

A guerra dos corsários – ações navais na costa brasileira durante a Primeira Guerra Mundial (1914-18)*

The war of the corsairs – naval actions in the Brazilian coast during the First World War (1914-18)

Tito Henrique Silva Queiroz

Historiador e mestre em Ciência Política pela Universidade Federal Fluminense (UFF), professor das Faculdades Integradas Hélio Alonso (FACHA), autor de Brasil: história e turismo (Rio de Janeiro: Univer-Cidade Editora, 2005).

RESUMO

O artigo analisa as ações dos corsários alemães na costa brasileira durante a Primeira Guerra Mundial. Para compor tal mosaico, foram cruzadas várias fontes de época e atuais, inéditas e publicadas. Essas ações tiveram impacto nas atitudes do governo perante a guerra e nas atividades da Marinha do Brasil, durante e mesmo após a guerra.

PALAVRAS-CHAVES: Primeira Guerra Mundial, Corsários alemães, Brasil

ABSTRACT

This article analyses the actions of German raiders in Brazilian coast during World War First. To compound that mosaic, various sources were crossed: old and new, unpublished and published. These actions impacts in the attitudes of the Brazilian government towards the war and the Brazilian Navy activities, during and even after the war.

KEYWORDS: First World War, German raiders, Brazil

Nunca se deu a devida atenção às ações navais ocorridas nas costas da América do Sul na Grande Guerra. Entretanto, essas ações tiveram sua importância no decorrer do conflito – tendo em vista o domínio das rotas comerciais sul-americanas e suas matérias-primas. Houve até batalhas navais importantes na região (a de Coronel e das Falklands, em 1914).

Contudo, batalhas entre encouraçados logo se tornariam raras para desaparecer ao longo da guerra. O impasse impôs-se às potências em luta. Isso fez com que, assim como as batalhas campais refluíssem para o desgaste das trincheiras, as batalhas navais refluíssem para as táticas de bloqueio: com navios de superfície, minas e submarinos.

Só ao final da guerra, os submarinos ganharam capacidade técnica para operar no Atlântico Sul; tarde demais para entrar em ação. Isso não quer dizer que a região tenha

* Artigo recebido em 23 de março de 2017 e aprovado para publicação em 28 de abril de 2017.

deixado de vislumbrar o bloqueio por navios de superfície. Bloquear as rotas da região foi fácil para os Aliados. Mas as táticas alemãs para relativizar esse bloqueio também tiveram algum sucesso. Táticas que, devido à impossibilidade de uma atuação aberta da Armada alemã, assumiram a forma dissimulada, mas nem por isso ineficiente, da guerra de corso.

A velha tática de usar navios – disfarçados sob outras aparências, nomes e bandeiras – contra o comércio inimigo havia dado certo tantas vezes que fazia parte da estratégia alemã antes da guerra. E foi largamente utilizada na costa brasileira a tal ponto que a região do Cabo de São Roque fosse conhecida como “paraíso dos corsários”.

Nas costas da América do Sul, os corsários tinham o auxílio de navios internados nos portos por causa do bloqueio, do pessoal diplomático e empresas alemãs. A neutralidade facilitava mais que dificultava a ação dos corsários, daí a inexistência de ações hostis contra navios sul-americanos. E apesar do transtorno que causaram, como poupavam a vida das tripulações e passageiros dos navios que atacavam, granjearam simpatia para suas ações.

A ação dos corsários foi um dos motivos da pressão aliada sobre a neutralidade sul-americana, já que uma das formas de acabar com a ameaça dos corsários seria atrair para a guerra os países sul-americanos. Por ironia, isso foi facilitado no momento em que navios sul-americanos foram vítimas da campanha submarina irrestrita alemã, a partir de 1917.

De qualquer forma, a ação dos corsários foi a principal ameaça à navegação aliada no Atlântico Sul. Repousam ao longo da costa brasileira dezenas de navios afundados nesse período como prova dessa ação. O objetivo desse artigo é o de analisar a atuação dos corsários e o envolvimento do Brasil nessa face próxima da “guerra europeia”.

PRIMEIRA FASE, 1914-1915

A guerra iniciou-se em fins de julho de 1914. Nos dias seguintes, já havia intensa movimentação na costa brasileira: os britânicos posicionaram belonaves para

bloquear mercantes alemães e austro-húngaros, muitos dos quais se internaram nos portos brasileiros. Por outro lado, aproximavam-se da costa brasileira belonaves alemãs para se dedicar à guerra comercial contra os Aliados.

A estratégia do Almirantado alemão era empregar velozes cruzadores que podiam atuar em áreas estratégicas e se deslocar rapidamente sem muita expectativa de ter que se engajar contra belonaves aliadas, demasiado ocupadas em ter que patrulhar vastas áreas.

A costa brasileira era estratégica por ser passagem das rotas que iam e vinham desde o Pacífico e à própria América do Sul. E na região em torno do Cabo de S. Roque, Atol das Rocas, Penedos de São Pedro e São Paulo e Fernando de Noronha era onde as rotas se dividiam em direção à África, Europa e América do Norte. Outro dado, era a importância dos alísios na costa, já que parte da navegação ainda era realizada em veleiros. Assim, uma perturbação na área causaria transtornos a Aliados e até aos neutros.

Para apoiar os corsários, existia uma rede administrada por uma subdivisão da inteligência naval alemã chamada *Etappendienst*, que disponibilizava informações, mantimentos, combustível e navios reabastecedores. Sua base estava em empresas teuto-brasileiras, bancos e pessoal diplomático alemães no Brasil.¹

Com tal organização, já em 6 de agosto de 1914, o Cruzador *Dresden* estava na embocadura do Amazonas intimando os Mercantes britânicos *Drumcliffe*, *Lynton Grange* e *Hostilius*, os quais não afundaram porque eram pequenos e sem carga. O *Dresden* (assim como o *Karlsruhe*) estava a postos para intervir na crise mexicana de abril-julho de 1914 (quando os EUA invadiram Veracruz) mas, a 31 de julho, recebeu ordens de ir para a costa do Brasil.²

Nos dias seguintes, iniciou o reabastecimento. Entre 9 e 13 de agosto, carvoou do reabastecedor *Corrientes*³ em Jericoacoara (CE) e depois, no Atol das Rocas, carvoou novamente do *Baden*, *Persia* e *Prussia*⁴ (que o acompanharam). Foi para o sul e em 15 de agosto, após receber um rádio do *Blücher*⁵ (ancorado no Recife), capturou e afundou o

britânico *Hyades*, na costa do Rio Grande do Norte. O *Prussia* teve ordens de rumar para o Rio de Janeiro, onde deixou os 35 prisioneiros do *Hyades*, em 20 de agosto. Isso fez com que governo e opinião pública brasileiros tivessem certeza de que a “conflagração europeia” estava bem próxima.⁶

Em 26 de agosto, faria suas derradeiras vítimas: o *Holmwood*, afundado a 100 milhas da costa do Rio Grande do Sul, e o também britânico *Catherine Park*, utilizado para levar os tripulantes do *Holmwood*. No dia 30 de agosto, o *Catherine Park* chegou ao Rio de Janeiro.⁷

Seguindo para o Pacífico, o *Dresden* participaria de Coronel e das Falklands, escapando para o Chile. Cercado por cruzadores britânicos na Ilha Juan Fernandez, foi evacuado e afundado em janeiro de 1915. Considera-se que seu maior sucesso foi o de ter espalhado o terror na costa brasileira; mesmo com poucos navios atacados, paralisou-se a ida e vinda de muitos outros. Mas o destaque da primeira leva de corsários foi o *Karlsruhe*. Os 17 navios que afundou ou apresou lhe granjearam esse destaque.⁸

Sua primeira vítima – entre a Guiana Francesa e o Brasil, em 18 de agosto – foi o *Bowes Castle*.⁹ O *Karlsruhe* já estava acompanhado pelos reabastecedores *Patagonia* e *Stadt Schleswig*.¹⁰ Os prisioneiros foram para o *Patagonia* e após alguns dias, na Ilha de S. João (MA), foram transferidos para o *Stadt Schleswig* que, em 2 de setembro, chegou a S. Luís.¹¹

Em 31 de agosto – acompanhado de dois reabastecedores (o *Assuncion*¹², que fugira de Santos em 19 de agosto, com ordens do cônsul alemão, e o *Krefeld*, saído do Rio em 12 de agosto), capturou o *Strathroy* (com 6800 toneladas de carvão para a Estrada de Ferro Central do Brasil; levando o Governo brasileiro, mais tarde, a protestar). Em 3 de setembro, 250 milhas a sudoeste dos Penedos de São Pedro e São Paulo, afundou o *Maple Branch*. No dia 5, foi para sua “base secreta”: em Coroa das Lavadeiras (RN), para carvoar. Sua próxima vítima se daria em 14 de setembro, entre Rocas e Fernando de Noronha: o *Highland Hope*. Volta para Lavadeiras e, em 21 de setembro, a sudoeste dos Penedos de S. Pedro e S.

Paulo, afunda o holandês *Maria* (a serviço dos britânicos). No mesmo dia, 155 milhas a sudoeste dos penedos, afunda o *Cornish City* (com carvão para o Rio). No dia 22, na mesma área, seria a vez do *Rio Iguaçu* e do *Indrani*, (o *Indrani* foi transformado em auxiliar e rebatizado de *Hoffnung*). Nos dias seguintes, com problemas nas máquinas, vai para Lavadeiras. Sem mais função, o *Strathroy* foi afundado em 27 de setembro. Logo voltaria à zona de São Roque.¹³

Em 3 de outubro, apreende o *Farn*. Sua pequena frota auxiliar lhe permitia conseguir mantimentos e informações dos portos brasileiros. Embora não sem incidentes, devido à vigilância do Governo brasileiro. Em agosto, o governo “mobilizou toda a nossa Esquadra” e navios foram mandados para a manutenção da neutralidade nos Portos de Belém, Recife, Salvador e Santos.¹⁴ No primeiro dia de setembro, registrou-se o primeiro incidente entre um navio da Armada brasileira e um mercante alemão, quando o *Rio Grande*¹⁵ tentou sair do Porto de Belém sem autorização, sendo intimado com um tiro de advertência da Canhoneira *Missões* a retroceder. Em 14 de setembro, o *Patagonia* (que havia ido a Pernambuco comprar mantimentos) saiu sem autorização do Porto do Recife. O Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte* foi atrás dele, voltando quando percebeu que estava fora da jurisdição nacional.¹⁶

Foi graças às informações prestadas pelos auxiliares (aos quais se juntou o *Rio Negro*, saído do Pará) que o *Karlsruhe* afundou no dia 6, a 100 milhas ao sul dos penedos, o *Niceto de Larrinaga*. No dia 7, o *Lynrowan*. Nos dias 8 e 9, o *Cervantes* e o *Pruth*. No dia 11, a 215 milhas ao norte de São Roque, o *Condor* foi capturado ao se aproximar do *Farn*, que portava ainda a bandeira britânica. Só seria afundado no dia 13, após a transferência completa da carga. Em 14 de setembro, estava em Lavadeiras.¹⁷

Em 16 de outubro, o *Karlsruhe* voltou para o “paraíso dos corsários” e afundou o *Glanton*. Mas o tráfego na área estava em declínio: só a 23, afunda o *Hurtsdale*. No dia 27, pega o Transatlântico *Vandyck* ao largo de Maracá. Os passageiros foram acomodados no *Assuncion*, que chegou a Belém em 2 de novembro.¹⁸

O *Assuncion* comprou mantimentos e estava pronto para sair (o *Rio Grande* e o *Hohenstaufen*¹⁹ também); mas o Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino de Alencar, deu ordens para a vigilância do navio: a *Missões* foi reforçada com um batalhão de caçadores do Exército e um grupo de marinheiros armados foi para o *Assuncion*, que não pôde sair. Seja como for, em 4 de novembro, a caminho de Barbados, o *Karlsruhe* sofreu uma explosão onde pereceu parte da tripulação, incluindo o comandante, Capitão de Fragata Köhler. Os reabastecedores recolheram os sobreviventes e se dispersaram em direção à Alemanha.²⁰

Além dos cruzadores da Armada alemã, foram usados cruzadores auxiliares: transatlânticos convertidos para uso militar. As estratégias britânicas e germânicas incluíam o uso desse tipo de navio e, quando a guerra começou, muitos foram convertidos. Atuaram na costa brasileira alguns: o primeiro foi o *Cap Trafalgar*, que estava em Buenos Aires no início da guerra. Escapuliu na noite de 17 de agosto e dias depois, após desembarcar os passageiros em Montevideú, saiu dali e retirou a terceira chaminé (que servia para ventilação) e modificou outros detalhes da superestrutura. Assim, chegou à Ilha da Trindade em 28 de agosto.²¹

Trindade era utilizada pelos alemães como principal ponto de *rendez-vous* na costa brasileira. Antes do *Cap Trafalgar*, havia passado por lá, em 19-20 de agosto, o *Dresden* e havia chegado nessa data, a Canhoneira *Eber*, vinda da África. O tráfego de reabastecedores e radiotelegrafia era intenso. Isso chamou a atenção dos britânicos. Assim, o Cruzador Auxiliar britânico *Carmania* (um transatlântico armado) foi deslocado para o Brasil.²²

Os britânicos, que até julho de 1914 só tinham o Cruzador *Glascow* na América do Sul, logo teriam mais belonaves e reabastecedores. Embora usassem os portos brasileiros eventualmente, usavam Abrolhos para *rendez-vous*. Isso ficou claro quando o norueguês *San Andrés* aportou no Rio, declarando que, chamado pelo *Glascow* em Abrolhos, este lhe entregara cargas do alemão *Santa Catharina* (apresado pelos britânicos e depois afundado num incêndio, em 11 de outubro).²³

O uso de Abrolhos criou uma situação incômoda: o representante diplomático alemão dirigiu uma nota ao governo sobre a situação, mas, segundo nota do Ministro Alexandrino ao Itamaraty, os britânicos “têm se conservado fora das águas territoriais [...] à distância de mais de quatro milhas”. Assim, os navios da Marinha passaram a visitar



Figura: As tensões da guerra, promovidas pelos corsários alemães que afundam navios em águas brasileiras e bloqueadores britânicos (nos Abrolhos), deprimem a neutralidade da República brasileira. Caricatura de Storni. *O Malho*, n. 750. Rio de Janeiro, 27 de janeiro de 1917, p. 19

Abrolhos: o *Benjamin Constant* lá pernitoou em 7 de outubro de 1914, o Contratorpedeiro *Alagoas* lá esteve em “comissão reservada” em 15 de outubro e o Cruzador-Torpedeiro *Timbira* por lá passou em 15 de dezembro. As visitas passariam a ser regulares com a instalação de uma estação de rádio e a passagem da administração de Abrolhos à União.²⁴

As belonaves britânicas visitaram mercantes brasileiros e estrangeiros na costa brasileira por toda a guerra. Nem sempre de forma sutil. Em setembro de 1914, por exemplo, o *Maranhão* (Lloyd Brasileiro), quando navegava a seis milhas ao Norte do farol da Ilha do Arvoredo (SC) foi intimado a parar para revista com um tiro à pequena distância da proa (que gerou considerável pânico) e teve o diário do telegrafista e seu livro de códigos apreendidos.²⁵

Assim, os bloqueadores britânicos e os corsários alemães criaram um clima de tensão na costa que se relaciona ao pior acidente marítimo da história brasileira: o naufrágio do Transatlântico espanhol *Príncipe de Astúrias*, em 5 de março de 1916, no litoral paulista, com cerca de 500 mortes.²⁶

Enquanto estava em Trindade, o *Cap Trafalgar* foi armado com os canhões, metralhadoras, tripulantes e o Comandante Wirth, da *Eber* que, desarmada, foi despachada para Salvador. E o *Cap Trafalgar* iniciou um infrutífero cruzeiro corsário. Ao mesmo tempo, o *Carmania* se aproximava da Trindade. A chegada da *Eber* a Salvador em 14 de setembro coincidiu com a chegada do *Carmania* em Trindade, onde estava de novo o *Cap Trafalgar*.²⁷

No combate entre transatlânticos que se seguiu, o *Carmania* deixou o *Cap Trafalgar* muito danificado. Ele foi ao fundo com 16 mortos, incluso o comandante. Mas o *Carmania* também ficou avariado, com nove mortos e 26 feridos. As avarias eram tais que o *Carmania* logo se retirou ao captar um rádio de socorro do *Cap Trafalgar*. Temendo a vinda de outro corsário (de fato, o *Kromprinz Wilhelm* surgiu nas proximidades, mas se afastou temendo a vinda de outras belonaves britânicas), o *Carmania* foi para Abrolhos e daí para a Europa. O reabastecedor *Eleonore Woermann*, enfim, recolheu os naufragos, indo para Buenos Aires.²⁸

Enquanto isso – seja pelo inquérito aos tripulantes da *Eber*, seja pelo fato do *Carmania* ter sido visto avariado –, o governo brasileiro finalmente agiu em relação à Trindade. Em 2 de outubro, o Cruzador *Barroso* chegou à ilha com ordens para apresar ou afundar qualquer navio que encontrasse. Mas nada encontrou: o combate afugentou os alemães. A tropa fez um reconhecimento do local para a futura base e exercícios de tiro. A base só seria instalada em maio de 1916, quando a guerra dos corsários voltaria à intensidade.²⁹

Outros transatlânticos armados alemães que agiram nas costas do Brasil foram o *Kromprinz Wilhelm* e o *Prinz Eitel Friedrich*, ambos da Norddeutscher Lloyd.

O *Kromprinz Wilhelm*, saído de Nova Iorque em agosto de 1914, foi armado pelo *Karlsruhe* nas Bermudas, recebendo canhões, metralhadoras e um oficial comandante – Thierfelder. Em 4 de setembro faz a primeira vítima, o britânico *Indian Prince*, a 200 milhas da costa de Pernambuco. O navio foi afundado em 9 de setembro. Tripulação e passageiros, transferidos para o *Prussia* e o *Eberburg*,³⁰ que haviam saído do Rio, com carvão, víveres e passes da polícia marítima para... Santos. De qualquer forma, o *Prussia* acabaria chegando a Santos em 25 de setembro com parte dos prisioneiros; a outra parte (quatro tripulantes doentes do *Kromprinz*) foi desembarcada no dia seguinte no Rio pelo *Eberburg*.³¹

O *Kromprinz* foi então para as costas argentina e uruguaia, onde fez três presas (uma das quais, o veleiro francês *Union*, foi afundado entre as costas do Uruguai e do Brasil)³². Nesse período, deve ter sido reabastecido pelo *Pontos*³³ que, na segunda semana de outubro, chegou a Florianópolis vazio, após ter saído de Montevideú cheio de víveres.³⁴

Em 4 de dezembro, ao norte do Atol das Rocas, captura o britânico *Bellevue* e o francês *Mont Agel*. O *Bellevue*, com carvão, foi guardado até 20 de dezembro, quando o *Otavi* saiu de Pernambuco para reabastecer o *Kromprinz* e levar os prisioneiros para as Canárias.³⁵

Em 28 de dezembro de 1914, cerca de 60 milhas de onde pegou o *Bellevue*, afundou o britânico *Hemisphere*. Na virada do ano,

o *Kromprinz* precisava ser reabastecido. Então, o *Holger* escapuliu de Recife na noite do primeiro dia de 1915. Já era a segunda vez (a primeira, foi com o *Patagonia*) que um reabastecedor fugia do mesmo porto, levando o Ministro Alexandrino a exonerar o comandante do *Timbira*, encarregado da vigilância.³⁶

A próxima vítima seria o *Potaro*, em 10 de janeiro de 1915, a 300 milhas a nordeste dos Penedos de S. Pedro e S. Paulo. No dia 14, o também britânico *Highland Brae*, a cerca de 230 milhas dos penedos. No dia 15, afundou a Galeota canadense *Wilfrid M.* O *Potaro* e o *Highland Brae* foram afundados em 30 de janeiro a 100 milhas da Trindade. Os prisioneiros, despachados no *Holger* para Buenos Aires.³⁷

Em 22 de fevereiro, ao largo de Pernambuco, capturou o britânico *Chasehill*, guardado como auxiliar. Em 23 de fevereiro, afundou o Transatlântico francês *Guadeloup*. Em 9 de março, o *Chasehill* iria para Recife, aonde chega com os prisioneiros dias depois. Após afundar mais dois navios, mas com problemas de combustível e ordens para se internar, o *Kromprinz* em 11 de abril de 1915, se internou em Newport News (EUA).³⁸

O *Prinz Eitel Friederich* agiu quase ao mesmo tempo. Havia saído da possessão alemã na China, Qingdao, onde recebeu o Comandante Thierichsens, pessoal e armamento das Canhoneiras *Tiger* e *Luchs*.³⁹ Navegando com a Esquadra de Spee pelo Pacífico, passou a agir sozinho na costa do Chile em dezembro de 1914, afundando três navios. Em janeiro de 1915, afundou três navios ao largo do Uruguai e o norte-americano *William P. Frye*⁴⁰, ao largo do Rio Grande do Sul, em 28 de janeiro.

Em 12 de fevereiro, a 890 milhas de Cabo Frio (RJ), afunda o *Invercoe*. Em 18 de fevereiro, a 400 milhas a leste de Pernambuco, afunda o também britânico *Mary Ada Short*. Em 19 de fevereiro, a nordeste de Fernando de Noronha, afunda o francês *Floride*. Em 20 de fevereiro, o britânico *Willerby*. Mas as presas eram veleiros; só um lhe deu carvão. Falavam víveres e as caldeiras estavam ruins. Em abril, internou-se em Newport News.⁴¹

Durante sua passagem pela costa brasileira, o *Prinz* não fez uso da rede dos reabastecedores, ativos nas semanas anteriores

com o *Kromprinz*. A rede ficou exposta e vigiada pelo Governo brasileiro, que teve a neutralidade melindrada por atos como o do *Holger*. Isso abreviou a carreira do *Prinz*.

Mas os resultados eram favoráveis: segundo dados do Almirantado britânico de fins de 1914, dos 39 navios britânicos afundados, apenas um havia sido por submarino; quase todos os demais o foram devido a nove corsários alemães no Atlântico, Índico e Pacífico. Esses navios foram perseguidos por 70 belonaves britânicas, francesas, russas e japonesas, que haviam conseguido afundar em combate apenas três desses navios.⁴²

Por outro lado, o Almirantado alemão recuou devido ao custo com a perda de alguns dos mais velozes navios alemães. Assim, os submarinos seriam utilizados em grande escala. Em fins de 1914, o Governo alemão chamou os corsários de volta e, em fevereiro de 1915, anunciou um bloqueio submarino à Grã-Bretanha. Mas, quando o *Prinz Eitel Friederich* chegou em Newport News, o governo dos EUA ficou sabendo do *William P. Frye*, iniciando uma tensão, agravada nas semanas seguintes com o torpedeamento do *Lusitania* (com a morte de 128 norte-americanos). A pressão faria o governo alemão recuar do bloqueio submarino.⁴³

SEGUNDA FASE: 1916-1918

O início de 1915 marcou uma interrupção na guerra dos corsários. Nos portos neutros das Américas, a rede outrora dedicada aos corsários iniciou uma série de implantação de bombas em mercantes aliados, que causou bastante agitação em 1916 (um dos mais famosos casos ocorreu no Brasil, com a explosão no Mercante britânico *Tennyson*)⁴⁴.

Por outro lado, havia um projeto para converter pequenos mercantes em corsários. O protótipo foi o navio britânico apresado *Vienna*, transformado no corsário *Meteor* em maio de 1915. Sua carreira de alguns meses lhe permitiu a realização de operações de minagem nas costas russa e britânica e o afundamento do Cruzador Auxiliar britânico *Ramsey*. Era um navio simples que recebeu canhões, torpedos e minas e foi considerado um sucesso.⁴⁵

Assim nasceu a nova geração de corsários, da qual o *Möwe* (Gaivota) se tornaria o mais famoso. Antes, era o *Pungo*, cargueiro de bananas. Recebeu cinco canhões, dois tubos de torpedo (camuflados por superestruturas falsas) e minas. Sua diferença em relação aos primeiros corsários é que era um navio simples, veloz, mas econômico, podendo atravessar o oceano sem chamar atenção e depender de reabastecedores (se abastecendo das presas). Tinha o que faltava aos primeiros corsários: discricção, economia e autonomia.

Saiu da Alemanha em dezembro de 1915 e, após minar a costa britânica, fez a primeira vítima ao largo da Espanha, o britânico *Corbridge* (com 4000 toneladas de carvão para o Brasil). O navio foi ocupado com ordens para um *rendez-vous* no Brasil. Ainda atacaria oito mercantes britânicos no Atlântico Norte, um dos quais, o *Appam*, que chegou com os prisioneiros em Newport News, no início de fevereiro. Foi quando se soube da existência do *Möwe*.⁴⁶

Nessa altura, estava na costa brasileira. Encontrou-se com o *Corbridge* em 28 de janeiro de 1916. Acharam um canal na costa do Amazonas para carvoarem. Nesse ínterim, canoas de “índios” se aproximaram e observaram os navios. O comandante, Conde Dohna-Schlodien, ordenou rapidez na carvoagem antes que “olhos indiscretos” os denunciassem. A faina durou três dias. Saindo dali e sem mais função, o *Corbridge* seria afundado.⁴⁷

Ao largo do Pará, em 3 de fevereiro, encontraria o britânico *Voltaire* que, com cargas e passageiros neutros a caminho da Bahia, foi liberado. Em 4 de fevereiro, afundou o belga *Luxembourg* próximo a Fernando de Noronha. Dois dias depois, 50 milhas a oeste de Fernando de Noronha, seria a vez do *Flamenco*. Como enviou um SOS, o *Möwe* atirou contra a cabine de rádio, precipitando um incêndio. A tripulação jogou-se no mar, sendo recolhida, com exceção de um. Foi o ataque mais violento, até então, a um mercante na costa brasileira.⁴⁸

Um dos prisioneiros neutros do *Flamenco* lhe informou que belonaves britânicas patrulhavam a área. Isso levou o *Möwe* mais ao norte, onde no dia 8 de fevereiro (530 milhas

a norte/nordeste de Pernambuco) capturou o *Westburn*, guardado para transportar os prisioneiros para Tenerife. No dia seguinte, cerca de 80 milhas ao norte de onde capturou o *Westburn*, próximo aos penedos, faz sua derradeira vítima no Brasil: o *Horace*. Daí seguiria para a Alemanha (aonde chegaria ao final de fevereiro), fazendo mais vítimas no caminho. Seu cruzeiro inspirou a conversão de mais navios em corsários.⁴⁹

O *Möwe* provou que era possível dispensar a rede de reabastecedores. Ela continuou inativa durante sua passagem. O que não quer dizer que não tenha tentado se aproximar. Em 11 de fevereiro de 1916, ocorreu um incidente entre um dos reabastecedores e a Armada brasileira. O *Assuncion*, em Belém, pediu permissão à capitania para mudar de ancoradouro. Deixou para fazer tal mudança, à noite, debaixo de chuva e cerração. Acompanhando sua movimentação, o Cruzador *República* sinalizou ao Aviso *Teffé* que intimasse o navio a parar, o que fez com dois tiros de pólvora seca. A *Missões* fez um tiro “em branco” também ignorado. Finalmente, o *Teffé* disparou um obus em direção ao navio, que assim parou. A movimentação talvez tivesse o objetivo de fazer com que fosse de encontro ao *Möwe*.⁵⁰

Num segundo cruzeiro, iniciado em novembro de 1916, o *Möwe* já havia afundado sete navios e capturado dois, antes de, em 2 de janeiro de 1917, voltar à costa brasileira e afundar, próximo a Fernando de Noronha, o francês *Asnières*. Três dias depois, capturou o japonês *Hudson Maru*: guardado para acomodar quase 200 prisioneiros que estavam no compartimento que media 20x12m, antes usado para as minas, sem tomar banho há dias e passando fome.⁵¹

No dia 7 de janeiro, se aproximando de Pernambuco, captura o *Radnoshire*⁵² (vindo de Santos com 6500 toneladas de café, 100 das quais são separadas para serem levadas à Alemanha). Em 8 de janeiro, captura o *Minieh*, que acabara de abastecer o Cruzador britânico *Amethyst*. Dohna-Schlodien, assim, ficou sabendo do número e posição dos cruzadores britânicos e dos carvoeiros (tais como o *Minieh*) que tinham a função de espionar os mares e avisar sobre navios suspeitos. Ficou sabendo ainda que o *ren-*

dez-vous dos britânicos era em Abrolhos e que tinham “liberdade” de manobra na área. No dia seguinte, afundou o *Netherby Hall* e o *Hudson Maru* foi apresado e enviado para Recife, aonde chegou em 15 de janeiro.⁵³

Dois navios capturados pelo *Möwe* em seu segundo cruzeiro no Atlântico Norte foram transformados em corsários: os britânicos *Yarrowdale* e *Saint Théodore*. O *Yarrowdale* foi despachado para a Alemanha e transformado no *Leopard*, afundado em sua primeira missão em março de 1917. Já o *Saint Théodore* (que tinha dois canhões dissimulados para autodefesa) foi rebatizado de *Geier* (Abutre) e mandado à caça no Atlântico Sul.

O *Möwe* encontrou-se com o *Geier* entre 16 e 21 de janeiro, indo para a África, onde o *Möwe* fez um cruzeiro até se reencontrar com o *Geier*. Foi o pior momento do cruzeiro: semanas sem pegar um navio e a morte de um tripulante, esmagado entre o *Möwe* e o *Geier*, numa carvoagem no meio do Atlântico. O *Geier* só conseguiu dois veleiros: o canadense *Jean*, a 60 milhas dos penedos e o norueguês *Staut*, a mais de 500 milhas de Trindade.⁵⁴

Resolveu-se, então, carvoar na Ilha da Trindade. Na madrugada de 13 de fevereiro de 1917 se aproximaram da ilha. Avistaram um mastro de sinais e construções. Embora Dohna-Schlodien saiba que a ilha é brasileira, suspeita de uma base britânica. Na escuridão da noite, os navios passam despercebidos, dando a volta pela ponta norte, de onde a base não pudesse observá-los. Fazem o serviço o mais rápido possível e saem sem serem percebidos. Tomam a direção do Rio de Janeiro mas, como o *Geier* estivesse com problemas de máquinas, eles o afundam no dia 14.⁵⁵

No dia seguinte, captura, a 500 milhas a leste de Cabo Frio, o *Brecknoshire* (com 7000 toneladas de carvão e que, apesar de ter uma peça de 120 mm, não resistiu) e o afunda com bombas. Ainda em 15 de fevereiro, afunda o *French Prince* e no dia seguinte, o *Eddie*.⁵⁶

Após colocar bombas no *Eddie*, apareceu no horizonte o Cruzador *Edinburgh Castle*. Então, uma chuva repentina fez com que o *Edinburgh* perdesse o *Möwe* de vista. Um mercante apareceu e foi em direção ao

Edinburgh, que o tomou pelo *Möwe* e começou a atirar: o mercante começou a emitir sinais de socorro achando que estava sendo atacado por um corsário e a confusão permitiu ao *Möwe* escapar. Com vigilância demais, o *Möwe* iniciou o retorno. Ainda pegaria – a aproximadamente 200 milhas a nordeste dos penedos, o *Katherine* e faria mais sete presas antes de chegar à Alemanha. Em dois cruzeiros, fez 38 presas.⁵⁷

Ao mesmo tempo em que o *Möwe* se afastava, o *Seeadler* (Águia do Mar), comandado pelo Conde von Lückner, único corsário veleiro, se aproximava. Partiu da Alemanha em dezembro de 1916, disfarçado de navio norueguês. No Atlântico Norte, afundou dois navios e em 21 de janeiro de 1917, fez a primeira vítima no “quartel-general de pirataria”: os Penedos de S. Pedro e S. Paulo.⁵⁸

Foi a cerca de 150 milhas a nordeste dos penedos que afundou o Veleiro francês *Charles Gounod*. No dia 24, o canadense *Perce*. E, em 3 de fevereiro, o francês *Antonin*. Sempre em torno dos penedos, no dia 9 afundou o italiano *Buenos Aires*. No dia 19, o britânico *Pinmore*. Outro veleiro canadense, o *British Yeoman*, foi afundado em 26 de fevereiro. No dia seguinte, o francês *La Rochefoucauld*. Em 5 de março o *Dupleix*. E em 11 de março, o *Horngarth*. Como era um reles veleiro, muitas vezes, o *Seeadler* usou uma máquina de fumaça para simular um incêndio e assim atrair suas presas.⁵⁹

Durante 40 dias, o *Seeadler* agiu impunemente. Mas havia uma tensão na região, já que o desaparecimento de tantos navios significava algo. Então, se dirigiu para Trindade. Próximo à ilha capturou o veleiro francês *Cambronne*, despachado com os prisioneiros para o Rio de Janeiro, em 21 de março. O navio teve mastros danificados para ficar lento e dar tempo para o *Seeadler* escapulir para o Pacífico (onde afundaria mais três navios, antes de encalhar na Ilha de Mopelia). O *Cambronne* foi encontrado ao largo de Cabo Frio pelo Vapor brasileiro *Nilo Peçanha*, que o rebocou até o Rio, aonde chegaram em 30 de março de 1917.⁶⁰

Os quase 300 prisioneiros fizeram declarações que indicaram um bom tratamento: refeições três vezes por dia, música às quintas e domingos e até uma festa no aniversário do *Kaiser*... Mas havia alguns feridos e

foram unânimes em afirmar a morte de um oficial do *Horngarth*, quando o *Seeadler* disparou contra o navio (por outro lado, elogiaram o funeral com honras militares prestado pela tripulação do *Seeadler* ao morto...).⁶¹

Apesar de centenas de prisioneiros terem sido desembarcados nos portos desde 1914, houve novidades nessa última vez. O diplomata francês, Paul Claudel – famoso poeta, enviado para estimular os sentimentos pró-Aliados dos intelectuais brasileiros – fez uma cerimônia para recepcionar os prisioneiros franceses: condecorou alguns, organizou uma subscrição, fez grande divulgação sobre o fato. Enfim, seria em águas francesas que se daria a reviravolta da política brasileira na guerra: em 4 de abril – enquanto ainda se falava sobre o *Seeadler* –, o *Paraná* (da Companhia Comércio e Navegação) era torpedeado na Baía do Sena por submarino alemão. Três brasileiros morreram. Logo, o Brasil romperia relações com o *Reich*. Não foi graças à guerra dos corsários, mas às tensões que criou contribuíram para a atmosfera de beligerância no Brasil, país que, na América do Sul, mais conviveu com seus efeitos.⁶²

A Alemanha decidiu-se pela campanha submarina irrestrita no final de janeiro de 1917. Assim, esperava ganhar a guerra pela exaustão dos Aliados, que seriam obrigados a pedir a paz. Com os novos submarinos se poderia chegar ao Atlântico Sul. Isso significava que a guerra dos corsários não teria mais desenvolvimento, apesar de seus bons resultados.

Nesse momento, o *Möwe* e o *Seeadler* estavam na costa brasileira e o último dos corsários, saído da Alemanha em novembro de 1916, passou ao largo dos penedos em direção à África: o *Wolf*. Foi o único a possuir um hidroavião para reconhecimento e abordagem. Do Cabo da Boa Esperança, partiu para o Índico e Pacífico, onde fez várias presas.

Enquanto isso, no Brasil, as reações ao afundamento do *Paraná*, levaram a que o governo ocupasse os navios alemães e internasse suas tripulações. Assim se eliminaria qualquer possibilidade de que se fizessem ao mar em apoio a corsários ou submarinos.

Embora a guerra dos corsários estivesse no fim, foi a partir de meados de 1917 que a patrulha na costa chegou ao auge: além dos

britânicos, chegariam belonaves da França e dos EUA. Em julho, a Armada brasileira organizaria um sistema mais eficiente de patrulhamento que o da irregular manutenção da neutralidade. E já em coordenação com as Marinhas aliadas.

Nos meses seguintes, o Brasil se envolveria gradualmente na guerra: a cada navio torpedeado, mais se aproximava da beligerância. Mas seria o torpedeamento do *Macaú* (Lloyd Brasileiro) em 18 de outubro de 1917, na costa espanhola, que levaria ao estado de guerra, sancionado pelo Presidente Wenceslau Braz uma semana depois. Dentre as medidas tomadas, encontrava-se a da ocupação da *Eber*, que desde 1914 estava em Salvador e acabaria afundada pela tripulação para não ser apresada.⁶³

Pouco depois, em dezembro, o *Wolf* se aproximava da Trindade para carvoar. Já havia capturado ou afundado mais de uma dúzia de navios. Junto, um mercante espanhol capturado, o *Igotz Mendi*. Próximo à ilha, porém, um rádio mudou tudo: um telegrama – que não estava em código – do Estado-Maior da Armada para a base da Trindade o faz mudar de direção.⁶⁴

O Comandante Karl August Nerger queria evitar ser descoberto, já que, após mais de um ano de cruzeiro, navio e tripulação não estavam no auge da forma. Vão para o sul, cerca de 700 milhas a nordeste de Montevideu, onde o *Wolf* carvoa do *Igotz Mendi*. Carvoagem difícil, que deixa os navios em mau estado. Nos primeiros dias de 1918, estão a caminho da Alemanha e o *Wolf* faria a última vítima: o Veleiro norueguês *Storebror*, em 4 de janeiro de 1918, ao largo da costa nordestina. O último mercante vítima de um corsário na guerra. Em fevereiro, o *Wolf* seria triunfalmente recebido na Alemanha.⁶⁵

Um incidente coincidiu com a passagem do *Wolf*: em 4 de janeiro de 1918, o *Max* (da Empresa de Navegação Nacional Hoepcke, ENNH – empresa visada desde o início da guerra por suas ligações com o *Reich*), foi investigado em Florianópolis. Segundo denúncia do Mercante *Florianópolis*, o *Max* havia estado em contato ao largo de Laguna, dias antes, com um navio desconhecido. Justamente num período em que o *Wolf* estava próximo a área.⁶⁶

Suspeita ou fato real, isso desencadeou uma série de problemas para a ENNH. Em fevereiro, seus navios foram ocupados pelo governo, que os levou para o Rio. Antes, na última semana de janeiro, um dos proprietários da ENNH foi encaminhado ao Rio e preso no Quartel do Batalhão Naval, “às ordens do Senhor Presidente da República”. No inquérito que se seguiu, a acusação de que a ENNH teria escondido peças das máquinas do *Pontos* (internado em Santa Catarina até 1917), foi justificada como um “favor” feito ao comandante do *Pontos*... No final das contas, sem provas conclusivas, o acusado e os navios foram liberados.⁶⁷

Até abril de 1918, houve agitação na costa. Em vários incidentes se viu o dedo dos alemães (ou do movimento anarquista): encalhes misteriosos, incêndios em navios e depósitos de carvão, insubordinação das tripulações dos mercantes, greve de estivadores e até uma bomba lançada na casa do Almirante Alexandrino...⁶⁸

Mas, a partir de meados de 1918, as agitações cessaram e a situação estava tranquila na costa, a tal ponto que a Armada brasileira pôde deslocar a Divisão Naval em Operações de Guerra para auxiliar na patrulha do Atlântico Norte. A guerra dos corsários havia terminado.

RESULTADOS

A guerra dos corsários teve sua importância no contexto das operações da guerra e no das tensões que levaram o Brasil a participar do conflito. Para governo e Armada brasileiros, expôs deficiências nas regras e meios de se manter a neutralidade. Poucas lições foram aprendidas. Talvez a melhor tenha sido a instituição de uma mentalidade de informações dentro da Armada: o esforço em coordenar informações sobre movimento de navios, disponibilidade de minas de carvão e pontos de embarque, devido às contingências da guerra. Esforço que continuaria nos anos seguintes, com a campanha de nacionalização da pesca, cujo objetivo era transformar os pescadores em informantes sobre o movimento de navios no litoral brasileiro.

A ameaça dos corsários na costa e a utilização franca de portos, estaleiros, meios de comunicação ou pontos estratégicos brasileiros (e a ambição pelos navios internados) explica também a pressão de alguns países aliados sobre o Brasil. Houve ainda impacto econômico: milhares de toneladas de carvão para o Brasil, interceptadas pelos corsários, refletiram-se na crise dos transportes ferroviário e marítimo. E as tensões se refletiram em acidentes marítimos.

Mas, no pós-guerra, a imagem que predominou sobre a guerra dos corsários foi positiva. O número de vítimas fatais foi pequeno em relação à tonelagem de navios afundados. Os comandantes dos corsários, seus perseguidores ou prisioneiros, escreveram suas memórias e análises sobre a guerra. Eles ajudaram a forjar a memória de uma guerra de certa forma “humanitária” e ao mesmo tempo eficiente.

Quando a Segunda Guerra Mundial começou, o mito dos corsários estava vivo e as primeiras ações no Atlântico Sul foram de guerra de corso. Com interessantes paralelos com a guerra de 1914-18. Assim, se o último mercante afundado por um corsário na Primeira Guerra o foi na costa brasileira, o primeiro mercante afundado por um corsário na Segunda Guerra também o foi aqui: o britânico *Clement*, vítima do Cruzador *Admiral Graf Spee*, ao largo de Pernambuco, em 30 de setembro de 1939. Os sucessos do *Graf Spee* atraíram as atenções até seu desenlace na Batalha do Rio da Prata, em dezembro. Logo, mais cruzadores corsários e depois, mercantes armados em corsários, saíram da Alemanha. As células do *Etappendienst* estavam reorganizadas à sua espera e, em alguns casos, nos mesmos lugares... Os britânicos voltaram ao seu bloqueio e o Brasil teve que refazer seus decretos e patrulhas da neutralidade... Seja como for, apesar de sua eficiência, o *modus operandi* dos corsários mudou pouco. Assim, em 1942, os corsários já haviam sido quase todos eliminados e os submarinos iriam tomar o seu lugar no Atlântico Sul. Foi só nesse momento que a cortina se fechou, definitivamente, para a guerra dos corsários.

BIBLIOGRAFIA

Documentos Oficiais

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. *Relatório* (1915).

BRASIL. Ministério de Estado dos Negócios da Marinha. *Avisos do Ministro da Marinha* – 1914 (setembro, outubro, novembro); 1915 (janeiro); 1916 (fevereiro); 1918 (janeiro, fevereiro, março). Arquivo da Marinha.

BRASIL. Ministério de Estado dos Negócios da Marinha. *Relatórios* (1915, 1916, 1917, 1918).

Livros e Artigos

ALEXANDER, Roy. *O Navio Fantasma* (As façanhas do Cruzador *Wolf*). Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1940.

ARAÚJO, J. G. Canhoneira *Eber* – Em Itapagipe. A batalha que não houve – 26/10/1917, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Bahia*, vol. 94, 1998, p. 117-138.

BISHER, Jaime. *The Intelligence War in Latin America, 1914-1922*. Jefferson: Mc Farland & Co., 2016.

BRAVETTA, Ettore. *La Grande Guerra Sul Mare*. Milano: A. Mondadori, 1925. 2 vols.

CHACK, Paul. *La guerre des Croisières*. Paris: Société d'Éditions, 1923. 2 vols.

CHATTERTON, E. Keble. *Les Coureurs de Mers*. Paris: Payot, 1931.

DOHNA-SCHLODIEN, Burgrave Nicolas Zu. *La "Möwe" – ses croisières et ses adventures*. Paris: Payot, 1929.

DUNN, S. *Blockade. Cruiser warfare and the starvation of Germany in World War One*. Barnsley: Seaforth Publishing, 2016.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi Editora e Gráfica Ltda., 1982.

LAURENS, Adolphe. *Precis d'Histoire de la Guerre Navale – 1914-18*. Paris: Payot, 1929.

LÜCKNER, Felix Graf, Conde von. *O Último Corsário*. Lisboa: Livraria Clássica Editora, 1934.

QUEIROZ, Tito H. S. Guerra e Controle da Informação. *Revista Comum*, v. 16, n.36 (julho/dezembro 2014). Rio de Janeiro: Faculdades Integradas Hélio Alonso, 2014, pp. 79-98.

REIS, Sara R. Poyares dos (et alli). *Carl Hoepcke: a marca de um pioneiro*. Florianópolis: Insular, 1999.

SIMPSON, Colin. *The Ship that Hunted Itself*. New York: Stein and Day, 1977.

SCHULER, Friederich E. *Secret Wars and Secret Policies in the Americas, 1842-1929*. [S.l.] University of New Mexico Press, 2010.

SCHWOCH, James. *The American Radio Industry and its Latin-American activities, 1900-1939*. [S.l.] Board of Trustees of University of Illinois, 1990.

SILVARES, J. C.; MOURA, Luiz F. H. A. *Príncipe de Astúrias – O mistério das profundezas*. São Paulo: Magma, 2006.

TRANIN, Edmond. *Les Rouliers de la Mer (1914-1918)*. Paris: Payot, 1928.

TRAYES, Frederick George. *Five Months on a German Raider – Being the Adventures of an Englishman Captured by the Wolf*. London: Headley Bros. Publishers, Ltd., 1919.

Periódicos

A Noite.

A Razão.

Correio da Manhã.

Gazeta de Notícias.

Jornal do Brasil.

Jornal do Recife.

O Imparcial.

O Malho.

Pacotilha.

Referências Eletrônicas

FERRARI, Marcello de. *O naufrágio do Flórida*. Disponível em: <<http://www.naufragiosdobrasil.com.br/naufreboque.htm>> Acesso em: 2 de maio de 2016.

Naufrágio Santa Catharina. Disponível em: <<http://www.naufragiosdobrasil.com.br/naufsan-tacatarina.htm>> Acesso em: 25 de maio de 2016.

Royal Navy Log Books of the World War 1 Era. Disponível em: <<http://www.naval-history.net/OWShips-LogBooksWW1.htm>> Acesso em: 01 de junho de 2016.

NOTAS

¹ Um dos principais agentes era o dono da *Herm Stoltz*, o brasileiro Rudolph (Rodolpho) Hans Stoltz: SCHULER, F. E. *Secret Wars and Secret Policies in the Americas*. [S. l.] University of New Mexico Press, 2010, p. 288. A imprensa denunciou atividades suspeitas da empresa: de contrabando para navios alemães até a instalação de uma estação de rádio. O contrabando de carvão é feito agora à noite. *A Noite*. Rio de Janeiro, 15 de março de 1915, p. 1; Em torno da estação clandestina de Petrópolis. *Correio da Manhã*. Rio de Janeiro, 13 de abril de 1917, p. 1. Outro agente era presidente de outra empresa teuto-brasileira: J. Künning (codinome “Chico”) da *Brahma*: BISHER, J. *The Intelligence War in Latin America*. Jefferson, McFarland & Company, 2016, p. 27; sobre a *Etappen*: p. 13-15. Em Pernambuco, uma estação de rádio clandestina (única região do Brasil que podia captar as transmissões da estação alemã de Nauen) chamou a atenção da inteligência aliada até 1917: SCHWOCH, James. *The American Radio Industry and its Latin-American activities, 1900-1939*. [S.l.] Board of Trustees of University of Illinois, 1990, p. 45. Essa atividade alemã e as atividades da inteligência aliada contra ela levaram à formação do *Serviço Especial de Contraespionagem* pelo governo brasileiro em 1917.

² CHATTERTON, E. K. *Les Coureurs de Mers*. Paris: Payot, 1931, p. 55-56.

³ Esse navio, na madrugada de 9 de agosto, expulsou o guarda aduaneiro e saiu de São Luís. Horas depois, o *Bahia* (do Lloyd Brasileiro) relatou um encontro com o *Corrientes* e outro navio alemão, com o nome *Bremen* escrito na popa: o *Bahia* ficou entre os dois, que não responderam ao rádio e se afastaram. O *Corrientes*. *Pacotilha*, São Luís, 10 de agosto de 1914, p. 1. Apresado em 1917 junto com outros 44 mercantes alemães internados, o *Corrientes* foi renomeado *Guaratuba*. Como nenhum *Bremen* atuou na costa, pode-se deduzir que o nome foi usado pelo *Dresden* para disfarce. Nos dias seguintes, na imprensa brasileira, quando nada se sabia do *Dresden*, havia várias referências ao *Bremen*. CHATTERTON, E. K. *Op. cit.*, p. 56.

⁴ Em 1917, o *Persia* e o *Prussia* foram apresados, renomeados de *Aracaju* e *Cabedelo*. Este último foi torpedeado em 25 de fevereiro de 1942, nas Antilhas, pelo *Leonardo da Vinci*. CHATTERTON, E. K. *Op. cit.* p. 58.

⁵ Apresado em 1917, virou o *Leopoldina*. Repercussão dos Acontecimentos no Brasil. *O Imparcial*. Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1914, p. 4. Esse navio foi palco de conflitos em 19 e 20 de agosto, entre a tripulação e passageiros ibéricos, impedidos de prosseguir viagem com o internamento: houve pelo menos cinco mortos e dezenas de feridos. No Mar. *O Imparcial*. Rio de Janeiro, 21 de agosto de 1914, p. 4. Ele ainda seria revistado para averiguar se não estava “armado em guerra” pela tripulação do *Benjamin Constant*: Avisos do Ministro da Marinha 4177, de 8 de setembro de 1914.

- ⁶O *Hyades* foi o quarto mercante britânico afundado na guerra. Afundado em 06°S-32°46'W – todas as coordenadas são aproximadas: não há consenso na bibliografia. No Mar. *O Imparcial*, Rio de Janeiro, 21 de agosto de 1914, p. 4.
- ⁷ Afundado em 31°03'S-48°06'W. O Corso no Sul do Atlântico. *O Imparcial*, Rio de Janeiro, 31 de agosto de 1914, p. 4. CHATTERTON, E. K. *Op. cit.* p. 60.
- ⁸ BRAVETTA, E. *La Grande Guerra Sul Mare*. Milano: A. Mondadori, 1925, p. 127.
- ⁹ Afundado em 09°54'N-50°10'W.
- ¹⁰ Apresado, virou o *Tabatinga*.
- ¹¹ CHATTERTON, E. K. *Op. cit.* p. 115.¹⁷
- ¹² Apresado, virou o *Campos*. Torpedeado pelo *U-170*, em 23 de outubro de 1943, na costa de S. Paulo.
- ¹³ Telegramas. *Pacotilha*, São Luís, 3 de novembro de 1914, p. 4. Ecos da Guerra. *Pacotilha*, São Luís, 11 de dezembro de 1914, p. 02. O *Strathroy* teria sido fretado pelo Lloyd Brasileiro. Posição dos afundamentos: 00°42'N-44°30'W; 01°03'S-31°45'W; 01°29'S-31°53'W; 00°42'N-44°30'W.
- ¹⁴ *Relatório*. Ministério das Relações Exteriores (1915), p. 50.
- ¹⁵ Apresado, virou o *Benevente*.
- ¹⁶ De alto a baixo. *Jornal de Recife*. Recife, 15 de setembro de 1914, p. 1.
- ¹⁷ Posição dos afundamentos: 00°35'S-29°48'W; 00°25'S-29°54'W; 00°40'S-29°40'W; 00°27'S-29°46'W; 01°55'S-34°W. CHACK, P. *La Guerre des Croisières*. Paris: Société d'Éditions, 1923, p. 28-30.
- ¹⁸ Posição dos afundamentos: 01°20'S-33°56'W ou 01°26'S-31°39'W; 01°11'S-31°55'W; 00°50'S-41°45'W. CHACK, P. *Op. cit.*, p. 94-96; p. 253. CHATTERTON, E. K. *Op. cit.*, p. 125-126. Telegramas. *Pacotilha*. São Luís, 2 de novembro de 1914, p. 4.
- ¹⁹ Apresado, virou o *Cuiabá*.
- ²⁰ Telegramas. *Pacotilha*. São Luís, 2 de novembro de 1914, p. 4. CHACK, P. *Op. cit.*, p. 255.
- ²¹ SIMPSON, C. *The Ship that Hunted Itself*. N. York, Stein and Day, 1971, p. 59-70.
- ²² Idem, ibidem, p. 71-74.
- ²³ O Pacote *Santa Catarina* teria sido aprisionado? *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 17 de agosto de 1914, p. 3. Foi apresado pelo *Glasgow* em 14 de agosto e a tripulação aprisionada. Usado como reabastecedor pelos britânicos, ficaria em Abrolhos até incendiar, quando lá estava o Cruzador-Auxiliar *Orama*: dele saiu uma equipe para combater o incêndio; na impossibilidade de controlá-lo, abriram as válvulas e o afundaram. Dados sobre o apresamento e afundamento são encontrados nos livros de quartos do *Glasgow* e *Orama*: *Royal Navy Log Books of the World War 1 Era*. Disponível em: <<http://www.naval-history.net/OWShips-LogBooksWW1.htm>> Acesso em 01 de junho de 2016. O naufrágio foi descoberto em 2007: *Naufrágio Santa Catharina*. Disponível em: <www.naufragiosdobrasil.com/naufragsantacatarinahtm> Acesso em: 25 de maio de 2016. Não há esclarecimentos sobre como o incêndio começou, mas o navio estava carregado de munição.
- ²⁴ *Avisos do Ministro da Marinha* 4686 de 17 de outubro de 1914. *Relatório* do Ministro da Marinha (1915), p. 113-121. Exposição anexa ao Aviso do Ministro da Marinha 4753 de 20 de outubro de 1915.
- ²⁵ A nossa neutralidade continua a ser desrespeitada. *O Imparcial*. Rio de Janeiro: 18 de setembro de 1914, p. 4.
- ²⁶ Segundo uma versão do pós-guerra, o transatlântico estaria fugindo do *Glasgow*, pois trazia refugiados alemães, mas essa tese seria "sensacionalista", pois o *Glasgow* estava longe da área: SILVARES, J. C.; MOURA, L. F. H. A. *Príncipe de Asturias*: o mistério dos mares. São Paulo: Magma, 2006, p. 169-171. Mas, o depoimento de uma das sobreviventes, que afirma ter visto um torpedo se aproximar do navio (p. 220), demonstra os temores que a guerra gerava nos civis.
- ²⁷ CHATTERTON, E. K. *Op. cit.*, p. 113.
- ²⁸ SIMPSON, C. *Op. cit.*, p. 187. DUNN, S. *Blockade*. Barnsley: Seaforth Publishing, 2016, cap. 4.
- ²⁹ A Conflagração na Europa. *Pacotilha*, São Luís, 23 de setembro de 1914, p. 1. Embora o Decreto 11.181, de 30 de setembro de 1914, mandasse criar uma guarnição mista (Exército e Armada) para a ilha, nada foi feito. *Avisos do Ministro da Marinha* 4737 e 4738, de 20 de outubro de 1914.
- ³⁰ Apresado, virou o *Acari*, torpedeado em 2 de novembro de 1917 pelo *U-151*, em São Vicente, Cabo Verde.
- ³¹ Chegou ontem o Vapor alemão *Eberburg*. *O Imparcial*. Rio de Janeiro, 26 de setembro de 1914, p. 4. CHATTERTON, E. K. *Op. cit.*, p. 111-114. Posição de afundamento do *Indian Prince*: 18°S-28°W.
- ³² Posição do afundamento: 27°S-34°W. O navio foi capturado em 28 de outubro de 1914 a cerca de 270 milhas da Ilha dos Lobos (RS) e afundado em 22 de novembro de 1914. CHACK, P. *Op. cit.*, p. 257-258.
- ³³ Apresado, virou o *Pelotas*.
- ³⁴ Telegramas. *Pacotilha*. São Luís, 13 de outubro de 1914, p. 4.
- ³⁵ Posição de captura de ambos e de afundamento do *Mont Agel*: 03°16'S-29°19'W. CHATTERTON, E. K. *Op. cit.*, p. 137-138.
- ³⁶ Posição de afundamento: 01°26'S-24°17'W. Telegramas. *Pacotilha*. São Luís, 7 de janeiro de 1915, p. 4. CHATTERTON, E. K. *Op. cit.*, p. 140-141.
- ³⁷ Posição dos afundamentos: 06°34'S-25°42'W (*Potaro*); 01°26'S-24°17'W (*Highland Brae*); 02°46'N-26°W (*Wilfrid M.*). Para apresiar o *Potaro*, uma chaminé falsa, de lona (dando ao navio outra silhueta), foi utilizada: recurso usado por outros corsários e submarinos.
- ³⁸ CHATTERTON, E. K. *Op. cit.*, p. 149. A Guerra no Mar. *Jornal do Recife*. Recife, 14 de março de 1915, p. 2. O aprisionamento do Pacote francês *Guadeloup* contado pelo seu comandante. *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 22 de março de 1915, p. 3. Posição do afundamento: 06°40'S-26°13'W.
- ³⁹ Eram da classe *Illis*, mesma da *Eber*.
- ⁴⁰ Foi o primeiro mercante dos EUA afundado na guerra. Posição do afundamento: 29°37'S-24°51'W. BRAVETTA, E. *Op. cit.*, p. 118-119.
- ⁴¹ Posição dos afundamentos: 26°31'S-26°15'W; 05°49'S-28°36'W; 02°20'S-31°17'W; 01°13'S-29°50'W. CHATTERTON, E. K. *Op. cit.*, p. 175. Em 1917, os navios foram apresados pelos EUA.
- ⁴² CHACK, P. *Op. cit.*, p. 83-84.

⁴³ CHATTERTON, E. K. *Op. cit.*, p. 176-180.

⁴⁴ Sobre o caso: QUEIROZ, T. H. S. Guerra e Controle da Informação. *Revista Comum*, v. 16, n. 36 (julho/dezembro 2014). Rio de Janeiro: Faculdades Integradas Hélio Alonso, 2014, p. 84.

⁴⁵ DOHNA-SCHLODIEN, B. N. Zu. *La Möwe*. Paris: Payot, 1929, p. 8.

⁴⁶ CHATTERTON, E. K. *Op. cit.*, p. 199. LAURENS, A. *Precis d' Histoire de la Guerre Navale*. Paris: Payot, 1929, p. 176.

⁴⁷ DOHNA-SCHLODIEN, B. N. zu. *Op. cit.*, p. 76-79. Para Chatterton, o local seria a Ilha de Maracá (AP), onde o *Karlsruhe* (segundo lhe informou um ex-tripulante) havia carvoado do *Patagonia*: CHATTERTON, E. K. *Op. cit.*, p. 205-206. Saldanha da Gama é mais específico: o local seria o Igarapé do Inferno, na mesma ilha: GAMA, A. O. Saldanha da. *A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial*. Rio de Janeiro, Capemi Editora e Gráfica, 1982, p. 30. A posição do afundamento seria: 0°38' N-34°23' W: bem distante da ilha.

⁴⁸ DOHNA-SCHLODIEN, B. N. zu. *Op. cit.*, p. 79-81. Posição dos afundamentos: 05°03' N-32°29' W; 03°36' S-31°58' W. Destroços, incluso boias escritas "Flamenco – Liverpool" deram à Pedra do Sal (PB) em 5 de março. Naufrágio na Costa da Paraíba? *A Noite*. Rio de Janeiro, 8 de março de 1916, p. 3.

⁴⁹ DOHNA-SCHLODIEN, B. N. zu. *Op. cit.*, p. 81-84. Posição do afundamento: 01°34' N-30°51' W.

⁵⁰ Um incidente entre um vapor alemão e o Aviso *Teffé* no Porto de Belém. *O Imparcial*. Rio de Janeiro, 12 de fevereiro de 1916, p. 3. Telegramas. *Pacotilha*. São Luís, 21 de fevereiro de 1916, p. 1. Nesse artigo se menciona a abertura de inquérito para saber como o *Assuncion* havia adquirido peças de suas máquinas retiradas para limitar sua locomoção e guardadas no Arsenal de Marinha...

⁵¹ DOHNA-SCHLODIEN, B. N. zu. *Op. cit.*, p. 115; 150. CHATTERTON, E. K. *Op. cit.*, p. 241. Posição do afundamento: 03°16' N-29°10' W.

⁵² Posição do afundamento: 08°11' S-33°0' W.

⁵³ DOHNA-SCHLODIEN, B. N. zu. *Op. cit.*, p. 151-156. O *Minieh* foi afundado em: 07°45' S-31°W. O *Netherby Hall* em: 07°37' S-30°W. Os britânicos perderam outro navio na costa de Pernambuco em junho, por acidente: o *Florida*, rebocador comprado na Argentina para se tornar caça-minas. Os sobreviventes deram à Praia do Farol, em Olinda. Ainda o naufrágio do Rebocador inglês *Florida*. *Jornal do Recife*. Recife, 1 de julho de 1917, p. 4. O naufrágio é hoje visitado por mergulhadores: FERRARI, M. De. O naufrágio do *Florida*. Disponível em: <<http://www.naufragiosdobrasil.com.br/naufreboque.htm>> Acesso em: 2 de maio de 2016. A pirataria alemã nas costas do Brasil. *A Razão*. Rio de Janeiro, 17 de janeiro de 1917, p. 05.

⁵⁴ Posições de afundamento: *Jean*: 01°04' N-28°22' W; *Staut*: 27°54' S-25°17' W. CHATTERTON, E. K. *Op. cit.*, p. 240. DOHNA-SCHLODIEN, B. N. zu. *Op. cit.*, p. 160-163.

⁵⁵ DOHNA-SCHLODIEN, B. N. zu. *Op. cit.*, p. 164. Posição do afundamento: 21°02' S-31°45' W.

⁵⁶ Um escaler e destroços do *Brecknoshire* deram às praias de Maxambomba, Peró e Armação, em Cabo Frio, em maio. Naufrágio? *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 2 de maio de 1917, p. 6. DOHNA-SCHLODIEN, B. N. Zu. *Op. cit.*, p. 168-171. Posição dos afundamentos: 21°10' S-33°31' W; 21°S-33°41' W; 17°33' S-34°02' W.

⁵⁷ DOHNA-SCHLODIEN, B. N. Zu. *Op. cit.*, p. 172-174. O livro de quartos do *Edinburgh Castle* dá uma descrição burocrática do entrevero: um navio é avistado, perdido de vista e depois é abordado o Mercante britânico *Hermione*: *Royal Navy Log Books of the World War 1 Era*. Disponível em: <<http://www.naval-history.net/OWShips-LogBooksWW1.htm>> Acesso em 1 de junho de 2016.

⁵⁸ LÜCKNER, Felix Graf, Conde von. *O Último Corsário*. Lisboa: Livraria Clássica Editora, 1934, p. 224.

⁵⁹ LÜCKNER, Felix Graf, Conde von. *Op. cit.*, p. 224-237. Além da máquina de fumo e magnésio, o *Seeadler* tinha outras peculiaridades: um marinheiro travestido de mulher ("*Jeanette*": para simular a esposa do comandante quando o navio se passou por norueguês e chamar a atenção dos outros navios, quando se simulavam incêndios) e o uso de uma bandeira pirata vermelha com uma caveira branca, nas abordagens. Posição dos afundamentos: 08°N-25°W; 03°10' N-27°46' W; 07°N-30°W; 05°16' N-31°W; 06°N-35°W; 04°32' N-31°18' W; 05°N-31°W; 01°17' N-28°W; 02°20' S-26°30' W.

⁶⁰ Ousadas façanhas de um corsário alemão no Atlântico Sul. *O Imparcial*, Rio de Janeiro, 1 de abril de 1917, p. 6.

⁶¹ Idem, *ibidem*.

⁶² As vítimas do *Seeadler* na legação francesa. *O Imparcial*, Rio de Janeiro, 3 de abril de 1917, p. 5. O primeiro navio brasileiro torpedeado foi o *Rio Branco* em 3 de maio de 1916, no Mar do Norte pelo *UB-27*: mas como havia sido vendido irregularmente para o armador norueguês Lorentzen e só havia um brasileiro naturalizado na tripulação, isso dissipou a comoção que o fato pudesse causar. Em dezembro, outro navio brasileiro irregular de Lorentzen, o *Rio Pardo*, foi confiscado pelos alemães.

⁶³ Sobre o caso: ARAÚJO, J. G. Canhoneira *Eber* em Itapagipe. A batalha que não houve – 26/10/1917, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Bahia*, vol. 94, 1998, p. 117-138.

⁶⁴ ALEXANDER, R. *O navio fantasma*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1940, p. 214-222.

⁶⁵ Posição do afundamento: 17°S-30°N.

⁶⁶ REIS, S. Poyares dos (*et alii*). *Carl Hoepcke: a marca de um pioneiro*. Florianópolis: Insular, 1999, p. 274-275. Exposição apresentada pelo Capitão de Mar e Guerra Henrique Boiteux sobre os processos de conquista de territórios empregados pela Alemanha, datado de 19 de outubro de 1914; anexo ao *Aviso do Ministro da Marinha 4796*, de 23 de outubro de 1914.

⁶⁷ *Aviso do Ministro da Marinha 573*, de 6 de fevereiro de 1918. Uma pequena frota "Boche" ocupada pelo Brasil. *A Razão*, Rio de Janeiro, 23 de dezembro de 1918, p. 1. O caso Hoepcke em Santa Catarina. *O Imparcial*, Rio de Janeiro, 23 de dezembro de 1917, p. 6. Os prisioneiros no *Igotz Mendi* nada viram sobre um possível encontro entre o *Max* e o *Wolf*, pois, logo após a passagem de ano, os navios se separaram por alguns dias.

⁶⁸ O serviço de contraespionagem aventou a hipótese de que os anarquistas "estejam trabalhando por alemães": QUEIROZ, T.H.S. *Op. cit.*, p. 89.