

A caminho de Tsushima

Uma inevitabilidade¹

Carlos Alves Lopes ^a

Resumo: No ano em que se evocam os 120 da Guerra Russo-Japonesa de 1904-05, uma análise sobre a derrota russa na Batalha de Tsushima, a 28 de Maio de 1905, pode evidenciar causas que ultrapassaram os factos do dia em que as duas forças navais se defrontaram no Mar do Japão. A missão de reforço do poder naval russo no Extremo Oriente, através da constituição de uma 2ª Esquadra do Pacífico, não alcançou o objectivo esperado, em muito devido a factores relacionados com questões tecnológicas e de geografia física e humana. Neste sentido é sobre a longa jornada percorrida e os constrangimentos sofridos, entre Libau e Tsushima, que focamos o artigo e damos a conhecer um pouco mais sobre as causas do desfecho da Batalha de Tsushima.

Palavras-Chave: Guerra Russo-Japonesa; 2ª Esquadra do Pacífico, Rozhstvensky, Tsushima.

INTRODUÇÃO

Nesta data em que se evoca os 120 anos da Guerra Russo-Japonesa (1904-1905), é interessante relembrar causas e estado da arte militar coevas. As potências ocidentais da Europa entre o final do século XIX e início do século XX, optaram por uma expansão territorial e económica em direcção a África, mas o Im-

pério Russo seguiu um vector diferente, continental em direcção ao Extremo Oriente sobre a região da Manchúria, o que o colocou em directo conflito com a China e o Japão.

O modelo russo de expansão territorial composto pelas suas tradicionais fases, iniciou-se com a deslocalização de população russa para a região litoral da Manchúria e a criação dos pri-

^a Auditor de Defesa Nacional, doutor em História. Associado Correspondente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.



meiros assentamentos ao longo do rio Heilong (Amur/Rússia), obviamente sob protestos do governo chinês. Numa segunda fase efectuou a transferência de tropas para defesa dessas mesmas populações e numa última fase procurou o reconhecimento internacional das novas fronteiras, de forma diplomática ou por conflito armado.

Questões ligadas a interesses coloniais em territórios do Extremo Oriente, tanto para a Grã-Bretanha como para a França, enfraqueceram a posição diplomática da China, à qual se juntava a decadência do poder do Estado com a Revolta Taiping² (1850-1864), que no seu conjunto levaram a China a ceder às pressões do Império Russo. Outros tratados como o de Tratado de Aigun (1858) ou a Convenção de Beijing (1860), vieram a firmar as novas fronteiras russas do Extremo Oriente (Manchúria), com a fundação da cidade portuária de Vladivostok num novo território russo que ia desde o rio Amur até à fronteira com a Coreia.

Como sempre, o expansionismo russo não ficou por aqui, o que alarmou a Europa central,

em especial os britânicos, e levou a Grã-Bretanha em 1861 a frustrar uma nova tentativa expansionista russa para estabelecer uma base naval na ilha de Tsushima. Esta situação colocou também o Império Russo em directo conflito com os interesses geopolíticos coloniais do Japão³.

A política de expansão territorial russa na região asiática tinha começado com o Imperador Alexandre III (1881-94) e foi continuada pelo seu filho Nicolau II (1894-1918), apenas possível com o suporte da construção da infraestrutura fundamental iniciada em 1891, o caminho-de-ferro transiberiano⁴, que acompanhou directamente o eixo de expansão económica e militar.

Outra razão para o conflito entre o Império Russo e o Império Japonês na época, estava aliado nos interesses geopolíticos coincidentes na região da China, como demonstrado anteriormente com a Guerra Sino-Japonesa (1894-95), onde o Japão lutou pelo controlo político da península da Coreia e onde conseguiu estabelecer um protectorado japonês, sobre a qual a China perdeu toda a sua influência.



Neste conflito a China ainda perdeu para o Japão a soberania sobre Taiwan, as ilhas dos Pescadores e a península de Liaodong (Port Arthur), pelo Tratado de Shimonoseki (1895), mas a intervenção diplomática da Rússia, Alemanha e França (Intervenção Tripla) sobre os termos do Tratado já firmados entre o Japão e a China, acabariam por ser modificados e ser efectuada uma substituição da ocupação japonesa da península de Liaodong por uma avultada indenização da parte da China ao Japão.

Passados pouco mais de dois anos, em Abril de 1898, a Rússia arrendou à China o território de Port Arthur na Península de Liaodong, Manchúria, e aí criou mais uma base comercial e naval no Extremo Oriente. A importância estratégica de Port Arthur estava na oportunidade de obter um porto de águas quentes onde ancorar a Frota do Pacífico durante o inverno, já que o porto de Vladivostok de águas frias ficava intransitável durante os meses de novembro a março, por causa do gelo.

Se por um lado o processo de expansão territorial russo era em si considerado natural, na

perspectiva do Império Japonês a questão da ocupação russa de Port Arthur era um ultraje nacional.

Para além da perda de um porto comercial para obter matérias-primas continentais para abastecer a sua economia e a indústria militar, o estratagema diplomático europeu para a ocupação do território da península de Liaodong pelos russos foi politicamente inaceitável, apenas possível de corrigir por uma intervenção militar.

O Japão sentiu-se legitimado para agir, o que veio a resultar no ataque à península de Liaodong, a 8 de fevereiro de 1904, e que terminou com uma primeira derrota da Marinha Russa em Port Arthur, Dezembro de 1904, perda de Port Arthur na península de Liaodong, janeiro de 1905, a derrota do Exército Russo em Mukden em março de 1905 e uma segunda derrota da Marinha Russa em Tsushima, maio de 1905.

Com a expulsão das forças militares russas do Sul da Manchúria, a 5 de setembro de 1905, acabou por assinar com o Japão o Tratado de Paz de Portsmouth (1905) por mediação dos Esta-



dos Unidos da América, o que levou a Rússia a perder todos os seus interesses económicos e militares na península de Liaodong, a ilha de Sacalina e a pôr fim ao movimento expansionista russo na Manchúria.

Mas a derrota russa teve lugar apenas por uma inferioridade táctica ou estratégica das suas forças militares, ou terá tido outros factores que influenciaram a razão dessa derrota?

Na longínqua retaguarda do conflito no Extremo Oriente, em São Petersburgo, as consequências do estado de guerra vieram reforçar o já existente descontentamento social da população e reforçar os protestos, greves e revoltas contra o contestado Governo Imperial Russo.

O poder militar russo, que tinha por base uma aparente capacidade infinita de recrutamento de reservistas e uma indústria militar que aparentemente pareciam ser inesgotáveis e poderosas, demonstrou a sua obsolescência no plano terrestre e naval para vencer uma potência emergente no Extremo Oriente como o Japão.

As instabilidades internas anteriores à guerra já tinham

levado a distúrbios relacionados contra o estado de pobreza e fome da população, que entre Fevereiro e Dezembro de 1904, por motivo da mobilização de reservistas ainda mais se evidenciaram.

Em 28 julho de 1904, o Ministro do Interior Vyacheslav Plehve tinha sido assassinado⁵ à bomba, por um activista do Partido Revolucionário Socialista. Em dezembro os trabalhadores da metalúrgica Putilov entraram em greve, o que levou ao aparecimento de mais greves na cidade que fizeram quase parar todo o seu tecido industrial⁶. Em Janeiro de 1905 a cidade de São Petersburgo parou quando a 22 de janeiro, Domingo Sangrento⁷, em que a Guarda Imperial abriu fogo sobre manifestantes que marchavam em direcção do Palácio de Inverno de São Petersburgo, para apresentar uma petição ao Czar Nicolau II.

Neste quadro político e social é interessante abordar uma reflexão sobre as dificuldades para coordenar uma projecção de uma nova esquadra russa para auxílio das forças em combate no cenário de guerra no Extremo Oriente, em especial



sobre um inimigo com a vantagem estratégica de se encontrar na sua zona natural de actuação, o Mar do Japão.

DA ORGANIZAÇÃO DA MISSÃO

Para a transferência da 2ª Esquadra do Pacífico formada em Kronstadt e reunida em Libau, a partir de unidades navais estacionadas no Mar Báltico e no Mar Negro, a opção do envio das mesmas pelo canal do Suez para o Extremo Oriente, era efectivamente a melhor opção estratégica, mas não a única.

Existia uma rota de passagem pelo Noroeste, por águas territoriais russas desde Murmansk no Mar de Barents, através do estreito de Bering, até ao Mar de Bering e daqui até Vladivostok, mas eram águas geladas sem pontos suficientes para o abastecimento e sem pontos de comunicação telegráfica, uma opção à data tecnicamente impossível.

Uma segunda rota para a transferência dos navios russos, entre o Ocidente e Oriente, era a utilização da rota do canal do Suez, efectivamente a melhor

opção. Uma navegação sem gelos, facilidade de abastecimento ao longo do Mar Mediterrâneo, portos com estações telegráficas, uma menor distância ao objectivo, Port Arthur, mas com um inconveniente técnico, a profundidade máxima de 8 metros do canal, que inviabilizava a passagem dos grandes couraçados.

Uma terceira rota para o Extremo Oriente era a via clássica do cabo da Boa Esperança, uma rota histórica para a entrada no Oceano Índico, sem problemas técnicos, mas muito mais longa.

Para além da geografia física é importante também reconhecer a influência da geografia política e perceber constrangimentos dos interesses imperiais que se jogavam na época, em especial da Grã-Bretanha.

Neste ponto é interessante desmistificar a interferência britânica para a não opção de transferência da 2ª Esquadra Russa do Pacífico pelo canal do Suez, em que ainda hoje muitas publicações generalistas e websites temáticos referem como causa única uma interferência diplomática britânica na limitação das escolhas das rotas marítimas para a esquadra russa, em espe-



cial com referências ao incidente em Dogger Bank, mas que ao se analisar as questões técnicas associáveis é possível desmontar que se trata de uma especulação histórica propagada com pouco fundamento.

Para além de factores técnicos, houve factores naturais que influenciaram o desfecho final da Batalha de Tsushima, relacionadas com a distância da esquadra russa à sua base natural de operações. O tempo de navegação e de paragem ao longo da missão, cerca de sete meses, permitiram a acumulação inevitável de bioincrustação que em níveis elevados reduz a velocidade máxima dos navios, mas também não é de menor importância a perda de qualidade do carvão fornecido, em que se registaram níveis energéticos inferiores nos últimos fornecimentos e consequentemente um maior consumo e dificuldade em obter velocidades máximas.

Por último, e não menos importante, o estado de saúde das guarnições e o potencial psicológico para a desmoralização, que foi influenciado em especial por questões climáticas quando chegados ao Oceano Índico, verão

em dezembro, e que durante o tempo parados em Madagáscar receberam em Janeiro de 1905 a notícia da destruição da 1ª Esquadra do Pacífico, da queda de Port Arthur, ou ainda, notícias sobre o Domingo Sangrento em São Petersburgo, para além de outras notícias de greves generalizadas por toda a Rússia.

AS CONDICIONANTES OPERACIONAIS

a) Da geografia – Espaço e tempo

A percepção espacial da Terra foi alterada com a introdução de várias obras de engenharia de grande impacto para as comunicações de pessoas e bens, que nos finais do século XIX facilitaram, ou mesmo permitiram a transformação de vectores de influência política e económica.

Para o caso em análise, a edificação do canal do Suez viria a trazer uma “compressão” do espaço e tempo que mediava a ligação da Europa ao Extremo Oriente, que hoje é estudada a partir de uma compreensão da evolução tecnológica e a sua implicação na análise espaciotemporal, à luz da teoria da com-



pressão do espaço e tempo, de David Harvey, 1989, que permite compreender a alteração de conceitos militares como o de evolução de zona de retaguarda e o de frentes activas descontínuas.

Na missão da 2ª Esquadra do Pacífico é evidente uma reflexão sobre distância para o esforço desta missão naval e sobre o tempo de viagem entre espaços de espera.

Nesta equação de compressão espaço-tempo está certamente envolvido o facto da construção do canal do Suez, que transformou de forma artificial a geografia marítima mundial desde 1869.

Este canal no Egipto, que liga o Mar Mediterrâneo (Port Said) ao Mar Vermelho (Suez) encurtou a navegação entre a Europa e a Índia em cerca de 7 mil quilómetros. Mas não foi só um encurtar de distâncias, trouxe também consequências económicas e essencialmente tecnológicas, uma vez que a navegabilidade à vela para navios de grande porte era impeditiva e a opção de navegação a vapor se tornava a solução.

A nível de direito internacional a importância desta nova

opção de rota para o Oceano Índico levou à Convenção de Constantinopla (1888), uma convenção sobre a liberdade de navegação, uma espécie de acordo tácito de mar aberto, cuja utilização seria sempre possível "em tempo de guerra como em tempo de paz, por todos os navios de comércio ou de guerra, sem distinção de bandeira"⁸, com uma zona de 3 milhas (águas territoriais) em seu redor de neutralidade militar.

Mas, também se levantavam questões técnicas ligadas à sua construção, como as restrições de navegabilidade ligadas à profundidade do canal e os calados dos navios, à largura do mesmo e à programação do fluxo de embarcações sobre uma via, em muito parecida com uma via única de caminhos-de-ferro, num canal como já referido anteriormente com uma profundidade máxima de 8 metros⁹.

b) Da Instabilidade - Metodologia MSC

São várias as circunstâncias em que uma decisão, um acontecimento, ou mesmo um acidente marcaram a alteração de rumos económicos, políticos e sociais,



mesmo que uns tenham sido programados e outros inesperados, uns locais e outros distantes.

Em vários momentos da História é possível identificar situações que implicaram alterações da estabilidade política internacional, com grande impacto a longo prazo.

Na História Contemporânea a frágil estabilidade internacional europeia foi colocada em causa em consequência do impacto dos actos diplomáticos da Conferência de Berlim (1884-85), que marcou a evolução da afirmação dos expansionismos coloniais europeus em África e motivaram os da Rússia na Ásia.

A título de exemplo, mais de cem anos depois e também em Berlim, com a queda do Muro de Berlim ficou marcado uma alteração significativa da política internacional “o princípio do fim de uma época” de ideologias humanistas laicas e de doutrinas económicas socialistas.

Em ambos os exemplos, com consequências no vector da instabilidade política e económica mundial, com convulsões na estabilidade geográfica territorial e que provocam sempre a reposi-

ção de equilíbrios como de vasos comunicantes se tratassem.

No caso particular em estudo, as decisões tomadas no Tratado de Shimonoseki (1895), entre a China e o Japão, levaram directamente à consequência da uma guerra entre a Rússia e o Japão em 1904.

Uma abordagem sobre alterações dos equilíbrios políticos internacionais no Extremo Oriente, com a aplicação da metodologia MSC, *most significant change*, de Rick Davies, 1994, para o estudo de consequências do impacto de alterações políticas, económicas ou sociais, permitiria identificar antes do acontecimento da Guerra Russo-Japonesa a localização do novo ponto de potencial conflito, ou de alteração do equilíbrio com relevância militar na península de Liaodong.

Os esforços militares do Japão na luta pelo domínio territorial no Nordeste da China, na península da Coreia e sobre a redistribuição das esferas de influência territorial no Extremo Oriente, tiveram o apoio da Grã-Bretanha e dos Estados Unidos da América.

Neste processo os interesses geoestratégicos locais da Rússia



tiveram o apoio da França e da Alemanha, mas abriram uma oposição por parte da Grã-Bretanha. A França e a Alemanha viam na Rússia um aliado na balança geoestratégica do Extremo Oriente.

No estado de “guerra fria” existente entre a Grã-Bretanha e a Rússia, a França viria a apoiar activamente a Rússia na sua posição em Port Arthur. Os Estados Unidos da América mantiveram uma neutralidade variável, conforme mais se adequavam os interesses económicos a favor da Rússia ou do Japão.

A China da dinastia Qing era na época politicamente fraca e com altas taxas de corrupção a nível de funcionários públicos, que facilitava o acesso e utilização ilícita do território chinês que levou a que tanto a Rússia como o Japão ignorassem a integridade territorial e neutralidade da China.

Sobre este jogo de equilíbrios de política internacional, juntava-se a problemática de utilização de portos neutrais por parte da Esquadra Russa, suportada abertamente na abertura dos portos franceses, mas que se foi alterando com o agudizar de

posições diplomáticas na Europa, depois da crise de Tânger, ou 1ª Crise de Marrocos (1905-1906) iniciada a 31 de Março de 1905, e que levou a um conflito diplomático entre a França e a Grã-Bretanha por um lado e a Alemanha por outro, e que indirectamente criou uma pressão sobre o fim das facilidades de utilização de portos neutros que eram dadas à Rússia.

Por esta situação, devem ser relembrados os interesses da Inglaterra e a colaboração Anglo-Japonesa durante a Guerra Russo-Japonesa, com a finalidade de criar dificuldades logísticas à Esquadra Russa. A possibilidade de utilização de portos espanhóis, franceses e alemães, com aplicação variável das regras de neutralidade e a limitação de utilização de portos ingleses e de seus aliados com a aplicação estrita dessas mesmas regras, marcaram muitas vezes a necessidade de reabastecimento em mar aberto, manobra mais difícil e demorada.

c) Do ponto estratégico – Modelo Gravitacional

Para os estudos estratégicos sobre a região do Extremo Orien-



te no final do século XIX é interessante observar a política de colonatos russos na Manchúria e a importância da construção do caminho-de-ferro transiberiano que finda em Vladivostok, mas também as ramificações para Sul, em especial nos acordos de construção com a China e a sua extensão até à península de Liaodong.

O forçar a densificação de localizações urbanas com a deslocação de populações de etnias culturais ou religiosas diversas das autóctones, foi e é uma política que intencionalmente desloca a centralidade dos pólos de atracção humana para provocar a localização de novos pontos estratégicos de futura importância política e militar, que uma vez instaladas podem criar dinâmicas próprias e tornarem-se por si só futuras zonas de fluxo migratório e de conflito.

Compreender a importância de Port Arthur, ou de Vladivostok e as suas intrínsecas alterações/tendências na evolução das zonas urbanas através do modelo gravitacional de migração, de William Reilly, 1931, que deriva da Lei Gravitacional de Isaac Newton, 1687, é também contribuir para a análise de como os

lugares geográficos podem alterar o seu sentido de atracção e como Port Arthur se destacou como objectivo estratégico.

d) Da tecnologia e sistemas referenciais

Quando se pretende analisar numa perspectiva de ciência e tecnologia, existem pontos que exigem especial atenção para se efectuar uma análise comparativa de fontes com diversa proveniência cultural. Referimo-nos a questões tão óbvias como a determinação de datas exactas, ou mesmo a determinação de temperaturas registadas.

e) Os Calendários

A questão do calendário e das datas dos acontecimentos obriga a uma referência especial, pelo facto de o sistema russo não se encontrar normalizado com a Europa Ocidental na época da Guerra Russo-Japonesa (data juliana) e por contrapartida o sistema japonês já se encontrar normalizado (data gregoriana).

Recordamos que a questão do Cisma do Oriente, de 1054, levou que no continente europeu não fosse seguido uniformemente a evolução do sistema de ca-



lendário e por diversas razões algumas regiões ortodoxas, como o Império Russo (1918) e por último o reino da Grécia (1923) não adoptassem oficialmente o calendário gregoriano já existente a partir de 1582, um sistema menos ideológico e mais científico que acertou os meses com a sucessão das estações do ano no hemisfério Norte (Europa).

Será interessante referir que contrariamente ao Império Russo, o Império Japonês assimilou o calendário gregoriano europeu a partir de 1873, com o processo de ocidentalização e industrialização da sociedade.

Este alerta é relevante para os investigadores que ao consultarem obras de origem russa, como *Sur le Chemin du Sacrifice*, de 1913 (tradução francesa), ao transcrever datas do livro de notas do comandante Semenoff, que estão no registo juliano¹⁰, é necessário uma correcção de 13 dias para se comparar com datas registadas em publicações japonesas, ou de origem inglesa e francesa, que se referem ao mesmo acontecimento.

f) As Estações do Ano

Hoje que compreendemos os impactos de alterações climáticas, numa perspectiva de modificação do clima num ponto geográfico físico ao longo do tempo. No caso da missão russa as guarnições experimentaram parte da incidência climática ao longo da missão, agora numa lógica inversa em que o clima era geograficamente estável, mas em que eram as guarnições que se deslocavam no tempo e entre zonas climáticas diferentes.

Ao longo da viagem as guarnições assistiram a uma descontinuidade na sequência das estações do ano e conseqüentemente a uma complexa diversidade climática, que para esses homens do Norte da Europa se viram confrontados com temperaturas de 40°C em dezembro.

A missão começou em outubro de 1904 (Kronstadt) em pleno outono, e terminou na Primavera de 1905 (Tsushima), com ambos os pontos geográficos no hemisfério Norte, mas com duas passagens pela linha do Equador.

De Libau no Mar Báltico e de Odessa no Mar Negro, os russos iniciaram uma viagem em direcção ao primeiro ponto de concen-



tração fora das suas águas territoriais, Tânger, onde chegaram ainda no outono de 1904. A 2ª Esquadra do Pacífico manteve-se ancorada em Tanger até 3 de novembro, quando se dividiu em duas Divisões. A Divisão Destacada suspendeu a 3 de novembro e seguiu pelo Mar Mediterrâneo em direcção ao canal do Suez (Alger/Souda – Port Said) e a Divisão Principal suspendeu a 5 de novembro e seguiu em direcção ao cabo da Boa Esperança (Dakar – Libreville/Gabão).

A Divisão Destacada manteve-se no hemisfério Norte até chegar a Djibouti a 3 de dezembro (outono) e quando suspendeu a 14 de dezembro em direcção a Nosy-Bé, em Madagáscar, chega a 28 de dezembro em pleno verão (hemisfério Sul).

Idêntica situação de passagem desordenada de estações do ano iria encontrar a Divisão Principal, que chegou a Libreville, no Gabão, a 1 de novembro para reabastecer e que suspendeu a 1 de dezembro (outono) para a passar a linha do Equador a 2 de dezembro (primavera) em direcção a Sul.

No Atlântico Sul (primavera) desde a baía dos Tigres (5 de

zembro), Sul de Angola, até cruzarem o cabo da Boa Esperança (19 dezembro) a Esquadra Russa encontrou condições climatéricas adversas, especialmente de vento e no estado do mar, incluindo um ciclone que a acompanhou já dentro do Oceano Índico, entre 19 e 21 de dezembro.

A 22 de dezembro (verão) seguiu até Madagáscar, onde chegou a 28 de dezembro e onde permaneceu até 16 de março (verão), antes de partir em direcção a Cam-Ramh, no Mar da China.

As duas Divisões reunidas novamente numa só esquadra, a 1 de abril atravessou novamente a linha do Equador, no sentido Sul-Norte, onde também passou de outono para primavera. O resto da missão, travessia do estreito de Malaca, passagem por Singapura a 8 de Abril, chegada a Cam-Ramh (Indochina) a 13 de Abril, e até ao dia da Batalha de Tsushima a 2ª Esquadra Russa do Pacífico manteve-se no hemisfério Norte, na estação de Primavera.

À longa viagem de sete meses, juntou-se uma variação climática resultante da navegação em direcção a Sul e posterior-



mente a Norte, com duas passagens pela linha do Equador. O efeito do calor tropical sobre as guarnições russas, homens do norte da Europa, a desfasagem do clima em reacção ao calendário natural de habitantes de São Petersburgo, afectou em muito o moral das guarnições que não tinham experiência de viagens de longa duração.

g) Os Sistemas Métricos

Na análise de fontes documentais produzidas por autores russos, em datas anteriores à Revolução Soviética, existe a necessidade de tomar em conta que padrões de medida utilizados no Império Russo, nem sempre estavam a par dos utilizados na Europa Ocidental, especialmente os sistemas métricos adaptados depois do período das Guerras Napoleónicas. No caso do registo de temperaturas fomos confrontados com a utilização da escala de temperatura Réaumur (1730).

Este sistema métrico se bem que já tivesse sido abandonado em França desde 1790, por substituição da escala de temperatura de Celsius, tinha tido inicialmente uma larga difusão na sua época pela Europa, em particular na

Rússia, como se pode constatar pela sua referência em trabalhos publicados por Dostoyevsky e Tolstoy, e ainda, utilizado no início do século XX.

Hoje pouco conhecido fora do mundo académico, a escala de Réaumur¹¹ (°R), é encontrada em fontes russas da época da Guerra Russo-Japonesa para referem temperaturas atmosféricas e da água do mar.

h) O carvão e a Companhia Hamburg-Amerika-Liene

Com o abandono do sistema de propulsão à vela, os navios deixaram de ter uma autonomia quase ilimitada e passaram a estar dependentes de uma logística de abastecimento de carvão.

Sem uma rede de estações navais localizada em colónias em África, tal como a de França, de Inglaterra, ou de Portugal, para acautelar esta necessidade de abastecimento dos seus navios de guerra a Marinha Imperial Russa efectuou um contrato de abastecimento de carvão com uma empresa alemã, a Companhia Hamburg-Amerika-Liene, sustentada no aluguel de dez navios para transporte de carvão e outros abastecimentos, com



efectividade a partir do mês de setembro de 1904.

A este serviço contratado foi destinado um plano de lugares de abastecimento, em locais específicos ao longo de rotas à priori definidas antes da 2ª Esquadra do Pacífico zarpar de Libau¹².

Este abastecimento que inicialmente estava contratado para 340 mil toneladas de carvão, viria a se esgotar quando os navios se encontravam à entrada do Oceano Índico¹³, o que levou a renegociações que permitiram uma continuidade do serviço até ao Mar da China. Na realidade o contrato com a Companhia Hamburg-America-Liene apenas estava delineado para garantir um abastecimento até à baía de Angra Pequena, na colónia do Sudoeste Africano Alemão, e se bem que as negociações acabariam por estender o serviço logístico até ao Mar da China, baía de Van-Fong na Indochina francesa, as negociações arrastaram-se por dias e só foram concluídas já com a Divisão Principal em Madagáscar. No entanto, houve uma alteração substancial na forma do apoio logístico, os navios carvoeiros alemães deixaram de acompanhar a esquadra e passa-

ram a navegar sozinhos, para se encontrarem em pontos geográficos combinados, no mar, em baías, ou em portos neutros¹⁴.

Duas conclusões se podem tirar: primeiro que o contrato não estava correctamente estudado em face dos verdadeiros consumos da frota; segundo que os navios consumiam mais do que o previsto em face das condições de navegabilidade. Os navios navegavam com os conveses quase a rasar o nível do mar e a aguentar assim uma borrasca que provocava alguns danos¹⁵, mas também porque a qualidade do carvão recebido seria de nível energético inferior ao contratado.

O consumo de carvão era uma questão de vida, ou de morte, para a missão russa e como tal sua utilização era controlada. Havia ordens expressas para não se encher as fornalhas de forma a granel, mas sempre em sacas para existir um rigoroso controlo de consumos, o qual era feito de hora a hora¹⁶, para um conjunto de mais de 50 navios, com consumos variados e consequentemente com autonomias diferenciadas, desde pequenos navios torpedeiros de 220 toneladas a



couraçados de mais de 13.500 toneladas.

As localizações dos pontos de abastecimento foram parte do plano estratégico de transferência da esquadra do Báltico para o Extremo Oriente. Entre a utilização de instalações portuárias comerciais e militares de elevada sofisticação até abastecimentos em pleno alto-mar, houve de tudo. O abastecimento era uma manobra demorada que não tinha um tempo padrão e que variava com o número de navios carvoeiros e pontões disponíveis, das condições climáticas e do estado do mar.

Ao se analisar a rota do cabo da Boa Esperança tomada pela Divisão Principal, observa-se uma interessante coincidência de alguns dos pontos de abastecimento no Atlântico Sul, com os pontos de abrigo registados pelo navegador português Bartolomeu Dias (1450-1500), na sua viagem exploratória para a descoberta da passagem do Oceano Atlântico para o Oceano Índico, em 1487.

Sem o constrangimento da navegação à vela na procura de ventos dominantes, a navegação a vapor induziu a liberdade de se

fazer uma cabotagem simplificada ao longo da costa ocidental de África e os pontos de encontro com os carvoeiros alemães apresentam essa coincidência, à qual se junta a coincidência oferecida pelas condições da geografia local, pela existência da amarração de cabos submarinos, ou a presença de Estações Telegráficas.

Do Índico (Madagáscar) e no Mar da China (Cam-Ramh) acrescentam novos constrangimentos à faina de abastecimento, pela probabilidade de existência de navios japoneses na região, o que obrigava a se reforçar o dispositivo de segurança durante as trasfegas, pela diminuição de portos neutrais franceses e a necessidade numa maior regularidade de abastecimento para se manter um nível de reserva de combustível compatível com a prontidão para combate.

Assim, verificamos que os navios de transporte de carvão eram essenciais¹⁷ para a missão e como tal, a integração de uma Divisão de Transportes na 2ª Esquadra do Pacífico foi em rigor uma vantagem, mas também uma fragilidade.



DAS COMUNICAÇÕES

a) Os cabos submarinos

As comunicações sofreram uma enorme evolução desde a introdução da telegrafia. Estes permitiam um contacto por telegramas entre as esquadras e os seus almirantados em pontos afastados das suas bases. No entanto, durante a Guerra Russo-Japonesa (1904-1905), este contacto era inda pontual e restrinido a portos com Estações de Telegrafia, e muito dependente da rede de cabos submarinos. A possibilidade comunicação via sistemas TSF não se colocava por estes ainda apresentarem um curto alcance de emissão.

Com os primeiros cabos submarinos lançados no fundo oceânico, a partir de 1850, a ligação da telegrafia ao continente africano, no caso particular da ligação entre Angola¹⁸ (Moçâmedes, Benguela e Luanda) e a África do Sul (cidade do Cabo) desde 1889, através do cabo submarino Moçâmedes - Namibe - Cabo, e daqui ao resto do mundo, em muito é uma consequência dos resultados da Conferência de Berlim (1884-1885), que fez confluir em África avultados meios

humanos, financeiros e tecnológicos com vista a uma exploração económica do continente africano¹⁹.

A região do Extremo Oriente também estava dotada de uma rede de cabo telegráfico submarino transpacífico que ligava San Francisco (Estados Unidos da América) via Havaí, Midway e Guam, com as Filipinas, China e Japão, desde 1902.²⁰

Existia uma cobertura de comunicações telegráficas ao serviço de ambas as potências em conflito, e em face do domínio britânico sobre as Estações Telegráficas repetidoras, a aliança Anglo-Japonesa deu uma vantagem específica aos Japão, que recebia cópia dos conteúdos das mensagens trocadas entre a o Almirantado russo em São Petersburgo e a 2ª Esquadra do Pacífico, assim como informações sobre a localização dos navios russos.

Os russos consideravam como certo a troca de informações que partia dos britânicos para os japoneses, uma vantagem que os japoneses aproveitaram para manter os seus navios parados, o que facilitava a manutenção dos mesmos, o descanso das suas



guarnições, mas acima de tudo poupava o consumo de carvão, algo que para o qual as reservas japonesas não eram ilimitadas.

Difícilmente a 2ª Esquadra do Pacífico poderia manter secreta a sua posição, já que se verificou que utilizaram uma coincidência da rota com grande parte das rotas comerciais internacionais, por onde circulavam navios de várias bandeiras que uma vez acostados a um qualquer porto poderiam transmitir informações que acabariam sempre por chegar até à Marinha Japonesa.

Para além da escassez de estações telegráficas ao longo da costa, os serviços prestados de transmissão e retransmissão também influenciavam em muito a velocidade de comunicação russa com o seu Almirantado em São Petersburgo.

Por exemplo, quando a Divisão Principal se encontrava estacionada em Sainte-Marie (Madagáscar) e pretendia enviar um telegrama tinha de deslocar um navio a Diego-Suarez (Antsiranana), no extremo norte de Madagáscar, a 120 quilómetros de distância do ponto da costa onde se encontrava. A partir daí o tele-

grama era transmitido para Antananarivo, no centro da ilha e depois para Mahajanga já na costa Oeste da ilha, onde era retransmitido para Moçambique via cabo submarino e posteriormente seguia para São Petersburgo, via Zanzibar e Paris.

A linha de comunicação entre Diego-Suarez (Antsiranana), Antananarivo a Mahajanga era o ponto mais vulnerável da comunicação, uma vez que o cabo telegráfico terrestre se estendia por 500 km de floresta tropical e deserto, para além da questão local dos serviços fecharem para uma sesta de seis horas ao início da tarde. Isto levou a que o Vice-Almirante Rozhestvensky registasse a queixa que os telegramas enviados entre Madagáscar e São Petersburgo chegavam a levar quatro dias, mas também suspeitava que os telegramas eram mantidos muito tempo nas estações retransmissoras das linhas telegráficas inglesas e que tinha indícios que as mensagens eram alteradas²¹.

Hoje sabemos que estas suspeitas eram fundadas e que ao abrigo da Aliança Anglo-Japonesa, de 30 de Janeiro de 1902, havia uma cooperação



entre os serviços secretos (*intelligence*) britânicos e japoneses contra os russos. As estações TSF e de cabo-submarino britânicas localizadas na Índia, na Malásia e na China interceptavam efectivamente as comunicações russas e partilhavam a informação com os japoneses²².

b) A telegrafia sem fios

Relativamente às transmissões sem fios, a opção técnica da Marinha Imperial Russa foi essencialmente diferente das suas congéneres europeias, uma vez que equiparam os navios com equipamentos Slaby-Arco (faísca) de origem alemã, em vez de equipamentos Marconi (indução) de origem inglesa.

A questão de opção entre o sistema Marconi (Inglês) e o sistema Slaby-Arco (Telefunken, alemão), foi uma discussão aberta em vários países, como por exemplo em Portugal, que pelo menos entre 1901 e 1909 manteve experiências dos dois sistemas²³, como o efectuado em 1901 com sistema Marconi, ou em 1902 com sistema Slaby-Arco, ambos entre o cruzador D. Carlos e uma estação semafórica em terra.

Mas a questão da adopção de um ou outro sistema, ultrapassou a simples questão técnica e por influência dos contratos nacionais para amarração dos cabos submarinos pela empresa Eastern Telegraph Company, ou mesmo pela pressão diplomática britânica e o interesse de salvarguardar os territórios portugueses em África, levaram Portugal a adoptar o sistema TSF da Marconi como padrão nacional²⁴.

A opção do sistema Slaby-Arco, por parte da Marinha Imperial Russa insere-se também num contexto de pressão de alianças internacionais e de interesses geopolíticos, que colocavam muito mais a Rússia ao lado da Alemanha, do que da Grã-Bretanha. O sistema Slaby-Arco²⁵ foi também adoptado pela Marinha Alemã, mas em oposição a Marinha Imperial Japonesa optou pelo sistema Marconi, mais ligada a uma influência britânica.

Os sistemas não eram tecnicamente compatíveis apesar de terem sido desenvolvidos quase em colaboração, mas seguiram vias industriais diferentes, essencialmente variavam no comprimento de onda e por conseguinte no sistema de antenas, o



que radicalizou uma guerra comercial anglo-germânica pela supremacia mundial na implementação da tecnologia sem fios.

Para um apoio técnico a nível dos sistemas de transmissões durante a missão da transferência da Esquadra do Báltico para o Extremo Oriente, a Marinha Russa embarcou um conjunto de especialistas civis alemães (Telefunken) que prestaram serviço até chegarem a Angra Pequena. O limite geográfico até ao qual a prestação de serviço estava contratada não viria a ser renovado. Os técnicos não prosseguiram viagem, por uma vontade expressa para desembarcarem e por se recusarem a acompanharem por mais tempo a missão russa.

Refira-se, no entanto, que apesar do sistema Slaby-Arco ser a norma para os navios de guerra russos, alguns dos navios de transporte e cruzadores auxiliares estavam equipados com Sistemas TSF Marconi, ou mesmo com ambos os sistemas, como no caso do transporte *Russ*, que estava equipado também com um balão de elevação de antena específico para o sistema TSF Slaby-Arco, o que lhe permitia um alcance de transmissão muito

superior ao alcançável pelo sistema Marconi. A Marinha Imperial Russa tinha ainda a capacidade técnica para interferir sobre as comunicações TSF japonesas e bloqueá-las temporariamente, mas falhou esta importante vantagem²⁶ em Tsushima.

Uma pequena nota sobre a utilização de sinais Morse. Tratou-se de uma invenção americana da década de 1830, no entanto, refira-se que o sinal socorro “SOS” não terá sido utilizado durante a Guerra Russo-Japonesa, já que apenas foi introduzido nos regulamentos marítimos alemães em 1905 e só viria a ser um padrão internacional depois da 1^a Convenção Internacional de Radiotelegrafia²⁷ em 1906.

O ARMAMENTO

Teoricamente o armamento da Marinha Russa não era inferior à da Marinha Japonesa quando se enfrentaram no estreito de Tsushima.

Os avanços tecnológicos tinham aumentado o alcance efectivo das armas desde a última guerra em que o Japão tinha en-



trado, a Guerra Sino-Japonesa (1894-1895), onde os combates eram efectuados a uma distância média de 1.500m, mas na Guerra Russo-Japonesa (1904-1905), dez anos depois, as distâncias dos combates navais já tinham passado para uma distância média de 5.500m²⁸.

Outra alteração nas táticas navais veio da introdução de torpedos móveis²⁹ de longo alcance e do melhoramento dos aparelhos ópticos para controlo de tiro. O aparecimento dos torpedos móveis viria a obrigar a um desenvolvimento do armamento secundário, que nesta época pré-dreadnought se caracterizou por uma uniformização das baterias secundárias, o que levou alguns historiadores navais a caracterizar este período imediatamente antecessor ao aparecimento do *Dreadnought* (1906), como o período dos couraçados semi-dreadnought³⁰.

Também se verificou uma evolução ao nível do desenho hidrodinâmico dos navios e do seu sistema de blindagem, que criou um efeito defensivo efectivo contra canhões de pequeno e médio calibre.

Os primeiros desenhos navais concentravam a blindagem em zonas críticas, que veio a ser designado genericamente com o nome de navios protegidos. Posteriormente, com advento de munições de alta capacidade explosiva e armas de tiro rápido a partir de 1880, foi necessário alterar novamente os conceitos de construção naval e estes passaram ser capacitados por uma blindagem contínua de espessuras variáveis, que veio a ser designado genericamente com o nome de navios blindados, termo que foi abandonado com a generalização de blindagem contínua a todos os navios.

O final do século XIX foi um período de grande alteração dos equilíbrios navais, por um lado a Royal Navy e do outro as Marinhas da França e da Rússia, mas a esta mutação foi acrescentada a introdução de novas potências navais, como os Estados Unidos da América, a Alemanha e o Japão.

Durante a Guerra Russo-Japonesa vamos encontrar ao serviço de ambas as marinhas navios produzidos com os dois sistemas de blindagem os quais se viriam defrontar directamen-



te, mas também o aparecimento de uma nova classe de pequenos navios torpedeiros com capacidade de destruírem grandes couraçados e as primeiras ameaças de presença de submarinos³¹.

a) Os directores de tiro

Nesta longínqua época pré-radar, a questão da visibilidade para tiro era um factor fundamental para o sucesso em combate. Para um combate entre couraçados, navios de grande dimensão, em plena luz do dia era possível obter a detecção até 27 km e ao amanhecer, ou anoitecer pouco menos de 9 km. De noite a observação era mínima para duelos de artilharia, mas muito propício para ataques de torpedeiros.

Sendo a visibilidade um factor determinante, a diferença entre os sistemas ópticos de controlo de tiro (*rangefinder*) instalados nos navios russos e japoneses, marcaram significativamente as condições do desfecho da Batalha de Tsushima.

Os couraçados russos estavam equipados com o *rangefinder* Liuzhol de 1880, que permitia um alcance efectivo de tiro de 3.600 m. Este tinha por base um

sistema de medida entre dois pontos verticais no alvo, com referência à linha-de-água. Por consulta de tabelas de referência era obtido o cálculo de distância ao alvo e a necessária elevação das peças para atingir o mesmo. Em combate o fumo, os geiseres dos tiros falhados, a velocidade e a manobra dos navios dificultava a observação de tiro.

Os couraçados da Classe Borodino estavam equipados com sistemas ópticos de tiro *rangefinder* Barr & Stroud FA2, de 1901, já para um alcance efectivo de tiro de 5.500 m por coincidência de imagem. Foram, no entanto, fornecidos em 1904, antes da partida de Libau, *rangefinderes* Barr & Stroud FA3 aos couraçados da Classe Borodino, mas estes não chegaram a ser montados. A comunicação entre o controlo de tiro e as peças era efectuado por um sistema Geisler M1893/94 de indicadores electromecânicos nos navios russos.

Os couraçados japoneses estavam equipados com sistemas ópticos de tiro *rangefinder* Barr & Stroud FA3, de 1903, que permitiam um alcance efectivo de tiro de 7.300 m. Este funcionava também por coincidência de



imagem, em que o oficial de tiro fazia coincidir horizontalmente as duas imagens no centro do sistema óptico, obtendo de imediato numa escala a distância do alvo. Este sistema era muito mais rápido do que o sistema Liuzhol utilizado genericamente pela Marinha Russa³².

A superioridade do sistema de controlo de tiro japonesa era coadjuvada pela utilização de um sistema telescópico de observação do tiro com uma capacidade de magnificar 24 vezes a imagem. No caso da Marinha Russa, os navios da 1ª Esquadra do Extremo Oriente não estavam equipados com sistemas telescópicos de observação de tiro e no caso da 2ª Esquadra do Extremo Oriente os navios foram equipados com o sistema telescópico Perepelkin³³ pouco antes de partirem de Libau, mas as guarnições não foram treinadas para os utilizarem, nem há registo que os tenham utilizado em combate³⁴.

OS SUBMERSÍVEIS

Durante a Guerra Russo-Japonesa a arma submarina esteve presente, mas sem qualquer

efeito em termos de afundamento ou danos a navios de guerra, auxiliares ou mercantes³⁵.

Relativamente à Marinha Russa, as fontes existentes não são passíveis de validar, mas existe a referência a um submersível ter sido supostamente transportado para Port Arthur, antes de 1900, e outra indicação em que o couraçado *Tsesarevich*, em 1903, terá trazido consigo um submersível de construção francesa, da Europa para Port Arthur, mas não foi possível cruzar esta informação com outras fontes.

Essa mesma fonte russa³⁶ indica a presença um núcleo de treze submersíveis no final do Verão de 1905 em Vladivostok, no entanto o anuário Conway's 1906-21 apenas reporta a existência 12 submersíveis russos no Extremo Oriente nessa mesma data.

Relativamente à Marinha Imperial Japonesa, existe o registo da uma encomenda confidencial de cinco submersíveis tipo Holland, aos Estados Unidos da América, em 14 de Junho de 1904. Estes foram construídos pela companhia americana Electric Boat Company, nos estaleiros de Fore River, em Quincy, Massa-



chusetts USA, e entregues em secções ao Yokosuka Naval Arsenal, em Yokohama, a 12 de dezembro de 1904.

Tratava-se de submersíveis do tipo Holland Type VII, construídos pelo engenheiro Arthur Leopold Busch, que os acompanhou até ao Japão, assim como outros técnicos americanos que deram instrução às duas primeiras guarnições. O projecto foi executado em complete segredo, uma vez que os Estados Unidos da América eram neutrais na Guerra Russo-Japonesa. A este conjunto inicial de cinco submersíveis, os japoneses viriam a adicionar a construção nacional de mais dois submersíveis de tipo *Holland*, em 1905, presume-se sob licença, mas estes só ficaram prontos na primavera³⁷ de 1906.

Assim, quando da destruição da 1ª Esquadra Russa do Extremo Oriente (dezembro de 1904), da queda de Port Arthur (janeiro de 1905), ou Batalha de Tsushima (maio de 1905) todas as ameaças de presença de submersíveis japoneses eram falsas.

Mas estas informações (falsas) chegaram ao vice-almirante Rozhstvensky a partir de mensagens transmitidas por espões

russos. Quando a Esquadra saiu de Nosy-Bé, uma mensagem vinda da China alertava para a saída de um transporte especial da base naval de Sasebo (Japão), que carregava três submarinos e que este se dirigia para Sul (Mar da China).

Outra mensagem vinda de Bornéu indicava terem sido avistados em Natura (Norte de Bornéu) sete navios da Marinha Imperial Japonesa e que estes tinham estabelecido duas estações navais, uma no arquipélago dos Cocos (Britânica) e em Kedah (Malaca/Britânica), onde mantinham a presença de cruzadores-auxiliares, lanchas torpedeiras e eventualmente submarinos.

Ainda outra recebida durante a passagem do estreito de Malaca, indicava uma esquadra da Marinha Imperial Japonesa se encontrava em Labuan (Mar da China, Norte de Bornéu), com o apoio de cinco submarinos aí estacionados, e uma flotilha de torpedeiros nas ilhas de Natuna³⁸ (Mar da China, Sul de Bornéu).



DO MORAL DAS TROPAS

As guarnições russas eram compostas por homens do norte da Europa, habituados a um clima frio em dezembro e sem experiência de permanência embarcados por longos períodos. Nesta missão foram obrigados a uma gestão de espaço partilhado durante muito tempo, em algumas zonas dos navios com bois, porcos, gansos e galinhas para alimentação, numa situação que em pouco contribuía para as condições de salubridade nos navios. Mas a partir do momento em que tiveram acesso à costa de África equatorial ainda adicionaram animais selvagens trazidos para bordo: papagaios, macacos, sapos, camaleões, cobras, crocodilos, etc. o que aumentou mais as faltas de condições de salubridade nos navios.

Estes pontos de contacto com o exterior, fosse nos pontos de trasfega do carvão, ou nas saídas de lazer vieram acrescentar condições de contágio de doenças, empoçadas pelo clima, pelo calor das fornalhas e directamente pelas pragas de insectos voadores, rastejantes e pulgas³⁹.

A doença foi um inimigo silencioso que se espalhou por toda a esquadra russa, desde as insolações, as intoxicações por CO₂, a tuberculose vinda desde o momento do embarque e as novas doenças tropicais (febres e estômago), que contribuíram para situações de tédio, depressão e suicídio.

A partir da entrada no Oceano Índico as situações de stress e desmoralização das guarnições apresentaram uma deterioração muito rápida, pelo clima, pela doença, mas também pelas condições físicas ligadas ao esforço contínuo exigido para manter a esquadra a navegar.

A doença física alastrava dentro dos navios, por razões intrínsecas de serem espaços fechados de duvidosa condição de higiene, mas também em resultado dos contactos pontuais já anteriormente referidos directos com terra, ou indirectos com os trabalhadores locais nos momentos de trasfega de carvão.

Refira-se que em Janeiro (1905) o navio de transporte *Malaya* viria a ser enviado de volta à Rússia (via Suez) com várias dezenas de pessoas muito doentes, incluindo 28 com tuber-



culose aguda, mas em geral todos os homens da esquadra russa apresentavam uma doença cutânea tropical ou mesmo malária⁴⁰.

A desmoralização, alastrou-se depois da notícia da destruição da 1ª Esquadra Russa do Extremo Oriente, entre 5 e 7 de dezembro de 1904, agravou com o conhecimento da queda de Port Athur e as notícias da Revolta na Rússia em Janeiro de 1905 (Domingo Sangrento). Os casos de revolta e de deserção de algumas guarnições eclodiram em Madagáscar.

DA BATALHA DE TSUSHIMA

Quando a 27 de maio de 1905 finalmente se deu o encontro entre as Marinhas Russa e Japonesa, foi um embate entre 5 couraçados, 23 cruzadores, 20 contratorpedeiros e 16 torpedeiros japoneses contra 8 couraçados, 9 cruzadores e 9 contratorpedeiros russos.

A vitória japonesa implicou a quase totalidade da perda de navios russos (afundamentos e rendições), mas o mais impressionante foi o número de baixas.

Para os japoneses 117 mortos 583 feridos, com o número impressionante de 5.045 mortos, 803 feridos, 6.016 capturados russos. Uma vitória japonesa que colocou a nação como potência naval mundial.

Para além do alto valor militar do comando japonês do almirante Togo, ficou evidente que o fracasso da missão russa teve início muitas milhas antes de chegar a Tsushima, tal como pretendemos evidenciar, ao nível tecnológico e motivacional, aos quais se acrescentaram questões do ligadas a opções táticas e estratégicas.

CONCLUSÃO

A nível tecnológico a Batalha de Tsushima foi um confronto entre dois níveis de evolução técnica. A ciência militar russa apresentava um inferior sistema de controlo de tiro e consequentemente um menor alcance efectivo da artilharia. Isto foi aproveitado pelas forças navais japonesas.

A nível motivacional o cansaço de sete meses de navegação, o impacto das doenças tropicais,



as notícias de derrotas militares russas, as notícias de Revolução de Janeiro de 1905 (Domingo Sangrento), ao qual se acrescentou a anulação do objectivo primário da missão (reforço da 1ª Esquadra Russa do Extremo Oriente e defesa de Port Arthur), quebraram a vontade de combater.

A nível tático a incapacidade de comunicação de mensagem de ordens entre navios durante o combate, uma manobra de passagem para Vladivostok pelo Mar do Japão com navios de menor velocidade que do inimigo, ou a utilização de cruzadores-auxiliares para protegerem os cruzadores de batalha dos torpedos japoneses, permitiu que o inimigo se posicionasse para tiro a bombordo e a estibordo em simultâneo, ou seja deixaram-se cercar.

A nível estratégico estavam dependentes de uma logística muito pesada e dependente de contratações civis (estrangeiras). A insistência na utilização de navios sem valor de combate e a inexistência de um serviço de informações eficaz, ou pelo menos a um nível equivalente do japonês, implicou uma navegação

lenta, insegura e sempre detectada pelo inimigo.

O desfecho da Batalha de Tsushima era inevitável. Todos os factores assim o indicavam.

BIBLIOGRAFIA

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS ENTIDADES PORTUÁRIAS E HIDROVIÁRIAS. *Uma breve história sobre os navios de cabos-submarinos.* (on-line)

<https://www.datacenterdynamics.com/br/noticias/uma-breve-historia-sobre-os-navios-de-cabos-submarinos/> Acesso em 24 fev. 2024.

BALINCOURT. L'Escadre Rojdestvenski. *Sur le Chemin du Sacrifice*: Carnet de notes du capitaine de frégate Semenoff. Paris: Augustin Challamel Editeur, 1913.

CHAPMAN, John W. M. *Russia, Germany and the Anglo-Japanese Intelligence Collaboration, 1896–1906.* In ERICKSON, Mark; ERICKSON, Ljubica. *Russia War: peace and diplomacy.* London: Weidenfeld & Nicolson, 2004.

DELLINGER, Dieter. Tsushima: a batalha decisiva. *Revista dos Mares e Navios.* (On-line). Disponível em <https://naval.blogs.sapo.pt/tag/bata>



lha+de+tsushima. Acesso em 12 fev. 2024.

ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA. *Adolf-Slaby*. (on-line). Disponível em <https://www.britannica.com/biography/Adolf-Slaby>. Acesso em 9 mar. 2024.

ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA. *Russo-Japanese War*. (on-line). Disponível em <https://www.britannica.com/event/Russo-Japanese-War>. Acesso em 11 mar. 2024.

ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA. *Taiping Rebellion* (on-line), <https://www.britannica.com/event/Taiping-Rebellion> (Acesso em 11 mar. 2024).

ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA. *Trans-Siberian Railroad*. (on-line). <https://www.britannica.com/topic/Trans-Siberian-Railroad>. Acesso em 11 mar. 2024.

EVANS C. David; PEATIE David. *Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*. Annapolis: Naval Institute Press, 2012.

FORCZYK, Robert. *Russian Battleship vs Japanese Battleship: Yellow Sea 1904-05*. Duel Serie 15. Oxford: Osprey Publishing, 2009.

GARDINER, Robert. *Conway's All the World's Fighting Ships: 1906-1921*. London: Conway, 2002.

GARDINER, Robert. *Steam, Steel and Shellfire: the steam warship, 1815-1905*. Annapolis: Naval Institute Press, 1993.

JENTSCHURA, Hansgeorg. *Warships of the Imperial Japanese Navy, 1869-1945*. London: British First, 1977.

LOYD, Christopher, *Atlas of Maritime History*. New York: Arco, 1975.

MARCONI WIRELESS TELEGRAPH COMPANY LIMITED. *TSF History*. (on-line). Disponível em <https://telefoniasemfios.blogspot.com>. Acesso em 20 mar. 2024.

PLESHAKOV, Constatine. *The Tsar's last armada: the epic voyage to the battle of Tsushima*. New York, Basic Books, 2002.

QUEIROZ, Maria Inês Pires Soares da Costa. *A Companhia Portuguesa: Rádio Marconi na Rede Mundial de Comunicações (1906-1936)*. Tese de Doutorado, FCSH-UM, 2015.

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. *Operações marítimas da Guerra Russo-Japonesa: Histórico oficial publicado pelo Estado Maior General da Marinha Japonesa*. Rio de Janeiro, Ano XXXII, Num. 4, Outubro, 1912.

SOUTH AFRICAN HISTORY ONLINE - *Cable connections*. Disponível em <https://www.sahistory.org.za/dated-event/first-cable-connection-between-sa-and-europe-launched> (consultado em 12/02/2024).



SALISBURY, Harrison. *Black Night, White Snow: Russian Revolution, 1905-17*. Garden City: N.Y, Book Club Edition, 1977.

SCA - Suez Canal Authority. Suez Canal Characteristics. Disponível em <<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx>>. Acesso em 24 fev. 2024.

SONDHAUS, Lawrence. *Naval Warfare 1815-1914*. London: Routledge, 2001.

SPIRIDONOVA, Liudmila. *The Navy of the Russian Empire* (English Editions). St. Petersburg: Slavia Art Books, 1996.

WEIK, Martin. *Communications Standard Dictionary*. Berlim: Springer Science & Business Media, 2012.

WEST, Niget. *Encyclopedia of Political Assassinations* (eBook). Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2017.

WILLMOTT, H.P. *The Last Century of Sea Power: From Port Arthur to Chanak, 1894- 1922*. Vol 1, Bloomington and Indianapolis: Indiana University Press, 2009.

NOTAS

¹ O artigo foi redigido em Português Europeu, conforme nacionalidade do autor.

² ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA, *Tai-ping Rebellion*.

³ ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA, *Russo-Japanese War*.

⁴ ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA, *Trans-Siberian Railroad*.

⁵ WEST, Niget. *Encyclopedia of Political Assassinations* (eBook). Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2017.

⁶ SALISBURY, Harrison. *Black Night, White Snow: Russian Revolution, 1905-17*. Garden City: N.Y, Book Club Edition, 1977, p. 117.

⁷ A 9 de Janeiro de acordo com o calendário russo. Foram registados mais de 200 mortos, cerca de 800 feridos e perto de 7.000 detenções. Um ponto de partida para mais greves por toda a Rússia. Marcou o início da Revolução de 1905.

⁸ Convenção de Constantinopla, de 29 de Outubro de 1888, assinado pela Grã-Bretanha, França, Alemanha, Império Rússia, Império Otomano, Império Austro-Húngaro, Espanha, Holanda e Itália.

⁹ SCA, *Suez Canal Characteristics*.

¹⁰ A reforma do calendário Imperial Russo só viria a ser alterado após a



instauração do regime soviético em 1918.

¹¹ René-Antoine Ferchault de Réaumur, 1683-1757, foi um físico e inventor francês. Propôs em 1730 a escala de temperatura Réaumur. Para a conversão no sistema métrico SI Celsius, há que assinalar que o ponto de congelamento da água (0º R) coincide com o ponto de congelamento da escala do sueco Anders Celsius, mas o ponto de ebulição é 80, em vez de 100, ambas as escalas divididas em graus, mas em que um grau Réaumur [0:80] vale 5/4 de um grau Celsius [0:100].

¹² REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. *Operações marítimas da Guerra Russo-Japonesa: Histórico oficial publicado pelo Estado Maior General da Marinha Japonesa*. Rio de Janeiro, Ano XXXII, Num. 4, Outubro, 1912, pp. 637-640.

¹³ A Companhia Hamburg-America-Liene alemã acabaria por aceitar levar o apoio logístico até ao Mar da China e carregar carvão até Abril de 1905. O último abastecimento teve lugar em Cam-Ramh, na então Indochina francesa, hoje Vietname.

¹⁴ PLESHAKOV, Constatine. *The Tsar's last armada: the epic voyage to the battle of Tsushima*. New York, Basic Books, 2002., p. 182.

¹⁵ DELLINGER, Dieter. Tsushima: a batalha decisiva. *Revista dos Mares e Navios*. (On-line). Disponível em <https://naval.blogs.sapo.pt/tag/batalha+de+tsushima>. .

¹⁶ BALINCOURT. L'Escadre Rojdestvenski. *Sur le Chemin du Sacrifice*: Carnet de notes du capitaine de frégate Semenoff. Paris: Augustin Challamel Editeur, 1913, p. 269.

¹⁷ PLESTACKOV, op.cit., p. 220.

¹⁸ SAHO, Cable Connections.

¹⁹ APLOP, Uma breve história sobre os navios de cabos-submarinos.

²⁰ Ibid.

²¹ PLESTACKOV, op.cit., p. 176.

²² CHAPMAN, John W. M. Russia, Germany and the Anglo-Japanese Intelligence Collaboration, 1896–1906. In ERICKSON, Mark; ERICKSON, Ljubica. *Russia War: peace and diplomacy*. London: Weidenfeld & Nicolson, 2004, pp.41-45.

²³ MWTCL, TSF History.

²⁴ QUEIROZ, Maria Inês Pires Soares da Costa. *A Companhia Portuguesa: Rádio Marconi na Rede Mundial de Comunicações (1906-1936)*. Tese de Doutoramento, FCSH-UM, 2015.

²⁵ ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA, *Adolf-Slaby*.



²⁶ FORCZYK, Robert. *Russian Battleship vs Japanese Battleship: Yellow Sea 1904-05*. Duel Serie 15. Oxford: Osprey Publishing, 2009, p. 33.

²⁷ WEIK, Martin. *Communications Standard Dictionary*. Berlim: Springer Science & Business Media, 2012, p. 760.

²⁸ SONDHAUS, Lawrence. *Naval Warfare 1815–1914*. London: Routledge, 2001, pp.170-71, p. 189.

²⁹ À data a designação de torpedos fixos corresponde ao que hoje se designa por minas e torpedos móveis ao que hoje se designa por torpedos.

³⁰ GARDINER, Robert. *Steam, Steel and Shellfire: the steam warship, 1815-1905*. Annapolis: Naval Institute Press, 1993, pp. 125-26.

³¹ SONDHAUS, op.cit., pp. 155-56, pp. 182-83.

³² FORCZYK, op.cit., p. 56.

³³ O sistema Tenente Perepyolkin, modelo 1899.

³⁴ FORCZYK, op.cit.,pp. 26-27.

³⁵ WILLMOTT, H.P. *The Last Century of Sea Power: From Port Arthur to Chananak, 1894–1922*. Vol 1, Bloomington and Indianapolis: Indiana University Press, 2009, p.101.

³⁶ SPIRIDONOVA, Liudmila. *The Navy of the Russian Empire* (English Edi-

tions). St. Petersburg: Slavia Art Books, 1996, p. 261.

³⁷ EVANS C. David; PEATIE David. *Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*. Annapolis: Naval Institute Press, 2012, p. 160.

³⁸ PLESTACKOV, op.cit., p. 176

³⁹ Ibid., p. 177.

⁴⁰ Ibid., p. 232.