

A Base Naval Francesa de Leixões na Primeira Guerra Mundial

– Joaquim Saraiva

Resumo

Entre 1917 e 1918, esteve ativa em Leixões uma base naval francesa no contexto da Primeira Guerra Mundial. Este artigo tem como objetivo delimitar o período cronológico da instalação da base à sua retirada, os meios que estiveram envolvidos na operação, os objetivos e as atividades militares da base e, por fim, um levantamento das interações entre o meio militar e civil na cidade do Porto durante este período.

Palavras-chave: Grande Guerra; Primeira Guerra Mundial; Base Naval Francesa de Leixões; guerra naval.

Abstract

Between 1917 and 1918, there was in Leixões a French naval base in the context of the First World War. This article has the objective of define the chronological period of the base from the installation to its removal, the means involved in the operation, it's objectives and military activities, and a summary of the military and civilian interactions in Porto city during that period.

Keywords: Great War; First World War; Leixões French naval base; naval warfare.

Introdução

O objeto de estudo desta investigação é a Base Naval Francesa de Leixões, instalada no período da Primeira Guerra Mundial. Instalação esta que se dá por dois motivos essenciais: em primeiro lugar, devido às dificuldades sentidas pelo governo português em proteger adequadamente os portos nacionais, neste caso, o porto de Leixões; em segundo lugar, devido à necessidade da França “em assegurar a proteção dos comboios costeiros que ligam o Mediterrâneo ao golfo da Gasconha, uma rota essencial para o seu esforço de guerra”.¹

A bibliografia fundamental consultada para o estudo deste tema foi a de Jaime Correia do Inso, na sua obra *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*², e António José

¹ António José Telo, *Primeira República: do Sonho à Realidade* (Lisboa: Editorial Presença, 2010), 413.

² Jaime Correia do Inso, *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra* (Lisboa: Comissão Cultural da Marinha, 2006).

Telo em *A Primeira República: do Sonho à Realidade*,³ bem como o artigo *Estratégia naval Portuguesa (1916-1918)* publicado na coletânea *Portugal e a Grande Guerra*.⁴

As considerações de Jaime Correia do Inso são indispensáveis para compreender o papel desempenhado pela Marinha Portuguesa na Grande Guerra, sendo que a sua obra percorre com grande minúcia o esforço de guerra da Marinha Portuguesa, desde as defesas portuárias às escoltas providenciadas a navios mercantes, bem como, os diversos incidentes armados que envolveram as forças marítimas portuguesas durante o conflito. António José Telo, em *I República: do Sonho à Realidade*, fornece um enquadramento diplomático, indicando que a base naval francesa se insere num movimento mais vasto da cooperação – tanto militar como diplomática –, entre Portugal e França, no contexto da Grande Guerra. Por sua vez, no artigo *Estratégia Naval Portuguesa (1916-1918)*, o mesmo autor trata, resumidamente, o esforço português na sua defesa marítima. Selecionei estes dois autores, pois são os únicos que efetivamente referem a presença da Base Naval Francesa em Leixões, durante a Primeira Guerra Mundial. No entanto, as informações que cada um dos autores menciona, nas obras acima referidas, são no mínimo esparsas, não tendo nenhum deles estudado exaustivamente a presença francesa em terras lusas. Até ao momento, pelo menos que tenha conhecimento, não foi feito qualquer estudo exaustivo sobre este assunto.

Um dos pontos onde estes autores divergem é na cronologia, fornecendo cada um deles um período diferente para a instalação da Base. Segundo Jaime Correia do Inso, é em fevereiro de 1917 que o acordo é assinado entre Portugal e França,⁵ estando em Setembro a Base Naval já montada.⁶ Enquanto para António José Telo, existia um

³ Telo, *Primeira*.

⁴ António José Telo, “Estratégia Naval Portuguesa (1916-1918)”, Aniceto Afonso e Carlos de Matos Gomes (coords.), *Portugal e a Grande Guerra* (Lisboa: QuidNovi, 2010), 250-254.

⁵ “Em Fevereiro de 1917, como os franceses reconhecessem a vantagem de se estabelecer em Leixões uma base de abastecimentos para os seus cruzeiros que faziam, protegendo a navegação aliada no Atlântico, e por acordo realizado entre os dois Governos, foi estabelecida uma Base Naval Francesa em Leixões” (Inso, *A Marinha*, 61).

⁶ “Em Setembro do mesmo ano, encontrava-se montada a Base Naval Francesa de Leixões que se instalou no Posto de Desinfecção, sob o comando do Capitão-de-fragata René” (Inso, *A Marinha*, 62).

acordo prévio⁷ já em 1916, que previa a instalação de embarcações de carácter militar neste mesmo porto.⁸

Deste modo, uma das primeiras questões de investigação consistiu na delimitação temporal da existência da Base, desde a sua instalação até à retirada, o que não é feito por nenhum dos autores. Propus-me, igualmente, a descobrir quais os objetivos para a colocação destas forças navais em território nacional, isto é, que necessidade levou o governo francês a dispensar forças navais do seu esforço de guerra mais perto de casa, para as colocar no extremo ocidental da Europa. Quis apurar se existiu cooperação entre as forças gaulesas e portuguesas, relativamente ao porto de Leixões, no âmbito da defesa da costa norte e das embarcações que frequentaram estas águas e, a ter existido, verificar o modo como se operacionalizou essa cooperação. Dediquei-me também a fazer o levantamento dos apoios materiais e humanos de que as forças francesas dispunham, tanto as que estavam diretamente sob controlo do comandante da base naval, como as que tinham sido dispostas, em proteção do porto, pelo governo português. Analisei o tipo de acontecimentos de carácter militar e civil que rodearam a estadia da Base Naval Francesa, as presenças dos militares que aí prestavam serviço em atividades culturais, económicas e, até, criminais noticiados na imprensa periódica portuense. Por último, avaliei até que ponto as forças francesas desempenharam um papel preponderante na proteção do litoral e dos barcos que sulcaram as águas do norte de Portugal.

Como fonte principal, utilizei o periódico *O Comércio do Porto*, tendo realizado uma análise de carácter extensiva desde março de 1916, aquando da declaração de guerra, a 31 de dezembro de 1918. A guerra terminou a 11 de novembro de 1918, porém, conforme referi acima, um dos objetivos deste estudo foi identificar a data da retirada da base francesa de território nacional, o que me levou a decidir continuar o levantamento até obter alguma informação mais concreta relativamente a isso.

Recorri ainda ao *Jornal de Notícias*,⁹ ao *Primeiro de Janeiro* e aos *Anais do Clube Militar Naval*. Os dois primeiros foram consultados, numa tentativa de cruzar as notícias

⁷ “Um primeiro acordo com Paris, fins de 1916, permite a criação de um depósito de carvão no Lazareto e prevê a utilização de Leixões pelos pequenos patrulhas que antes operavam a partir dos portos da Gasconha, com muitas dificuldades para proteger os navios que vinham de Gibraltar ou para aí se dirigiam, devido à sua reduzida autonomia” (Telo, “Estratégia”, 250-254).

⁸ A França e a Inglaterra colocam, a partir de fins de 1916, esquadrilhas de pequenas escoltas costeiras no Algarve e em Leixões (estas últimas da responsabilidade francesa), de modo a assegurar a protecção dos comboios litorais, coisa que a armada era incapaz de fazer (Telo, *Primeira*, 413).

⁹ Apenas consultei o ano de 1918, uma vez que o ano de 1917 não vem à sala de leitura, na Biblioteca Municipal do Porto.

já levantadas do *Comércio do Porto*, e os *Anais do Clube Militar Naval* para tentar obter mais informação sobre a área militar em estudo. Todavia, por se tratar de um período de guerra, a censura e até a autocensura faziam-se sentir, podendo encontrar-se notícias num jornal de que nenhum outro dá conta. Além disso, como é de esperar, as ações militares desenvolvidas pela Base foram pouco noticiadas, sendo necessário, portanto, um pouco de extrapolação para conseguir determinar certos aspetos da estadia destas forças francesas em Portugal.

1. Da Guerra de Cerco à Defesa Costeira

A 17 de Novembro de 1914, a face mais conhecida da Primeira Guerra Mundial estava estabelecida, isto é, a guerra de trincheiras da frente ocidental.¹⁰ Este movimento de cerco terrestre é acompanhado no mar pelo bloqueio inglês. Todas as embarcações mercantes dos impérios centrais, surtas em portos da *Entente Cordiale*, são apresadas e o tráfego marítimo desviado dos portos da *Tríplice Entente*¹¹ pela marinha de guerra inglesa para portos aliados, onde os seus produtos eram normalmente comprados pelos governos nacionais.¹² O cerco estava imposto.¹³

Para responder a este bloqueio, e submeter o Reino Unido a um contra bloqueio, restava apenas um meio à Alemanha – a guerra submarina. Tratava-se de um método que nenhum dos lados havia considerado antes da guerra, mas que, após o êxito conseguido a 22 de setembro de 1914, ao largo das costas da Flandres, quando um submarino alemão afundou em menos uma hora três couraçados britânicos,¹⁴ se revelou importante. O submarino deixa de ser visto como uma embarcação de carácter defensivo, principalmente utilizada como apoio aos grandes navios de guerra da altura (os *dreadnoughts*), para passar a ser utilizado como uma arma ofensiva e eficiente por

¹⁰ Marc Ferro, *História da Primeira Guerra Mundial 1914-1918* (Lisboa: Edições 70, 2002), 96.

¹¹ Jean-Jacques Becker, *A Grande Guerra* (Mem Martins: Europa-América, 2005), 84.

¹² Uma conferência internacional, reunida em Londres em 1909, tentara regular este tipo de problema: repartiram-se os produtos em diferentes categorias e estabeleceu-se que o material de guerra transportado pelos neutros podia ser embargado, na condição de se estabelecer que era destinado ao adversário. O bloqueio infligido à Alemanha dizia respeito a um número de mercadorias cada vez mais considerável e competia aos armadores de navios dos países neutros provar que os seus navios transportavam não eram para ela. De resto, a 1 de março de 1915, alargaram o bloqueio à totalidade das mercadorias com destino à Alemanha. As potências centrais sentiram rapidamente os efeitos do bloqueio aliado, embora ele se mantivesse bastante permeável. Principal factor de permeabilidade, o aumento, em proporções por vezes consideráveis, das exportações com destino à Alemanha de um certo número dos seus vizinhos: a Suécia, a Noruega, a Dinamarca. Em princípio, estes países apenas podiam vender-lhes a sua própria produção, mas, na prática, vendiam-lhes produtos que eles tinham previamente importado (Becker, *A Grande*, 89).

¹³ Hew Strachan, "From Cabinet War to Total War. The Perspective of Military Doctrine, 1861-1918", Roger Hicking e Stig Forester (coords.), *Great War, Total War. Combat and Mobilization on the Western Front, 1914-1918* (Washington: Cambridge University, 2000), 29.

¹⁴ Becker, *A Grande*, 91.

si só.¹⁵ Contudo, a decisão não foi tomada imediatamente, por violar o direito internacional que estipulava que em caso de tomada e de destruição de um navio de comércio inimigo, o equipamento e os tripulantes deveriam ser salvos, o que levantava muitos problemas no caso dos submarinos. Numa primeira fase, os submarinos alemães interceptavam os navios mercantes, revistavam-nos e mandavam a tripulação para os botes antes de o afundar.¹⁶ Este método, contudo, tinha um grave defeito, obrigava o submarino a emergir, colocando-o numa posição desvantajosa em caso de ataque.¹⁷ Os britânicos chegaram mesmo a recorrer a um subterfúgio ao equipar navios supostamente mercantes com armamento com o objetivo de surpreender os submersíveis alemães quando estes interceptavam estas embarcações e tentavam cumprir o direito internacional.

Assim, a 4 de Fevereiro de 1915, a guerra submarina foi mais longe, ao proclamar as águas que rodeavam as ilhas britânicas como zonas de guerra: qualquer navio de comércio inimigo ou neutral podia ser destruído sem aviso.¹⁸ No entanto, com o afundamento, a 7 de maio, do paquete Lusitânia, os Estados Unidos ameaçam romper relações com o Império alemão, o que o leva a suspender a campanha submarina sem restrições com receio da entrada americana na guerra.¹⁹ Porém, a 1 de Fevereiro de 1917, é novamente declarada a campanha submarina sem restrições, o que acabaria por levar à entrada americana na guerra

São as perdas sofridas pelos países da *Entente* que levam o Reino Unido a pedir ao governo português o confisco dos navios alemães e seus aliados surtos em portos nacionais.²⁰ Apresamento que viria a ser efetuado a 23 de Fevereiro de 1916²¹ e legitimado pelo decreto de 24 de Fevereiro de 1916.²² Apesar de terem conhecimento

¹⁵ Christopher Chant, *Warships of the World* (Hertfordshire: Hermes House, 2011), 372.

¹⁶ "Greater possibilities were offered by attacks on the enemy's merchant marine was considerably slower than any warship and therefore easier to intercept, and was not escorted. Such concept appealed to Germany, which was not reliant on maritime commerce route for necessities such as food and raw materials, but appreciated that the U.K. and to a lesser extent France would be vulnerable to the interdiction of their maritime trade routes. The problem was how to achieve the disruption of the routes, for as noted above, international law dictated that merchant ships could not merely be sunk, but had first to be halted, have their papers examined, and have their crews interned or sent to safety before the raider could put a prize crew aboard the vessel or sink her" (Christopher, *Warships*, 374).

¹⁷ Becker, *A Grande*, 90.

¹⁸ Becker, *A Grande*, 91.

¹⁹ Nuno Santa Clara Gomes, "Guerra no Mar", Aniceto Afonso e Carlos de Matos Gomes (coords.), *Portugal e a Grande Guerra* (Lisboa: QuidNovi, 2010), 136.

²⁰ Ministério dos Negócios Estrangeiros, *Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918). As Negociações Diplomáticas e a Acção Militar na Europa e em África* (Lisboa: 1997), T. II, 308.

²¹ Nuno Severiano Teixeira, "Os Navios Alemães. Declaração de Guerra", Aniceto Afonso e Carlos de Matos Gomes (coords.), *Portugal e a Grande Guerra* (Lisboa: QuidNovi, 2010), 247.

²² *Diário da República*, decreto 2236, 24 de fevereiro de 1916.

destes factos, os democráticos, que dominavam o governo português, arrastaram Portugal para a guerra²³ sem que os meios necessários à defesa das costas e da navegação fossem preparados.

Como as carências defensivas nacionais eram bem conhecidas, os aliados, nomeadamente, franceses e ingleses, enviaram missões militares para o estudo da colaboração a desenvolver, assistindo o país, fornecendo material de guerra, gesto que o Major-General da Armada não deixa de agradecer.²⁴ Entretanto, a guerra submarina sem restrições é retomada pelos alemães a 9 de janeiro de 1917,²⁵ causando um golpe tremendo nos aliados. Em abril, as perdas de navios mercantes ascendiam a 881.000 toneladas. Teve tal efeito que, a dado momento, calcularam que as reservas alimentares britânicas durariam apenas mais seis semanas.²⁶ É, deste modo, iniciado o sistema de comboios navais para proteção das embarcações mercantes, diminuindo drasticamente a tonelagem afundada mensalmente pelos ataques submarinos.

É neste contexto que surge a Base Naval Francesa de Leixões, que constitui o objeto do meu estudo, na mesma linha da base naval montada pelos Estados Unidos da América nos Açores, a julho de 1917.²⁷ A Base Francesa vem suprir duas necessidades: por um lado, a incapacidade portuguesa de defender o porto de Douro-Leixões, por outro, a necessidade francesa de dispor de um posto de abastecimento e de proteção às suas embarcações que ligavam os portos mediterrânicos aos atlânticos.²⁸

²³ Rui Ramos, "A Segunda Fundação", José Mattoso (dir.), *História de Portugal* (Lisboa: Editorial Estampa, 1997), 449-450.

²⁴ Ministério, *Portugal*, 35.

²⁵ Becker, *A Grande*, 92.

²⁶ Chant, *Warships*, 384.

²⁷ Aos Açores é retirado o papel periférico do teatro de operações para subitamente se tornar, por excelência, um ponto importante para o reabastecimento de submarinos em alto mar [...]. Neste enquadramento, as ilhas tornam-se numa das principais preocupações americanas na defesa das suas próprias costas e transporte dos reforços, paralelamente ao interesse inglês em assegurar o controlo vital aos seus portos. [...] A 18 de Junho de 1917, chega a Ponta Delgada o navio carvoeiro americano Orion, com o objectivo de descarregar o carvão para a constituição de um depósito de 10 000 t [...] O objetivo deste novo depósito seria apoiar os pequenos navios, normalmente isolados e lentos, que atravessassem o Atlântico, tornando-se o alvo de uma Alemanha bem informada que ordena ao seu outrora submarino-cargueiro Deutschland, transformado em unidade de combate, a destruição do novo depósito em Ponta Delgada [...]. Aparentemente, o ataque confirmava a teoria americana sobre o interesse alemão pelos Açores, pelo que, ainda antes do fim do mês, chegariam a Ponta Delgada o navio-base Phanter e cinco antiquados destroyers a carvão, formando a designada 1.ª Divisão, constituindo-se deste modo uma base da US Navy nas ilhas, embora sem estatuto oficial. Os Açores tornam-se um ponto intermédio na travessia oceânica das pequenas escoltas costeiras oriundas dos EUA com destino a França, ou mesmo de reparação de embarcações. A missão da 1ª Divisão é, pois, cobrir a área geral dos Açores, impedindo a sua utilização pelo inimigo, bem como o socorro a naufragos e embarcações em dificuldades (Sérgio Alberto Fontes Rezendes, *A Grande Guerra Nos Açores: Memória Histórica e Património Militar* (Ponta Delgada: Universidade dos açores, 2008), 204-205).

²⁸ Telo, *Primeira*, 413.

2. A Base Naval Francesa de Leixões (BNFL). Uma Cronologia Polémica.

Devido às diferenças de cronologia apontadas pelos autores mencionados, António José Telo e Jaime Correia do Inso, a investigação começou com a pesquisa no jornal *O Comércio do Porto*, a partir de março de 1916, data da entrada de Portugal na Guerra. Isto porque seria impossível a instalação de uma base naval francesa em território nacional, enquanto Portugal detivesse o estatuto, embora com alguma ambiguidade, de país neutral. Com o início da análise extensiva do jornal portuense e apesar de ter encontrado várias notícias que mencionavam a colaboração entre França e Portugal após a entrada nacional na guerra, nenhuma delas dava indicação de qualquer presença francesa em Portugal. A primeira informação que indica a frequência por embarcações francesas, no porto de Leixões, surge a 13 de julho de 1917, com a notícia de que “Entraram ontem em Leixões dois pequenos vapores da armada francesa, que andam em serviço de fiscalização”.²⁹

Logo a 26 do mesmo mês é noticiada a entrada de 6 embarcações francesas em Leixões, três caça-minas e três vapores, e que um “destes vapores trouxe carvão e óleo e os dois restantes materiais de guerra”.³⁰ No dia seguinte, é notícia o seguinte excerto:

Esteve ontem nos paços do concelho, onde foram cumprimentar a câmara municipal do Porto, o cônsul da França nesta cidade, Mr André Le Mallier e o capitão-de-fragata da marinha francesa, Mr René Nielly.³¹

Cerca de metade da notícia foi alvo da censura de guerra – a censura era facilmente visível uma vez que ficava um espaço em branco no jornal.

Estas informações indiciam, no meu entender, o início da instalação da base naval francesa pois, conforme Jaime Correia do Inso afirma, o comandante da Base Naval Francesa era o comandante-de-fragata René Nielly.³² Certo é que, de acordo com a minha pesquisa, este foi apenas responsável pela instalação da Base, até porque se retirou em setembro de 1917, conforme é indicado pelo *site* da École Naval³³. É mais tarde substituído pelo comandante Juin, que aparece noticiado pela primeira vez a 13 de novembro de 1917, como detendo o comando da BNFL:

²⁹ *O Comércio do Porto*, 165, 13 de julho de 1917.

³⁰ *O Comércio do Porto*, 176, 26 de julho de 1917.

³¹ *O Comércio do Porto*, 177, 27 de julho de 1917.

³² INSO, *A Marinha*, 61.

³³ École Naval. «René Nielly». Acedido em 14 de janeiro de 2014.
http://ecole.nav.traditions.free.fr/ecoles_commandant_nielly.htm

um magnífico banquete oferecido pelo Sr. Diogo Joaquim de Mattos, considerado representante do "Armement Français, nesta cidade, à oficialidade da base naval francesa que se acha em Leixões e ao qual assistiram, além daquele senhor, Mrs. Juin, comandante da base naval de Leixões.³⁴

Apesar destas indicações, só em novembro encontrei as primeiras referências a ações militares desenvolvidas pelas forças francesas, uma a 4 de novembro de 1917³⁵ e outra também do mês de novembro onde é noticiada a colaboração da esquadilha de Leixões na tentativa de captura e destruição do U-157, responsável pelo bombardeamento do Funchal.³⁶

Com o término da guerra a 11 de novembro de 1918, a presença francesa em Leixões deixa de ser necessária. Inicia-se, assim, a desativação da Base com a retirada dos navios patrulhas, a 26 de novembro do mesmo ano.³⁷ Não foi, todavia, completamente desativada, uma vez que a 29 seguinte, o *Primeiro de Janeiro* indica que:

a despedida que no domingo tiveram em Leixões os navios da base naval francesa, que retiraram deste porto. Durante mais de 15 minutos todos os vapores de alto bordo que ali estão ancorados e as traineiras se manifestaram com a música das suas sirenes ao mesmo tempo que os pavilhões das suas nacionalidades eram içados e arriados dizendo o adeus de alegre camaradagem pela registada, após a vitória dos aliados. Dizem-nos que a base naval também não demorara muito a retirar.³⁸

Apesar das notícias acima, ainda se encontravam barcos patrulha franceses em Leixões, conforme é noticiado a 7 de dezembro de 1918.

Pelas 2 horas a madrugada, enrascaram-se os ferros de dois caça-minas – um francês e um português – respectivamente o "Grazielle" e o "Margarida Victoria", fazendo-os garrar e arrastando-os até ao enrocamento do molhe norte, onde encalharam.

O caça-minas português pode ser safo na maré com auxílio dos guindastes de bordo e de cabos dados para terra; o caça-minas francês foi desencalhado no praia mar, após algumas horas de aturado serviço do rebocador "Mars", da casa Garland, Laidley & C^a, serviço este solicitado pela base naval francesa.

³⁴ O *Comércio do Porto*, 270, 13 de novembro de 1917.

³⁵ O *Comércio do Porto*, 265, 4 de novembro de 1917.

³⁶ Gallica, *La Revue de Paris*, acedido em 24 de junho de 2014,

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k176564/f189.image.r=escadrilles%20Leix%C3%B5es.langPT>

³⁷ O *Comércio do Porto*, 280, 26 de novembro de 1917.

³⁸ O *Primeiro de Janeiro*, 283, 29 de novembro de 1917.

De bordo da lancha “Iris” assistiram ao desenganche Mr. Juin, chefe da base naval francesa.³⁹

Com efeito, uma destas patrulhas francesas chega mesmo a abalroar a chalupa portuguesa “D. Rosa”, acabando esta embarcação por encalhar em Espinho.⁴⁰ De igual modo, um postal⁴¹ enviado por um marinheiro francês, datado de 11 de dezembro de 1918, confirma a presença francesa em Leixões.

A última referência à Base Naval é de 14 de dezembro de 1918, quando se noticia o leilão da embarcação *Fuchia*,⁴² que se encontrava encalhada desde dia 3 de novembro de 1918.⁴³ Não deixam, contudo, de aparecer notícias de entradas e saídas do porto de Leixões de embarcações militares francesas, não se tratando, no entanto, das que identifiquei como fazendo parte da esquadilha francesa subordinada à Base Naval.

É então possível concluir que a cronologia apontada por Jaime Correia do Inso – setembro de 1917 –, é a que mais se aproxima da realidade, ao contrário da indicada por António José Telo – finais de 1916, já que, segundo o que é indicado acima, a instalação ter-se-á iniciado em julho de 1917 e a atividade militar propriamente dita em novembro do mesmo ano, quando são publicadas as primeiras notícias.

De acordo com a minha investigação, a base era constituída pelo Comandante da base, Juin, e pelos oficiais Vassal e Verny, um médico, Rondet, um engenheiro naval, Vanebrouck, um comissário, Moign, um comissário auxiliar, Guillemín, além das praças, marinheiros cujo número não me foi possível determinar. Dispunha também de um total de 14 embarcações: *Cyclonen*, *Fuchno*, *Hortensia*, *Medoc*, *Mimosa*, *Tetunia*, *Grevette* e *Pieuvre* estas indicadas pelo autor Jaime Correia do Inso⁴⁴, às quais a minha pesquisa permitiu acrescentar *Fuchia*⁴⁵ (que poderá ser o *Fuchno* indicado), *Capucine*,⁴⁶ *Grasielle*,⁴⁷ *Begonia*,⁴⁸ *Elizabeth*⁴⁹ e *Jacinthe*.⁵⁰ Não consigo, porém, indicar a tipologia

³⁹ *O Primeiro de Janeiro*, 289, 7 de dezembro de 1918.

⁴⁰ *O Comércio do Porto*, 292, 10 de dezembro de 1918.

⁴¹ Armando Bardalo Sanches. “A Marinha Portuguesa na I Guerra Mundial”. Acedido em 14 de janeiro de 2014. http://www.cfportugal.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=140%3Aa-marinha-portuguesa-na-i-guerra-mundial-parte-ii-a-accao-da-marinha-na-europa&catid=25%3Aboletim-no-409&Itemid=15

⁴² *O Comércio do Porto*, 296, 14 de dezembro de 1918.

⁴³ *O Comércio do Porto*, 261, 3 de novembro de 1918.

⁴⁴ Inso, *A Marinha*, 62.

⁴⁵ *O Comércio do Porto*, 261, 3 de novembro de 1918.

⁴⁶ *O Jornal de Notícias*, 268, 12 de novembro de 1918.

⁴⁷ *O Comércio do Porto*, 290, 7 de dezembro de 1918.

⁴⁸ Sanches, *A Marinha*.

⁴⁹ *O Comércio do Porto*, 290, 7 de dezembro de 1918.

⁵⁰ *O Jornal de Notícias*, 213, 10 de setembro de 1918.

destas embarcações genericamente indicadas pelos jornais por “caça-minas”. Estas embarcações, como o próprio nome indica, tinham como objetivo encontrar e destruir minas deixadas pelo inimigo, algo de que não há qualquer notícia – nem de minas no porto de Leixões, como aconteceu em Lisboa, nem de que estas embarcações as procurassem. Significativamente, a *Augusto Castilho*, que as fontes designam da mesma maneira por “caça-minas”, era, de facto, uma patrulha de alto-mar.⁵¹

A estas forças, juntavam-se as defesas portuguesas adstritas ao porto de Leixões – dois barcos patrulha e um conjunto de baterias costeiras em Rodão, Lavadores e no molhe sul do porto de Leixões –⁵² além das que se encontravam na base aérea de São Jacinto, com um total de 10 hidroaviões.⁵³

3. Objetivos e Atuação da Base Naval

Confiando nas informações de Jaime Correia do Inso, existiu um acordo para a instalação da BNFL em Portugal, sendo este assinado em fevereiro de 1917. Todavia, não tive acesso a esse documento no decorrer da investigação, não sabendo por isso que objetivos ficaram nele expressos. Por isso, recorri aos *Anais do Clube Militar Naval* para procurar identificar o funcionamento do sistema de combate à ameaça submarina germânica, e quais os objetivos que estariam subjacentes à instalação de uma base desta natureza.

A partir de 1917 abandonou-se a procura de submarinos e passou-se à organização de comboios de navios mercantes escoltados por patrulhas.⁵⁴ No decorrer

⁵¹ José António Rodrigues Pereira, *Marinha Portuguesa. Nove Séculos de História* (Lisboa: Comissão Cultural da Marinha, 2010), 434-435.

⁵² Inso, *A Marinha*, 61.

⁵³ A Base de São Jacinto é formada em Janeiro de 1918, com 10 hidroaviões franceses, ficando subordinada ao comando francês de Leixões (onde estavam as esquadrilhas franceses de escoltas costeiras). É de notar que o serviço de vigilância aérea permite detectar alguns submarinos ao longo da costa portuguesa, mas estes não podem ser atacados pela Armada portuguesa que não conta com navios preparados para tal; só as escoltas aliadas no Algarve e Leixões têm essa capacidade (Telo, *Primeira*, 412).

⁵⁴ A proteção tem-se exercido, quer pelo sistema de comboios, obrigando os navios mercantes a navegarem em grupos mais ou menos numerosos, escoltados por navios de guerra, quer pelo patrulhamento das linhas de navegação e pontos de passagem obrigatória. [...] A navegação em comboios continua a fazer-se nos antigos moldes, mas reduzida evidentemente, ou aos navios de carga de pequena velocidade, com um destino comum, ou a um grupo mais ou menos numeroso de transportes militares. Como derivado do sistema de comboio, tem-se empregado a escolta de um navio por um ou dois navios ligeiros, patrulheiros ou destroyers; [...] não permite estender o seu emprego além de um número relativamente pequeno de navios; portanto, é empregado de preferência para navios cujo valor da carga ou importância da missão exigem uma maior segurança.

O patrulhamento das linhas de navegação tem continuado a exercer-se, mas geralmente em cooperação com o sistema anterior, isto é, limitando os caminhos a seguir pelos transportes em comboio, ou isolados com escoltas, e fazendo patrulhar esses caminhos por numerosos patrulheiros, hidroaeroplanos, etc., como elemento completar de defesa [...]. É porque os abastecimentos dos aliados não podem ser limitados nos caminhos seguidos, nem os navios geralmente armados e protegidos de uma forma tão completa, que eles têm sofrido mais (*Anais do Club Militar Naval*, 11, setembro de 1917).

da investigação, tanto pela leitura dos anais como das fontes periódicas, concluí que os objetivos para a instalação BNFL foram: fornecer escoltas a navios mercantes aliados, proteger os acessos ao porto de Leixões e patrulhar as linhas de navegação e pontos de passagem obrigatórios.

Relativamente a este último objetivo, eram patrulhadas rotas pré-estabelecidas pelos comandos navais a ser depois usadas pelos navios mercantes. Como era impossível organizar escoltas para todos os navios, sempre que possível, organizavam-se comboios navais com as embarcações que transportavam os meios essenciais à subsistência e ao esforço de guerra, escoltados por embarcações rápidas, normalmente *destroyers*. Tudo isto se fazia integrado num sistema mais vasto que envolvia as diversas bases francesas e inglesas, tais como: Dakar, Gibraltar e Casablanca.⁵⁵

Como objetivos secundários percebi que os militares da Base Naval Francesa de Leixões também participavam na captura de possíveis espiões em passagem ao largo da costa norte portuguesa, e protegiam as embarcações piscatórias que em dezembro de 1917, foram alvo de ataque.

A primeira ação militar da Base registada consiste na captura de um suposto agente alemão que se encontrava a bordo de uma traineira espanhola, a 9 de novembro de 1917.⁵⁶ Um facto curioso, uma vez que a pesca em águas nacionais, por embarcações estrangeiras tinha sido proibida,⁵⁷ mas que não foi caso único de acordo com o que investiguei.⁵⁸ É também noticiado que o prisioneiro, que é “um homem novo e ilustrado, vai ser removido para França, dizendo-se que um seu companheiro morrerá afogado momentos antes daquele ser preso”.⁵⁹ Pouco depois, a 30 do mesmo mês, são capturadas “duas estrangeiras que foram presas no alto mar, a bordo de um vapor espanhol, ficando detidas por suspeitas de estarem em comunicação com inimigos. Foi-lhes apreendida bastante bagagem e correspondência”.⁶⁰ Por estes dois casos pode-se depreender que as forças da marinha francesa estacionadas em Leixões tinham o direito de inspecionar navios em passagem, mesmo quando estes se encontravam em águas nacionais, isto é, sob jurisdição portuguesa.

No entanto, é em Dezembro que, de facto, temos a primeira demonstração do carácter militar da Base e da necessidade desta. A 11 de Dezembro, “à uma hora e meia

⁵⁵ Gallica, *La Revue de Paris*.

⁵⁶ *O Comércio do Porto*, 265, 4 de novembro de 1917.

⁵⁷ *Diário da República*, lei 735, 10 de julho de 1917.

⁵⁸ *O Primeiro de Janeiro*, 297, 14 de dezembro de 1917.

⁵⁹ *O Comércio do Porto*, 267, 9 de novembro de 1917.

⁶⁰ *O Comércio do Porto*, 285, 30 de novembro de 1917.

da tarde [...] nas alturas de Angeiras, foi avistado no mar largo um submarino de grandes dimensões, de cor cinzenta, que rompera fogo como sinal de paragem a umas traineiras de pesca espanholas”.⁶¹ “Começaram a disparar tiros as baterias do forte de Leça da Palmeira”,⁶² mas o submarino submergiu para não ser atingido. Na verdade, conseguiu afundar uma traineira, a *Argus*.⁶³ Uma outra traineira, a *Boa Esperança*, para fugir ao ataque, dirigiu-se à costa, encalhando. “De Leixões saíra uma patrulha e um caça-minas franceses, mas momentos depois entravam de novo”,⁶⁴ uma vez que o submarino já tinha submergido. Nos dias seguintes, são afundados também o rebocador *Ligeiro*,⁶⁵ havendo uma vítima mortal, acidental, bem como a chalupa *A Portuguesa*.⁶⁶ Tentam também afundar a traineira *Gondomar* por meio de explosivos, contudo graças à rápida intervenção de um navio de guerra, cuja nacionalidade não é indicada, e à capacidade de iniciativa dos seus tripulantes, a bomba é retirada, recolhendo a embarcação a Leixões.⁶⁷

Nestes casos, apenas é referida uma vez a intervenção das embarcações francesas, a 12 de dezembro, escoltando o rebocador *Vitória* que ia prestar socorros aos naufragos da traineira *Argus*.⁶⁸

Estes ataques às embarcações piscatórias criaram uma pequena crise, uma vez que com receio dos ataques dos submarinos, as traineiras deixaram de sair do porto de Leixões temporariamente.⁶⁹

Depois da aparição do último submarino na costa próximo da Foz do rio Douro, em 11 do mês findo, tendo afundando o rebocador “Ligeiro”, a traineira “Argus” e a chalupa a “Portuguesa”, e tendo também atacado a traineira Gondomar, que conseguiu escapar, a classe piscatória ficou alarmada e receosa de sair para o mar, o que tem causado prejuízos aos que vivem da indústria da pesca.⁷⁰

⁶¹ Nenhuma delas foi afundada, uma vez que eram espanholas e, portanto, de uma nação neutral (O *Comércio do Porto*, 295, 12 de dezembro de 1917).

⁶² O *Primeiro de Janeiro*, 295, 12 de dezembro de 1917.

⁶³ O *Comércio do Porto*, 296, 13 de dezembro de 1917.

⁶⁴ O *Primeiro de Janeiro*, 295, 12 de dezembro de 1917.

⁶⁵ O *Primeiro de Janeiro*, 295, 12 de dezembro de 1917.

⁶⁶ O *Comércio do Porto*, 296, 13 de dezembro de 1917.

⁶⁷ O *Primeiro de Janeiro*, 295, 12 de dezembro de 1917.

⁶⁸ O *Primeiro de Janeiro*, 295, 12 de dezembro de 1917.

⁶⁹ “Não têm as traineiras saído do porto de Leixões para a pesca da sardinha, pelo receio de ataques por submarinos. A falta de sardinha, constitui por assim dizer, a paralisação da importante indústria de pesca e é fácil de avaliar como estarão em breve as famílias a quem faltarem os recursos que lhes vinham dos seus trabalhos da praia” (O *Comércio do Porto*, 300, 18 de dezembro de 1917).

⁷⁰ O *Primeiro de Janeiro*, 6, 8 de janeiro de 1918.

É exatamente devido a este problema, que a Base Naval Francesa passa a cooperar com as forças portuguesas na defesa das traineiras que pescavam ao largo de Leixões,⁷¹ algo que provavelmente não fazia parte das suas atribuições iniciais.

É também noticiado, a 14 de junho de 1918 que, para se prepararem, foi levado a cabo um treino de tiro ao alvo pelas embarcações francesas.⁷² Não deve ter sido o único, mas foi dos poucos que se ouviu em terra. Era necessário estarem prontos para situações como esta: “Tendo-se ontem recebido aviso de que a 70 milhas a oeste de Aveiro estava um vapor a pedir socorro, por motivo do ataque de um submarino alemão, foi dada ordem para seguir para ali o caça-minas *Margarida Victoria* e outro francês”.⁷³ Apesar de se tratar de um boato falso, demonstra claramente a existência da cooperação entre portugueses e franceses. Todavia, o melhor exemplo surge com o caso da traineira *Primorosa*.

Procurando pormenores informaram-nos que de facto, antes da meia-noite, a duas milhas da costa, um submarino rompera fogo contra umas traineiras de pesca, sendo atingida pelo canhoneio a *Primorosa*, que estava muito próximo do molhe sul do porto de Leixões, sendo metida no fundo.

Isto deu lugar a grande alarme vindo para a praia, num berreiro ensurdecido as numerosas pessoas das famílias dos pescadores que estavam no mar.

O alarme foi até às casas voltadas para a praia, tendo fugido muitas famílias, sendo suspenso um baile que se estava realizando numa delas.

A *Primorosa*, ao que constou tinha 30 tripulantes, dos quais se não se sabia o destino, até que mais tarde entrou em Leixões a traineira "Independência", trazendo seis dos náufragos, ignorando-se a sorte dos restantes.⁷⁴

Este é o único caso em que o *modus operandi* das defesas do porto de Leixões é revelado. Assim, o capitão do porto de Leixões manda, antes de mais, preparar as baterias dos molhes. De seguida, reúne-se em conferência com o comandante da Base Naval Francesa, combinando os sinais – de luzes suponho, uma vez que as embarcações portuguesas não se encontravam equipadas com TSF –⁷⁵ que os navios

⁷¹ *O Primeiro de Janeiro*, 6, 8 de janeiro de 1918.

⁷² “Tiroteio – Esta manhã houve alvoroço nesta vila devido a um tiroteio constante do alto mar. Claro que a toda a gente quis parecer que eram submarinos inimigos que visitavam a costa da nossa terra. Felizmente não era. Os caça-minas da base naval francesa é que faziam exercício de tiro ao alvo e o estampido chegava a terra assustadoramente” (*O Primeiro de Janeiro*, 139, 14 de junho de 1918).

⁷³ *O Comércio do Porto*, 177, 28 de julho de 1918.

⁷⁴ *O Comércio do Porto*, 213, 8 de setembro de 1918.

⁷⁵ Inso, *A Marinha*, 62.

patrulha franceses e portugueses deveriam trocar em alto mar, para se identificarem mutuamente, partindo imediatamente em busca do submarino alemão. Por meio da telegrafia sem fios, foi também mandado aproximar do porto de Leixões, um navio que fazia cruzeiro ao largo. Em Aveiro, após a participação do sucedido, partem, ao amanhecer, os hidroaviões lá estacionados.⁷⁶ Contudo, apesar destes esforços, o submarino alemão não foi encontrado. Como é natural, já que não houve qualquer ataque submarino. A traineira *Primorosa* levava “matéria explosiva a bordo para lançar ao mar e forçar a sardinha a vir ao de cima da água, e a explosão se deu nessas matérias”.⁷⁷ Esta é uma técnica, ainda hoje utilizada em algumas zonas do globo, que consiste na detonação de explosivos debaixo de água com o objetivo de matar e forçar o pescado a subir a tona, facilitando assim a sua captura. É por isso mesmo altamente destrutiva para o ecossistema e extremamente perigosa para os próprios pescadores dada a falta de segurança na proteção dos materiais explosivos conforme este incidente demonstra.

Como já referi, a censura de guerra revelou-se uma das principais dificuldades na realização deste trabalho. Precisamente porque um dos elementos principais a ser censurados era o movimento marítimo e, por isso, posso apenas colocar a hipótese de as patrulhas se fazerem sentir com grande intensidade, até mesmo pela raridade de afundamentos na costa norte, ao contrário da zona centro do país, onde estes eram mais frequentes. Com a instalação da Base Aérea de S. Jacinto, em maio de 1918, a prova da existência de tais patrulhas é fácil de obter, uma vez que à patrulha em alto mar por embarcações francesas, se juntavam como complemento as efetuadas por hidroaviões. Estes são notícia por 10 vezes nos diários consultados, pelos voos perto da costa que tinham, aliás, um sistema interessante. Contudo, existia um problema de comunicação entre os hidroaviões e as embarcações. Se um hidroavião detetasse um submarino alemão a informação teria de ser passada às embarcações de guerra para que estas se dirigissem ao local e tentassem eliminar a ameaça submarina presente na zona. Apesar das embarcações francesas estarem equipadas com o sistema de telegrafia sem fios⁷⁸ – atualmente denominado de rádio – o mesmo não acontecia com os hidroaviões. O equipamento era simplesmente demasiado volumoso e pesado para que fosse instalado na aeronave. A solução encontrada foi um encontro entre o antigo e o moderno, o pombo-correio e a telegrafia sem fios. Isto é, sempre que um hidroavião

⁷⁶ *O Jornal de Notícias*, 213, 10 de setembro de 1918.

⁷⁷ *O Comércio do Porto*, 214, 10 de setembro de 1918.

⁷⁸ Inso, *A Marinha*, 62.

detetava um submarino alemão, um dos tripulantes libertava um pombo-correio com a informação necessária para as embarcações francesas. Este pombo dirigia-se para o posto de TSF existente no porto de Leixões, que tinha sido inaugurado 5 de abril de 1917.⁷⁹ Por sua vez, utilizando a telegrafia, era transmitida a informação recebida através do pombo-correio para as patrulhas que se tomavam as medidas apropriadas de acordo com as decisões do comandante da base.

Como indiquei acima, entre os objetivos para a instalação da base, estava a escolta a embarcações mercantes.

Comboiado por uma canhoneira francesa, entrou no porto de Leixões, onde está fundeado, o vapor francês *Liger*, o qual, pouco depois de sair de Bordéus, foi atacado por um submarino alemão.

O vapor e a canhoneira atacados ofereceram combate ao submarino inimigo e, com tanta felicidade, que o afundaram, o que os dois navios verificaram por uma rocegagem feita imediatamente.⁸⁰

Porém, o melhor exemplo dessas escoltas surge em maio de 1918, quando “a barca Portugal sendo escoltado pelo *Capucine* da base francesa de Leixões; tendo encontrado um submarino inimigo na Biscaia, abriram fogo contra ele obrigando-o a mergulhar”.⁸¹ Em novembro de 1918, esse mesmo vapor de guerra,

foi condecorado com a cruz de guerra francesa [...] bem como o seu comandante, o Lieutenant Mr Roger Verny, e mais quatro dos seus marinheiros, por terem perseguido e afundado ao norte de Viana do Castelo um submarino inimigo, em 29 de Setembro passado, depois de 11 horas de perseguição.⁸²

Resumindo, as únicas embarcações afundadas foram as três já referidas em meados de Dezembro de 1917 – uma traineira, um rebocador e uma chalupa – mas até isso tem explicação, uma vez que as embarcações mais ligeiras, devido à sua velocidade, que era supostamente superior à de um submarino, seriam capazes de escapar dos torpedos lançados por um submarino usando técnicas evasivas, nomeadamente a navegação em ziguezague, em conjugação com a sua velocidade.⁸³ A menos que o submarino conseguisse emergir imediatamente à frente das

⁷⁹ *O Comércio do Porto*, 80, 5 de abril de 1917.

⁸⁰ *O Comércio do Porto*, 195, 18 de agosto de 1918.

⁸¹ Pereira, *Marinha*, 434.

⁸² *Jornal de Notícias*, 268, 12 de novembro de 1918.

⁸³ *Anais do Clube Militar Naval*, 11, setembro de 1917.

embarcações e fizesse uso das armas de superfície uma embarcação pequena seria por isso mesmo capaz de evitar um submarino desde que o detetasse previamente.

No entanto, não ficou esclarecido as armas de que dispunham as embarcações francesas para combater um submarino. A única informação de que disponho é de que foram utilizadas armas de superfície, isto é, artilharia. Era por isso mesmo um meio limitado, pois apenas combate caso o submarino estivesse à superfície, se este submergisse escaparia facilmente ao combate. Era um jogo de gato e do rato, o submarino submergia para escapar, mas tinha obrigatoriamente de emergir numa questão de horas para utilizar os motores a *diesel* (que não podiam ser utilizados debaixo de água dados os gases produzidos) e para reabastecimento de oxigénio. Por sua vez a utilização do motor a *diesel* à superfície carregava as baterias elétricas que permitiam assim ao submarino a deslocação enquanto submerso. Se efetivamente as embarcações francesas presentes em Leixões só dispunham de armas de superfície, isto quer dizer que apenas seriam capazes de combater um submarino em dois momentos, quando ele emergia para reabastecimento das baterias elétricas e de oxigénio ou quando ele atacava embarcações à superfície. Se o submarino submergisse após ser detetado, as forças francesas e portuguesas teriam de procurar durante horas até que a necessidade do submarino o forçasse a vir à superfície novamente, porém, nessa altura ele poderia já estar demasiado longe para ser encontrado.

Contudo, à época já existia outra arma disponível e relativamente eficaz, a *depth-charge*.

São um dos meios mais eficazes contra os submarinos, mas o seu emprego tem todo o caracter ofensivo, e não de simples defesa. A *depth-Charge* é uma bomba contendo uma pesada carga de alto explosivo, que não explode antes de ter atingido uma profundidade considerável; a sua explosão basta em geral para destruir, ou inutilizar, o submarino imerso nas suas imediações. É lançada sobre o ponto em que se viu mergulhar o submarino. Conquanto o subterfugio dos alemães, deixando vir à superfície intencionalmente óleo e destroços, tenha lançado alguma dúvida sobre os seus resultados, alguns relatos de navios mostram concludentemente que as *depth-charges* têm afundado submarinos.⁸⁴

Não encontrei, todavia, nenhuma noticia que demonstrasse a utilização destes explosivos por parte da esquadilha francesa. O simples facto de, em dezembro de 1917, as embarcações francesas retirarem para o porto por não encontrarem o

⁸⁴ *Anais do Clube Militar Naval*, 11, setembro de 1917.

submarino, leva-me a crer que, na verdade, não dispunham das *depth-charge*, pois, se assim fosse, teria sido possível lançá-las na zona onde o submarino submergira.

4. A Base Naval e a sua Relação com a Cidade do Porto

A Base Naval na sua estadia em Leixões não foi apenas motivo para notícias de carácter bélico. Certas cerimónias e festividades foram, de igual modo, razão para referências nos jornais portuenses, como a visita de Sidónio Pais ao Porto.

A 15 de Janeiro de 1918, Sidónio Pais faz uma visita oficial ao Porto. Ao percorrer a cidade, dirige-se à Base Naval Francesa de Leixões, onde o “esperava a respetiva oficialidade, fazendo guarda de honra marinheiros franceses”.⁸⁵ Esta ida à Base Naval não é de todo inocente, servindo, certamente, determinados objetivos de carácter interno e externo. Em janeiro de 1918, Sidónio e o novo regime ainda não estavam reconhecidos pelas potências aliadas, França e Inglaterra. Contudo, confrontadas com a presença de Sidónio Pais, as forças militares francesas da Base de Leixões, não podiam deixar de fazer a guarda de honra, sem causar um incidente diplomático. Ora, isto leva-me a concluir que esta visita servia dois propósitos. O primeiro seria o de forçar as forças militares francesas a reconhecerem-no enquanto chefe de Estado português, forçando, dessa forma, a diplomacia aliada a reconhecer o regime de facto. O segundo, seria o de reforçar internamente a sua legitimidade à frente dos destinos de Portugal. Significativamente, na sua segunda visita ao Porto, que se realiza pouco depois, Sidónio não visita a Base, estando já o regime reconhecido internacionalmente.

De carácter oficial foi também a cerimónia de entrega das insígnias da Legião de Honra. A 27 de Abril de 1918, o *Jornal de Notícias* noticia que o governo francês concedeu a um conjunto de personalidades militares e civis, em diversos graus hierárquicos, a Legião de Honra.⁸⁶ Em 29 de Maio seguinte, *O Comércio do Porto* refere que o Cônsul francês em Lisboa ofereceria um almoço a 31 do mesmo mês, aos

⁸⁵ *O Comércio do Porto*, 12, 15 de janeiro de 1918.

⁸⁶ Grande oficial: vice-almirante Costa Ferreira, major general da Armada; Comendadores: contra-almirante Cunha Lima, chefe do Departamento Marítimo do Norte; contra-almirante Costa Sousa Macedo Mesquitela, chefe do Departamento Marítimo do Sul, contra-almirante Silveira Moreira, chefe do Estado-Maior da Majoria General. Oficiais: capitão Howel, chefe do Departamento Marítimo do Norte; capitão Clemente Gomes, director do porto de Leixões; Cavaleiros: capitão Santos Fradique, chefe do Estado-Maior da Divisão Naval; 1º tenente Soares, director das Defesas Marítimas; 1º tenente Carlos Santos, director do porto de Lagos; 1º tenente Silveira Duarte d’Almeida, comandante do *Patrão Lopes*; 1º tenente Sacadura Freire Cabra, aviador guarda-marinha; Adolfo Trindade, aviador; capitão-maquinista João Costa, ajudante de campo do ministro da Marinha; José Domingues d’Oliveira, cirurgião, chefe da 2ª Circunscção Sanitária Marítima e director do Hospital Parque de Leixões (*Jornal de Notícias*, 89, 24 de abril de 1918).

agraciados com a Legião de Honra, local onde as recebessem.⁸⁷ Porém, a três elementos do norte do país: José da Cunha Lima, almirante, Alfredo Guilherme Howel, chefe do Departamento Marítimo do Norte e José Domingues de Oliveira, cirurgião, chefe da 2ª Circunscrição Sanitária Marítima e diretor do Hospital Parque de Leixões, estas foram entregues numa cerimónia na Base Naval Francesa de Leixões.

Como tivemos ocasião de noticiar, realizou-se hoje a entrega de insígnias do oficialato e cavaleiros da Legião de Honra, respectivamente, aos Srs. José da Cunha Lima, Alfredo Guilherme Howel e Dr. José Domingues de Oliveira. Às 10 horas e meia precisas da manhã, estando formadas em quadrado forças da marinha francesa e portuguesa, com a assistência de muitas senhoras e cavalheiros, entrara no quadrado da esplanada, acompanhados pela oficialidade e cônsul francês no Porto, os Srs. Howel e Dr. Oliveira; depois, acompanhado pelo comandante Juin, da base naval, entrou o Sr. Howel, vestiam as suas fardas de oficias superiores da marinha, ostentando ao peto bastantes medalhas; o Sr. José de Oliveira vestia fato de Frak e calçava luva branca.

Depois do Sr. Cunha Lima passar revista às forças e dados os toques de sentido, começou a entrega das insígnias, feita pelo comandante Juin. Este acto revestiu todo o rigor militar francês e feito com simplicidade, mas muito significativas as cerimónias usadas para cada entrega.

No final as forças desfilaram perante os honorificados e estes receberam os cumprimentos da oficialidade francesa e portuguesa e dos civis que assistiram ao acto.

Como podemos ver pela descrição do evento, tratou-se de uma cerimónia de importância, num contexto de cooperação interaliada. Não foi, no entanto, a única; outra cerimónia do género ocorreu, desta vez com a entrega da Cruz de Ferro francesa a marinheiros franceses responsáveis, segundo na altura se pensou, pelo afundamento de um submarino.

Anteontem, às 10 horas, foi condecorado com a cruz de guerra francesa o chalutier “Capucine”, bem como o seu ilustre comandante, Lieutenant Mr Roger Verny e mais 4 dos seus marinheiros, por terem perseguido e afundando ao norte de Viana do Castelo um submarino inimigo em 29 de Setembro, depois de 11 horas de perseguição.

Este mesmo distinto oficial foi há tempos condecorado pelo governo português com a Torre e Espada, sendo-lhe oferecido colar e respectiva insígnia.⁸⁸

⁸⁷ *O Comércio do Porto*, 125, 29 de maio de 1918.

⁸⁸ *O Primeiro de Janeiro*, 268, 12 de novembro de 1918.

A um nível mais informal, a base naval francesa relacionou-se com duas instituições: A *Société Amicale Franco-Portugaise* e *Chantiers-Navals Franco-Portugais*. A primeira de carácter cultural, sob a direção de Leal da Câmara; a segunda, uma empresa de transporte de mercadorias e passageiros francesa, que tinha no Porto, como delegado, Diogo Joaquim de Matos.

A *Société Amicale* é inaugurada a 29 de Abril de 1917,⁸⁹ tendo como objetivo “fomentar e multiplicar as relações entre Portugueses e Franceses, ajuda-los, na medida do possível, e defender os mútuos interesses dos dois países”.⁹⁰ Rapidamente, esta sociedade integrou nos seus serões a oficialidade francesa da Base, começando com um banquete oferecido em homenagem a estes e ao chefe do Departamento Marítimo do Norte a 1 de Dezembro de 1917.⁹¹ Devido à estadia dos marinheiros franceses, que provavelmente não falavam a língua, a *Société* abre um curso de português:

destinados aos cidadãos franceses que estão no Porto e ainda desconhecem a nossa língua. A maioria dos alunos será composta de marinheiros da base naval francesa de Leixões, de contrôleurs de várias fabricações tais como Chalands, munições, etc.⁹²

Contudo, rapidamente os papéis se inverteram e, a 16 de março de 1917, Leal da Câmara é homenageado pelo seu trabalho⁹³ e “pelos relevantes serviços por ele prestados à Societe Franco-Portugaise [...] e pela [...] sua acção como artista e como propugnador da aproximação intelectual e económica da França e de Portugal”,⁹⁴ contando com a presença da oficialidade francesa da Base. Talvez pelo fim da guerra, ou pela retirada da base, o encerramento da *Société* é decidido pela direção em 1918.⁹⁵

Diogo Joaquim de Matos é o primeiro a organizar um banquete de homenagem à oficialidade da Base Naval Francesa em 13 de novembro de 1917,⁹⁶ talvez por ser representante de uma empresa ligada à navegação, que por este meio pretendia demonstrar o seu apreço pela ação da marinha francesa estacionada em Leixões. Ou, então, porque o anfitrião esperasse assegurar, dessa forma, especial atenção nas escoltas prestadas às suas embarcações quando saíssem do porto Douro-Leixões.

⁸⁹ *O Comércio do Porto*, 101, 29 de abril de 1917.

⁹⁰ Ferreira Martins, *França Portugal* (Lisboa: Neogravura, 1965), 14.

⁹¹ *O Comércio do Porto*, 287, 1 de dezembro de 1917.

⁹² *O Comércio do Porto*, 48, 28 de fevereiro de 1918.

⁹³ *O Comércio do Porto*, 62, 16 de março de 1918.

⁹⁴ *O Comércio do Porto*, 63, 17 de março de 1918.

⁹⁵ Martins, *França*, 15.

⁹⁶ *O Comércio do Porto*, 270, 13 de novembro de 1917.

Com efeito, este não foi o último, sendo organizado outro jantar de homenagem à oficialidade da Base a 24 de setembro de 1918.⁹⁷

Esta empresa realizou também algumas celebrações envolvendo a *Société* e a Base Naval, em duas ocasiões distintas, mas relacionadas. Num período de guerra, e principalmente, neste conflito em que as embarcações de transporte faziam falta, a *Chantiers Navals Franco-Portugais* realizou um empreendimento grandioso para esta zona do país, comissionando a construção de 15 embarcações de transporte – 5 em Vila Nova de Gaia e 10 em Vila do Conde –⁹⁸ todas destinadas, pelo menos na sua primeira viagem, ao transporte de mercadorias para França “com importantes carregamentos de vinho e outros produtos”,⁹⁹

É preciso ir à Azurara para se ver quanto os nossos amigos Srs. Diogo e Fernando de Mattos, almas dedicadas da empresa *Chantiers Navals*, estão prestando ao país e à causa dos aliados com a sua assombrosa actividade. Não é iniciativa a medo, a construção de um ou outro barco, mas a iniciativa rasgada e ampla, à americana, impulsionando vontades e tornando produtivos grandes capitais.¹⁰⁰

Ao primeiro lançamento de uma embarcação em Vila Nova de Gaia (*Lighter France*), e em Vila do Conde (*Chaland Lisbonne*), seguiu-se um banquete envolvendo as principais personalidades militares e civis da cidade do Porto, onde obviamente não faltaram os oficiais da Base Naval.

Como não podia deixar de ser, a oficialidade da Base foi também presença nas comemorações do 14 de julho, organizadas pela Junta Patriótica do Norte, que envolveram todas as altas figuras francesas e portuguesas da cidade do Porto.¹⁰¹

A Base Naval é também notícia aquando do anúncio do Armistício a 9 de novembro de 1918, quando as embarcações que “compõem a base naval francesa em Leixões arvoraram o pavilhão grande, em sinal de gala”¹⁰² e, depois, pelas celebrações efetuadas pela sua assinatura em 11 de novembro de 1918.¹⁰³

A Base Naval foi também alvo de algumas notícias de carácter criminal. A 28 de Junho de 1918, *O Primeiro de Janeiro* bem como o *Jornal de Notícias* noticiam a prisão de alguns habitantes de Leixões acusados de furto. Durante 8 meses, notaram-se faltas

⁹⁷ *O Primeiro de Janeiro*, 226, 24 de setembro de 1918.

⁹⁸ *O Comércio do Porto*, 160, 9 de julho de 1918.

⁹⁹ *O Comércio do Porto*, 238, 8 de outubro de 1918.

¹⁰⁰ *O Comércio do Porto*, 238, 8 de outubro de 1918.

¹⁰¹ *O Comércio do Porto*, 168, 16 de julho de 1918.

¹⁰² *O Comércio do Porto*, 263, 9 de novembro de 1918.

¹⁰³ *O Comércio do Porto*, 238, 8 de outubro de 1918.

de carvão no depósito da Base Naval, aproveitando a falta de policiamento em Leixões, segundo denuncia *O Primeiro de Janeiro*.¹⁰⁴ Após denunciado o caso à Polícia Judiciária e realizadas as investigações, foram presos três indivíduos como autores dos furtos e outros cinco como recetores do material furtado. “Nas buscas feitas às casas dos presos foi apreendido carvão no valor de 1.234\$70”.¹⁰⁵ Porém, acredito que o material apreendido seja apenas uma fração reduzida do total roubado uma vez que todos os que tinham sido presos tiveram a capacidade financeira para pagar a fiança no valor de 1.000\$00 para os recetores¹⁰⁶ e de 2.000\$00 para os autores do furto.¹⁰⁷ A isto junta-se a grande procura que existia por bens de primeira necessidade, como é o caso do carvão, numa altura em que a crise de subsistências se fazia sentir, pelo que uma grande parte já não estaria na posse destes homens.

A presença francesa originou alguns conflitos com os locais. A 27 de março de 1918 é noticiado pelo *Comércio do Porto* que:

Esta tarde, na rua Brito Capelo, deu-se uma grave desordem entre marinheiros [que se encontravam embriagados] das guarnições da esquadilha francesa de patrulha, fundeada em Leixões e uns soldados portugueses. Averiguou-se que os marinheiros se encontravam embriagados, tendo de intervir na contenda algumas praças da guarda republicana, aqui destacadas, e que prenderam dois marinheiros.¹⁰⁸

Provocou tal alvoroço, que as lojas da rua fecharam, tendo um dos marinheiros ficado ferido e recusado curativo. Os presos foram depois entregues ao comandante da Base Naval para serem punidos pelo seu comportamento, conforme determinava a Declaração do governo português e francês de 26 de setembro de 1917.¹⁰⁹ Esta declaração é, contudo, interessante. Aquando das negociações para o envio do Corpo Expedicionário Português, para França, ficou estabelecido que este ficaria integrado no exército britânico, e que em caso de violação da lei por parte de algum membro do exército, o julgamento competia ao país de nacionalidade do perpetrador.¹¹⁰

¹⁰⁴ “Há uma falta de policiamento na bacia de Leixões, que levanta os protestos de todos os que ali têm interesses a defender. Nos vapores que ali fundeiam e recebem carga os roubos são à má cara. Não levam os barcos por serem pesados bastante. Com que desplante se rouba! Há pouco tempo de um vapor trouxeram para terra o virador de bordo que deve pesar o melhor dos seus 500 quilos. Nada escapa. E como é que a polícia do porto, ronda ou lá o que se deve chamar, não fiscaliza os barcos que navegam pela bacia, de noite?” (*O Primeiro de Janeiro*, 95, 24 de abril de 1918).

¹⁰⁵ *O Primeiro de Janeiro*, 151, 28 de junho de 1918.

¹⁰⁶ *Jornal de Notícias*, 132, 29 de junho de 1918.

¹⁰⁷ *Jornal de Notícias*, 133, 30 de junho de 1918.

¹⁰⁸ *O Primeiro de Janeiro*, 72, 28 de março de 1918.

¹⁰⁹ 15 de Novembro de 1917, *Diário da República*, declaração 178, 15 de novembro de 1917.

¹¹⁰ Ministério, *Portugal*, 108-112.

E se for levado também em linha de conta a data de missão da declaração dos dois governos, 17 de Novembro de 1917 – altura em que pelo menos já e havia iniciado a instalação da base naval francesa. Poderá ser inferido que esta declaração servia principalmente para prever este tipo de situações relativamente aos marinheiros adstritos à Base Naval Francesa de Leixões.

Conclusão

Este trabalho vem reforçar a cronologia de Jaime Correa do Inso e, na minha opinião, oferecer um pequeno complemento ao trabalho por ele realizado sobre a participação da marinha portuguesa na Grande Guerra. Fornece assim novos elementos, não só sobre os meios envolvidos para também sobre os agentes militares envolvidos.

Acredito também ter respondido a todas as questões a que me propus responder. Com este estudo, foi possível chegar à conclusão que a Base Naval Francesa de Leixões desempenhou um papel fundamental na costa norte portuguesa, uma vez que, nenhum navio de grande tonelagem foi afundado, apenas traineiras e pequenas embarcações que não eram normalmente escoltados. Para isso a colaboração franco-portuguesa foi fundamental. Não eram dois sistemas independentes de defesa, sem coordenação que estavam instalados em Leixões. Claramente, o sistema português, com as suas defesas terrestres e as suas embarcações – limitados recursos é certo – trabalhou conjuntamente com as embarcações francesas e, mais tarde, com os seus hidroaviões na defesa do tráfego mercante principal objetivo da presença gaulesa. Esta colaboração acabou por evoluir para uma proteção das embarcações piscatórias, evitando-se assim o agravar da crise de subsistências, que, na minha opinião, teria sido muito mais grave se este sistema defensivo não estivesse instituído.

Esta estadia não foi apenas de carácter militar, desenvolveram-se laços culturais, financeiros e políticos entre a alta sociedade portuense e a oficialidade da base naval. E, apesar dos problemas de carácter criminal, o confronto entre as guarnições portuguesas e francesas, e o roubo de carvão, não parecem ter afetado o bom entendimento entre as autoridades nacionais e a população portuense com as forças gaulesas instaladas.

Acredito, porém, que o estudo não está completo. É preciso encontrar mais documentação sobre esta base, principalmente o acordo assinado entre os dois

governos e a documentação referente à sua negociação e qual a posição britânica relativamente à colocação de forças francesas em território português, que talvez possa ser encontrado no Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros.

Existe também um elemento que Jaime Correia do Inso refere a que não teve oportunidade de dar seguimento. Conforme é referido no artigo, as forças francesas inspecionaram embarcações de países não-beligerantes em águas territoriais portuguesas, chegando mesmo a deter cidadãos de países neutrais. Segundo o autor, estas apreensões levaram a pequenos conflitos diplomáticos que merecerem alguma investigação, principalmente para ver como foram resolvidos, e de que forma a diplomacia francesa e até britânica intervieram.

É igualmente possível que exista documentação, principalmente de cariz militar sobre as operações militares desenvolvidas pelas forças francesas adstritas à base naval francesa de Leixões no Arquivo da Biblioteca da Marinha. Além disto, devido à ligação estabelecida, a base aérea de S. Jacinto, neste período deveria ser alvo de um estudo idêntico, sendo possível a partir de aí avançar para um estudo geral sobre os apoios fornecidos pelos aliados na defesa portuguesa, tanto costeira como em alto mar, principalmente os apoios concedidos na defesa do porto de Lisboa, as patrulhas inglesas e francesas no Algarve e a base americana dos Açores.

Fontes

Impressas

Anais do Clube Militar Naval, 1917. Número 11.

Jornal de Noticias, 1917-1918.

O Comércio do Porto, 1917-1918.

O Primeiro de Janeiro, 1917-1918.

Diário da Republica. Decreto nº 2236. 24 de Fevereiro de 1916.

Diário da República. Lei nº 735. 10 de Julho de 1917.

Diário da Republica. Declaração nº 178. 15 de novembro de 1917.

Bibliografia

Becker, Jean-Jacques. *A Grande Guerra*. Mem Martins: Europa-América, 2005.

Chant, Christopher. *Warships of the World*. Hertfordshire: Hermes House, 2011.

École Naval. “René Nielly”. Acedido em 14 de janeiro de 2014.

http://ecole.nav.traditions.free.fr/ecoles_commandant_nielly.htm

Ferro, Marc. *História da Primeira Guerra Mundial 1914-1918*. Lisboa: Edições 70, 2002.

Gallica. La Revue de Paris. Acedido em 24 de junho de 2014,

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k176564/f189.image.r=escadrilles%20Leix%C3%B5es.langPT>

Gomes, Nuno Santa Clara, “Guerra no Mar”, Aniceto Afonso e Carlos de Matos Gomes (coord.), *Portugal e a Grande Guerra*. Lisboa: QuidNovi, 2010.

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

Martins, Ferreira. *França Portugal*. Lisboa: Neogravura, 1965.

Pereira, José António Rodrigues. *Marinha Portuguesa. Nove Séculos de História*. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha, 2010.

Rezendes, Sérgio Alberto Fontes. *A Grande Guerra Nos Açores: Memória Histórica e Património Militar*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 2008.

Sanches, Armando Bardalo. “A Marinha Portuguesa na I Guerra Mundial”. Acedido em 14 de janeiro de 2014.

http://www.cfportugal.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=140%3Aa-marinha-portuguesa-na-i-guerra-mundial-parte-ii-a-accao-da-marinha-na-europa&catid=25%3Aboletim-no-409&Itemid=15

Strachan, Hew, "From Cabinet War to Total War. The Perspective of Military Doctrine, 1861-1918", Roger Hickering; Stig Forester (coord.), *Great War, Total War. Combat And Mobilization on the Western Front, 1914-1918*. Washington: Cambridge University, 2000.

Telo, António José, "Estratégia Naval Portuguesa (1916-1918)", Aniceto Afonso e Carlos de Matos Gomes (coords.), *Portugal e a Grande Guerra*. Lisboa: QuidNovi, 2010.

Telo, António José. *Primeira República: do Sonho à Realidade*. Lisboa: Editorial Presença, 2010.

Ministério dos Negócios Estrangeiros – Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918). Lisboa: 1997. Tomo I e II.