

# Cabo Verde e o Brasil durante a Grande Guerra\*

## Cape Verde and Brasil during the Great War

**Augusto Salgado**

*Investigador do Centro de Investigação Naval da Escola Naval da Armada Portuguesa (CINAV-EN).*

**Carlos Alves Lopes**

*Investigador do Centro de Investigação Naval da Escola Naval da Armada Portuguesa (CINAV-EN) e investigador do Instituto de História Contemporânea da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Nova de Lisboa (IHC/FCSH-UNL).*

### RESUMO

A Grande Guerra marcou de forma definitiva o início dos conflitos mundiais, chegando a todos os continentes de uma forma ou doutra. Modificou as relações económicas, alterou a geoestratégia mundial e levou a profundas modificações políticas. O Brasil não ficou imune a todo esse caos civilizacional e acabou por intervir ao lado da Entente, contra uma Alemanha que lhe tinha infligido danos humanos, morais e patri-moniais. Nesse âmbito, o esforço naval comercial e militar brasileiro acabaram por cruzar as águas territoriais portuguesas por duas vezes. O artigo tem como objetivo abordar essa relação e a transversalidade do esforço de guerra.

**PALAVRAS-CHAVE:** Brasil, Portugal, Cabo Verde, Grande Guerra

### ABSTRACT

The Great War definitely marked the beginning of world global conflicts, reaching all continents in one or another form. It changed economic relations, altered the world geostrategy and led to profound political changes. Brazil was not immune to all this civilizational chaos and ended up intervening beside the Entente against a Germany that had inflicted human, moral and material damage on it. In this context, the Brazilian commercial and military naval effort ended up crossing the territorial waters of Portugal twice. The article aims to address this relationship and deal with the transversality of the war effort.

**KEYWORDS:** Brazil, Portugal, Cape Verde, Great War

### A ESTAÇÃO NAVAL DE CABO VERDE

O Porto Grande de São Vicente, em Cabo Verde, era o terceiro vértice do polígono atlântico, que tinha os outros dois vértices nos Açores (Horta ou Ponta Delgada, as opiniões da época e dos autores atuais dividem-se) e em Lisboa. Em termos estratégicos internacionais, o triângulo São Vicente (Cabo Verde/Portugal) – Dakar (Senegal/França) – Freetown (Serra

---

\* Artigo recebido em 23 de março de 2017 e aprovado para publicação em 25 de abril de 2017.

Leoa/Grã-Bretanha), era reconhecido como uma das portas de entrada das rotas vindas do Sul em direção à Europa do Norte e Mediterrânica, não só por questões relacionadas com a necessidade de abastecimento, água e carvão mas, também, porque a partir de 1917 o sector se transformou numa zona de formação de comboios de proteção naval. Esta importância levou a que a Alemanha dentro da sua estratégia de guerra submarina total declarasse o sector Dakar-Cabo Verde como zona de guerra, mais tarde a 11 de Janeiro de 1918<sup>1</sup>.

O Porto Grande em São Vicente tinha sido escolhido pela Grã-Bretanha, pouco depois a entrada de Portugal na Grande Guerra, a 9 de Março de 1916, para a instalação de uma estação naval para apoio e abastecimento das Esquadras de Cruzadores "D" e "I"<sup>2</sup> e, posteriormente denominada Esquadra de Cruzadores nº 9. Esta opção de Cabo Verde, em detrimento do Funchal, deveu-se à falta de defesas desse segundo porto e ao fato deste já se encontrar ao alcance dos submarinos alemães. Por sua vez, Cabo Verde foi preferido em relação à utilização de Dakar ou de Freetown, pela sua localização geográfica estratégica, pelas condições de navegabilidade do porto e, ainda, pela localização da estação de cabos submarinos transcontinental aí sediada.

Contudo, a falta de meios de defesa do porto leva o comandante da força inglesa a propor ao Almirantado britânico uma série de medidas e meios materiais para que o porto ficasse defensável. Contudo, o Almirantado encontrava-se impotente para agir, pois era território português e apenas poderia pressionar para que Portugal atuasse<sup>3</sup>. Para além da falta de meios para sustentar ataques externos, os ingleses estavam também preocupados com os cerca de 300 alemães que estavam na ilha, tripulantes dos navios alemães apresados em Fevereiro de 1916. A simples presença de um navio corsário alemão ao porto, na ausência da força inglesa, poderia levá-los à revolta, cujos escassos meios militares em terra, não conseguiriam impedir, na opinião dos ingleses<sup>4</sup>.

À semelhança do Funchal, também aqui foi o reduzido número de meios para a defesa do porto enviados por Portugal, perante

os possíveis ataques de submarinos alemães, levará a que a 9ª Esquadra de Cruzadores deixe o porto de São Vicente e desloque-se para Freetown, nos inícios de 1917<sup>5</sup>. A título de exemplo, o comandante dessa força considerava que para continuar a utilizar São Vicente, o porto deveria ter<sup>6</sup>:

Dupla linha de redes no exterior do porto;  
Seis caça-minas;

Uma flotilha de corvetas (*sloops*) para controlo do arquipélago e das aproximações a Porto Grande.

Em representação dos interesses de Portugal, a Armada manteve no arquipélago, embora nem sempre em simultâneo, duas canhoneiras da classe *Beira*<sup>7</sup> (a *Beira* e a *Ibo*) e o rebocador armado *Brigadeiro Berreiros*<sup>8</sup>, todos eles com uma capacidade de combate muito inferior a qualquer submersível alemão, ficando numa total dependência do fator humano para o resultado de um qualquer combate.



Figura 1 – A canhoneira *Beira* a largo de São Vicente (Biblioteca Central de Marinha)

Em termos da localização, o Porto Grande de São Vicente abre-se sobre um canal formado pelo corredor entre as Ilhas de Santo Antão e de São Vicente, canal esse

com uma largura de cerca de 20.000m, aproximadamente metade da distância entre Dover e Calais.

O dispositivo de defesa do Porto Grande em terra era composto em finais de 1916, por duas peças *Armstrong* de 150mm, peças de antigas corvetas e que foram montadas à Ponta do Morro Branco, a Sul da baía. Essas peças eram guarnecidas por pessoal da Marinha<sup>9</sup>. Mais tarde, as peças foram deslocalizadas e colocadas em Lavadoz, no porto, local onde se encontravam em Julho de 1918<sup>10</sup>.

Em Novembro de 1917, e para além das duas peças mencionadas, que por serem obsoletas, já tinham pouco ou nenhum valor militar, o dispositivo era composto por quatro baterias, equipadas com armas de 75mm *Cannet* (Exército) e 76mm *Armstrong* (Marinha), distribuídas pelas seguintes localizações: Ponta João Ribeiro (entrada a norte), Ilhéu dos Pássaros (junto à entrada norte) e Porto Novo (Ilha de Santo Antão) todas com peças de 75mm e artilheiros do Exército, e na Ponta do Morro Branco (entrada Sul) com peças de 76mm e guarnição da Marinha. A distância efetiva de tiro direto dessas peças rondava os 4.500m, o que permitia cobrir a boca de entrada do porto (2.000m), mas não conseguia bater todo o canal de São Vicente, entre a ilha de São Vicente e a de Santo Antão, não ficando coberto um corredor no meio do canal, para o qual a ação de vigilância dos navios da Estação Naval era essencial.

Inicialmente foi pedida aos ingleses o fornecimento e a instalação de um sistema de redes antitorpedos, no exterior do porto<sup>11</sup>, de modo a impedir possíveis ataques de submarinos, mas os ingleses descartaram a ideia, não só pela profundidade das

águas, como também pelo custo excessivo (mais de £200.000, na época)<sup>12</sup>. No entanto, documentação nacional mostra que apesar das dificuldades indicadas e após os afundamentos de 2 de Novembro de 1917, terá sido instalado um sistema de barragem parcial, com batelões e guarnecido pelo pessoal das pequenas canhoneiras estacionadas no arquipélago que cobria um terço da baía<sup>13</sup>. Existia ainda um posto de TSF<sup>14</sup>(CTIDX) que desde o início da guerra permitiu vigiar as transmissões dos navios alemães e neutros surtos no porto e posteriormente vigiar a existência de comunicações a partir de submersíveis alemães que navegassem na zona. Esta capacidade de escuta e transmissão TSF foi fundamental, já que na época apenas as ilhas de São Vicente e de Santiago estavam ligadas por cabo submarino e todas as outras comunicações entre ilhas eram realizadas através do envio de embarcações a vela<sup>15</sup>.

De acordo com as memórias do comandante da canhoneira portuguesa *Ibo*, o primeiro ataque alemão poderá ter ocorrido em Dezembro de 1916, durante uma rotineira vigilância noturna no porto de S. Vicente, em Cabo Verde. Durante esta missão, a *Ibo* saiu do porto para escoltar o paquete português *Moçambique*, que trazia tropas para a frente colonial. Após o paquete receber a ordem



Figura 2 – A guarnição da canhoneira *Ibo* em São Vicente (Biblioteca Central de Marinha)

para atracar no porto, a canhoeira *Ibo* dete-  
tou o que poderia ser o casco de um sub-  
marino emerso na entrada da baía portuá-  
ria. A canhoeira manobrou rapidamente ao  
seu encontro e tentou abalroar o submarino,  
mas o inimigo mergulhou e afastou-se<sup>16</sup>.

Durante a duração da guerra foram re-  
portados vários avistamentos de subma-  
rinos alemães em outras ilhas do arquipéla-  
go, algumas das situações até reportadas  
em jornais do continente<sup>17</sup>, mas essas situa-  
ções nunca foram confirmadas.

## O BRASIL A CAMINHO DA GRANDE GUERRA

A declaração de guerra submarina sem  
restrições declarada pela Alemanha a 31  
de janeiro de 1917, com efeitos a partir de  
1 de fevereiro seguinte, chegou ao Minis-  
tério das Relações Exteriores do Brasil<sup>18</sup> como  
uma “notificação de bloqueio”, onde se jus-  
tificava um eventual ataque a navios merc-  
cantes de países não alinhados e neutros,  
incluindo o Brasil, no contexto da guerra  
naval na Europa.

O Brasil tinha declarado a neutralidade,  
a 4 de agosto de 1914, e apesar de ter sim-  
patizado com a causa Aliada desde o início,  
isso não evitou que a Grã-Bretanha tivesse  
colocado algumas firmas nacionais sob sus-  
peita de negociar com a Alemanha, apesar  
dessas relações comerciais não diferirem  
da atitude comercial de firmas de outras na-  
ções neutras durante a Grande Guerra.

A notificação de bloqueio foi respondi-  
da com um protesto do Governo brasileiro,  
mas tal não impediu que no dia 4 de abril  
de 1917 o vapor brasileiro *Paraná*, que nave-  
gava entre o Rio de Janeiro e o porto do Ha-  
vre (França) devidamente identificado com  
as exigências previstas na identificação de  
navios de países neutros, fosse afundado  
pelo submarino UB-32 comandado por Max  
Viebeg, junto da costa ocidental atlântica  
de França. Esta situação veio fortalecer a  
posição antigermânica<sup>19</sup> e a 11 de abril aca-  
bou por romper relações diplomáticas com  
a Alemanha.

Um novo afundamento ocorreu a 20 de  
Maio de 1917, com o torpedeamento do va-  
por *Tijuca* a cinco milhas do porto francês de

Brest, agora pelo submarino UC-36 coman-  
dado por Gustav Buch e, dois dias depois, foi  
torpedeado o vapor *Lapa* a sul de Faro (Por-  
tugal), pelo submarino U-47 comandado por  
Heinrich Metzger, quando navegava entre  
Santos e Marselha.

Esta sequência de afundamentos levou a  
que, em junho de 1917, o Governo brasileiro  
começasse a confiscar navios alemães que  
se encontravam surtos em portos brasileiros  
desde 1914, como medida de indeniza-  
ção<sup>20</sup> pelos prejuízos de guerra.

A 18 de outubro de 1917 foi torpedeado  
o vapor brasileiro *Macau*<sup>21</sup>, um dos navios  
arrestados aos alemães e ao serviço da  
Marinha Mercante brasileira, pelo subma-  
rino U-93 comandado por Helmut Gerlach,  
perto do Cabo Finisterra na costa norte de  
Espanha, quando navegava entre o Rio de  
Janeiro e o porto do Havre. No desfecho  
deste afundamento o comandante do vapor  
*Macau*, Saturnino Furtado de Mendonça e  
o seu despenseiro Arlindo Dias dos Santos  
foram levados para dentro do submarino e  
não voltaram a aparecer mais, apesar de  
múltiplas tentativas para os localizar e inter-  
venção do Governo brasileiro no após guerra  
para averiguar os fatos<sup>22</sup>.

No dia seguinte ao afundamento do va-  
por *Macau*, a 20 de outubro, foi ordenada a  
intervenção dos contratorpedeiros *Piauí* e  
*Mato Grosso*, para desarmar a canhoeira  
alemã *Eber*<sup>23</sup>, que se encontrava fundeada  
na baía de São Salvador desde o início da  
guerra. A sequência dos acontecimentos  
levou ao avolumar dos sentimentos nacio-  
nalistas e antigermânicos, que originaram  
uma pressão popular sobre o Governo para  
agir contra a Alemanha e que levou o Presi-  
dente dos Estados Unidos do Brasil, Wen-  
ceslau Braz, em 26 de outubro de 1917 a  
declarar guerra contra a Alemanha.

Em guerra após esta data, a rota Bra-  
sil-Europa tornava-se ainda mais perigosa  
para os navios comerciais brasileiros, uma  
vez que os submarinos-cruzadores alemães  
agora já conseguiam facilmente atingir al-  
vos no Atlântico Sul.

Nessa nova realidade bélica e com o  
abandono dos meios ingleses, para Free-  
town a 19 de Dezembro de 1916, levou a que  
o movimento comercial no Porto Grande, na

ilha de São Vicente em Cabo Verde fosse decrescendo sucessivamente. Ao longo do ano de 1917, as entradas no porto ficaram reduzidas apenas à navegação brasileira<sup>24</sup>, dois ou três navios escandinavos e britânicos, e a poucos navios espanhóis que passavam sem se abastecerem. Mantinha-se, no entanto, um porto com navegação nacional e um ponto de referência para os navios a vela para a América. Efetivamente, a marinha comercial brasileira que se deslocava em direção ao continente europeu para abastecer o esforço de guerra aliado, via Atlântico Sul, continuou a utilizar o porto de São Vicente como porto de abastecimento.

### **O ACARY, O GUAHYBA E A ESTAÇÃO NAVAL DE CABO VERDE**

Conforme já foi referido, o Porto Grande em São Vicente abre-se sobre um canal formado pelo corredor entre a Ilha de Santo Antão e a de São Vicente, e o dispositivo de defesa do Porto Grande, em Novembro de 1917, era composto em terra por quatro baterias, equipadas com armas de 75mm *Cannet* (Exército) e 76mm *Armstrong* (Marinha). Existia ainda um serviço de barragem<sup>25</sup>, guarnecido pelos homens da canhoneira *Ibo*, montado através de batelões de carvão. Complementava, ainda, o sistema de vigilância o já referido posto de TSF.

De acordo com o relato do comandante Corrêa da Silva, comandante da canhoneira *Ibo*, o ataque teria sido efetuado ao Porto Grande, a partir de uma aproximação em imersão à cota de periscópio, razão pela qual se pode perceber a surpresa do mesmo. Se o ataque tivesse sido realizado com o submarino à superfície já após o nascer do sol (6h32m locais 02/11/1917), era muito provável que a vigilância do porto tivesse conseguido detetar o submarino a mais de 15.000m. Contudo, à cota periscópica, dificilmente este seria avistado a mais de 2.000m. E, de noite e sem um serviço de patrulhas noturnas, a aproximação de um submersível era, e foi, indetetável.

O submarino, mais tarde identificado como sendo o U-151, aproximou-se pelo lado Norte e durante a madrugada (1h30mn) colocou-se primeiro a cerca de 9.000m (5 milhas) do Ilhéu dos Pássaros<sup>26</sup> e, posteriormente avançou até à baía do porto, onde encontrou uma posição de tiro favorável. O lançamento dos torpedos terá acontecido ao amanhecer<sup>27</sup>, pouco antes das 7 horas, e refere que o posicionamento do submarino e a solução de tiro terá sido facilitada pelas luzes "a giorno" das salas de baile, que nessa noite de 1 para 2 de novembro (Noite de Finados), e contra todas as regras de segurança, encontravam-se ligadas e eram visíveis do mar.

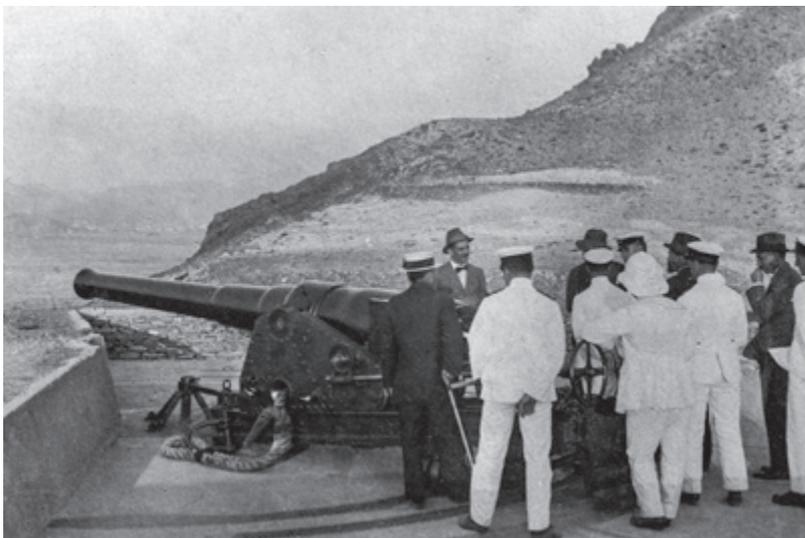


Figura 3 – Uma das duas peças *Armstrong* de 150mm, que foram montadas à Ponta do Morro Branco, em São Vicente (Biblioteca Central de Marinha)

Estando os submarinos da classe do U-151 apenas equipados com dois tubos lançatorpedos à proa, este acabou por conseguir atingir apenas dois dos três navios brasileiros que se encontravam na baía: o *SSAcary* (4.275t) e o *SSGuahyba* (1.891t). A pronta ação da *Ibo* ao ataque, que largou de imediato na direção da esteira dos torpedos logo após os re-

bentamentos, terá impedido o comandante alemão Waldemar Kophamel de recarregar os tubos lança-torpedos. Deste modo, o U-151 foi obrigado a abortar novos ataques sobre os navios restantes que se encontravam no porto: o terceiro navio brasileiro, o SS *Tybagy*, o vapor português *Índia*<sup>28</sup>, vários navios a vela portugueses ou um iate ame-

ricano<sup>29</sup>. Mais tarde veio-se a descobrir que a presença desses navios no porto seria do conhecimento do submarino através de informações expedidas do navio holandês SS *Kennemerland* que se encontrava fundeado nesse porto desde o início da guerra e que estaria a passar informações ao inimigo.

No ataque, os dois navios atingidos só tiveram 6 feridos e dois desaparecidos, e conseguiram ainda encalhar, com o auxílio de rebocadores que se encontravam no porto<sup>30</sup>, o que permitiu que grande parte da carga, quase exclusivamente café, fosse recuperada<sup>31</sup>.

Poder-se-á então considerar que o ataque de surpresa aos navios no Porto Grande foi uma ação arrojada por parte do U-151, por este ter se aproximado tanto



Figura 4 – Vapor brasileiro SS *Guahyba* torpedeado pelo U-151 no porto de São Vicente (Biblioteca Central de Marinha)

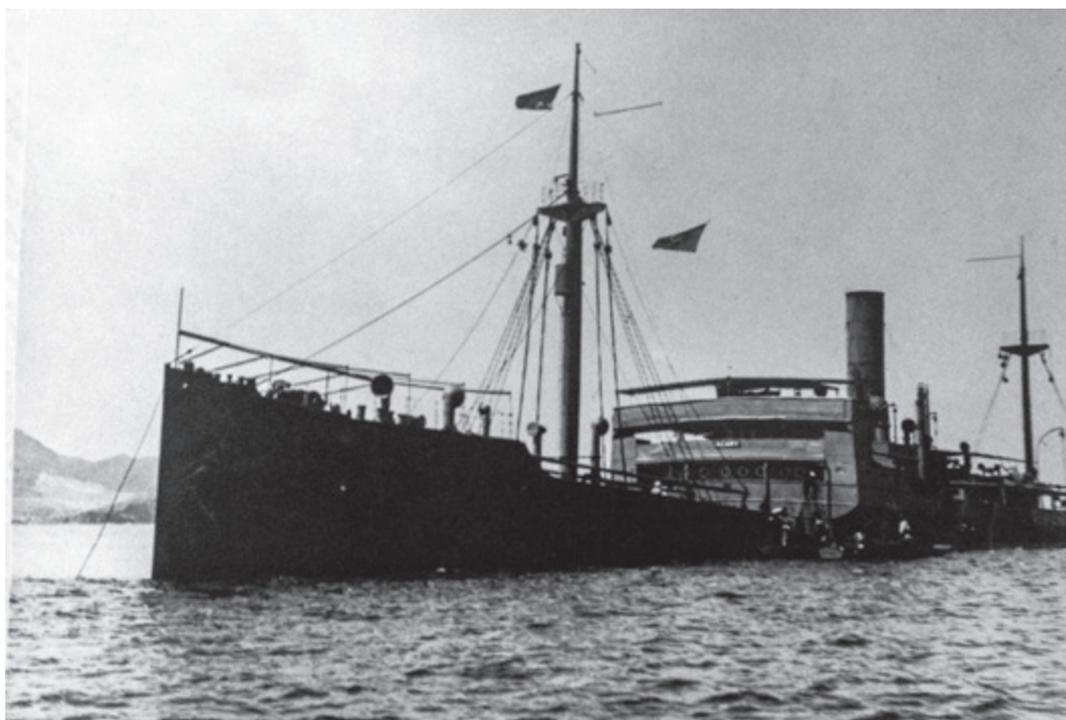


Figura 5 – Vapor brasileiro SS *Acary* encalhado no porto de São Vicente após ter sido torpedeado pelo U-151 (Biblioteca Central de Marinha)

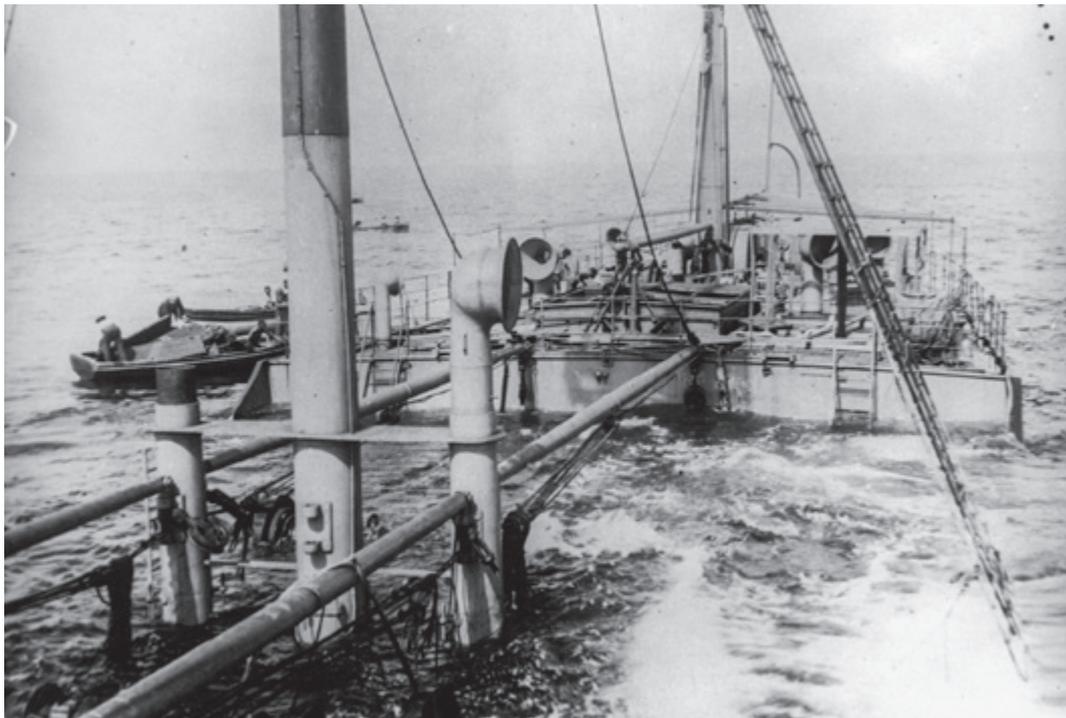


Figura 6 – No vapor brasileiro SS *Acary* a carga de café perdeu-se completamente após o navio ter sido torpedeado no porto de São Vicente (Biblioteca Central de Marinha)



Figura 7 – Trabalhadores retirando carga de café do vapor brasileiro SS *Guahyba* após ter sido torpedeado no porto de São Vicente (Biblioteca Central de Marinha)



Figura 8 – Uma outra vista do vapor brasileiro SS *Guahyba* após ter sido torpedeado no porto de São Vicente (Biblioteca Central de Marinha)



Figura 9 – Fragmentos de um torpedo que atingiu os navios brasileiros, retirado do fundo do porto de São Vicente (Biblioteca Central de Marinha)

até à posição onde efetuou o lançamento dos torpedos em imersão, já que os lançamentos dos mesmos foi realizado a 350m e 400m<sup>32</sup> dos alvos, apesar dos torpedos G7 (500mm) utilizados pelo U-151 terem um alcance muito superior<sup>33</sup>. Apesar do ataque ter sido realizado de noite, o fato dos alvos se encontrarem parados e, as silhuetas destes estarem recortadas pela contraluz vinda de terra, teria contribuído decisivamente para o sucesso do ataque. O comandante do U-151 tinha plena consciência da dificuldade que teria em se afastar caso fosse detetado antes dos impactos, ou ainda dentro do porto, por se deslocar submerso e num local de pouca profundidade. E, se estivesse à superfície, a sua velocidade<sup>34</sup> de 5 nós, facilmente poderia ser batido pela artilharia de defesa do porto ao se afastar deste, pelo menos até 4.500m das baterias norte e sul do porto.

Da análise do ataque do submersível alemão U-151 ao Porto Grande, a 2 de novembro de 1917, foi possível compreender o contraste entre os níveis de avanço tecnológico refletidos no sistema de defesa do Porto Grande, no qual se inclui a canhoneira *Ibo* e o rebocador armado *Brigadeiro Berreiros*, com a capacidade de combate do submersível alemão mas, também, como no início do século XX existia ainda uma total dependência do fator humano para o resultado de um qualquer combate.

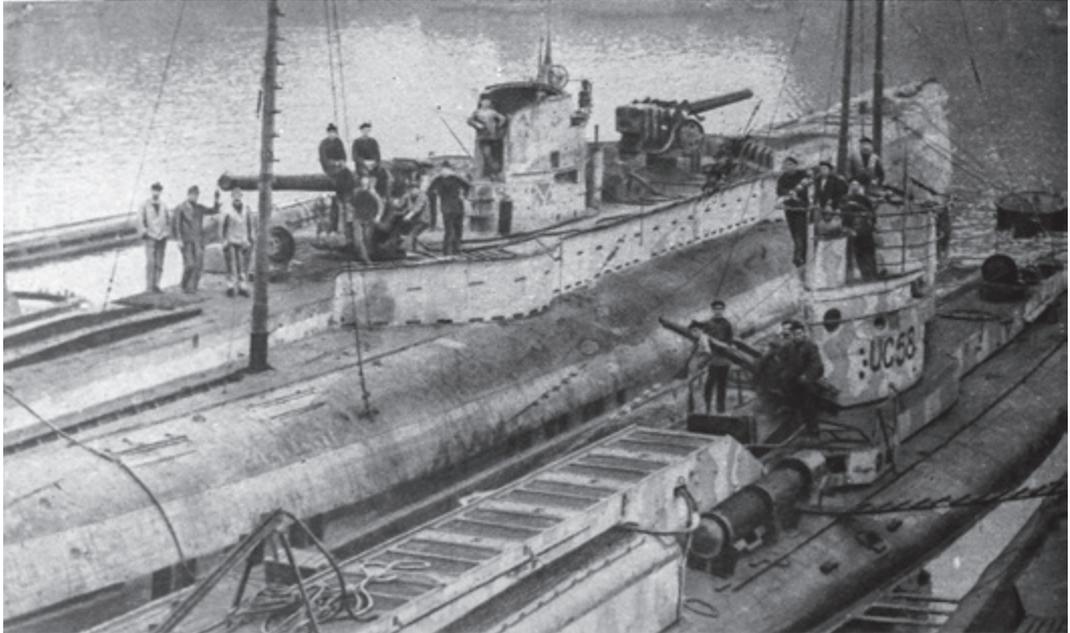


Figura 10 – Nesta fotografia tirada após o final da guerra, é possível comparar as dimensões de um submarino alemão da classe U-151 (mais afastado) e um outro submarino (*Le Miroir*, nº 269, 19 de Janeiro de 1919)

### **A DIVISÃO NAVAL BRASILEIRA PARA A EUROPA (DNOG)**

O Governo brasileiro a partir de outubro de 1917 teve dificuldade em materializar o seu esforço de guerra e em intervir no teatro de guerra europeu tendo, no entanto, mantido o fornecimento de alimentos e matérias-primas<sup>35</sup> à Europa. Nesse esforço de guerra enviou aviadores militares navais para colaborar na luta antissubmarina e uma missão médica a França, liderada pelo médico Nabuco Gouveia. No entanto, e apesar de todo o esforço e vontade, demorou a formar a esquadra naval de guerra a enviar para o teatro de guerra europeu.

A Esquadra para intervenção na Europa, denominada Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), foi composta por dois cruzadores: *Rio Grande do Sul* e *Bahia*, quatro contratorpedeiros: *Piauí*, *Rio Grande do Norte*, *Paraíba* e *Santa Catarina*, o navio de abastecimento *Belmonte* e o rebocador de alto-mar *Laurindo Pitta*. Em guarnições levou um efetivo total de 1.502 homens<sup>36</sup>.

A prontidão do DNOG levou um longo período de preparação. O primeiro pedido

britânico para a cedência de uma força naval de patrulha para operar na Europa data de 21 de dezembro de 1917, ao qual foi dada uma resposta por parte do Governo brasileiro dez dias depois, a 31 de dezembro, com a oferta da disponibilidade para enviar o número de navios indicados<sup>37</sup>.

Um dos fatores que deve ser ponderado na demora para a DNOG operar no teatro de guerra europeu, foi a sua dependência da utilização de infraestruturas e logística Aliada, em especial da Base Naval britânica de Gibraltar e do apoio americano para operar na Europa<sup>38</sup>. No entanto, dentro das suas águas nacionais a Marinha brasileira operacionalizou sem dificuldade três Divisões Navais: a do Norte sob o comando do Contra-Almirante João Carlos Mourão dos Santos, a do Centro sob o comando do Contra-Almirante Francisco de Matos e a do Sul sob o comando do Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin, para defesa do litoral brasileiro.

Outro fator que dificultava a operacionalização de qualquer Esquadra naval brasileira, no Atlântico Sul ou na Europa, era a sua dependência total da importação de

material militar naval e de carvão para a manutenção e abastecimento da sua marinha de guerra<sup>39</sup>.

Finalmente, a 31 de julho de 1918 a DNOG, comandada pelo Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin, suspendeu ferros do arquipélago Fernando Noronha com destino à base naval britânica de Gibraltar, com a missão de vir a reforçar os meios navais britânicos que operavam no Atlântico Sul na neutralização da ameaça submarina alemã. Operacionalmente<sup>40</sup> caber-lhe-ia a colaboração no patrulhamento do triângulo Gibraltar, Dakar, Cabo Verde, a rocega e a escolta a navios mercantes.

Como uma derrota estabelecida passava por Freetown, Dakar e Gibraltar, a Divisão Naval teve a necessidade de parar várias vezes em alto-mar para abastecer os cruzadores e os contratorpedeiros a partir do vapor *Belmonte* e, ainda, para executar reparações com o auxílio do rebocador *Laurindo Pitta*. Estas paragens em alto-mar eram situações muito perigosas, mesmo contando com a proteção antissubmarina que os quatro contratorpedeiros poderiam oferecer em caso de um ataque alemão. A viagem de travessia terminou a 9 de agosto, com a entrada de todos os navios da Divisão no porto de Freetown<sup>41</sup>.

No porto de Freetown<sup>42</sup> era esperada a execução do reabastecimento e pequenas manutenções para dar início à nova etapa até ao porto de Dakar, o que se verificou a 23 de agosto de 1918. Em termos militares, o porto de Dakar apresentava uma melhor defesa comparativamente ao porto de São Vicente. A sua segurança era assegurada por diversas fortificações, uma forte guarnição em terra e por várias unidades navais, adstritas ao comando francês do porto. No entanto, as condições de navegabilidade do porto de Dakar eram inferiores obrigando à utilização de pilotagem a embarcações que aí pretendessem fundear ou acostar aos cais<sup>43</sup>.

Durante o avanço para Dakar, na noite de 25 de agosto, a Divisão Naval entrou em alerta e posicionamento de combate, tendo efetuado tiro e largado cargas de profundidade na área e direção da suspeita da presença de um submarino alemão. No dia 26 de agosto a DNOG entrou no porto de Dakar com pro-

blemas mecânicos nos dois cruzadores, relacionados com desgaste de material e a falta de substituição de peças que já aguardavam manutenção mesmo antes da partida, peças essas que teriam de ser fornecidas pela indústria dos Estados Unidos da América.

A data prevista para iniciar a última etapa até Gibraltar estava marcada para 6 de setembro, mas entretanto irrompeu o surto de Gripe espanhola<sup>44</sup>, que atingiu grande parte das guarnições e obrigou a DNOG a se manter fundeada em Dakar até ao final de outubro.

### **O SURTO DE PNEUMÓNICA EM DAKAR**

A pandemia de gripe espanhola<sup>45</sup> que se espalhou em 1918 transformou a Divisão Naval brasileira um caso de estudo para a medicina. Ao se deslocar entre portos, de Freetown para Dakar, a guarnição da DNOG integrou o movimento massivo de pessoas que tomaram um papel crítico na transmissão do vírus, uma vez que a deslocação de esquadras, transportes de tropas e comboios navais foram o principal de difusão intercontinental da pneumónica.

A DNOG foi responsável pela propagação de pneumónica<sup>46</sup> em 1918 no Senegal, via porto de Dakar<sup>47</sup>, e entre a sua guarnição chegou a existir um nível de infetados de 90%. Muitos ficaram em cemitérios em Dakar<sup>48</sup> e quatro homens no cemitério da cidade do Mindelo em Cabo Verde<sup>49</sup>. No total vitimou 156 homens entre os 1.502 membros da guarnição da DNOG<sup>50</sup>.

Esta terá sido uma das razões que levou a que a Divisão Naval se demorasse em Dakar, ainda que existiam outras relacionadas com a questão da manutenção dos cruzadores e uma questão de política militar relacionada com a subordinação do comando brasileiro aos britânicos ou aos americanos que operavam a partir Gibraltar<sup>51</sup>, ainda não resolvida à data. A DNOG logo após chegar a Freetown solicitou esclarecimentos ao Conselho Naval Aliado relativamente à sua colaboração: comando e zona de patrulhamento, mas a questão não estava clara já que o apoio da DNOG era solicitado pelos franceses, italianos e britânicos, e ainda se

colocava uma questão formal de hierarquia de comando entre americanos e brasileiros, provocada pela antiguidade e patente do comandante da DNOG, Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin, em relação ao comandante da força americana aí estacionada comandada pelo Almirante William Sowden Sims.

Neste contexto de espera, e porque foi considerado pelos britânicos possível operacionalizar o contratorpedeiro *Piauí* apesar de ter sofrido no período 8% de infetados<sup>52</sup>, este foi enviado para São Vicente (Cabo Verde), onde chegou a 11 de setembro<sup>53</sup>, para reforçar o esforço de guerra da Marinha portuguesa aí estacionada. A sua missão não só incluiu o patrulhamento do porto de São Vicente como a prestação de assistência às populações das localidades de São Vicente, Carvoeiras, São Tiago e Praia<sup>54</sup>. O contratorpedeiro CT-3 concluiu a sua missão junto da Marinha portuguesa a 19 de outubro, data em que regressou a Dakar para se juntar à sua Divisão Naval<sup>55</sup>.

No entanto, o contratorpedeiro *Piauí* quando amarrou junto à canhoneira NRP *Beira* contava entre a sua guarnição com 20 engripados com a pneumónica e terá sido deste grupo de homens que faleceram os quatro que foram enterrados no cemitério da cidade do Mindelo<sup>56</sup>.

Da investigação realizada pelos autores, mesmo no Brasil, a ida deste contratorpedeiro para Cabo Verde também não se encontra bem documentada, pelo que os autores tentaram confirmar este apoio através da pesquisa na documentação portuguesa, nomeadamente na documentação das Capitânicas do Porto de Cabo Verde da época e no diário de navegação da canhoneira *Beira*. Contudo, não foi possível encontrar quaisquer dados que pudessem confirmar a presença do mencionado navio brasileiro em Cabo Verde. Adicionalmente, foi pedido às autoridades locais de Cabo Verde que tentassem confirmar a existência das sepulturas dos quatro militares que teriam sido sepultados no cemitério da cidade o Mindelo, em São Vicente de Cabo Verde. A informação que recebemos, apontam para que atualmente, essas campas já não existam no mencionado cemitério.

É possível que estes quatro corpos tenham sido trasladados para o Mausoléu aos Mortos da Divisão Naval em Operações de Guerra, construído em 1928, e que se encontra no interior do Cemitério de São João Baptista, cidade do Rio de Janeiro. Este Mausoléu é resultado do Decreto nº 4.692, de 23 de fevereiro de 1923 e do Decreto nº 18.371, de 28 de agosto de 1928, ambos publicados no Diário Oficial da União, e é onde repousam os restos mortais de 156 militares<sup>57</sup> da DNOG trasladados de Dakar. Contudo, Adriane Piovezan<sup>58</sup> na sua Tese de Doutoramento realizou um estudo exaustivo sobre a história desse monumento e sobre a transladação de Dakar, não existindo referência aos quatro militares que teriam morrido em Cabo Verde e que ainda se encontrariam sepultados no cemitério da cidade o Mindelo, em São Vicente de Cabo Verde.

## **A CAMINHO DA BASE NAVAL BRITÂNICA DE GIBRALTAR**

Entretanto, após receber um reforço de homens vindos do Brasil para completar as suas guarnições vítimas da pneumónica, a Divisão Naval suspendeu de Dakar a 3 de novembro de 1918 com destino a Gibraltar.

A ameaça submarina era real naquela zona, tanto mais que no dia 9 de novembro, o couraçado pré-*dreadnought* HMS *Britannia*, destinado a acompanhar a DNOG entre Dakar e Gibraltar, foi afundado pelo submersível alemão UB-50. Assim, existiu um permanente alerta enquanto navegava para Gibraltar que levou a duas situações de tensão. A primeira que ficou conhecida como a "Batalha das Toninhas", quando um cardume destes animais foi confundido com o rastro de um submarino e que levou o cruzador *Bahia* a abrir fogo com os seus canhões. Um segundo incidente ocorreu quando o contratorpedeiro *Piauí* abriu fogo de canhão contra o caça-submarinos N190 da Marinha norte-americana, ao ser confundido com um submarino devido à sua pequena dimensão, mas sem causar danos sobre o navio aliado que se identificou de imediato. Chegou a Gibraltar no dia 10 de novembro de 1918, na véspera do Armistício.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### Arquivos

PT/AHU – Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa)

PT/BCM-AH – Biblioteca Central da Marinha, Arquivo Histórico (Lisboa)

GR/BArch-MA – Bundesarchiv Militararchiv (Freiburg)

UK/TNA – The National Archives (Londres)

### Publicações Periódicas

Ilustração Portuguesa

Comércio do Porto

### Bibliografia

ALENCAR, A. F. *Relatório do Ministro da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1918.

ALMEIDA, João de. *O Porto Grande de S. Vicente de Cabo Verde*, 2ª ed. Lisboa: Editorial Império Ltda, 1938.

ALONSO, Wladimir J.; Schuk-Paim, Cynthia; Shanks, G. Dennis et al. A alta mortalidade da pandemia espanhola na Divisão Naval em Operações de Guerra em 1918. *Revista Navigator*. nº 9/17, 2013, pp. 11-21.

ARAÚJO, Johny Santana. Guerra que terminar todas las guerras: Brasil en la Primera Guerra Mundial – La movilización de la sociedad y participación de la Marina de guerra – 1917-1918. *História: Debates e Tendências*, vol. 14, nº 2, jul./dez. 2014, pp. 318-333.

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

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. Quanto custou a DNOG? in: *Simpósio sobre a Participação do Brasil na Primeira Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação-Geral da Marinha, 1975.

HALPERN, Paul. *Naval War in the Mediterranean 1914-1918*. London: Routledge Library Editions, 2016.

INSO, Jaime Correia do. *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha, 2006.

KILLINGRAY, David. *The Spanish Influenza Pandemic of 1918-1919: New Perspectives*. London: Routledge Library Editions, 2003.

LEITE, Jorge da Silva, Aspectos da participação da Marinha de Guerra Brasileira na Primeira Guerra Mundial. *Revista Marítima Brasileira*, nº 3, 1987, pp. 9-40.

MAIA, João do Prado, D.N.O.G. Uma página esquecida da história da Marinha Brasileira, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação-Geral da Marinha, 1961.

MARTINS, Helio Leoncio, A Participação da Marinha Brasileira na Primeira Grande Guerra. História Naval Brasileira, (Coord.) *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Vol. 5, Tomo IB, 1997.

MENDES, José Agostinho de Sousa. *Setenta e Cinco Anos no Mar (1910-1985)*, Vol. I – I/II/III Partes. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha, 1989.

MENDONÇA, Valterian Braga. *A Experiência Estratégica Brasileira na Primeira Guerra Mundial (1914-1918)*. Dissertação de Mestrado, Niterói, Universidade Federal Fluminense, 2009.

MONTEIRO, Marcelo. *A Entrada do Brasil na Primeira Guerra Mundial*. São Paulo: Besourobox, 2014.

PIOVEZAN, Adriane. *Morrer na guerra: instituições, ritos e devoções no Brasil (1944-1967)*. Tese Doutorado. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2014.

SCHEINA, Robert L. *Latin America's Wars Volume II: The Age of the Professional Soldier, 1900-2001, Vol.II*. Washington D.C.: Potomac Books Inc., (eBook), 2003.

SILVA, Henrique Corrêa da (Paço d'Arcos). *Memórias de Guerra no Mar*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1931.

SOARES, José Roberto de Macedo. Relatório Diplomático do Sr. Dr. José Roberto de Macedo Soares, Segundo-Secretário da Legação dos Estados Unidos do Brasil em Berna. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919.

TORRES, A. Sousa; SOARES, J.M. Pires. Formações sedimentares do Arquipélago de Cabo Verde. *Memórias Série Geológica III*, Museu e Laboratório Mineralógico e Geológico. Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa. Oficinas Gráficas da Casa Portuguesa, 1946.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> As zonas de guerra submarina declaradas pela Alemanha foram: Zona A-Ilhas Britânicas, Zona B-Mar Mediterrâneo, Zona C-Açores e Zona D-Cabo Verde. <http://net.lib.byu.edu/estu/wwi/comment/CRB/images/CRB08.jpg> (acesso 2016/07/28)

<sup>2</sup> UK/TNA/ADM 137-1204, de 29 Setembro 1916.

<sup>3</sup> UK/TNA/ADM 137-1204. Letter of proceedings, de 12 Abril 1916.

<sup>4</sup> UK/TNA/ADM 137-1204. Telegrama nº 114/47, de 12 Abril 1916.

<sup>5</sup> UK/TNA/ADM 137-1204. Telegrama nº W23762/17, de 3 Fevereiro 1917.

<sup>6</sup> UK/TNA/ADM 137-1204. 29 Setembro 1916.

<sup>7</sup> Henrique Corrêa da Silva (Paço d'Arcos), *Memórias de Guerra no Mar*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 1931, pp.29-30. A classe *Beira* eram canhoneiras de 405 toneladas. A *Ibo* foi construída em 1911 no Arsenal da Marinha, em Lisboa, e apresentava uma velocidade máxima de 12 nós. No início da guerra estava armada com quatro peças Hotchkiss de 47 mm e duas metralhadoras e uma guarnição de cerca de 80 homens.

<sup>8</sup> Henrique Corrêa da Silva (Paço d'Arcos), *idem*, p.77. O rebocador *Brigadeiro Berreiros* era um navio fretado, que o governador local colocou à disposição da Estação Naval de Cabo Verde. Estava armado com uma peça de 37 mm e tinha uma guarnição de oito praças portuguesas.

<sup>9</sup> Henrique Corrêa da Silva (Paço d'Arcos), *ibidem*, pp.58-59.

<sup>10</sup> PT/BCM-AH/N46/205/5-XVII-1-4, *Ibo* 1917-1918 Relatório de 10 de Novembro de 1917, p.2.

<sup>11</sup> UK/TNA/ADM 137-1204 Telegrama 302, de 30 Setembro 1916, material a ser fornecido pela Inglaterra.

<sup>12</sup> UK/TNA/ADM 1-8501-230.

<sup>13</sup> PT/BCM-AH/N46/205/5-XVII-4, Relatório da *Ibo* para a Majoria General da Armada de 18 de Novembro de 1917 e PT/BCM-AH/Núcleo 320/4/6-XV-2-1, Serviço de Defesa Marítima 1918.

<sup>14</sup> PT/BCM-AH/CX1516 – Ultramar, Cabo Verde, 1917-1970. Houve a necessidade de mobilizar os serviços do rádio amador, sr. Alberto Carlos de Oliveira, que era proprietário do rádio CTIDX. Este cumpriu um papel determinante na ligação entre as unidades navais da Armada portuguesa e o comando do Porto Grande e ainda na ligação entre a Esquadra britânica que se encontrava ao largo com a Estação do Cabo Submarino. No final da guerra o Sr. Alberto Oliveira obteve o reconhecimento britânico pela participação na luta contra os submarinos alemães e também do Governo português.

<sup>15</sup> UK/TNA/ADM 137-1204, 29 Setembro 1916.

<sup>16</sup> Henrique Corrêa da Silva (Paço d'Arcos), *ibidem*, pp.84-87. Os autores não conseguiram identificar qual teria sido o submarino envolvido nesta ação.

<sup>17</sup> *Comércio do Porto*, 4 de Novembro de 1916, p.3.

<sup>18</sup> <https://ieccmemorias.wordpress.com/2015/08/31/iecc-memorias-cclix-27041917-enc-sauda-wenceslau-braz/> (acesso 2017/02/01)

<sup>19</sup> Anteriormente tinha sido afundado o vapor brasileiro *Rio Branco* de 2.259t, a 1 de maio de 1916, pelo submarino UB-27 comandado por Victor Dieckmann, no Mar do Norte junto à costa da Grã-Bretanha.

<sup>20</sup> Valterian Braga Mendonça, "A Experiência Estratégica Brasileira na Primeira Guerra Mundial (1914-1918)", *Disertação de Mestrado*, Niterói, Universidade Federal Fluminense, 2009, p.97. No total o Governo brasileiro confiscou 46 navios a título de indenização e a 3 de Dezembro de 1917 cedeu à França 30 desses navios por contrato, à imagem do que o Governo português foi impelido a fazer à Grã-Bretanha, para colmatar parte da imensa falta de transportes navais que se verificava nesse momento crucial da guerra.

<sup>21</sup> Marcelo Monteiro, *A Entrada do Brasil na Primeira Guerra Mundial*, São Paulo, Besourobox, 2014. Neste livro o autor fundamenta que terá sido o afundamento do vapor *Macau* (ex-*Palatia*) que precipitou a declaração de guerra contra a Alemanha.

- <sup>22</sup> José Roberto de Macedo Soares, *Relatório Diplomático do Sr. Dr. José Roberto de Macedo-Soares, Segundo Secretário da Legação dos Estados Unidos do Brasil em Berna*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1919, pp.62-65. A data do relatório é anterior ao final do conflito, 27 de outubro de 1918, e reflete as tentativas encetadas antes dessa data.
- <sup>23</sup> A guarnição alemã quando foi atacada pelos contratorpedeiros afundou o navio para que este não fosse capturado operacional.
- <sup>24</sup> PT/BCM-AH/N46/205/5-XVII-4, Relatório da *Ibo* para a Majoria General da Armada de 18 de novembro de 1917
- <sup>25</sup> *idem*.
- <sup>26</sup> GR/BArch-MA/RM97-1114 - Diário de Guerra do U-151 e também referido nas memórias do Comandante Corrêa da Silva. Henrique Corrêa da Silva (Paço d'Arcos), *ibidem*, pp.135-7.
- <sup>27</sup> O nascer do sol em Cabo Verde no dia 7 de novembro de 1917, aconteceu às 6h34m.
- <sup>28</sup> PT/BCM-AH/N46/205/5-XVII-4, Relatório da *Ibo* para a Majoria General da Armada, de 18 de novembro de 1917.
- <sup>29</sup> PT/BCM-AH/N46/205/5-XVII-4, Relatório do comandante Henrique Corrêa da Silva, dirigido ao Cônsul Britânico em Cabo Verde, datado de 10 de Novembro de 1917, p.12.
- <sup>30</sup> UK/TNA/ADM 137-1204, de 29 de Setembro de 1916.
- <sup>31</sup> *Ilustração Portuguesa*, II Série, nº 615, de 3 de Dezembro de 1917, pp.447-8.
- <sup>32</sup> GR/BArch-MA/RM97-1114 - Diário de Guerra do U-151 e também referido nas memórias do Comandante Corrêa da Silva. SILVA, Henrique Corrêa da (Paço d'Arcos), *ibidem*, p.136.
- <sup>33</sup> Os torpedos G7 alemães tinham o alcance de 10.700m a 36 nós.
- <sup>34</sup> Os submarinos em combate, por precaução, utilizavam os motores elétricos à superfície para facilitar qualquer imersão de emergência que tivessem de efetuar durante o combate. A passagem de diesel a elétrico e vice-versa era um processo lento para as necessidades de manobra em combate.
- <sup>35</sup> A principal matéria-prima exportada pelo Brasil era a borracha, que no início do século XX ainda não era muito utilizada na indústria militar. Outro produto de exportação era o café que foi colocado na lista de contrabando pelos britânicos, ainda durante o período de neutralidade brasileira, o que dificultava o seu transporte para os países neutros fronteirais às Potências Centrais.
- <sup>36</sup> João do Prado Maia, *D.N.O.G. Uma página esquecida da história da Marinha brasileira*, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1961, p.94.
- <sup>37</sup> Robert L. Scheina, *Latin America's Wars Volume II: The Age of the Professional Soldier, 1900-2001*, Vol.II, Washington D.C., Potomac Books Inc., (eBook), 2003, p.108. O Contra-Almirante Francisco de Mattos foi enviado pelo Governo Brasileiro à Europa para tratar da colaboração da DNOG com a Royal Navy.
- <sup>38</sup> Paul Halpern, *Naval War in the Mediterranean 1914-1918*, London, Routledge Library Editions, 2016, p.445.
- <sup>39</sup> Robert L Scheina, *idem*, p.109.
- <sup>40</sup> Robert L. Scheina, *ibidem*, p.110.
- <sup>41</sup> Robert L. Scheina, *ibidem*, p.108.
- <sup>42</sup> Terá sido durante o período em que a DNOG esteve em Freetown que as guarnições foram contagiadas pela pandemia de gripe espanhola.
- <sup>43</sup> João de Almeida, *O Porto Grande de S.Vicente de Cabo Verde*, 2ª ed., Lisboa, Editorial Império Lda, 1938, p.92-93.
- <sup>44</sup> Carlos Daróz, *O Brasil na Primeira Guerra Mundial: a longa travessia*, São Paulo: Editora Contexto, 2016. Na sua obra o historiador brasileiro apresenta a história dos quase duzentos brasileiros que perderam a vida nos navios de guerra da DNOG, na maioria vítimas da gripe espanhola e acidentes durante a viagem.
- <sup>45</sup> A pneumônica vitimou nos últimos meses da guerra um total de mortes superior a todas as mortes causadas nos campos de batalha durante a Grande Guerra, tornando-a a maior crise de saúde pública da história recente. Sendo um vírus aéreo tinha como ambiente de propagação preferencial os meios fechados e multidões, dois ingredientes especialmente fáceis de encontrar em campos militares e navios.
- <sup>46</sup> Wladimir J. Alonso; Cynthia Schuk-Paim; G. Dennis Shanks et al., "A alta mortalidade da pandemia espanhola na Divisão Naval em Operações de Guerra em 1918", *Revista Navigator*. n.9/17, 2013, pp. 11-21.
- <sup>47</sup> David Killingray, *The Spanish Influenza Pandemic of 1918-1919: New Perspectives*, London, Routledge Library Editions, 2003, p.232. A propagação da doença foi muito rápida e poucos dias depois, a 18 de Setembro a doença já tinha atingido o campo militar de Ouakam a pouco mais de 1km de Dakar.
- <sup>48</sup> Adriane Piovezan, "Morrer na guerra: instituições, ritos e devoções no Brasil (1944-1967)", *Tese Doutorado*, Curitiba, Universidade Federal do Paraná, 2014, p.222. Mais tarde, em 1928, os corpos das vítimas da DNOG em Dakar foram exumadas e transladadas para o Cemitério São João Baptista no Brasil.
- <sup>49</sup> Informação de Joaquim Saial em colaboração com Manuel Amante da Rosa, Embaixador de Cabo Verde em Roma. (2017/01/24).
- <sup>50</sup> Arthur Óscar Saldanha da Gama, "Quanto custou a DNOG?", *Simpósio sobre a Participação do Brasil na Primeira Guerra Mundial*, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975, p.7.
- <sup>51</sup> Paul Halpern, *idem* p.445.
- <sup>52</sup> Wladimir J. Alonso, *idem*, pp. 1-21.
- <sup>53</sup> Hélio Leôncio Martins, "A Participação da Marinha Brasileira na Primeira Grande Guerra. História Naval Brasileira", (Coord.) *História Naval Brasileira*, Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Vol. 5, Tomo IB, 1997, p.272. Até ao final da guerra ainda se registaram mais dois ataques a navios mercantes brasileiros, mas sem sucesso.
- <sup>54</sup> João do Prado Maia, *idem*, pp.90-91.
- <sup>55</sup> Johny Santana Araújo, "Guerra que terminar todas las guerras: Brasil en la Primera Guerra Mundial – La movilización de la sociedad y participación de la Marina de guerra – 1917 – 1918", *História: Debates e Tendências*, vol. 14, nº 2, Jul./Dez. 2014, p. 329.
- <sup>56</sup> João do Prado Maia, *ibidem*, pp.90-91.
- <sup>57</sup> João do Prado Maia, *ibidem*, p.96. A transladação foi efetuada em três etapas: 1928 com 50 corpos, 1929 com 101 corpos e 1931 com 5 corpos.
- <sup>58</sup> Adriane Piovezan, Historiadora, mestre em Letras (UFPR), doutoranda em História (UFPR), membro da Associação Brasileira de Estudos Cemiteriais.