um dia após requisição dos mesmos. Seguir-se-iam os restantes decretos mais posteriormente. A historiografia ignorou em boa medida esta documentação, baseando-se sobretudo na listagem de Jaime Correia do Inso (Inso, 2006: 27-28). No entanto, se cruzarmos os dados obtidos em ambas as listagens, podemos verificar que maior parte da informação a comparar é maioritariamente coincidente. O governo português publicou vários decretos⁶² para assim formalizar a requisição das embarcações germânicas, de acordo com a distribuição geográfica destes. Segundo o decreto nº 2.236⁶³, referente ao porto de Lisboa, são requisitados ao abrigo da lei nº480, de 7 de fevereiro de 1916, cerca de 35 navios alemães, comportando 55.613 mil toneladas⁶⁴. O decreto nº2237 aclarava o modo como seria feita a gestão dos novos navios requisitados, assim como a estruturação da comissão encarregada para tal. Segundo este documento, o Ministério das Finanças abriu um crédito extraordinário de 600.000\$ para acorrer as primeiras despesas que resultam da requisição destes mesmos navios⁶⁵.

Podemos dizer com alguma segurança que as tripulações alemãs receberam um tratamento digno pelas autoridades portuguesas. O governo republicano chegou inclusive a responsabilizar-se pelas tripulações alemãs que estavam nas embarcações requisitadas, numa tentativa de diminuir a pressão diplomática entre Lisboa e Berlim. As tripulações foram hospedadas em várias unidades hoteleiras da capital portuguesa. O nível de

⁶¹ *Idem, Ibidem.*

⁶² Os decretos foram publicados de acordo com a distribuição geográfica dos navios apreendidos. Contabilizamos somente 10 decretos, no entanto não conseguimos apurar o decreto que formalizava a requisição do navio alemão *Triton* presente em Setúbal.

⁶³ *Diário do Governo, Ministério da Marinha*, n.º 35/1916, Série I de 1916-02-24, decreto nº 2236, p. 180.

⁶⁴ Este número baseia-se na tonelagem líquida verificada no *Diário de Governo*. Este número coincide com a listagem de Jaime Correia do Inso em toda a linha, presente na obra *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*.

⁶⁵ *Diário de Governo, Ministério da Marinha*, n.º 35/1916, Série I de 1916-02-24, decreto nº 2237, pp. 180-181.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

comodidade correspondia à hierarquia militar de cada tripulante, criando-se três divisões hierárquicas distintas para tal⁶⁶. A distribuição ficou a cargo do tenente alemão Ochea. Uma considerável parte da tripulação dos navios requisitados era composta por marinheiros chineses, desconhecendo-se totalmente o seu destino neste âmbito⁶⁷. A estada alemã foi assegurada pelo governo português, gastando este cerca de 500\$00 réis⁶⁸. Foi igualmente posto à disposição um vapor português para recolher todas as bagagens alemãs, para que na Alfândega de Lisboa estas fossem verificadas⁶⁹. As casas consignatárias nacionais solicitaram, junto das autoridades portuguesas, o descarregamento das mercadorias armazenadas dentro dos navios logo após a operação da Armada.

A estada alemã, após a requisição dos navios, seria de curta duração. O cônsul alemão Karl Von Rosen tentou de reencaminhar as tripulações alemãs o mais rápido possível para a metrópole. Após praticamente um ano e meio, as tripulações alemãs abandonavam o porto de Lisboa. O consulado requisitou, a 2 de março, 800 bilhetes à Companhia dos Caminhos de Ferro portugueses, com destino a Madrid⁷⁰.

Após a requisição dos navios no porto de Lisboa, foram convocados vários oficiais para a guarnição dos navios alemães. 11 capitães-tenentes, 11 segundos-tenentes, 7 primeiros-tenentes maquinistas e 12 segundos-tenentes maquinistas compunham esta convocatória⁷¹. Muito se especulava sobre a gestão dos navios requisitados. O ministro da Marinha Vítor Hugo d'Azevedo Coutinho, numa entrevista ao periódico *A Capital*, explanava a requisição dos navios com argumentos lacónicos e casuísticos, escamoteando as verdadeiras intenções do governo e mesmo as negociações prévias com a Grã-Bretanha⁷². Um padrão que já verificamos com Afonso Costa e Augusto Soares.

A resistência alemã não se verificou nos moldes mais convencionais como vimos, no entanto as tripulações escolheram um modo mais subtil e eficaz de demonstrar que o processo de requisição do governo português não seria fácil. Várias peças que compunham o funcionamento do maquinismo dos demais navios requisitados foram

⁶⁶ *A Capital*, 24 de fevereiro de 1916, p. 1.

⁶⁷ *Idem, Ibidem*.

⁶⁸ *O Comércio do Porto*, 26 de fevereiro de 1916, p. 4.

⁶⁹ *A Capital*, 24 de fevereiro de 1916, p. 1.

⁷⁰ *O Comércio do Porto*, 3 de março de 1916, p. 4.

⁷¹ *A Capital*, 24 de fevereiro de 1916, p. 2.

⁷² *Idem, Ibidem*.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

sabotadas ou danificadas intencionalmente, noutros casos as tripulações alemãs fizeram desaparecer peças indispensáveis. No entanto, alguns comandantes alemães já o teriam feito bem antes da operação da Armada portuguesa, como é o caso do navio *Bulow*, cujo comandante teria danificado o maquinismo um ano antes, receando uma intervenção inglesa em Lisboa, a qualquer momento⁷³. Podemos assegurar, com algum sustento, que os atos de sabotagem foram premeditados por Berlim⁷⁴. Berlim negava a Portugal, e em última instância à Grã-Bretanha, os seus navios. As comissões de vistoria dos navios, do Arsenal de Marinha, concluíram que a explosão das caldeiras fora o método mais utilizado. As tripulações alemãs destruíram igualmente toda documentação a bordo. Os navios que necessitariam de reparações fundearam na Cova da Piedade⁷⁵.

A Alemanha, após as ações da Armada, declara formalmente guerra a Portugal, a 9 de março de 1916. Portugal, aquando a requisição dos navios no porto de Lisboa, notificou o governo alemão. O ministro plenipotenciário português em Berlim, Sidónio Pais, notificaria a Alemanha imperial do sucedido. O cônsul Von Rosen demonstrou a sua indignação a Augusto Soares, vilipendiando a imprensa portuguesa, chegando ao ponto de pedir um ato de censura ao periódico português *A Capital*: “A notícia da *Capital* dá a impressão que o Governo Imperial deixou passar a requisição dos navios alemães nos portos portugueses sem protesto (...) Ligo a maior importância a que esta impressão inexata seja removida (...)” (M.N.E, 1995: 332). Soares mostrava-se algo surpreso com a indignação de Rosen. Os alemães não tinham protestado quando a Itália requisitou os seus navios pelas mesmíssimas razões (Costa, 2003: 117). Dava-se o inevitável.

A Requisição dos Navios alemães na metrópole e territórios ultramarinos

Seguir-se-iam mais requisições, tanto na metrópole como nos territórios ultramarinos. O governo decreta a requisição do navio alemão *Vesta*⁷⁶, fundeado no porto de Leixões, ao abrigo do decreto nº 2240 do dia 25 de fevereiro de 1916⁷⁷. O governo português, apesar de decretar formalmente a requisição dos navios, este só o fazia após a requisição dos mesmos. Sirvamo-nos do exemplo do *Vesta*. A Armada captura o *Vesta* a

⁷³ *A Capital*, 24 de fevereiro de 1916, p. 2.

⁷⁴ *A Capital*, 1 de março de 1916, p. 2.

⁷⁵ *A Capital*, 25 de fevereiro de 1916, p. 2

⁷⁶ O Diário de Governo não especifica a tonelagem deste navio.

⁷⁷ *Diário do Governo, Ministério da Marinha*, n.º 36/1916, Série I de 1916-02-25, decreto nº2240, p. 183.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

24 de fevereiro, um dia após a operação executada no Tejo, no entanto só formaliza a sua requisição um dia depois, a 25 do mesmo. O mesmo teria acontecido no Tejo, como vimos. O capitão-de-fragata Mariano da Silva encarregou-se da operação, mobilizando corpos de marinheiros armados a bordo do rebocador *Lidador* para a tomada do navio, não havendo qualquer tipo de incidentes.

Na madrugada de 26 de fevereiro, dois destacamentos de infantaria do Regimento nº26, comandados pelos capitães Albergaria e Ivens, tomam três navios alemães no porto de Ponta Delgada⁷⁸. Na ilha da Horta, o destacamento local captura outros três navios alemães. A operação nos Açores contabilizou 3 mortos, dado que três soldados portugueses ingeriram ácido sulfúrico, julgando que numa vasilha presente no navio estivesse apenas água⁷⁹. Os Paços do Governo só aprovariam o decreto nº 2243, que formalizava a requisição dos navios alemães fundeados nos Açores, a 1 de março de 1916⁸⁰. No mesmo dia, as forças portuguesas cumprem as ordens em Luanda. A 6 de março, a Marinha promulga o confisco dos 3 navios alemães surtos em Angola, equivalendo 6.949 toneladas respetivamente⁸¹.

No mês seguinte, a 1 de março de 1916, *Triton*⁸², o único vapor alemão fundeado no porto de Setúbal foi apreendido. A guarnição de Armada que tomou este navio veio de Lisboa, encontrando o navio danificado pela marinhagem alemã⁸³. A 31 deste mesmo mês o *Triton* seguiu para o porto lisbonense, a reboque dos rebocadores *Cabo da Roca* e *Josephine*, para reparações⁸⁴.

No porto de S. Vicente, Cabo Verde, as autoridades portuguesas requisitaram, ao abrigo do decreto nº2259⁸⁵, reconhecido a 6 de março de 1916, 8 navios, perfazendo 18.599 toneladas. No Funchal são capturados 4 navios alemães⁸⁶, sob os procedimentos do artigo nº 2260, de 6 de março de 1916⁸⁷. O navio alemão *Hochfeld*, surto no Funchal,

⁷⁸ Açores, 1914-1918 [Consulta em 20.08.2018]. Disponível em: http://momentosdehistoria.com/001-grande_guerra/001-01-marinha/001-01-08-marinha_azores/index.html.

⁷⁹ *A Capital*, 1 de março de 1916, p. 2.

⁸⁰ *Diário do Governo, Ministério da Marinha*, n.º 39/1916, Série I de 1916-03-01, decreto nº 2243, p. 211.

⁸¹ *Diário do Governo, Ministério da Marinha*, n.º 43/1916, Série I de 1916-03-06, decreto nº 2257, p. 228.

⁸² Não conseguimos encontrar o decreto que formalizava a requisição do *Triton*.

⁸³ *A Capital*, 1 de março de 1916, p. 2.

⁸⁴ *A Capital*, 31 de março de 1916, p. 2.

⁸⁵ *Diário do Governo, Ministério da Marinha*, n.º 43/1916, Série I de 1916-03-06, decreto nº 2259, p. 228.

⁸⁶ Neste caso o decreto não especifica a tonelagem dos navios alemães fundeados no Funchal.

⁸⁷ *Diário do Governo, Ministério da Marinha*, n.º 43/1916, Série I de 1916-03-06, decreto nº 2260, p. 228

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

tentou fugir na noite de 23 de fevereiro, deixando em terra apenas o capitão e o imediato⁸⁸, no entanto o navio foi intimado a voltar ao porto pouco depois. No mesmo dia, a Marinha portuguesa decreta igualmente a tomada dos 5 navios alemães presentes no porto indiano de Mormugão, representando 17.368 mil toneladas⁸⁹. Tal como o navio austríaco *Szechenyi*, o navio da mesma nacionalidade *Vorwaertz*, fundeado no porto de Mormugão, não consta na lista de navios a requisitar. Por último, Moçambique. Sob o decreto datado de 14 de abril de 1916, as autoridades portuguesas são mobilizadas para confiscar os 7 navios alemães presentes em portos moçambicanos: 4 em Lourenço Marques, 2 em Moçambique, e 1 no porto da Beira, totalizando 22.134 toneladas⁹⁰

A entrega dos Navios à Grã-Bretanha

Excede-nos por completo abranger, neste mesmo artigo, todas as dimensões afetas à gestão dos navios alemães. O processo de nacionalização e privatização dos navios alemães sob administração portuguesa, a venda das preciosíssimas mercadorias a bordo e o destino destas embarcações no pós-guerra, dariam certamente mais três capítulos. Neste âmbito focar-nos-emos somente processo de gestão destas embarcações ao abrigo da aliança anglo-portuguesa.

A gestão dos navios apreendidos foi um dos assuntos de estado mais polémico, complexo e controverso que os sucessivos governos republicanos tiveram de lidar. A opinião pública desconhecia por completo, até meados de maio de 1916, as verdadeiras intenções do governo português. A cedência dos navios à Grã-Bretanha era em grande parte desconhecida. A opinião pública reagia à aparente má gestão dos navios requisitados. Depois do ato de guerra português, era incompreensível como as chefias políticas não empregavam os navios requisitados no comércio transatlântico. O cenário era catastrófico. A crise dos transportes marítimos estrangulava a já deficitária e assimétrica economia portuguesa, agravada pelo espectro da guerra submarina alemã. No final da primavera de 1916, os Aliados estimavam uma perda entre 200.000 a 300.000 toneladas em embarcações nos mares que banhavam a Europa do Norte (Gibson; Pendergast, 2003: 94). As demoradas negociações anglo-portuguesas quanto à

⁸⁸ *A Capital*, 23 fevereiro de 1916, p. 2.

⁸⁹ *Diário do Governo, Ministério da Marinha*, n.º 43/1916, Série I de 1916-03-06, decreto nº 2258, p. 228.

⁹⁰ *Diário do Governo, Ministério da Marinha*, n.º 73/1916, Série I de 1916-04-14, decreto nº 2332, p. 323.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

distribuição dos navios apreendidos, a falta de armazéns alfandegários, a escassez de tripulantes, a falta de técnicos, a carência de um oficialato português capaz de comandar as novas embarcações, a instabilidade política e as lentas e custosas reparações moldariam a gestão dos 72 navios apreendidos.

A Armada requisitou 70 navios alemães e 2 navios austríacos representando 170.140 toneladas líquidas⁹¹, aproximadamente o dobro da marinha mercante portuguesa antes do conflito. Os navios em questão eram modernos, contrastando com a velha frota mercante portuguesa que *grosso modo* era obsoleta, sendo uma boa parte desta composta navios de vela e madeira (Telo, 2010: 334). Os navios apreendidos foram rebatizados com nomes portugueses, que aludiam a regiões, cidades, rios ou colónias portuguesas. As primeiras reparações ocorreram entre os finais de fevereiro e os inícios de março. A 6 de março, 8 navios alemães sofriam reparações no Arsenal de Marinha⁹². Compuseram-se igualmente as tripulações e respetivas chefias para os navios requisitados. A Grã-Bretanha oferecia a Victor Hugo d’Azevedo, ministro da Marinha, oficiais da *Royal Navy* para comandar os mesmos. De Lisboa partiam vários corpos de marinheiros para engrossar a nova marinhagem em vários portos da metrópole e das colónias. No dia 20 de março de 1916, a Armada determinou que o navio alemão *Lahneck*, rebatizado como *Gil Eanes*, seria incorporado na Divisão Naval, como cruzador auxiliar⁹³ (Santos, 2008: 116). Posteriormente, a 28 de março, antigo *Newa*, rebatizado como *Patrão Lopes*, foi adquirido pela Armada, como navio de salvamento (Santos, 2008: 182).

As negociações com a Grã-Bretanha só se tornaram do conhecimento público, quando o Ministro do Trabalho, António Maria da Silva, admitiu a possibilidade de Portugal empregar os vapores apreendidos no comércio da *Entente*, nos finais de maio de 1916⁹⁴. À semelhança da Itália, Portugal fretaria os seus navios à causa aliada. Estas afirmações geraram uma enorme controvérsia. Os principais agentes económicos portugueses sentiam-se enganados. As negociações com a Grã-Bretanha só dariam os primeiros passos em meados de agosto de 1916. Segundo as nossas fontes, aproximadamente 70% dos navios apreendidos, representando 51 navios, seriam

⁹¹ Para atingirmos este número cruzamos a listagem de Jaime Correia do Inso com as listagens do *Diário do Governo*.

⁹² *A Capital*, 6 de março de 1916, p. 2.

⁹³ Navio cruzador, fortemente armado, com funções de escolta.

⁹⁴ *A Capital*, 26 de maio de 1916, p. 2.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

entregues à Grã-Bretanha nesta data. Portugal empregaria 21 embarcações, sendo que 2 destes navios já estavam ao serviço da Armada por esta data⁹⁵. Em novembro de 1916, as negociações sofreram novos contornos devido aos atrasos e às sucessivas reparações técnicas. Em meados deste mesmo mês, Portugal entregava mais 7 navios à sua aliada⁹⁶. A firma inglesa de transportes marítimos *Furness Withy*⁹⁷, representada pela casa *Tordales* em Portugal, era a concessionária destes mesmos navios. Por esta altura, apesar das negociações prévias, desconhecia-se ainda o destino de 22 navios, surtos em Portugal e nas colónias⁹⁸.

Não podemos responder com segurança, no entanto cremos que Portugal não entregou mais do que 40 navios à Grã-Bretanha, num universo de 45 embarcações fretadas à *Furness Withy*⁹⁹. A historiografia alega que os britânicos, num primeiro momento, exigiram cerca de 80% dos navios a Portugal. Com o agravamento da crise económica nacional, a Inglaterra baixaria a percentagem, permitindo que Portugal empregasse 35% dos navios (Telo, 2010: 337). Foi igualmente acordado, que após a guerra, os navios reverteriam para Portugal e que navegariam com a bandeira portuguesa durante o conflito (Telo, 2010: 337)¹⁰⁰. Por intermédio da *Furness Withy*, a Grã-Bretanha subfretaria alguns navios à França, Bélgica e Itália¹⁰¹. Portugal acudia à *Entente* e não somente à sua velha aliada. Segundo Jaime Correia do Inso, 41 navios foram fretados ao governo inglês, representando 47% de todos os navios requisitados. Inso contabiliza alguns navios que foram torpedeados a caminho da Inglaterra, como foi o caso do *Cascais*¹⁰², do *Leça*¹⁰³ e do *São Nicolau*¹⁰⁴. Retirando estes três navios, Portugal, muito

⁹⁵ *A Capital*, 11 de agosto de 1916, p. 2.

⁹⁶ *A Capital*, 24 de novembro de 1916, p. 2.

⁹⁷ Fundada em 1891, em Inglaterra, a *Furness Whithy* foi uma das maiores transportadoras marítimas do século XX.

⁹⁸ *A Capital*, 24 de novembro de 1916, p.2.

⁹⁹ *A Capital*, 25 de fevereiro de 1917, p. 1.

¹⁰⁰ Segundo os nossos cálculos, 18 dos 72 navios requisitados foram afundados por submarinos alemães. Através do site www.uboat.net, conseguimos apurar os seguintes naufrágios.

¹⁰¹ *A Capital*, 19 de outubro de 1916, p. 1. Não conseguimos apurar quais os navios fretados a outros aliados da *Entente*. Provavelmente, os navios *Barreiro*, *Caminha*, *Madeira* e *Sagres* foram subfretados à França.

¹⁰² *Ships hits during WWI - Cascais* [Consulta em 20.08.2018]. Disponível em: https://uboat.net/wwi/ships_hit/1154.html.

¹⁰³ *Ships hits during WWI - Leca* [Consulta em 20.08.2018]. Disponível em: https://uboat.net/wwi/ships_hit/3543.html.

Ships hits during WWI - San Nicolao [Consulta em 20.08.2018]. Disponível em: https://uboat.net/wwi/ships_hit/5411.html.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

provavelmente, conseguiu entregar entre 33 a 38 embarcações aos britânicos. No entanto, não podemos responder com segurança.

Considerações finais

A historiografia apresenta várias lacunas quanto ao processo de requisição dos navios alemães e austríacos como aqui já mencionamos. Quanto ao processo de nacionalização carecemos de estudos à luz da erudição histórica e académica, no período de beligerância e mesmo após esta. As negociações anglo-lusas em torno dos vapores requisitados são analisadas de um modo superficial, a nosso ver. A historiografia não examina as mudanças das perspetivas diplomáticas de acordo com o desenrolar do conflito mundial, com destaque para a emergência da guerra submarina alemã em meados de 1915. Em finais de 1915, a perspetiva inglesa sobre o sul da Europa tinha mudado, muito devido à ousada ofensiva anglo-francesa aos Dardanelos (Telo, 2010: 329). A pertinência de um Portugal beligerante, do ponto de vista da *Entente*, está intrinsecamente relacionada com a presença de 70 navios alemães e 2 embarcações austríacas nos portos portugueses. Portugal não requisitava apenas os navios em nome da aliança com a Grã-Bretanha, mas em nome da *Entente*, como vimos. Outras nações aliadas beneficiariam desta requisição, com destaque para a França. O desgaste do esforço de guerra aliado era já visível nesta fase. Os navios requisitados serviram de transporte nos mais preponderantes palcos de guerra no mar ao serviço da *Entente Cordiale*: Atlântico, Mar do Norte, Biscaia e Mediterrâneo.

Desejamos que este artigo sirva como ponto de partida para novos estudos neste sentido, dadas as falhas historiográficas aqui apontadas. A historiografia deve encarar a requisição dos navios alemães e austríacos como um processo histórico de alta complexidade diplomática, com efeitos militares, económicos, militares e políticos de alto-relevo para Portugal e os seus aliados. Em suma, o ato de guerra português terminou com a dúbia posição diplomática portuguesa. Portugal era arrastado para um conflito que Afonso Costa desejava ter. A requisição dos 72 navios fora um meio para atingir um fim. Um objetivo político e diplomático: um Portugal beligerante, capaz de se financiar externamente ao abrigo de uma aliança, no âmbito de um conflito mundial sem precedentes.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

Anexo 1:

Navios Alemães requisitados¹⁰⁵

Nome	Nome Português	Tonelagem Líquida	Porto de requisição
<i>Achilles</i> (1), (3).	<i>Cávado</i>	580	Lisboa
<i>Adelaide</i> (1), (3), (5).	<i>Cunene</i>	3.712	Luanda
<i>Admiral</i> (1), (5).	<i>Lourenço Marques</i>	3.695	Lourenço Marques
<i>Antares</i> (1), (5)	<i>Coimbra</i>	1.529	Lisboa
<i>Arkadia</i> (1) (3)	<i>Espozende</i>	1.106	Lisboa
<i>Beta</i> (1), (5)	<i>Maio</i>	1.391	S. Vicente
<i>Brisbane</i> (1), (3)	<i>Damão</i>	3.557	Mormugão
Bulow (1), (3)	Trás-os-Montes	5.034	Lisboa
Burgmeister-Hachmann (1), (3)	Ilha do Fogo	2.804	S. Vicente
Casa Blanca (1), (5)	Ovar	1.043	Lisboa
Cheruskia (1), (3)	Leixões	2.047	Lisboa
Colmar (1), (3)	Machico	3.857	Funchal
Dora Horn (1), (5)	São Nicolau	1.698	S. Vicente
Electra (1), (3)	Cascais	417	Lisboa
Energic (1), (3)	Espinho	452	Lisboa
Enos (1), (3)	Leça	1.210	Lisboa
Euripos (1), (3)	Caminha	1.747	Lisboa
Galata (1), (3)	Faro	2.580	Lisboa
Girgente (1), (3)	Gaia	1.036	Lisboa
Guhayba (1), (3)	Porto Santo	1.786	Funchal
Heimburg (1), (3)	Santo Antão	2.673	S. Vicente
Hessen (1), (3)	Inhambane	3.206	Lourenço Marques
Hochfeld (1), (3)	Desertas	2.362	Funchal

¹⁰⁵ Para esta listagem recorreremos à lista de Jaime Correia do Inso e aos decretos de requisição do Diário de Governo.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

Hof (1), (5)	Gaza	2.191	Lourenço Marques
Ingbert (1), (5)	Porto Alexandre	1.681	Luanda
Ingraban (1), (5)	Congo	2.354	Luanda
Jaffa (1), (3)	Sacavém	1.263	Lisboa
Khalif (1), (3)	Fernão Veloso	3.244	Moçambique
Kommodore (1), (5)	Mormugão	3.879	Mormugão
Kronsprinz (1), (6)	Quelimane	3.541	Lourenço Marques
Lahneck (1), (6)	Gil Eanes	1.681	Lisboa
Lichtenfels (1), (5)	Goa	3.528	Mormugão
Linda Woermann (1), (5)	Pungué	878	Beira
Lubeck (1), (5)	Barreiro	1.055	Lisboa
Mainland (1), (5)	Viana	1.030	Lisboa
Margretha (2), (3)	Graciosa	2.190	Ponta Delgada
Marienfels (1), (3)	Diu	3.509	Mormugão
Max (2), (3)	Flores	1.825	Horta
Mazagan (1), (5)	Trafaria	1.110	Lisboa
Milos (1), (3)	Sines	1.758	Lisboa
Mina Schuldt (1), (3)	Nazaré	616	Lisboa
Mogador (1), (5)	Minho	785	Lisboa
Nargos ou Naxos (1), (3)	Aveiro	1.389	Lisboa
Newa (1), (6)	Patrão Lopes	98	Lisboa
Numantia (1), (3)	Pangim	2.875	Mormugão
Petropolis (1), (3)	Madeira	3.093	Funchal
Phoenicia (1), (3)	Peniche	2.185	Lisboa
Picador (1), (5)	Granja	327	Lisboa
Pluto (1), (5)	Sado	1.023	Lisboa
Prinz Heinrich (1), (3)	Porto	3.866	Lisboa
Rhodes (1), (3)	Belém	1.220	Lisboa
Rolandseck (1), (3)	Mira	757	Lisboa
Rotterdam (1), (3)	Figueira	1.385	Lisboa

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

Santa Bárbara (1), (3)	Santiago	2.347	S. Vicente
Santa Ursula (1), (3)	Estremadura	2.340	Lisboa
Sardínia (1), (?)	S. Jorge	2.264	Horta
Schiffbek (2), (3)	Santa Maria	2.527	Ponta Delgada
Schwarzburg (1), (3)	Ponta Delgada	2.082	Ponta Delgada
Schaumburg (1), (3)	Horta	2.135	Horta
Shophie Richmerz (1), (3)	Berlengas	2.262	Lisboa
Taygetos (1), (3)	Sagres	1.817	Lisboa
Theoder Wille (1), (5)	Boavista	2.385	S. Vicente
Fogo (1), (5)	Brava	2.055	S. Vicente
Triton (1), (3)	Setúbal	1.312	Setúbal
Uckermark (1), (3)	Alemtejo	2.652	Lisboa
Vesta (1), (5)	Foz do Douro	1.027	Porto
Westerwald (1), (5)	Lima	2.390	Lisboa
Wurtemberg (1), (3)	Amarante	4.829	Lisboa
Wurzburg (1), (3)	São Vicente	3.246	S. Vicente
Zieten (1), (3)	Tungue	4.836	Moçambique

Navios austríacos requisitados

Nome	Nome Português	Tonelagem Líquida	Porto de requisição
Szechenyi (1), (?)	Lagos	1.149	Lisboa
Vorwaertz (1), (3)	Índia	3.727	Mormugão

Legenda:

- (1) – Navio de Carga.
- (2) – Galera.
- (3) Navios fretado à Grã-Bretanha.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

(4) Navio fretado à Armada.

(5) Navio fretado à Marinha Mercante.

Bibliografia:

Fontes Hemerográficas:

A Capital

O Comércio do Porto

Documentos:

Diário do Governo, Ministério do Fomento, n.º 22/1916, Série I de 1916-02-07, pp. 61-62.

Diário do Governo, Ministério da Marinha, n.º 35/1916, Série I de 1916-02-24, decreto n.º 2236, p.180.

Diário do Governo, Ministério da Marinha, n.º 35/1916, Série I de 1916-02-24, decreto n.º 2237, pp. 180-181.

Diário do Governo, Ministério da Marinha, n.º 36/1916, Série I de 1916-02-25, decreto n.º 2240, p. 183.

Diário do Governo, Ministério da Marinha, n.º 39/1916, Série I de 1916-03-01, decreto n.º 2243, p.211

Diário do Governo, Ministério da Marinha, n.º 43/1916, Série I de 1916-03-06, decreto n.º 2257, p. 228.

Diário do Governo, Ministério da Marinha, n.º 43/1916, Série I de 1916-03-06, decreto n.º 2258, p. 228.

Diário do Governo, Ministério da Marinha, n.º 43/1916, Série I de 1916-03-06, decreto n.º 2259, p.228.

Diário do Governo, Ministério da Marinha, n.º 43/1916, Série I de 1916-03-06, decreto n.º 2260, p. 228

Diário do Governo, Ministério da Marinha, n.º 73/1916, Série I de 1916-04-14, decreto n.º 2332, p. 323.

Diário do Governo, Ministério da Marinha, n.º 137/1916, Série I de 1916-07-10, decreto n.º 2496, p.675.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

Recursos eletrónicos:

Açores, 1914-1918 [Consulta em 20.08.2018]. Disponível em: http://momentosdehistoria.com/001-grande_guerra/001-01-marinha/001-01-08-marinha_azores/index.html.

COSTA, Rui Manuel Pinto (2003), “Relações Externas Luso-Germânicas:1916 e o despertar de um conflito latente”, *Revista da Faculdade de Letras – História*, III série, vol.4. [Consulta em 06/09/2018]. Disponível em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/2352.pdf>.

Os 72 navios alemães que levaram à entrada de Portugal na Grande Guerra (2014), [Consulta em 20.08.2018].

Disponível em: <https://www.publico.pt/2014/09/04/culturaipsilon/noticia/os-72-navios-alemaes-que-levaram-a-entrada-de-portugal-na-grande-guerra-1668548>.

Ships hits during WWI – Cascais [Consulta em 20.08.2018]. Disponível em: https://uboaat.net/wwi/ships_hit/1154.html.

Ships hits during WWI – Leca [Consulta em 20.08.2018]. Disponível em: https://uboaat.net/wwi/ships_hit/3543.html.

Ships hits during WWI – San Nicolao [Consulta em 20.08.2018]. Disponível em: https://uboaat.net/wwi/ships_hit/5411.html.

Estudos:

AFONSO, Aniceto (2007), *Grandes Batalhas da História de Portugal – 1914-1918. Grande Guerra*, Vol. 7., Vila do Conde, Lidergraf.

FRAGA, Luís Alves de (2010), “Os Navios alemães – Declaração de Guerra” in Aniceto Afonso, Carlos de Matos Gomes (dir.), *Portugal e a Grande Guerra. 1914-1918*, Matosinhos, Quidnovi, pp.245-249.

FREIRE, João, (2016), *Jornal da Marinha. Chefias, Mudanças, Permanências e Desempenhos nos Últimos 180 anos*, Lisboa, Edições Colibri.

GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice (2003), *The German Submarine War (1914-1918)*, London, Naval Institute Press.

INSO, Jaime do (2006), *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, [S.l.], Edições Culturais da Marinha.

Miguel Castro Brandão - Requisitados ou Apreendidos? O Acordo Luso-Britânico e os Navios do Kaiser (1914-1918) - História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8 nº 2. 2018. 57-82. DOI: 10.21747/0871164X/hist8_2a4

Ministério dos Negócios Estrangeiros (1995), *Portugal na Grande Guerra (1914-1916). As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, Vol.1., Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros.

MIRANDA, Sacuntala, (1987), *O Declínio da Supremacia Britânica em Portugal (1890-1939)*, Tese de Doutoramento em História Contemporânea, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

PIRES, Ana Paula, (2011), *Portugal e a I Guerra Mundial. A República e a Economia de Guerra*, Casal de Cambra, Caleidoscópio.

RAMOS, Rui (1993), *História de Portugal. A Segunda Fundação*. In José Mattoso (dir.), *História de Portugal*. VII Vol., Lisboa, Editorial Estampa.

SANTOS, José Ferreira dos (2008), *Navios da Armada Portuguesa na Grande Guerra*, Lisboa, Academia de Marinha.

TELO, António José (2010), *Primeira República. Do sonho à Realidade*, Lisboa, Editorial Presença.