

Grande Guerra: navios brasileiros afundados em Cabo Verde

Ricardo José Lustosa Leal^a

Resumo: O Brasil foi levado a declarar guerra ao Império Alemão em outubro de 1917, devido ao afundamento de navios mercantes nacionais por submarinos alemães. Uma semana depois de o país reconhecer o estado de guerra, dois mercantes brasileiros que realizavam escala no Mindelo, em Cabo Verde, foram afundados pelo submarino *U-151*, que conseguiu ingressar no Porto Grande. O presente artigo analisa como o evento impactou o Brasil e fortaleceu a vontade do país em participar ativamente da Grande Guerra.

Palavras-chave: Primeira Guerra Mundial, Guerra naval, Cabo Verde

Quem passa pela Praça Mauá, no centro do Rio de Janeiro, depara-se com um monumento em que estão assinaladas em mapa as ilhas cabo-verdianas de Santiago, Santo Antão e São Vicente. Trata-se da memória dos portos visitados na Primeira Guerra Mundial pela esquadra brasileira então criada para patrulhamento do Atlântico, especialmente

no circuito Dacar-São Vicente-Gibraltar. Apresentada na Conferência Interaliada de Paris, em novembro e dezembro de 1917, esta esquadra de 1502 homens, dois cruzadores leves e quatro contratorpedeiros - a Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG) do Brasil - materializou-se em janeiro de 1918, decorrência da constatação de um estado de belige-

^a Diplomata, Conselheiro servindo no Departamento do Oriente Médio do Itamaraty.



rância iniciado pelo Império Alemão e declarado pelo Congresso no Rio de Janeiro em 26 de outubro de 1917.¹ Esse estado de guerra envolveria o torpedeamento na ilha de São Vicente, na manhã de 2 de novembro de 1917, dos vapores mercantes *Acary* (118 metros, 4.275 t), do Lloyd Brasileiro, e *Guahyba* (84 metros, 1.119 t), da Companhia de Commercio e Navegação.

O *Guahyba* estava zarpando e o *Acary*, abastecendo-se. Haviam atracado a curta distância um do outro, no Porto Grande, aberto sobre um canal entre as ilhas vizinhas de Santo Antão e São Vicente e situado nesta segunda. As ilhas fazem parte do arquipélago de Cabo Verde, próximo à costa ocidental da África, no "gargalo atlântico", entre Fernando de Noronha e Dacar, área que desde sempre constituiu passagem necessária ao comércio marítimo de interesse brasileiro, do e para o Atlântico Norte.

O torpedeamento no início de novembro de 1917 vinha somar-se aos demais ataques de submarinos e corsários alemães à navegação de interesse nacional naquele ano, com

o afundamento dos navios *Paraná*, *Tijuca*, *Lapa* e *Macau*, todos na Europa. Ocorrido poucos dias após a declaração de guerra, teve enorme impacto, seja em Cabo Verde, seja no Brasil, onde não poderia deixar de ser interpretado como represália "boche".

As relações entre o Rio de Janeiro e Berlim já haviam sido rompidas em abril de 1917. Em fevereiro, o almirantado alemão autorizara seus submarinos *Untersee Boot* (*u-boat*) a torpedear quaisquer navios que entrassem em suas zonas de bloqueio. Isto não excluía os do Brasil, que se mantivera neutro desde agosto de 1914², não considerava o café como contrabando de guerra e até 1917 o vendia a britânicos e franceses. O *Guahyba* e o *Acary*, justamente, carregavam café e charque - material este que terá aliás contribuído para amortecer o impacto do projétil no caso do *Acary*, em função de sua resistência e elasticidade. Faziam escala no Mindelo³, para abastecer-se de carvão, fazer aguada e prosseguir até o Havre e Liverpool - o *Acary* vindo



do Rio de Janeiro e o *Guahyba* de Santos, via Recife.

Aquilo que até 1916 era rotineiro mesmo durante a guerra - mercantes carregados de café entre o Brasil e portos aliados - deixara porém de sê-lo em 1917, com a decisão do Almirantado alemão em fevereiro, em favor de um bloqueio naval beligerante. Em termos de direito internacional e à parte a questão da definição de "contrabando", argumentava-se que o bloqueio implicava uma possibilidade de vistoria dos navios - o que explica o recurso à iluminação total das embarcações em alto-mar e ao nome do país de origem pintado no casco, suficientes para viabilizar o comércio marítimo de interesse brasileiro até então. As formalidades de vistoria passavam porém a ser desprezadas no contexto da campanha de ataques irrestritos ao comércio com a França e sobretudo o Reino Unido, implementada pela Marinha Imperial alemã.

Do ponto de vista do Rio de Janeiro, enfim, entrar ativamente no confronto havia se tornado uma iniciativa incontornável, no plano da

política externa tendo ademais por pano de fundo a declaração de guerra dos Estados Unidos ao Império Alemão, em abril de 1917.

PROTEGENDO A NAVEGAÇÃO DE INTERESSE COMUM: A DNOG

Ainda que detectar submarinos submersos fosse praticamente impossível no início do século XX, por outro lado sua autonomia era limitada e precisavam emergir com frequência. Tal como concebida, a DNOG teria como contribuir no esforço de dissuadir agressões contra navios brasileiros e aliados em geral, em área que também abarcava Cabo Verde. Nesta área, somente duas canhoneiras inglesas respondiam então – e de maneira inadequada – pelo patrulhamento marítimo.

Em águas brasileiras, ainda que em quadro de severas limitações, não tinha havido maiores dificuldades ou demoras para operacionalizar três Divisões Navais (Norte, Centro e Sul) orientadas à defesa do litoral – exigência semelhante à que se verificaria na Segunda Guerra



Mundial, *mutatis mutandis* e com todas as diferenças de escala e contexto. Já para a atuação da DNOG na África Ocidental e acima, além das naturais dificuldades logísticas para estruturá-la, a demora no início da operação associa-se à incontornável necessidade de articulação do comando da Marinha do Brasil com os Aliados. As infraestruturas e logística aliadas eram indispensáveis à projetada atuação da Marinha na Europa, e àquela época mesmo também na porção setentrional do Atlântico Sul - onde do ângulo brasileiro e em função de seu interesse para a navegação mercante se contempla igualmente Cabo Verde, entre os paralelos 15°N e 17°N, na diagonal entre o saliente nordestino e a ponta ocidental da África, de Dakar a Freetown.

Cerca de setenta anos depois, no final da Guerra Fria, o interesse e o natural envolvimento de um Cabo Verde independente na porção meridional do Atlântico seriam aliás afirmados com clareza: o país está entre os co-patrocinadores da Resolução 41/11 da Assembleia Geral das Nações Unidas, que em 1986

estabeleceu a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul, a ZOPACAS.

Em 1917, no auge da Grande Guerra, essas constantes geo-históricas ligando Cabo Verde ao Atlântico Sul – e portanto ao Brasil – inscreviam-se porém em quadro bem diverso.

No caso do Arquipélago, as questões de defesa eram pensadas estrategicamente a partir de Lisboa sobretudo, e condicionadas pelo estado de guerra entre Portugal e as Potências Centrais (Prússia e Império Austro-Húngaro). No do Brasil, o peso das variáveis econômicas (dependência da exportação de café), de política externa (aproximação com os Estados Unidos após a República) e culturais (afinidade com a França) naquela quadra não elide o fato de que a entrada no conflito foi precedida de longo debate público e entre decisores políticos, em torno sobretudo das alternativas de neutralidade "germanófila" ou de associação aos Aliados, à luz de uma percepção da inviabilidade de se manter neutro em condições responsáveis. A primeira alternativa



teve em Monteiro Lobato um ponto de referência, a segunda em Rui Barbosa. No pano de fundo, discutia-se o papel mesmo das Forças Armadas e do Exército em particular na organização social brasileira, com intervenções de intelectuais como Alberto Torres e Olavo Bilac. O debate sobre participação na Grande Guerra foi superado em função do estado de beligerância *de facto*: a favor da tese de Rui Barbosa, exposta em discurso de 1916 ("Os Deveres dos Neutros"), o Brasil viu-se compelido a romper sua neutralidade.

Com pouco menos de um século de vida independente, 25 milhões de habitantes, boas tradições militares e meios navais adquiridos no reaparelhamento da Armada viabilizado pelo apoio de Rio Branco ao programa do Almirante Alexandrino, o Brasil de um lado entrou tardiamente no teatro de guerra mais amplo e o fez aí sem maiores consequências - mas por outro lado tinha capacidade para reagir, ainda que com meios extremamente limitados em face dos desafios a enfrentar. Em que pesem os esforços de Rio-

Branco e da Marinha, a "esquadra de 1910" – até hoje lembrada no País – não constituía na realidade uma força naval adequada, carecendo de guarnições melhor capacitadas e de indústria de base a respaldar manutenção e suprimento à altura das exigências da época. Sete anos depois, os principais meios já passavam ademais pelos primeiros grandes reparos no Arsenal da Marinha, algo que deixava de ser rotineiro em face das dificuldades de obtenção de peças em situação de guerra.

A despeito de tudo, o País não poderia deixar de reagir como o fez às agressões contra seus navios mercantes. A que vitimou o *Paraná* em 5 de abril de 1917 foi particularmente traumática: navio de 4.466 t, carregado de café, navegava a 10 milhas do Cabo Barfleur (França), iluminado, com a bandeira brasileira içada e a palavra "Brasil" pintada no casco. Após torpedeá-lo, o submarino alemão ainda dispararia cinco tiros de canhão contra os botes de salvamento. Logo depois, em 11 de abril, houve o rompimento de relações diplomáticas.



Concebida no final de 1917 e a partir daí estruturada, após o reconhecimento do estado de beligerância, a DNOG enfrentaria enormes dificuldades para operar. Tendo suspenso ferros de Fernando de Noronha em 31 de julho de 1918, progrediu lentamente na direção de Cabo Verde e da África Ocidental, com muitas paradas para reabastecimento ou reparos em alto-mar - estes com auxílio do rebocador *Laurindo Pitta*, hoje um navio-museu no Rio de Janeiro, um dos raros remanescentes daquele período em todo o mundo em condições de navegabilidade. Os navios brasileiros eram de pequeno porte (cerca de 600 toneladas), com raio de ação limitado, sem o melhor equipamento para guerra antissubmarino e por fim movidos ainda a vapor (justamente naquele período fazia-se a transição para motores a combustão interna), implicando difícil logística de reabastecimento em alto-mar. Os contratorpedeiros *Piauí* (CT-3), *Rio Grande do Norte* (CT-4), *Parahyba* (CT-5) e *Santa Catarina* (CT-9) serviam naquelas ocasiões como proteção antissubmarino.

Em 9 de agosto de 1918, a Divisão Naval aportou em Freetown, na Serra Leoa, de onde zarparia em 23 de agosto para Dacar – porto com condições inferiores de navegabilidade, mas melhor fortificado que São Vicente, como se evidenciara já no episódio do torpedeamento em novembro de 1917. A travessia Freetown – Dacar envolveu alerta e posicionamento de combate, com lançamento de cargas de profundidade em função da suspeita da presença de submarino. A memória mais associada a esta etapa do avanço da DNOG é, no entanto, a do surto de gripe espanhola, epidemia que se espalhava então por todo o mundo, vitimando combatentes e civis. A tripulação a contraiu em Freetown e dela vieram a falecer 156 militares, cerca de 10% da guarnição total (entre 1928 e 1931, os corpos seriam repatriados e inumados no mausoléu dos mortos do Brasil na Grande Guerra, no Cemitério São João Batista, no Rio de Janeiro).

De resto, não estava ainda claro àquela altura se a DNOG auxiliaria franceses, britânicos ou italianos – todos interessados em seu apoio –,



nem de que maneira se equacionaria o esquema hierárquico entre seu Comandante – o contra-almirante Pedro Max Fernando de Frontin – e o comandante das forças navais norte-americanas na Europa, o Almirante William Sims (questões que seriam de todo modo superadas com o armistício de novembro de 1918, coincidente com a chegada da Divisão Naval a Gibraltar). A relevância do pequeno triângulo São Vicente-Dacar-Freetown era no entanto há muito reconhecida como ponto de estrangulamento, e aumentara já em 1917, quando ali se passou a concentrar a formação de comboios navais. Em janeiro de 1918, o espaço entre Dacar e Cabo Verde (cerca de 450 km) foi formalmente declarado por Berlim como zona de guerra, concentrando aliás inimigos seus em Cabo Verde (São Vicente, Portugal), Senegal (Dacar, França) e Serra Leoa (Freetown, Reino Unido).

Neste contexto, a DNOG acordou com o Conselho Naval Aliado que seria possível destacar para operação o contratorpedeiro *Piauhy* (CT-3), que chegou a São Vicente

em 11 de setembro e reforçou o esquema de defesa já montado na ilha. Os historiadores portugueses Carlos Lopes e Augusto Salgado ressaltam que a passagem do CT-3 por Cabo Verde em 1918 "não se encontra bem documentada", demandando ulterior pesquisa arquivística. Eles referem no entanto que o contratorpedeiro comandado pelo capitão-de-corveta Alfredo de Andrada Dodswoth, além do mencionado patrulhamento de águas cabo-verdianas, teria prestado assistência a populações em São Vicente e na ilha de Santiago, onde está o porto da Cidade da Praia (capital do país). Articulada com a marinha portuguesa e tendo ainda vivo o episódio do torpedeamento do *Acary* e do *Guahyba*, sua missão teria se estendido até 19 de outubro, quando regressaria a Dacar para juntar-se novamente à DNOG.

INTERESSE ESTRATÉGICO DE CABO VERDE

O interesse estratégico de Cabo Verde, a justificar a presença da



DNOG e especificamente do *Pi-auhy* naquela área, não se resumia à importância de sua posição geográfica, relevante então como hoje e expressa de maneira dramática no torpedeamento dos dois mercantes; ou mesmo ao papel então desempenhado pelo Porto Grande como ponto de apoio no transporte marítimo entre o Brasil, a África Ocidental e o Atlântico Norte.

Em tempos de paz, a alternativa Dacar implicava à época dezoito horas adicionais de navegação para navios oriundos da América do Sul, encarecendo custos. O que aumentava naquela quadra a atenção ao Arquipélago - e a São Vicente em particular - era o fato de constituir ponto nodal para ligação de cabos submarinos controlados por empresas britânicas, que já havia muitos anos viabilizavam ligações telegráficas entre o Atlântico Sul e a Europa. Acrescidos os fatos de que a) do ponto de vista militar, São Vicente era muito vulnerável relativamente a Dacar, e b) que os Aliados – potências atlânticas afinal – usavam de maneira intensiva o transporte marítimo (mesmo na região

do Atlântico Sul, portanto fora do epicentro do conflito), era natural que se despertasse o interesse alemão.



Fragments de um torpedo que atingiu os navios brasileiros, retirado do fundo do porto de São Vicente.

Não é excessivo recordar que a memória desse interesse estratégico em situações de conflito havia sido reavivada recentemente, apenas duas décadas antes: em 1898,



quando esquadra espanhola partira de São Vicente para combater em Cuba contra os Estados Unidos; não sem gerar forte constrangimento diplomático em Portugal. Já em 1916, Lisboa havia declarado guerra às Potências Centrais (Prússia e Império Austro-Húngaro). A par de seu significado para a navegação, vale reiterar, a estação naval de Cabo Verde constituía para Portugal – e por tabela para o Reino Unido - uma das pontas de triângulo estratégico para comunicações, as outras duas situando-se nos Açores e em Lisboa.

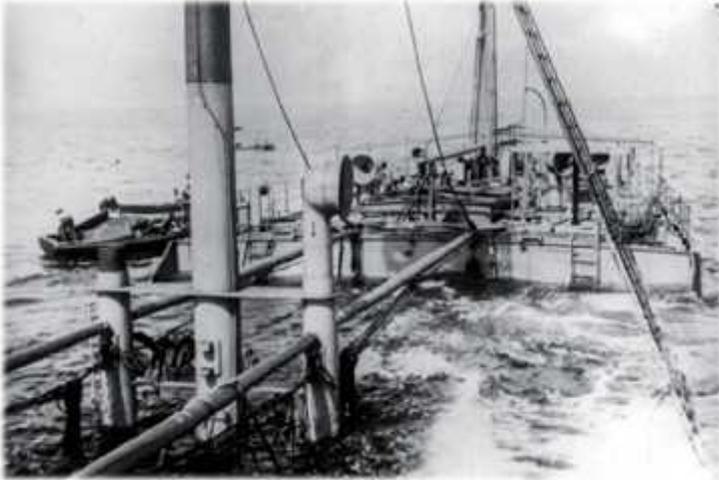
Associando-se o Brasil ao esforço de guerra, tudo isto passava a interessar ainda mais de perto ao Rio de Janeiro: o Porto Grande era elo de ligação radiotelegráfica, não apenas entre Lisboa e África, mas do Brasil com a Europa, e da esquadra inglesa no Atlântico Sul com o almirantado em Londres. O Atlântico Sul ademais, por distante que estivesse do principal teatro de guerra, não deixara de ser engolfado por ela: já em dezembro de 1914 se dera inclusive batalha naval entre alemães e britânicos nas Malvinas

(vitória aliada). Em fevereiro de 1916, oito navios alemães foram apresados no Porto Grande. Não era portanto difícil contextualizar à época, seja a presença alemã naquele espaço, seja a agressão contra os mercantes brasileiros em São Vicente e a estruturação da DNOG.

Ao emergir da Grande Guerra, São Vicente perderia iniludivelmente para Dacar e para as Canárias o papel de escala mais importante nas rotas ligando o Atlântico Sul ao Norte. A despeito de sua localização estratégica e das excelentes condições de navegabilidade e ancoradouro, terá pesado algo neste sentido a sua carência de meios militares de defesa - patente no episódio do *Acary* e do *GuaHyba* - e o aproveitamento dos portos senegalês e espanhol como pontos de apoio mais seguros.

TORPEDEAMENTO DO ACARY E DO GUAHYBA EM SÃO VICENTE

As canhoneiras lusas *Ibo* e *Beira*, o posto de vigilância no Ilhéu dos Pássaros (na baía da ilha de São



No vapor brasileiro 55 *Acary* a carga de café perdeu-se completamente após o navio ter sido torpedeado no porto de São Vicente

Vicente) e as fortificações de João Ribeiro e Morro Branco (onde hoje funciona o Centro de Instrução Militar das Forças Armadas de Cabo Verde, com uma "Sala Brasil" inaugurada em 2017) terão possivelmente ajudado a repelir em 1917 duas outras incursões de submarinos - mas não lograram impedir no final daquele ano o torpedeamento do *Acary* e do *Guahyba*, consta que atraídos por cobertura oferecida aos alemães por navio espião caracterizado como mercante holandês. Este suspendera de Salvador dois

dias antes dos vapores brasileiros, levando sempre dois dias de vantagem sobre eles.

Na manhã de 2 de novembro de 1917, ambos foram fatalmente atingidos pelo *U-151* sob comando do *Kapitänleutnant* Waldemar Kophmehl: o *Guahyba* ao zarpar, e o *Acary* enquanto se reabastecia de carvão. Os feridos foram levados ao hospital do Mindelo, mas perderam a vida no episódio os fogueistas Antônio Moura Lima e Octaviano Vargas de Souza. Haviam descido à



casa de máquinas do *Guahyba* e receberam em cheio o impacto da explosão.

Como relatava em 15 de dezembro de 1917 o jornal *A Capital*, de Manaus, os marinheiros

pereceram afogados pelo enorme volume de água que se precipitou rombo a dentro

Os corpos não foram localizados, "desaparecendo com os restos do navio." Em entrevista publicada pelo *Correio da Manhã* do Rio de Janeiro em 22/11/1917, tripulante do *Guahyba* refere "um rombo de seis metros de extensão e quatro de largura". O Comandante do vapor, Capitão Paulo Guerra, logrou ainda assim voltar ao porto e intencionalmente encalhar em águas rasas.

CABO VERDE E BRASIL - ATLÂNTICO SUL, ZONA DE PAZ

Cem anos depois dos torpedeamentos perpetrados pelo *U-151*, em 2017 era possível a mergulhadores visitar na baía de São Vicente os vestígios - como numa cápsula do

tempo - de pelo menos um dos dois vapores brasileiros, ainda não identificado mas com localização conhecida. Aparentemente, a maior parte do que restou do *Guahyba* foi desmantelada, para facilitar manobras no porto. O episódio e a posterior passagem do *Piauhy* por Cabo Verde podem ser lembrados também por cariocas que se detenham no monumento à DNOG na Praça Mauá, ou por quem percorra no Porto Grande o Museu do Mar, de frente à baía de São Vicente. Em cerimônia ali realizada em 2 de novembro de 2017, marcando o centenário, o Embaixador do Brasil e o Diretor de Patrimônio Cultural cabo-verdiano descerraram placa comemorativa deste "importante capítulo da amizade entre Brasil e Cabo Verde", rememorando a acolhida das tripulações no Mindelo e celebrando no mesmo passo "a importância de que se reveste nos dois países a preservação do Atlântico Sul como zona de paz e cooperação". Texto alusivo ao episódio e à DNOG foi lido na mesma ocasião pelo Adido de Defesa, Naval, do Exército e Aeronáutico do Brasil,



representando a Marinha do Brasil, na presença do Comando da Guarda Costeira de Cabo Verde.

A recuperação da memória dos dois mercantes torpedeados há cem anos e da passagem da DNOG pela África Ocidental não poderia servir de maneira mais expressiva à celebração da paz - e da importância do trabalho conjunto do Brasil e de Cabo Verde no início do século XXI, para manter o Atlântico Sul uma região livre de toda presença militar que não seja de cooperação.

BIBLIOGRAFIA

ALSINA JR., João Paulo Soares. *Rio Branco: Grande Estratégia e Poder Naval*. Rio de Janeiro: FGV, 2015.

ARROQUE, Steafano; GASTAL, Bruno; RONCHI, Bruno; ROSA, Yuri. O petróleo e a Primeira Guerra Mundial: consequências operativas e planejamento estratégico. *Revista Perspectiva* (UFRGS). v.8, n.14, 2015.

BRASIL. *Decreto nº 11.037, de 4 de agosto de 1914*. Disponível em

<<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-11037-4-agosto-1914-575458-publicacaooriginal-98652-pe.html>> Acesso em 31 ago. 2018.

_____. *Decreto nº 3361, de 26 de outubro de 1917*. Disponível em < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-3361-26-outubro-1917-776105-publicacaooriginal-139969-pl.html>> Acesso em 30 ago. 2018.

COMO foram torpedeados o "Guahyba" e "Acary". *A Capital*, Manaus, primeira página. 15 dez. 1917.

DARÓZ, Carlos. *O Brasil na Primeira Guerra Mundial: a longa travessia*. São Paulo: Contexto, 2016.

GRASSI, Clarissa; PIOVEZAN, Adriane. Morte e guerra: o mausoléu dos mortos do Brasil na Primeira Guerra Mundial - Cemitério São João Batista (1928). *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, n. 8, p. 219-236, 2014.

JACOBSEN, Rafael Bán. Rui Barbosa x Monteiro Lobato. *Amálgama*. Disponível em <https://www.revistaamalgama.com.br/06/2014/rui-barbosa-monteiro-lobato-primeira-guerra-mundial/>. Acesso em 2 out. 2017.



LOPES, Carlos Alves. Cabo Verde na Grande Guerra. *Momentos de História*. Disponível em http://www.momentosdehistoria.com/001-grande_guerra/001-01-marinha/001-01-09-marinha_cabo_verde.html. Texto sem data. Acesso em 2 out. 2017.

LOPES, Carlos Alves e SALGADO, Augusto. Cabo Verde e o Brasil durante a Grande Guerra. *Navigador*, Rio de Janeiro, v. 13, n.25, p.11-24, 2017.

MATOS, Sérgio Campos. A Guerra hispano-americana (1898): repercussões em Portugal. In *Estudos em Homenagem a João Francisco*

Marques. v.2. Porto: Faculdade de Letras do Porto, p.160, 2002

MONTEIRO, Marcelo. *U-93: A entrada do Brasil na Primeira Guerra Mundial*. Porto Alegre: Besouro-Box, 2014.

O TORPEDEAMENTO do "Guahyba" e do "Acary". *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, p.3 (com chamada na primeira página). 22 nov. 1917

SOUZA, César Augusto Nicodemus de. A participação do Brasil na Primeira Guerra Mundial. *Revista da Cultura*, Rio de Janeiro, ano XIII, n. 24, Dez. 2014.

¹ BRASIL. *Decreto nº 3361, de 26 de outubro de 1917*. Disponível em <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-3361-26-outubro-1917-776105-publicacaooriginal-139969-pl.html>> Acesso em 30 ago. 2018.

² BRASIL. *Decreto nº 11.037, de 4 de agosto de 1914*. Disponível em

<<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-11037-4-agosto-1914-575458-publicacaooriginal-98652-pe.html>> Acesso em 31 ago. 2018.

³ O "Porto Grande" de São Vicente, onde hoje atua Núcleo da Missão Naval da Marinha do Brasil.