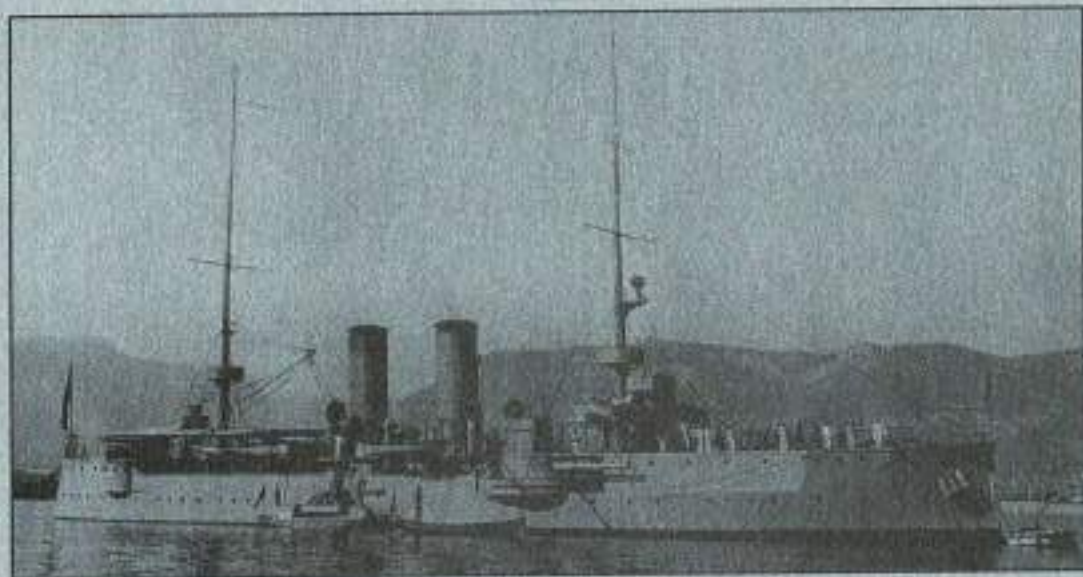


# Navios da Armada Portuguesa na Grande Guerra

JOSÉ FERREIRA DOS SANTOS

CAPITÃO DA MARINHA MERCANTE



ACADEMIA DE MARINHA

## O AUTOR



Foto Luis Miguel Corneil

JOSÉ E. FERREIRA DOS SANTOS é um capitão da marinha mercante que andou embarcado em diversos navios, durante cerca de trinta anos. É membro da Academia de Marinha, investigador histórico-naval, colecionador de fotografias de navios, autor de três dezenas de artigos publi-

cados na *Revista de Marinha* e na *Revista da Armada* e de várias palestras sobre assuntos marítimos e navais, e que, a partir de 1999, se tem dedicado a organizar exposições de fotografias de navios, as quais se contam por duas dezenas e meia, abrangendo 2442 fotos da sua coleção. Nasceu em Lisboa, em 1934, e foi o facto de ter cursado o Liceu Gê. Vicente, de cujas janelas das salas de aula avistava as unidades navais amarradas às bóias do «quadro dos navios de guerra», que lhe fez nascer a paixão pelos Navios e pelo Mar.

Em Junho de 2007 foi agraciado pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada com a Medalha da Cruz Naval de 1.ª Classe.

# Navios da Armada Portuguesa na Grande Guerra

*José Ferreira dos Santos*

CAPITÃO DA MARINHA MERCANTE



ACADEMIA DE MARINHA

2008

#### FRONTISPLACA

*Título: Naveios da Armada Portuguesa no Grande Guerra.*  
*Autor: Capitão da Marinha Micaela Monteiro José Ferreira dos Santos.*  
*Editor: Academia de Marinha.*  
*Data: Junho de 2008.*  
*N.º de exemplares: 500.*  
*Evento gráfico: Instituto Hidrográfico, Lisboa.*  
*Deposito legal: 27487/2008.*  
*ISBN: 978-972-84-90-08-6.*

#### CRÉDITOS

O autor de *Naveios da Armada Portuguesa no Grande Guerra* lamenta desenvolver os temas dos diversos dias fotográficos reproduzidos nesta obra ao longo de um século e ser reconhecido ao longo dos anos.  
Agradece à Sociedade Histórica da Independência de Portugal ao proporcionar-lhe o texto.

## Dedicatória

*A todos aqueles que, no Mar,  
exercem, ou já exerceram,  
a sua profissão.*

## PREFÁCIO

**E**STÁ o leitor perante uma obra notável, resultado de uma vida quase inteiramente dedicada às coisas do mar, pelo seu autor, o Capitão da Marinha Mercante, José Esperança Ferreira dos Santos.

A personalidade do Zé Esperança, como era conhecido pelos seus condiscípulos, da escola primária e, depois, do Liceu Gil Vicente, está indissociavelmente ligada a barchas, navios ou embarcações e, em geral, a uma terminologia náutica, que ele cultivava meticolosamente e com precisão, não hesitando em emendar quem não a usasse com a mesma correção. Enquanto os colegas se entretinham com coleções das estampas dos «rebuçados da bola», na altura os Rogério, Francisco Ferreira, Peyroteo, Travassos ou Barrigana, o Zé trazia para a escola lindíssimas litografias de barchas, fragatas ou corvetas, em que eram mostrados e explicados todos os pormenores do casco, da mastreação, do velame, do cordame, das enxárcias, das cobertas ou das bocas de fogo. Termos bizarros como cadernais, bitáculas, arqueação bruta, traquetes, gavetopes, calados, sobregatas, moitões ou mezenas, foram ouvidos e aprendidos em conversas de miúdos, em que o Zé Esperança se deleitava a ensinar, e os colegas ouviam com admiração e respeito.

Não se lhe podia antever outra carreira que não envolvesse essa paixão precoce pelas coisas do mar e da Marinha. E que ainda hoje perdura, amadurecida e frutuosa, como se prova.

As subidas e descidas, às terças e sábados, no caminho do Liceu, da Feira da Ladra, no Campo de Santa Clara, criaram-lhe o hábito de coleccionar fotografias de navios. Essa coleção foi sempre aumentando, ao longo da vida, proveniente das mais variadas fontes, com uma persistência e paciência notáveis.

Seguiu-se, naturalmente, uma carreira brilhante de oficial da Marinha Mercante, como piloto, imediato e capitão de navios, percorrendo as partidas de todo o então denominado Ultramar Português. Eram os tempos em que as famílias dos tripulantes orbitavam entre as zonas da Praça do Comércio e do Cais do Sodré, em Lisboa (onde se sediavam as empresas de navegação armadoras), para saber notícias dos navios ou para receber os «bilhetes de avango», adiantamentos sobre os salários, que permitiam a regularidade da vida familiar em terra.

Era ainda nas sedes dessas empresas de navegação (Nacional, Colonial, Sociedade Geral) que estavam expostas

autênticas maravilhas do maquetismo naval, as miniaturas dos grandes paquetes da altura: Pátria, Vera Cruz, Santa Maria, Infante Dom Henrique, Príncipe Perfeito. Que será feito delas, fíada essa era dourada do transporte marítimo?

Tendo cessado, após cerea de três décadas, o serviço activo, dedicou-se o autor a investigar e aprofundar os seus interesses de sempre, escrevendo, conferenciando e expondo, com comentários apropriados e preciosos, a sua enorme coleção de iconografia naval.

A presente obra, *Navios da Armada Portuguesa na Grande Guerra*, é um trabalho que pretende mostrar, a um público novo e quase totalmente desconhecedor da nossa história naval mais recente, o esforço que a recém implantada República teve de fazer, para se manter, entre as potências euro-

peias com interesses coloniais, sem perder a dignidade herdada do seu passado de grande nação marítima.

Mal equipado de uma marinha de guerra digna desse nome, o enorme esforço que o País exigiu aos seus navios de comércio e de pesca, improvisadamente militarizados, está bem patente nestas páginas, donde ressalta, para exemplo, a gesta heróica do AUGUSTO DE CASTILHO e da sua tripulação.

Saída-se, assim, este notável trabalho do Comandante Ferreira dos Santos.

***Luís Fraser Monteiro***

Professor catedrático,  
aposentado da Universidade Nova de Lisboa

Abril de 2008

## INTRODUÇÃO

**N**A sequência da inauguração da exposição fotográfica *Navios da Armada Portuguesa na Grande Guerra*, ocorrida, no dia 30 de Março de 2006, na Sociedade Histórica da Independência de Portugal surgiu a ideia de publicar em livro as fotografias expostas que são acompanhadas por pequenos apontamentos sobre cada um dos navios. As fotos são apresentadas pela ordem alfabética dos nomes dos navios, independentemente dos tipos destes.

Tem sido prática corrente a maioria das Marinhas, em períodos de crise e em casos de hostilidade declaradas, socorrerem-se de navios mercantes, (de comércio e de pesca), e de embarcações de recreio, para aumentarem os seus efectivos navais pois em tempo de guerra os navios militares nunca são demasiados.

A Marinha Portuguesa não constituiu excepção àquela regra e, como consequência de, em 9 de Março de 1916, a Alemanha ter declarado guerra a Portugal algumas dezenas de navios de comércio e de pesca, além de diversas embarcações de recreio, foram requisitados, artilhados e incorporados na nossa Armada mercê da visão, dinamismo e energia do capitão-de-fragata Jaime Daniel Leotte do Rego que comandava a Divisão Naval de Defesa e Instrução mandada constituir por portaria de 5 de Julho de 1915.

Na referida exposição figuraram fotografias de várias dezenas de navios a maioria dos quais havia sido construída propositadamente para a Armada, vinte e cinco eram navios de comércio, doze eram navios de pesca e dois começaram por ser navios de recreio.



## NOTAS

A arqueação bruta e a arqueação líquida, (por vezes também designadas tonelagem bruta e tonelagem líquida), são grandezas volumétricas e podem ser expressas, indiferentemente, em metros cúbicos ou numa outra unidade de volume chamada tonelada de arqueação, também conhecida por tonelada Moorsom, do nome do técnico inglês George Moorsom, que propôs a tonelada de arqueação equivalente a 2,832 metros cúbicos.

Nesta obra as arqueações bruta e líquida encontram-se sempre expressas em metros cúbicos para frisar bem que se trata de volume.

Certas pessoas pouco familiarizadas com estes assuntos ao lerem «tonelada de arqueação» ou «tonelada Moorsom» têm tendência a acreditar que se trataria de peso o que não é verdade.

Já os deslocamentos e o porte, (frequentemente também designado pela palavra inglesa *deadweight*), encontram-se expressos em toneladas métricas uma vez que se trata de pesos.

Define-se **arqueação bruta** como o total dos volumes de todos os espaços fechados do navio.

**Porte** – É o peso máximo da carga, passageiros, tripulantes e respectivas bagagens, combustível, água, mantimentos, materiais de consumo e sobressalentes que o navio pode comportar até atingir a imersão máxima permitida.

**Boea** – É a largura máxima do navio.

**Pontal** – É a distância vertical, medida a meio navio, entre a face inferior do convés e a face superior da quilha.

**Calado** – É a distância vertical, medida a meio navio, entre a linha da água e a face inferior da quilha. Varia consoante a existência dos pesos a bordo.

A **boea**, o **pontal**, o **calado**, bem como o comprimento, nos navios Portugueses são geralmente expressos em metros lineares, por vezes em pés.

**Arqueação líquida** – É o total dos volumes dos espaços fechados do navio que podem ser usados comercialmente como por exemplo os porões de carga e os camarotes dos passageiros. Já os camarotes dos tripulantes fazem parte da arqueação bruta mas não fazem parte da arqueação líquida.

**Deslocamento** – É o peso total do navio. Equivale ao peso da água deslocada. Varia com os pesos que se encontram a bordo. A cada estado de carga corresponde um determinado deslocamento. O deslocamento máximo é o que corresponde à situação de carga máxima permitida.

## ÍNDICES

DEDICATÓRIA .....	3
PREFÁCIO .....	5
INTRODUÇÃO .....	7
NOTAS .....	9
ÍNDICES .....	11

### Por ordem alfabética

1 - AÇOR	Canhoneira .....	15
2 - AÇOR	Caça-minas .....	18
3 - ALAMASTOR	Cruzador .....	22
4 - ÁFRICA	Patrulha auxiliar .....	28
5 - ALMIRANTE PAÇO D'ÁRÇOS	Patrulha de alto mar .....	30
6 - ALMIRANTE REIS	Cruzador .....	32
7 - AMÉRICA	Patrulha auxiliar .....	38
8 - ARGENTINA	Patrulha auxiliar .....	40
9 - AUGUSTO DE CASTILHO	Patrulha de alto mar .....	42
10 - SAN MIGUEL	Diapota .....	50
11 - U139	Submarino alemão .....	52
12 - BAPTISTA DE ANDRADE	Caça-minas .....	54
13 - BEIRA	Canhoneira .....	60
14 - BÊNGO	Canhoneira .....	64
15 - BÉRRIO	Rebocador .....	68
16 - BRIGADEIRO BARREIROS	Patrulha auxiliar .....	72
17 - CARREGAÍDO	Patrulha auxiliar .....	74

18 - CELESTINO SOARES	Caça-minas .....	76
19 - CLAMMITE	Canhoneira .....	80
20 - CHENDE	Transporte .....	84
21 - CINCO DE OUTUBRO	Aviso de 2.ª classe .....	86
22 - DEKADE	Patrulha auxiliar .....	92
23 - D. FERNANDO II E GLÓRIA	Navio-Escola de Artilharia .....	94
24 - DOURO	Contratorpedeiro .....	100
25 - ESPADARTE	Submersível .....	104
26 - EUROPA	Patrulha auxiliar .....	108
27 - FOCA	Submersível .....	110
28 - GALIÃO	Patrulha auxiliar .....	114
29 - GIL RANNES	Cruzador auxiliar .....	116
30 - GOLFINHO	Submersível .....	122
31 - GUADIANA	Contratorpedeiro .....	126
32 - GUARDA-MARINELA JANEIRO	Patrulha auxiliar .....	130
33 - HERMENEGILDO CAPELO	Caça-minas .....	132
34 - HIDRA	Submersível .....	138
35 - IBO	Canhoneira .....	142
36 - IDA	Patrulha auxiliar .....	146
37 - IJDAADOR	Rebocador .....	148
38 - JEMBOPO	Canhoneira .....	152
39 - JENGE	Patrulha auxiliar .....	156
40 - L'CAHO	Transporte .....	158
41 - L'URO	Canhoneira .....	160
42 - MACAU	Lancha-canhoneira .....	162
43 - MACEDO E COELHO	Patrulha auxiliar .....	166
44 - MANDOVY	Canhoneira .....	168
45 - MANUEL DE AZRVEDO GOMES	Caça-minas .....	170

46 - MARIANO DE CARVALHO	Patrulha auxiliar	174
47 - MINHO	Patrulha auxiliar	176
48 - MOÇAMBIQUE	Transporte de guerra	178
49 - N.º 2	Torpedeiros	180
50 - PATRÃO LOPES	Navio de salvamento	182
51 - PÁTRIA	Canhoneira	186
52 - PEDANE	Transporte	190
53 - PEDRO NUNES	Cruzador auxiliar	192
54 - PUNGUÉ	Transporte	196
55 - QUELIMANE	Navio-hospital	198
56 - QUIONGA	Patrulha de alto mar	200
57 - REPÚBLICA	Patrulha de alto mar	202
58 - RIO MINHO	Lancha-canhoneira	204
59 - RIO SADO	Canhoneira	208
60 - ROBERTO IVENS	Caça-mínus	210
61 - SADO	Lança-mísseis	212
62 - SALVADOR	Lancha-canhoneira	214
63 - SALVADOR CORDELA	Transporte	216
64 - SAVE	Canhoneira	218
65 - SENA	Lancha-canhoneira	220
66 - S. GABRIEL	Cruzador	222
67 - TEJO	Contratorpedeiro	228
68 - TENENTE ROPY	Patrulha auxiliar	232
69 - TETE	Lancha-canhoneira	234
70 - THOMAZ ANDRÉIA	Caça-mínus	238
71 - TRÊS IRMÃOS	Patrulha auxiliar	242
72 - VASCO DA GAMA	Cruzador	244
73 - VIANA	Transporte de guerra	250
74 - VILHENA	Canhoneira	252
75 - VULCANO	Navio-Escola de torpedos	254
76 - ZAMBIZE	Canhoneira	256

## Por tipos de navios

Cruzadores	ADAMASTOR	22
	ALMIRANTE REIS	32
	S. GABRIEL	222
	VASCO DA GAMA	244
Contratorpedeiros	DOURO	100
	GUADIANA	126
	TEJO	228
Torpedeiros	NÚMERO 2	180
Submersíveis	ESPADARTE	104
	FOÇA	110
	GOLFINHO	122
	HIDRA	138
Cruzadores Auxiliares	GIL EANNES	116
	PEDRO NUNES	192
Navio de 2.ª Classe	CINCO DE OUTUBRO	86
Transportes de Guerra	MOÇAMBIQUE	178
	VIANA	250
Canhoneiras	AÇOR	15
	BEIRA	60
	BENGO	64
	CHALANTE	80
	IBO	142
	LIMPONO	132
	LÚRIO	160
	MANDOY	168
	PÁTRIA	186
	RIO SADO	208

Canoas/veias	SAVE .....	218	Patrulhas Auxiliares	CARREGADO .....	74	
	VILHENA .....	252		DEKADE .....	92	
	ZAMBEZE .....	256		EUROPA .....	108	
Patrulhas de Alto-Mar	ALMIRANTE PAÇO D'AIROS .....	32	GALGO .....	114		
	AUGUSTO DE CASTILHO .....	42	GUARDA-MARINHA JANEIRO .....	130		
	QUÍONGA .....	200	IDA .....	146		
	REPÚBLICA .....	202	LINCE .....	156		
Lança-Minas	SADO .....	212	MACEDO E COUTO .....	168		
			MARIANO DE CARVALHO .....	174		
Navio de Salvamento			MINHO .....	176		
	PATRÃO LOPES .....	182	TENENTE ROBY .....	232		
Lanchas-Canoas/veias			TRÊS IRMÃOS .....	242		
	MUCAU .....	162	Transportes	CHINDE .....	84	
	RIO MINHO .....	204		LUARO .....	158	
	SALVADOR .....	214		PEBANE .....	190	
	SENA .....	220		PUNGUE .....	196	
TETE .....	234	SALVADOR CORREIA .....		216		
Canoa-Minas			Reboadores	BÉRRO .....	68	
	M'OR .....	15		LIDADOR .....	148	
	BAPTISTA DE ANDRADE .....	54	Navio-Hospital	QUELIMANE .....	198	
	CELESTINO SOARES .....	76		Navio Escola de Artilharia	D. FERNANDO II E GLÓRIA .....	94
	HERMENEGILDO CAPELO .....	132			Navio Escola de Torpedos	VULCANO .....
	MANUEL DE AZEVEDO GOMES .....	170		Paquete		SAN MIGUEL .....
ROBERTO IVENS .....	210	Submarino alemão	U139 .....		52	
TIROLAZ ANDRÉA .....	238					
Patrulhas Auxiliares	ÁFRICA .....	28				
	AMÉRICA .....	38				
	ARGENTINA .....	40				
	BRIGADEIRO BARREIROS .....	72				

## 1 – Canhoneira AÇOR 1886-1933

Navio de comércio construído, de ferro, em 1874, em estaleiros britânicos, com o nome de BALLINA. Foi rebaptizado ALGARVE, em 1885, após ter sido comprado pela Empresa de Navegação do Algarve. Chamava-se GOMES II quando, em 1886, foi adquirido pelo Estado Português para a fiscalização aduaneira. Entrou pela primeira vez no Tejo, depois dessa aquisição, em 10 de Fevereiro de 1886.

Em 28 de Outubro do mesmo ano passou a ser a canhoneira AÇOR. Estava então artilhada com uma peça de campanha de 80 mm montada em reparo de rodizio. Mais tarde foi-lhe instalada uma peça Hotchkiss de 47 mm. Em 1892 montava apenas uma peça de 65 mm de entregar pela boca.

Conta-nos o capitão-tenente Henrique Corrêa da Silva, em *Memórias da Guerra no Mar*, que no dia 4 de Agosto de 1918, ao chegar a Ponta Delgada, para assumir o comando da canhoneira HRO, encontrou ali estacionada a velha e inofensiva canhoneira AÇOR, comandada pelo primeiro-tenente Augusto Goulart de Medeiros, a ser submetida a demoradas reparações e que nesse verão de 1918 o seu armamento foi reforçado com uma peça de 76mm/55 calibres retirada do iate de recreio artilhado MARGARETH, da armada norte-americana, o qual se encontrava imóvel e inútil na base naval que os Estados Unidos detinham no porto de Ponta Delgada.

A AÇOR tinha o deslocamento de 335 toneladas, a arqueação bruta de 470 m<sup>3</sup>, o comprimento entre perpendiculares de 41,50 metros, a boca de 5,80 metros e o calado máximo de 3,04 metros.

Estava equipada com uma máquina alternativa de vapor com a potência de 360 HP que lhe garantiu a velocidade de 9 nós nas experiências. A guarnição era constituída por três oficiais, dez sargentos e quarenta praças.

Durante a sua longa vida operacional como canhoneira desempenhou várias missões de fiscalização na costa Norte do continente, na costa algarvia e, principalmente, em águas do arquipélago dos Açores, a última das quais durou de 1902 a 1919.

Mesmo assim, apesar da sua provelta idade, prestou relevantes serviços na reparação dos cabos submarinos ingleses que amarravam em Ponta Delgada.

Ficou conhecida a AÇOR na Horta por, encontrando-se naquele porto, em 24 Fevereiro de 1911, ter recebido ordem para ir socorrer dois iates e rebocá-los para a ilha do Pico. Apesar das péssimas condições do mar conseguiu passar um cabo de reboque a um dos iates tendo o outro desaparecido antes de poder ser alcançado.

O comandante da Defesa Marítima dos Açores, contra-almirante Augusto Eduardo Neuparth, ao ter conhecimento que uma embarcação salva-vidas com vinte e nove sobreviventes do patrulha de alto mar AUGUSTO DE CASTELHO tinha aportado à ilha de Santa Maria ordenou que a canhoneira AÇOR largasse de Ponta Delgada para ir recolher os náufragos.

Assim, em 17 de Outubro de 1918 fundeou a AÇOR em Vila do Porto (ilha de Santa Maria), tendo o comandante, primeiro tenente Carlos Frederico Elston Dias, e o médico de bordo ido a

Terra para acolherem aqueles sobreviventes que, na sua maioria, se encontravam muito debilitados e vários deles feridos.

Em 22 de Outubro de 1918 escoltou o paquete SAN MIGUEL, da Empresa Insulana de Navegação, de Angra do Heroísmo para Praia da Graçiosa.

Em princípios de Dezembro do mesmo ano teve a AÇOR que ser rebocada, pela canhoneira MANDOVY, do porto da Horta para o de Ponta Delgada. Foi uma viagem assaz complicada por ter sido empreendida debaixo de condições de tempo extremamente severas, com vaga muito grossa.

Em 25 de Junho de 1919 entrou no Tejo, de regresso a Lisboa. Por portaria de 10 de Fevereiro de 1923 foi reclassificada

navio-hidrográfico deixando, portanto, de ser canhoneira. Em 24 do mesmo mês assumiu o comando o capitão de fragata Filipe Carlos Dias de Carvalho e o navio subiu o Tejo para iniciar o levantamento hidrográfico do canal de Lisboa a Vila Franca de Xira. Por portaria de 27 de Março de 1923 a lotação passou a ser de 54 homens.

Em 29 de Abril de 1933 foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada e em Outubro de 1934 foi vendido para desmantelar.

Tinha sido navio de comércio durante cerca de doze anos. Serviu como canhoneira durante trinta e seis anos, três meses e quinze dias e como navio-hidrográfico durante dez anos dois meses e dezassete dias o que totaliza mais de cinquenta e oito anos de actividade o que é extraordinário para um navio.



*A embarcação AÇOR amarrada à bóia frente ao Arsenal de Marinha*

## 2 – Caça-Minas AÇOR 1916-1919

Arrastão de pesca longínqua construído de aço, em 1906, no estaleiro John Duthie Torry Shipbuilding & C.<sup>o</sup>, Aberdeen (Escócia).

Tinha o nome de LUCH TORRIDON quando foi comprado em Inglaterra, em 1909. Chamava-se AÇOR e era propriedade da Sociedade Portuguesa de Pescarias Limitada, de Lisboa, quando, em 1921, foi adquirido pela Companhia Portuguesa de Pesca que lhe manteve o nome.

Tinha o número oficial 490 B e o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais HBKS. As suas características principais eram: comprimento 38,80 metros, boca 6,78 metros, pontal 3,90 metros, calado máximo 4,42 metros, arqueação bruta 690 m<sup>3</sup> e arqueação líquida 232 m<sup>3</sup>.

Estava equipado com uma máquina alternativa de vapor de triplice expansão com a potência de 450 H.P. que lhe conferia a velocidade máxima de 10 nós. A dotação de carvão era de 128 toneladas e a tripulação era constituída por 18 homens incluindo 4 oficiais.

Em 28 de Junho de 1916 foi mobilizado para o serviço da Defesa Marítima de Leixões e Barra do Douro.<sup>(1)</sup> Em 14 de Setembro do mesmo ano passou ao estado de completo armamento como caça-minas tendo-lhe sido atribuída a lotação de 18 homens, sendo 7 militares e 11 civis.

Em 27 de Setembro de 1916, como navio militar, o seu indi-

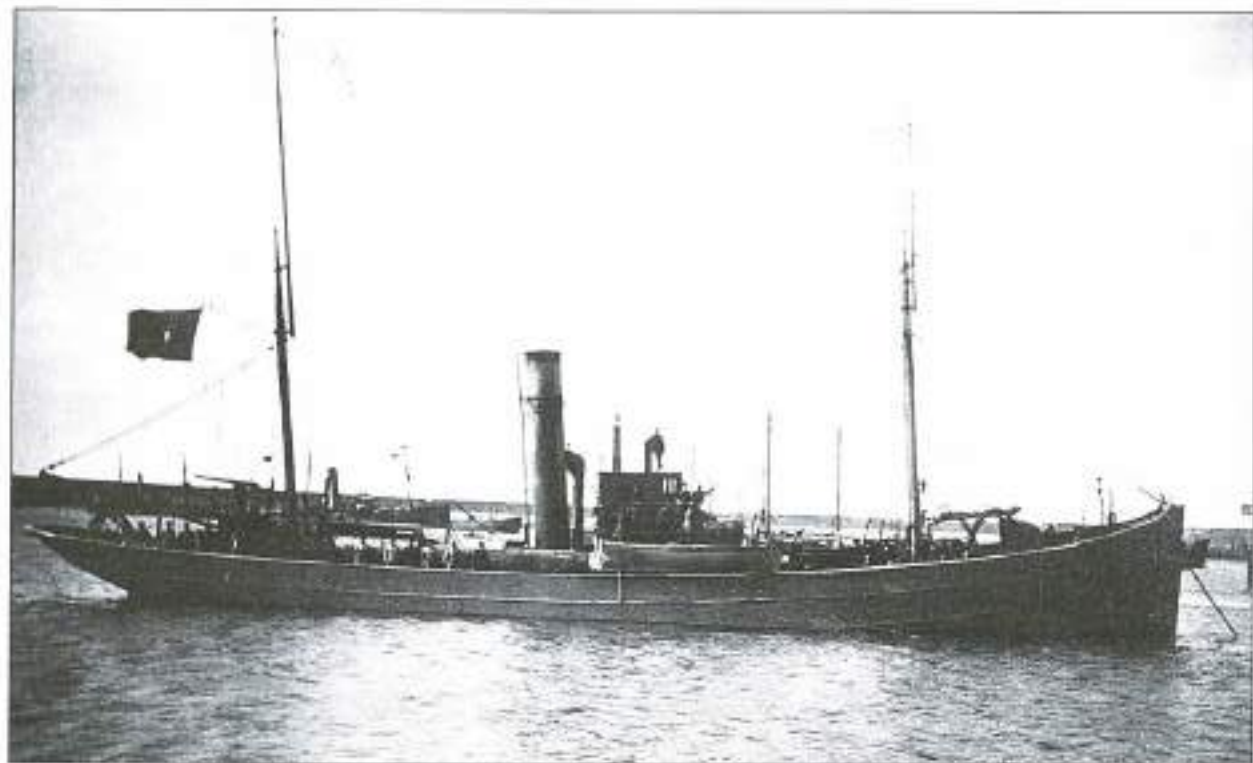
cativo de chamada do Código Internacional de Sinais passou a ser GQCH. No dia seguinte o caça-minas AÇOR constituiu, com o navio similar MARGARIDA VICTÓRIA a primeira parvêla de caça-minas da Defesa Marítima do Douro e Leixões.

Relata-nos o Comandante Jaime do Inso em *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra* que a roeça das minas era feita pelos caça-minas AÇOR e MARGARIDA VICTÓRIA (primeiro tenente Emílio Gagean e segundo tenente Armando Pestrelle Botelho) que roeçavam separadamente utilizando o sistema de roeça Romare'h e que, inicialmente, só um daqueles navios estava artilhado, com uma peça de 37 mm, mas não especifica qual deles. Como em 28 de Setembro de 1918 a tripulação do AÇOR foi aumentada com dois artilheiros e três graneteiros artilheiros é lícito inferir-se que só então lhe terá sido montada a peça que se vê, a ré, na fotografia do AÇOR, a qual aparenta ser uma Hotchkiss de 47 mm.

Como consequência de Portugal se ter visto envolvido na Grande Guerra foram treze os navios de pesca, de maior vulto (onze arrastões e duas traineiras) mobilizados, em 1916, para servirem, temporariamente, na nossa Armada. Sueden poria um caso estranho: enquanto que dez daqueles navios, uma vez incorporados, foram rebaptizados com nomes de Oficiais da Armada que se haviam celebrado, três navios houve: o patrulha de alto mar REPÚBLICA e os caça-minas AÇOR e MARGARIDA VICTÓRIA que mantiveram os nomes que tinham enquanto navios de pesca. O caso do AÇOR é tanto mais para estranhar porquanto, desde 1886,

(1) Ordem da Armada n.º 5-A referida a 30 de Setembro de 1916.





*O caça-minas AÇOR fundeado no porto de Leixões no dia 13 de Fevereiro de 1919*

havia na Armada Portuguesa uma canhoneira que tinha exactamente o nome AÇOR a qual existiu até Abril de 1933, os últimos dez anos já como navio-hidrográfico mas mantendo o nome.

Foi intensa a actividade do caga-minas AÇOR durante o conflito, a qual se desenvolveu quase sempre na Zona Norte do país, roegando minas de pareceria com o caga-minas MARGARIDA VICTÓRIA por vezes roegando os dois em parelha outras vezes isoladamente (sistema Romarç'h).

Era uma tarefa quotidiana, monótona, fastidiosa, extenuante e arriscada, recheada de perigos e sobressaltos, abnegada e obscura, ignorada do grande público.

Todos os dias suspendiam de Leixões onde, depois da roeга, voltavam a fundear.

No dia 27 de Janeiro de 1918 o AÇOR não roeга por ter recebido ordem para procurar um submersível inimigo que se encontraria na zona do Cabo Mondego e que torpedeara vários navios. Nada tendo encontrado regressou ao seu labor de sempre.

No dia 5 de Março, tendo necessidade de docar, largou de Leixões rumo a Lisboa onde chegou no dia seguinte, tendo amarrado a uma das bóias do quadro dos navios de guerra. No dia 8 largou da bóia e deu entrada na doca n.º 2 do estaleiro da Roeta Conde de Óbidos à data explorado pela Pareceria de Vapores Lisboenses.

Terminada a docagem saiu no dia 11 de Março indo amarrar à bóia que existia frente a Belém para ser abastecido de carvão, posto o que efectuou experiências da máquina e foi novamente amarrar a uma bóia do quadro. No dia 14 de Março largou da bóia e navegou para Leixões onde fundeou ainda nessa noite. No dia 16,

acompanhado pelo MARGARIDA VICTÓRIA, retomou a sua actividade quotidiana de roeга.

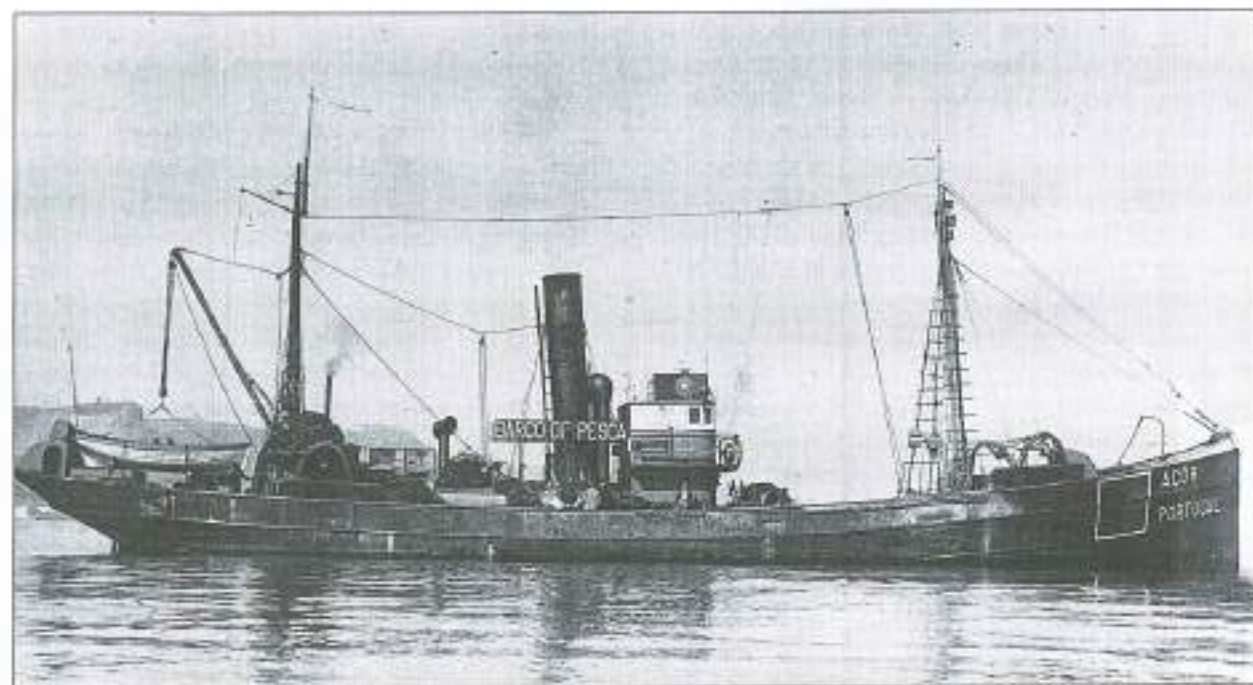
Em 11 de Novembro de 1918 foi assinado o Armistício. O caga-minas AÇOR manteve-se fundeado, sem missão atribuída, exceptuando uma curta estadia na Figueira da Foz com regresso a Leixões. No dia 3 de Dezembro suspendeu para ir em socorro de um navio inglês, posto o que voltou a fundear em Leixões.

Em 27 de Janeiro de 1919 foi a Aveiro onde se encontrou com o caga-minas CELESTINO SOARES para combaterem uma tentativa de revolta monárquica.

No dia 30 do mesmo mês navegou para Lisboa onde amarrou a uma das bóias do quadro. A partir daí foi duas vezes a Leixões e três vezes a Peniche. Em 26 de Julho chegou a Lisboa e amarrou a uma das bóias do quadro onde permaneceu, sem missão atribuída até que no dia 4 de Setembro de 1919 desarmou e deixou de estar ao serviço da Armada (2) tendo regressado à vida civil como armatão da Companhia Portuguesa de Pesca.

Curiosamente, em 28 de Julho de 1943, o arrastão AÇOR foi, de novo, aumentado, temporariamente ao Efectivo dos Navios da Armada dessa vez com a classificação de patrulha. Em 9 de Outubro do mesmo ano, após ter sido artilhado e ter sofrido outros fabricos de adaptação, foi, uma vez mais, enviado para o Norte do país. Foi abatido em 13 de Novembro de 1944 tendo regressado à sua pacífica tarefa de navio da pesca de arrasto.

(2) Ordem do Comando da Base Naval de Lisboa n.º 116 de 4 de Setembro de 1919.



*O arrastão AÇOB fotografado durante a Segunda Guerra Mundial.  
Na Grande Guerra tinha sido o caça-minas do mesmo nome.*

### 3 – Cruzador ADAMASTOR 1897-1933

No dia 19 de Dezembro de 1889, portanto vinte e quatro dias antes do ultimato inglês, ocorrido em 11 de Janeiro de 1890, um grupo de aspirantes da Escola Naval teve a ideia de promover uma subscrição nacional com a finalidade de se comprar, pelo menos, um navio de guerra para a nossa Armada. Apesar de várias vicissitudes o projecto foi para a frente e no dia 23 de Janeiro de 1890 foi constituída a Grande Comissão da Subscrição Nacional que conseguiu angariar a quantia de 538.626\$06 dos quais 381.629\$90 foram aplicados no pagamento da construção de um pequeno cruzador encomendado aos estaleiros italianos Fratelli Orlando de Livorno.

O contrato da construção foi, solenemente, assinado, em Lisboa, entre representantes da Grande Comissão da Subscrição Nacional pró-Marinha de Guerra e da casa construtora, no dia 3 de Abril de 1895.

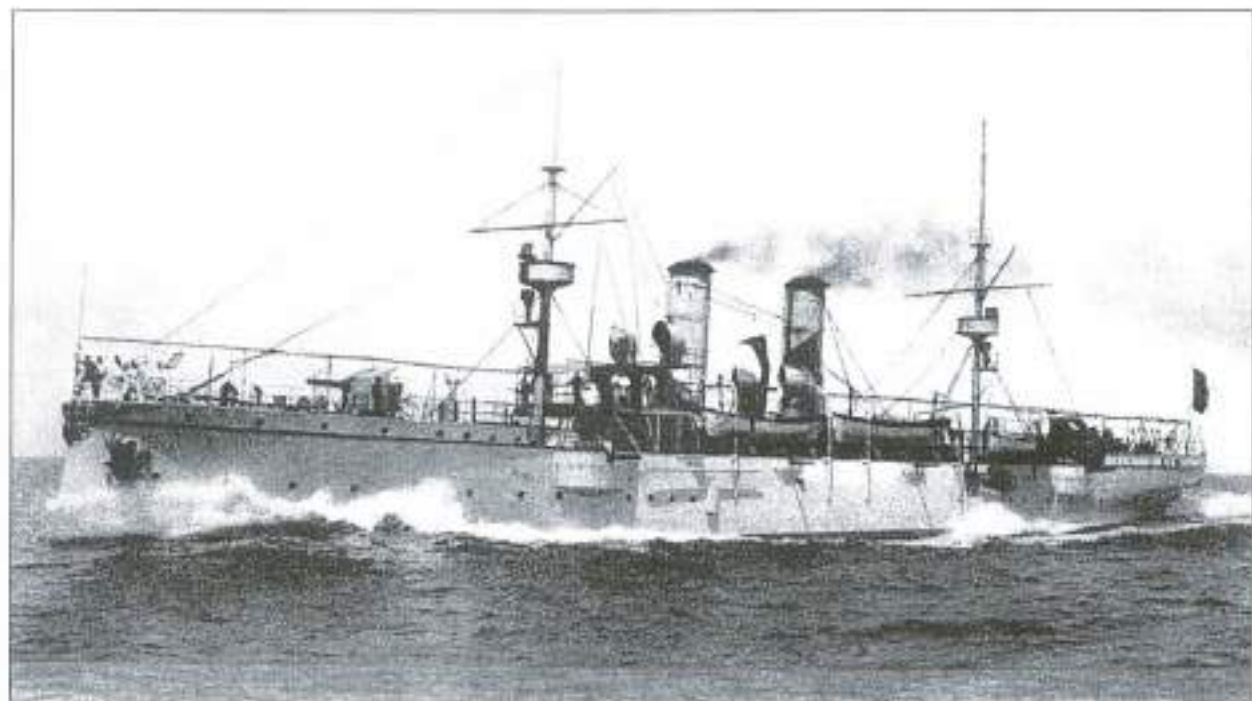
Em 2 de Agosto do mesmo ano, teve lugar, em Livorno, com a presença de representantes de Portugal, a cerimónia do assentamento da quilha do futuro navio.

O lançamento à água aconteceu no dia 12 de Julho de 1896, com grande solenidade, com a assistência de delegados da Grande Comissão da Subscrição Nacional, dos elementos da missão naval Portuguesa em Livorno, do cônsul de Portugal e de muitos oficiais da armada italiana. Nesse mesmo dia foi baptizado com o nome de ADAMASTOR. No mês de Maio de 1897 seguiu para Livorno, a fim de assistir às provas do navio, aquele que iria ser o seu primeiro

comandante, o capitão-de-mar-e-guerra Francisco Joaquim Ferreira do Amaral e os restantes membros da sua primeira guarnição.

No dia 2 de Agosto de 1897 foi entregue, pelo estaleiro construtor, à Comissão Executiva da Subscrição Nacional na pessoa de um dos seus representantes, o coronel de artilharia João Carlos Rodrigues da Costa. Nesse mesmo dia foi aumentado ao Efectivo dos Navios da Armada. No dia seguinte largou de Livorno para Lisboa onde chegou no dia 7 daquele mês, fazendo a sua primeira entrada no Tejo de modo triunfal e apoteósico, vitoriado com entusiásticas aclamações por parte de grandes massas de populares que se estendiam ao longo de ambas as margens do rio, enchendo as montes e praias. Ao aproximar-se da barra formou-se vistoso cortejo, constituído por numerosas embarcações de vários tipos e tamanhos, embandeiradas em arco e apinhadas de pessoas que não se cansavam de bater palmas e de aclamar, delirantemente, com vivas a Portugal e vivas à Marinha, e que escoltou o ADAMASTOR até ao fundeadouro. Todo este frenesi e entusiasmo eram consequência do frémito de patriotismo que se apoderara de todos os verdadeiros Portugueses em face do brutal ultimato inglês.

Às 13 horas e 20 o ADAMASTOR passou «Entre-Torres» e, frente a Belém, salvou pela primeira vez à Terra Portuguesa com uma salva de 21 tiros. Às 14 horas e 30, sempre escoltado pelo luzido cortejo fluvial, amarrrou à bôia do quadro dos navios de guerra que lhe estava destinada.



*O cruzador ADAMASTOR durante as provas de mar em Livorno.*

Mal foi arriada a escada de portolô entraram a bordo três delegados da Grande Comissão da Subscrição Nacional. Pouco depois verificou-se a visita oficial do Ministro da Marinha, Henrique de Barros Gomes.

No dia 15 de Agosto de 1897, em Lisboa, a Comissão da Subscrição, em solene cerimônia, fez a entrega do navio ao Governo Português na pessoa do seu comandante, Ferreira do Amaral, e no dia 25 o ADAMASTOR zarpou para a sua primeira viagem ao Porto onde também teve um acolhimento apoteótico.

Eis as características principais do ADAMASTOR:

Construído de chapas de aço Siemens-Martin cujas espessuras variavam de 14 mm a 10,25mm, possuía quinze anteparas transversais constituindo dezasseis compartimentos estanques.

Deslocamento máximo	1933 toneladas
Deslocamento normal	1757 toneladas
Arqueação bruta	3852 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	1733 m <sup>3</sup>
Comprimento de fora a fora	81,00 metros
Comprimento entre perpendiculares	75,20 metros
Boca	10,73 metros
Portul	6,60 metros
Calado máximo	4,75 metros

O aparelho propulsor consistia em duas máquinas alternativas de vapor, de triplice expansão, verticais, alimentadas por quatro caldeiras cilíndricas, tipo locomotiva, com três fornalhas cada,

produzindo vapor à pressão de 160 libras por polegada quadrada, desenvolvendo 4000 HP em tiragem forçada a que correspondia a velocidade máxima de 17,5 nós. Possuía dois hélices.

O raio de ação era de 5500 milhas a 10 nós.

A dotação de carvão, que era de 393 toneladas, permitia-lhe vinte e dois dias consecutivos de navegação sem se reabastecer.

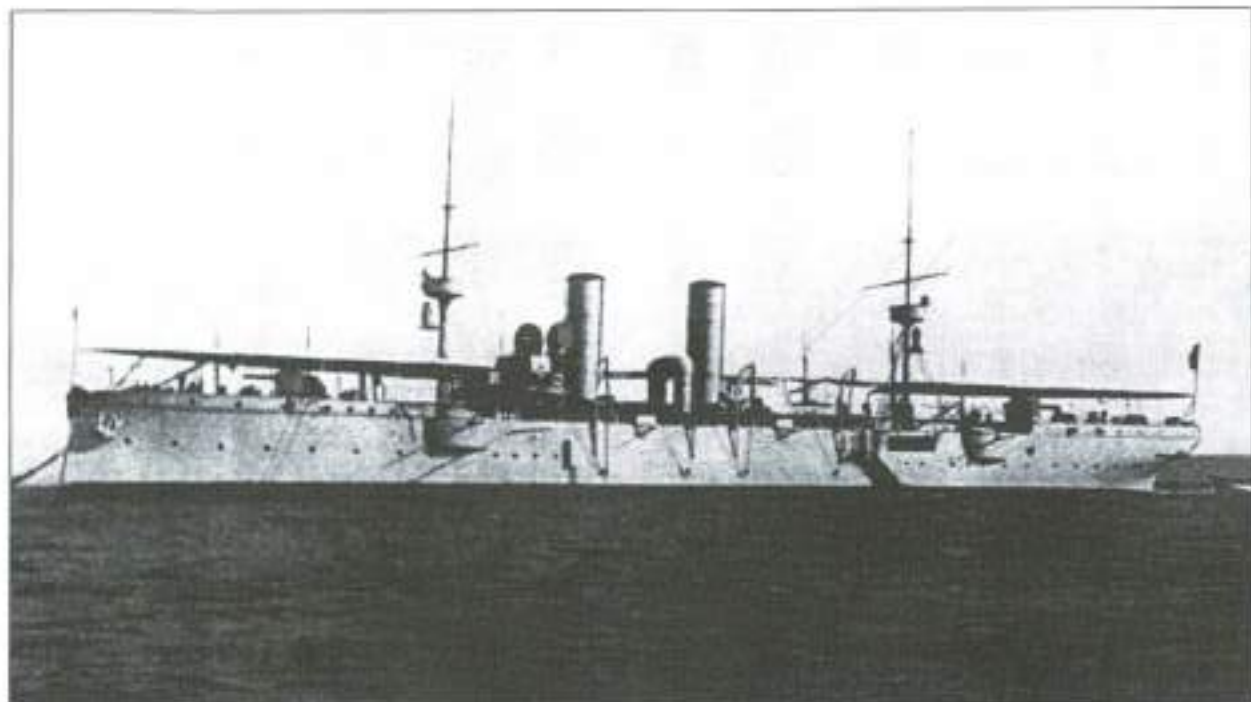
Os tanques de água comportavam vinte toneladas de água potável.

A guarnição compunha-se de 206 homens sendo 14 oficiais.

O armamento era constituído por: duas peças Krupp de 150 mm/30 calibres, uma montada em caça e a outra em retirada; quatro peças Krupp de 105 mm/40 calibres, duas a cada bordo em emboros salientes; quatro peças Hotchkiss de 65 mm/46 calibres colocadas entre as anteriores a um e outro bordo; duas peças Hotchkiss de 37 mm/42 calibres, uma em cada asa da ponte; duas metralhadoras Nordenfolt de 6,5 mm nas gáveas militares dos dois mastros e três tubos lança-torpedos, um fixo, interior, montado na roda da proa, pouseo acima da flutuação e dois rotativos na tolda, um a cada bordo.

Todas as peças de artilharia eram de tiro rápido à excepção das duas de 150 mm que eram de tiro lento e que por esse motivo, em 1921, foram desenharradas e substituídas por duas peças Schneider-Canet de 120 mm/45 calibres mas de tiro rápido. Também nessa ocasião o número de metralhadoras passou de duas para três.

No dia 26 de Outubro de 1898 o ADAMASTOR partiu para uma longa viagem que o levou a portos do Brasil, do Uruguai, da Argentina, de Angola e do Cabo Verde. No ano seguinte largou para



*O cruzador ADAMASTOR amarrado a uma bóia do quilro das navios de guerra*

Mozambique onde esteve em comissão e em 1900 e em 1904 efectuou comissões no Extremo Oriente.

Em 1908, encontrando-se em Luanda, foi enviado em missão especial a Timor.

Na madrugada de 4 de Outubro de 1910 o segundo-tenente José Mendes Cabeçadas Júnior apoderou-se revolucionariamente do navio que se encontrava amarrado à bóia no Tejo, e à uma hora da manhã fez disparar três tiros que haviam de constituir o sinal para se iniciar a revolução republicana. Às oito horas o ADAMASTOR igeu uma bandeira verde e encarnada mas sem escudo nem esfera armilar e com a posição das cores invertida e salvou com 21 tiros.

Pouco depois das dez horas e meia largou da bóia e foi fundear frente à Junqueira.

No dia 5 de Outubro foi proclamada a República em Portugal e a 31 o navio largou para uma nova viagem a países da América do Sul.

Teve o ADAMASTOR uma vida muito longa e muito activa tendo, inclusivamente, entrado em combate, em 1916, na foz do rio Roxina, no Norte de Moçambique, contra os alemães, tendo tido quatro mortos, cinco desaparecidos e onze feridos.

Pelo decreto de 3 de Novembro de 1922 o ADAMASTOR foi condecorado com o grau de comendador da Ordem Militar da Torre e Espada.

A quem quiser conhecer pormenorizadamente o historial do ADAMASTOR recomenda-se a leitura do volume n.º 29 da obra *Três Séculos no Mar* da autoria do Comandante António Marques Esparteiro e do livro *Agonia de um Herói* escrito pelo Comandante Jayme de Souza, que no posto de capitão-de-fragata desempenhou

as funções de oficial-imediato durante a dramática derradeira viagem daquele navio.

Em 2 de Setembro de 1929 largou o ADAMASTOR de Lisboa para uma longa viagem na qual escalou Funchal, Selvagens, S. Vicente, Brava e Santiago no arquipélago de Cabo Verde, Bissau, Bolama, Freetown, S. Tomé, Santo António do Zaire, Luanda, Moçâmedes, Baía dos Tigres, Lobito, novamente Luanda, Cape Town, Lourenço Marques, Beira, Mabé, ilhas Comoro e Singapura e às 22 horas do dia 14 de Março de 1930 amarrrou à bóia no porto exterior de Macau terminando, assim, uma viagem que tivera início, em Lisboa, no dia 2 de Setembro de 1929, conforme já foi dito.

Comandado pelo capitão-de-fragata João Carlos da Silva Nogueira efectuou o ADAMASTOR, de 11 a 28 de Dezembro de 1930, uma viagem diplomática ao Japão, na qual foi relembrada a actuação do Comandante no célebre episódio da Baía dos Tigres, ocorrido em 6 de Dezembro de 1904 quando então primeiro-tenente comandava a canhoneira LIMPOTO e obrigou uma poderosa esquadra russa a respeitar a neutralidade das águas Portuguesas não permitindo que naquela baía fosse feito o transbordo de carvão de nove navios carvoeiros para os navios de guerra russos, dada a sua qualidade de beligerantes uma vez que a Rússia se encontrava em guerra com o Japão.

No dia 18 de Dezembro de 1930 o Comandante Silva Nogueira foi recebido pelo Imperador no palácio imperial de Tóquio depois de ter sido condecorado pelo Ministro da Marinha japonês com o segundo grau da Ordem do Tesouro Sagrado, uma das mais altas condecorações do Japão. Aquela viagem constituiu um grande êxito



diplomático, muito tendo contribuído para estreitar as relações entre Portugal e o país do sol nascente.

No dia 18 de Junho de 1932, encontrando-se o navio em Macau, deixou de ser considerado cruzador e foi reclassificado Aviso de 2.ª classe.

Essa reclassificação teve toda a lógica uma vez que, nessa época, estava a Armada a ser dotada, mercê do programa Magalhães Corrêa, com os novos avisos, nomeadamente os da classe AFONSO DE ALBUQUERQUE que possuíam como armamento principal quatro modernas peças de artilharia de 120mm/50 calibres sendo também superiores ao ADAMASTOR em deslocamento, em dimensões e em velocidade.

Em Janeiro de 1933 continuava o ADAMASTOR surto em Macau. Tinham passado mais de 36 anos desde que fora amentado ao Efectivo dos Navios da Armada; estava velhíssimo e cansadíssimo por uma actividade incessante e prestimosa, literalmente a desfazer-se em ferrugem com chapas cuja espessura se encontrava reduzida a menos de metade da inicial. O pior de tudo, porém, era o péssimo estado em que estavam as caldeiras e respectivos bergas, aquelas apresentando várias roturas no tubular; todos os dias aparecendo novas fugas, reclamando fabricos constantes.

Também das cinco embarcações do navio quatro encontravam-se em muito mau estado, fazendo água, copiosamente, não merecendo nenhuma confiança, sendo, além disso, insuficientes para comportarem a guarnição apesar desta, à data, estar reduzida apenas a 145 homens. Em face deste quadro esperava-se que o navio fosse em breve abatido e desmanchado em Macau logo que chegasse, para o substituir, o primeiro dos avisos do programa

Magalhães Corrêa que, como se sabe, foi o GONÇALO VELHO, Porém, contra tudo o que era razoável e que o bom senso aconselhava, o Ministro da Marinha, capitão-tenente Aníbal de Mesquita Guimarães decidiu que o navio fosse abatido em Lisboa apesar de para isso ter de emprender uma viagem de mais de oito mil milhas. Não obstante várias opiniões em contrário, argumentando que ficaria muito mais barata repatriar a guarnição em navio de passageiros o Ministro manteve-se irredutível na sua estranha decisão e no dia 9 de Março de 1933 o decrepito e trópego ADAMASTOR, não dando mais de oito nós de velocidade, largou do Mearu de regresso ao Tejo.

No mesmo dia entrou em Hong-Kong onde foram efectuados alguns fabricos absolutamente imprescindíveis, posto o que, no dia 18, largou para Singapura.

No dia 21 a caldeira n.º 3 rebentou em dois sítios e no dia 23 o navio arribou a Saigão já com avarias também nas caldeiras n.º 1 e n.º 4.

O engenheiro francês do arsenal de Saigão foi da opinião que a caldeira n.º 3 não aguentaria reparação e deveria ser posta de parte. Mais tarde foi declarado que não se responsabilizavam pelas reparações as quais acabaram por ser entregues à indústria particular e as três caldeiras avariadas lá foram «remendadas».

No dia 30 de Março largou de Saigão rumo a Singapura onde se demorou seis dias, seguindo-se Colombo onde permaneceu nove dias, Aden mais sete dias, mais vinte dias em Port-Said e mais sete em Malta. Em todos estes portos houve necessidade de fazer reparações nas caldeiras, algumas das quais vertiam copiosamente.

Esensado será dizer que todas estas reparações ficaram carís-

sinuas. Por outro lado é de toda a justiça referir que o pessoal do fogo foi incansável, colaborando nos trabalhos com uma dedicação à toda a prova e dando mostras de um espírito de sacrifício ilimitado.

Por vezes algumas das caldeiras tiveram de ser apagadas sem demora para não explodirem e chegou-se à navegação apenas com uma das quatro acesa. Nessas ocasiões o ADAMASTOR arrastava-se à velocidade de quatro nós como um animal ferido.

Em face do vento sudoeste forte que soprava e por se terem detectado novas avarias foi decidido arribar a Gibraltar até que o tempo melhorasse. Ao fim de três dias o navio largou, finalmente, para Lisboa, entrando no Tejo no dia 1 de Julho de 1933 após uma viagem de quase quatro meses, desde Macau; viagem penosa e atribulada que constituía um autêntico calvário e da qual não resultaram quaisquer vantagens.

Em 26 de Setembro de 1933 o ADAMASTOR passou ao estado de completo desarmamento e em 16 de Novembro foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada.

Em Abril de 1934, sem mastros, sem chaminés, o velho casco, despojado de quase tudo, foi vendido a um sucateiro de Alentejo pela quantia de 60,850\$00.

## 4 – Patrulha auxiliar ÁFRICA 1916-1918

**E**ra o rebocador de tráfego local ÁFRICA, construído, de aço, em Raamsdijkwer, em 1913. Era propriedade de José A. Melleet. Tinha o número oficial L547 e Lisboa como porto de registo.

Em 1916 foi mobilizado, temporariamente, armado com uma metralhadora montada em eixo e classificada patrulha auxiliar.

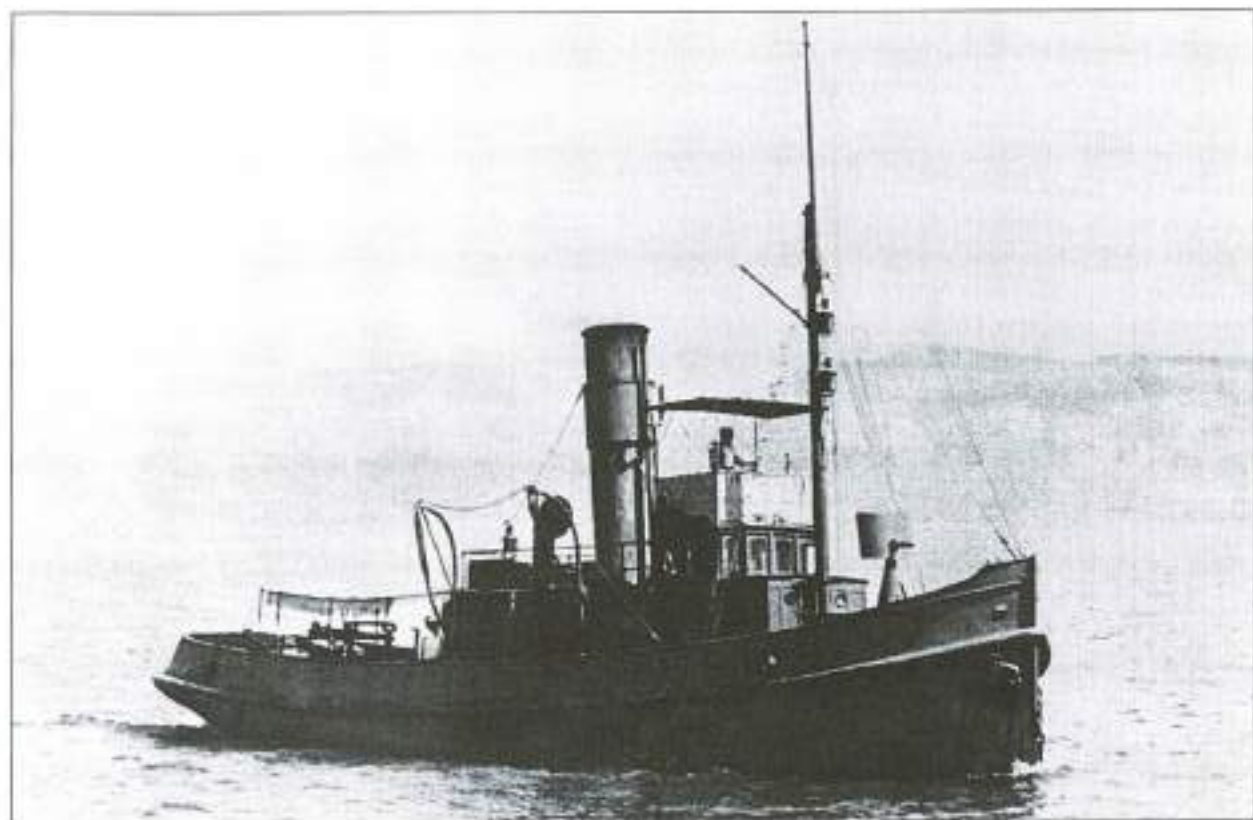
Eis as suas características principais:

Comprimento	23,12 metros
Boca	5,34 metros
Portul	2,32 metros
Arqueação bruta	272 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	92 m <sup>3</sup>

Estava equipado com uma máquina alternativa de vapor com a força de 430 cavalos indicados. Antes de ter sido mobilizado a sua tripulação era constituída por cinco homens.

Não foi possível apurar qual terá sido o seu historial durante a Grande Guerra nem as datas exactas de aumento e abate ao Efectivo dos Navios da Armada mas crê-se que deverá ter sido abatido em finais de 1918 ou em princípios de 1919.

Por vezes também aparece designado por PATRULHA n.º 4 ou por VAPOR n.º 4.



*O petrelha auxiliar ÁFRICA navegando no Tejo*

## 5 – Patrulha de alto mar ALMIRANTE PAÇO D'ARCOS 1916-1919

**E**ra o arrastão da pesca do alto ALBATROZ, propriedade da Empresa de Pesca Marítima Limitada, de Lisboa, construído de aço, em 1909, no estaleiro Cochrane & Sons, em Selby (Grã-Bretanha).

Tinha o número oficial 498B e o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais HBSL.

As suas características principais eram as seguintes: comprimento 42,80 metros, boca 6,98 metros, pontal 3,73 metros, calado máximo 4,57 metros, arqueação bruta 941 m<sup>3</sup>, arqueação líquida 289 m<sup>3</sup>. Estava equipado com uma máquina alternativa de vapor de triplex expansão de três cilindros, com a potência de 526 HP que lhe conferia a velocidade máxima de 10 nós.

A tripulação era constituída por 19 homens.

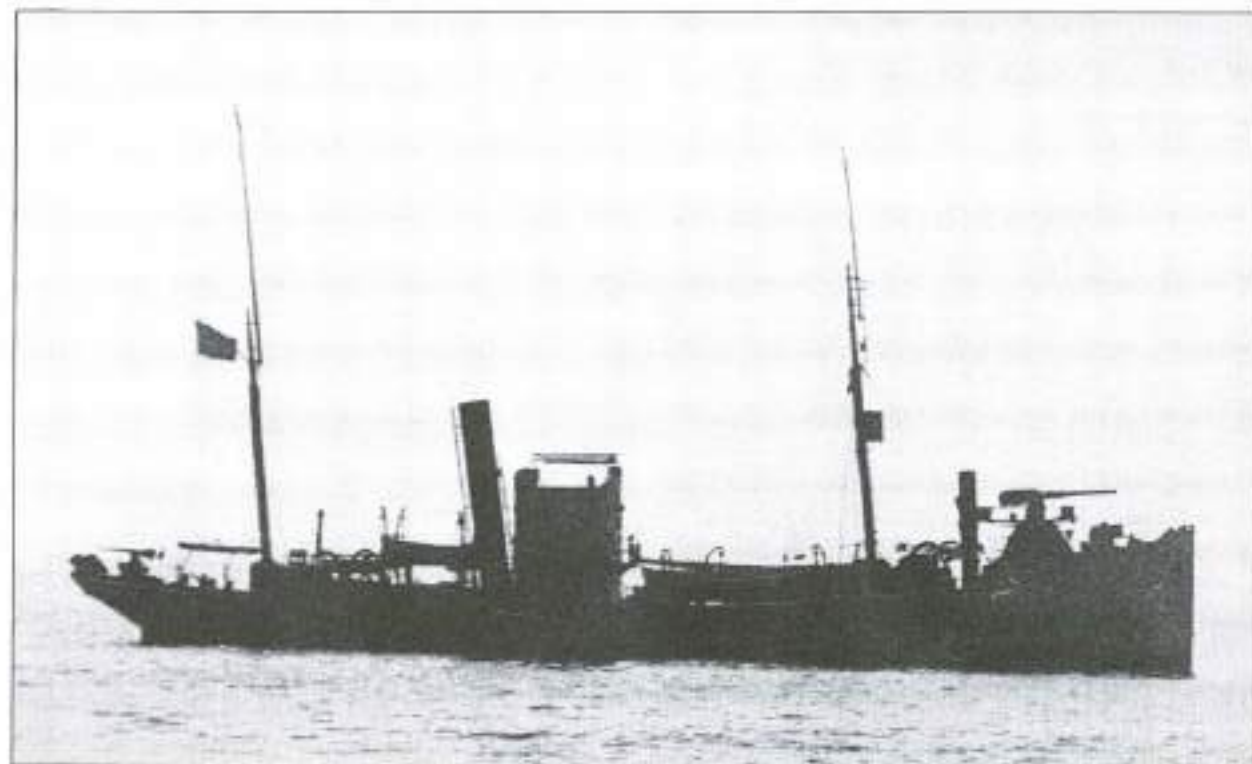
Em 21 de Abril de 1916 foi mobilizado para o serviço da Defesa Marítima da Barra de Lisboa tendo sido armado com uma

peça de artilharia Schneider-Canet de 100 mm/45 calibres montada em ruça e com uma peça Hotchkiss de tiro rápido de 47 mm/40 calibres montada em retirada.

Durante a Grande Guerra o patrulha de alto mar ALMIRANTE PAÇO D'ARCOS realizou vinte e quatro missões de escolta as quais totalizaram 10 543 milhas.

No dia 17 de Outubro de 1917 o navio foi vistoriado pela sub-comissão de vistorias da Comissão Técnica de Artilharia Naval constituída por um capitão-de-mar-e-guerra, por um capitão-tenente e por um primeiro-tenente. Foram feitos alguns disparos com ambas as peças tendo todos os mecanismos funcionado perfeitamente.

Não foi possível apurar qual terá sido, em pormenor, o seu historial durante a Grande Guerra nem a data exaeta do seu abate no Efectivo dos Navios da Armada mas crê-se que deverá ter sido abatido em finais de 1918 ou em princípios de 1919.



*O patrulha de alto mar ALMIRANTE PAÇO D'ARCOS*

## 6 – Cruzador ALMIRANTE REIS 1910-1925

Comegou por se chamar D. CARLOS I mas devido ao advento do regime republicano foi rebaptizado ALMIRANTE REIS, no dia 1 de Dezembro de 1910, homenageando um dos chefes da revolução republicana, o vice-almirante Carlos Cândido dos Reis, que se suicidou por supor que o movimento revolucionário tinha fracassado.

Foi o maior e o melhor dos quatro cruzadores que foram constituídos como consequência do programa naval do Ministro da Marinha e Ultramar Jacinto Cândido da Silva (Lei de 21 de Maio de 1896) que disponibilizou as verbas para a construção dos cruzadores S. GABRIEL e S. RAPHAEL em estaleiros franceses, do D. AMÉLIA no Arsenal de Marinha de Lisboa e do D. CARLOS /ALMIRANTE REIS em estaleiros britânicos. Daquele programa fez ainda parte um navio mais modesto, mas utilíssimo, o rebocador BERRIO construído também em estaleiros franceses.

Segundo alguns autores foi o D. CARLOS /ALMIRANTE REIS o único verdadeiro cruzador que a Armada Portuguesa possuiu não passando os outros de canhoneiras grandes com excepção do VASCO DA GAMA que, mesmo depois de remodelado, nunca foi mais do que um pacheorento guarda-costas com uma excelente protecção.

A quilha do D. CARLOS I foi assente no estaleiro Elswick Works W. G. Armstrong Mitchell & C.<sup>o</sup>, em Newcastle-on-Tyne, no dia 15 de Dezembro de 1896.

O lançamento à água ocorreu em 5 de Maio de 1898 e em 8 de Julho de 1899 o navio passou ao estado de completo armamento tendo assumido o seu comando o capitão-de-mar-e-guerra Guil-

herme Augusto de Brito Capelo que foi assim o seu primeiro Comandante.

No dia 15 de Julho de 1899 zarpa de Newcastle-on-Tyne rumo a Lisboa tendo entrado pela primeira vez no Tejo a 20 de Julho.

Construído de aço tinha as obras vivas revestidas de madeira e de chapa de cobre para reduzir as hipóteses de corrosão.

As suas principais características eram as seguintes:

Deslocamento máximo	4740 toneladas
Deslocamento normal	4253 toneladas
Deslocamento standard	4100 toneladas
Arquação bruta	7901 m <sup>2</sup>
Comprimento de fora a fora	117,96 metros
Comprimento entre perpendiculares	110,00 metros
Boca	14,40 metros
Calado máximo	5,83 metros

O aparelho propulsor era constituído por duas máquinas alternativas de vapor de triplíc expansão de quatro cilindros com a potência total de 12 729 cavalos, alimentadas por doze caldeiras aquitubulares do tipo Yarrow que trabalhavam à pressão de 300 libras por polegada quadrada. Com tiragem forçada conseguia atingir a velocidade máxima de 22 nós. Dispunha de dois hélices.

Os paióis comportavam 820 toneladas de carvão mas os paióis de reserva podiam levar mais 124 toneladas. A velocidade económica de 12 nós tinha uma autonomia de 10 000 milhas.



*O cruzador ALMIRANTE REIS amarrado a uma das bóias do quadro*

De acordo com a portaria de 14 de Setembro de 1899 a lotação ficou a ser de 28 oficiais, 32 sargentos e 413 praças totalizando, assim, 473 elementos. O armamento compunha-se de quatro peças de artilharia Armstrong de 152 mm/45 calibres montadas uma em cada, uma em retirada e as duas restantes em embornos salientes a um e outro bordo do mastro de vante; oito peças Armstrong de 120 mm/45 calibres no convés, quatro a cada bordo; onze peças Hotchkiss de 47 mm/40 calibres, sete a cada bordo; duas peças Hotchkiss de 37 mm/25 calibres; três metralhadoras Nordenfelt de 6,5 mm de cinco canos; cinco tubos lança torpedos de 456 mm sendo três a vante, submersos e dois a ré, acima da flutuação. A dotação de munições era a seguinte: cento e cinquenta tiros para cada uma das peças de 152 mm e de 120 mm, trezentos tiros para cada uma das peças de 47 mm e de 37 mm.

O casco possuía duplo-fundo, subdividido em numerosos compartimentos estanques, e era protegido da proa à popa por uma cintura coraçoadada de aço macio cuja espessura variava entre 110 mm e 40 mm.

A casamata donde era dirigido o tiro da artilharia – blockhouse – tinha uma coraça com 100 mm de espessura.

Estava equipado com quatro projectores eléctricos, dois montados sobre a ponte e os outros dois sobre a superestrutura de ré.

O D. CARLOS I foi o navio da Armada Portuguesa a bordo do qual, em 1902, tiveram lugar as primeiras experiências radionavais feitas em Portugal. Em face dos bons resultados obtidos foi-lhe montado, em 1909, outro equipamento de TSP já definitivo.

No dia 5 de Outubro de 1910 o navio encontrava-se no Tejo e não aderiu ao movimento revolucionário. À uma hora da madrugada do dia 4 foi ouvido em terra e a bordo de outros navios de

guerra intenso tiroteio e grande algazarra. Às seis horas e vinte minutos entrou a bordo o comandante do navio, capitão-de-mar-e-guerra Álvaro António Costa Ferreira, que falou à guarnição. Às oito horas foi içada a bandeira da Monarquia enquanto que nos cruzadores ADAMASTOR e S. RAPHAEL, fundeados próximo, estavam içadas bandeiras da República. O oficial de quarto do meio-dia às 1600 foi o segundo-tenente José Joaquim da Silva Araújo, que estava com a revolução. Às 2200 entraram a bordo vários revolucionários chefiados pelo segundo-tenente José Carlos da Maia. Devido ao assalto ficaram feridos o Comandante e três oficiais. Carlos da Maia entregou o comando ao segundo-tenente José Joaquim da Silva Araújo tendo sido obrigados a desembarcar os restantes oficiais por se terem recusado a aderir à revolução.

No dia 1 de Dezembro de 1910 realizou-se a bordo do navio uma cerimónia na qual foi oficializada a alteração do nome daquele cruzador de D. CARLOS I para ALMIRANTE REIS.

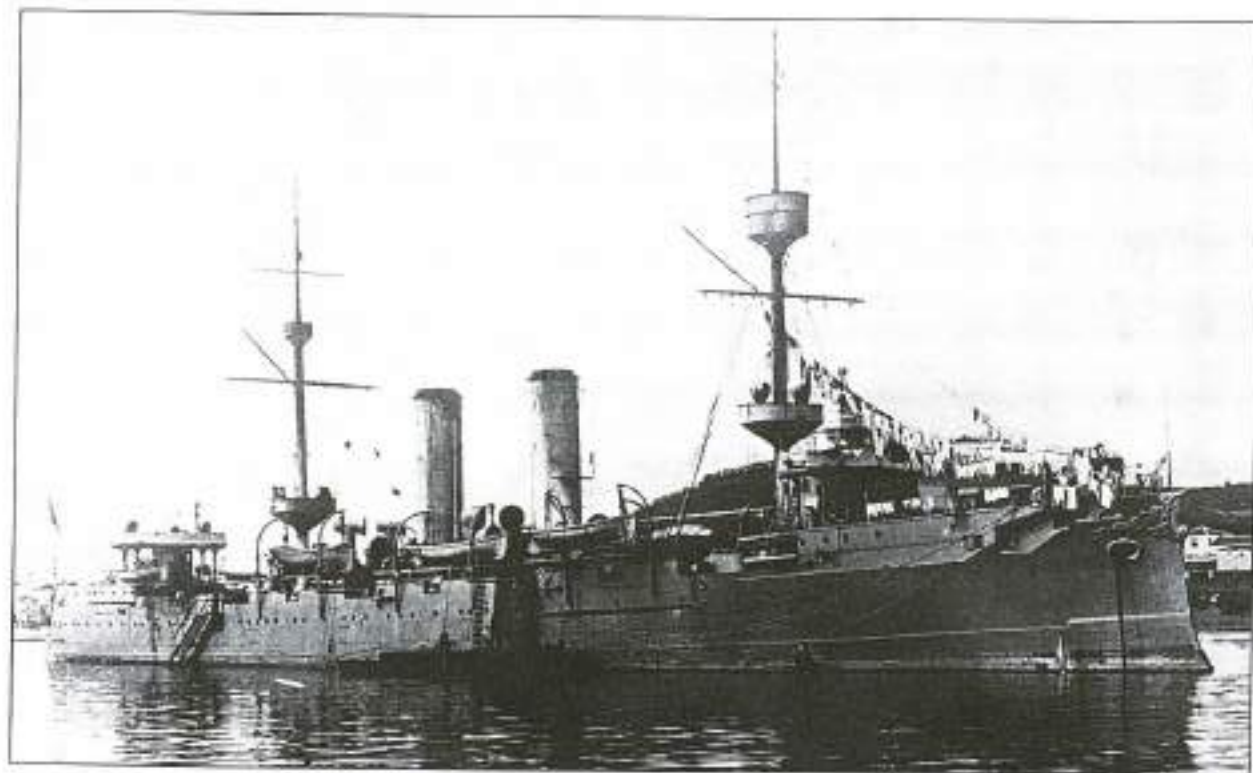
Para conhecimento dos acontecimentos durante o período em que o navio teve o nome de D. CARLOS I sugere-se a leitura do volume n.º 29 da obra *Três Séculos no Mar* da autoria do Comandante António Marques Esparteiro.

No dia 16 de Dezembro o ALMIRANTE REIS largou do Tejo para o Funchal com medicamentos e pessoal médico para combater uma epidemia de cólera que se tinha declarado na ilha da Madeira.

A 17 de Janeiro de 1911 largou do Funchal e a 19 chegou a Lisboa.

No dia 7 de Julho de 1912 largou para Viana do Castelo levando uma força de 120 praças. Às 14.40 do dia 8 encalhou frente a Esposende e às 18.00 desencalhou com o auxílio da canhoneira LAMPINO.





*O cruzador ALMIRANTE REIS fundeado no Tejo*

O cruzador seguiu para Vianna do Castelo e passou para a LIMPOPO o material da força de desembarque.

No dia 9 amarron no porto de Leixões.

No dia 11 zarpoou para Lisboa onde chegou a 12. Em 2 de Maio de 1913 largou para Caminha, Leixões e Vianna do Castelo donde partiu no dia 10 entrando no Tejo em 12 de Maio. Nos primeiros dias do mês de Julho de 1913 foi mandada constituir a Divisão Naval de Instrução e Manobra formada pelos cruzadores ALMIRANTE REIS, VASCO DA GAMA, ADAMASTOR, S. GABRIEL, contratorpedeiro DOURO e dois torpedeiros. Foram efectuados exercícios de fogos reais, lançamento de torpedos, reabastecimento de carvão em alto mar e exercícios de postos de combate.

No dia 20 de Julho largou para o mar uma força composta pelos cruzadores ALMIRANTE REIS e VASCO DA GAMA para efectuar exercícios na costa do continente e em águas dos arquipélagos dos Açores e da Madeira. Em 17 de Agosto juntou-se-lhes em Porto Santo o cruzador S. GABRIEL largando os três para Ponta Delgada onde chegaram no dia 20. A partir daquele porto realizaram exercícios até finais de Agosto tendo chegado a Lisboa no dia 1 de Setembro. No dia 5 a divisão largou para Lagos onde chegou no dia seguinte para continuar com o programa de instrução em águas algarvias. Em 27 de Setembro largou para Lisboa tendo entrado no Tejo a 28.

Em 6 de Agosto de 1914 foi constituída nova Divisão Naval de Instrução e Manobra composta pelos cruzadores ALMIRANTE REIS, VASCO DA GAMA, S. GABRIEL e ADAMASTOR, contratorpedeiro DOURO, torpedeiros N.º 2 e N.º 3, navio recuperador de torpedos VULCANO e submarino ESPADARTE. Terminado o período de exercícios foi a divisão dissolvida em 12 de Setembro de 1914.

Um decreto de 18 de Agosto de 1914 mandou organizar duas

expedições com forças do exército para guarnecer algumas zonas de Angola e de Moçambique. Assim, em Setembro daquele ano, largou do Tejo o primeiro comboio o qual era constituído pelo paquete MOÇAMBIQUE da Empresa Nacional de Navegação (armado em transporte de guerra), conduzindo 1300 homens para Angola e o paquete inglês DURHAM CASTLE, fretado pelo Governo Português, transportando 1527 homens para Moçambique, comboiados pelo cruzador ALMIRANTE REIS.

No dia 17 de Setembro 1914 fundeou no Porto Grande de S. Vicente de Cabo Verde para se reabastecer de carvão saindo no dia 20 com os seus comboiados. O MOÇAMBIQUE navegou de Cabo Verde directamente para Moçâmedes onde chegou a 1 de Outubro e onde a expedição desembarcou.

No dia 4 de Outubro o cruzador suspendeu de Moçâmedes sempre comboiando o DURHAM CASTLE, e entrou no porto de Cape Town, no dia 10, onde voltou a ser reabastecido de carvão, partindo a 12 e entrando no porto de Lourenço Marques a 16 com o paquete inglês. Naquele porto as tropas passaram do DURHAM CASTLE para o transporte de guerra MOÇAMBIQUE.

No dia 28 de Outubro o cruzador largou de Lourenço Marques para Porto Amélia comboiando agora o MOÇAMBIQUE tendo ali chegado no dia 1 de Novembro e desembarcado as tropas destinadas à província de Moçambique.

O ALMIRANTE REIS suspendeu de Porto Amélia no dia 3 de Novembro, fundeou junto à Ilha de Moçambique no dia 4 e suspendeu no dia 6. Entrou no porto de Lourenço Marques onde atracou ao cis no dia 10 de Novembro tendo largado no dia 28 do mesmo mês com destino a Lisboa. Escalou os portos sul-africanos de Durban e Cape Town tendo-se reabastecido de carvão em ambos.

Fundou na baía de Lauanda no dia 4 de Dezembro e no dia 29 suspendeu e navegou para o Porto Grande de S. Vicente de Cabo Verde onde chegou a 9 de Janeiro de 1915.

Foi reabastecido de carvão posto o que suspendeu a 14 de Fevereiro. Escalou o porto do Funchal no dia 19 e entrou no Tejo no dia 21 de Fevereiro de 1915.

Durante a revolução de 14 de Maio de 1915 participou activamente no movimento que destituiu a ditadura imposta pelo governo do general Pimenta de Castro tendo o Comandante do navio, capitão-de-mar-e-guerra Joaquim António Nunes da Silva sido ferido, acabando por falecer, no Hospital da Marinha, em 25 de Maio de 1915.

Uma portaria de 5 de Julho de 1915 mandou constituir a Divisão Naval de Defesa e Instrução formada pelos seguintes navios: cruzadores ALMIRANTE REIS, VASCO DA GAMA, REPÚBLICA e ADAMASTOR; contratorpedeiros DOURO e GUADIANA, torpedeiros N.º 2 e N.º 3, submersível ESPADANTE e rebocador LIDADOR. Dada a sua qualidade de navio de maior poder ofensivo da Armada Portuguesa foi o ALMIRANTE REIS uma das unidades mais intensamente utilizadas no treino e na preparação da esquadra para a guerra que se avizinhava.

Assim no dia 23 de Agosto de 1915 o ALMIRANTE REIS largou para Cascais a fim de se reunir aos restantes navios da divisão para exercícios e instrução. Fundou em Cascais no dia 24. No dia seguinte navegou isolado para Lagos. No dia 27 voltou a fundear em Cascais e em 28 entrou no Tejo.

No dia 1 de Setembro de 1915 largou para manobras uma parte da Divisão Naval de Defesa e Instrução formada pelos cruza-

dores ALMIRANTE REIS, VASCO DA GAMA e ADAMASTOR, contra-torpedeiros GUADIANA e rebocador LIDADOR. Os navios fundearam em Paço de Arcos nesse mesmo dia.

Em 14 de Setembro de 1915 largou para o mar, juntamente com outros navios da divisão, para exercícios de tiro e evoluções. Fez fogo com as peças de 120 mm e com as de 47 mm, posto o que fundou em Cascais. No dia 21 de Setembro voltou ao Tejo e no dia 21 de Outubro regressou a Cascais com o ADAMASTOR.

Em 29 de Janeiro de 1916 largou para a costa, de conserva com o VASCO DA GAMA, tendo navegado em formatura entre o cabo Espichel e as Berlengas. Entraram no Tejo no dia seguinte.

No dia 9 de Março de 1916 a Alemanha declarou guerra a Portugal.

No dia 13 de Abril de 1918 foi destinado a Depósito dos oficiais e praças do Batalhão de Marinha expedicionário a Moçambique.

Em 20 de Janeiro de 1919 tendo sido organizado um outro Batalhão de Marinha, este comandado pelo capitão-de-fragata Júlio Afonso de Cerqueira, foi provisoriamente aquartelado a bordo do ALMIRANTE REIS. Em 15 de Maio de 1919 passou ao estado de completo desarmamento.

Manteve-se alguns anos inactivo no Tejo até que em 22 de Janeiro de 1925 foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada.

No dia 22 de Fevereiro de 1925 foi vendido para sucata a uma firma holandesa e levado a rebouque para um estaleiro na Holanda.

Correu o boato que, em face do bom estado do casco, teria sido profundamente remodelado e rearmado pela armada holandesa mas tais rumores nunca obtiveram confirmação.

## 7 – Patrulha Auxiliar AMÉRICA 1916-1918

Era o rebocador de tráfego local AMÉRICA construído de aço, em Hamburgo, em 1913.

Era propriedade da Empresa de Embareações Limitada.

Tinha o número oficial 397 C, o distintivo do Código Internacional de Sinais HBNS e Lisboa como porto de registo.

Anteriormente tivera o nome de BUREY.

Eis as suas características principais:

Comprimento	24,56 metros
Boca	5,76 metros
Pontal	3,06 metros
Arquação bruta	328 m <sup>3</sup>
Arquação líquida	133 m <sup>3</sup>

Estava equipado com uma máquina alternativa de vapor com a força de 472 cavalos indicados.

Em 1916 foi mobilizado, temporariamente, classificado patrulha auxiliar e armado com uma metralhadora montada em caça.

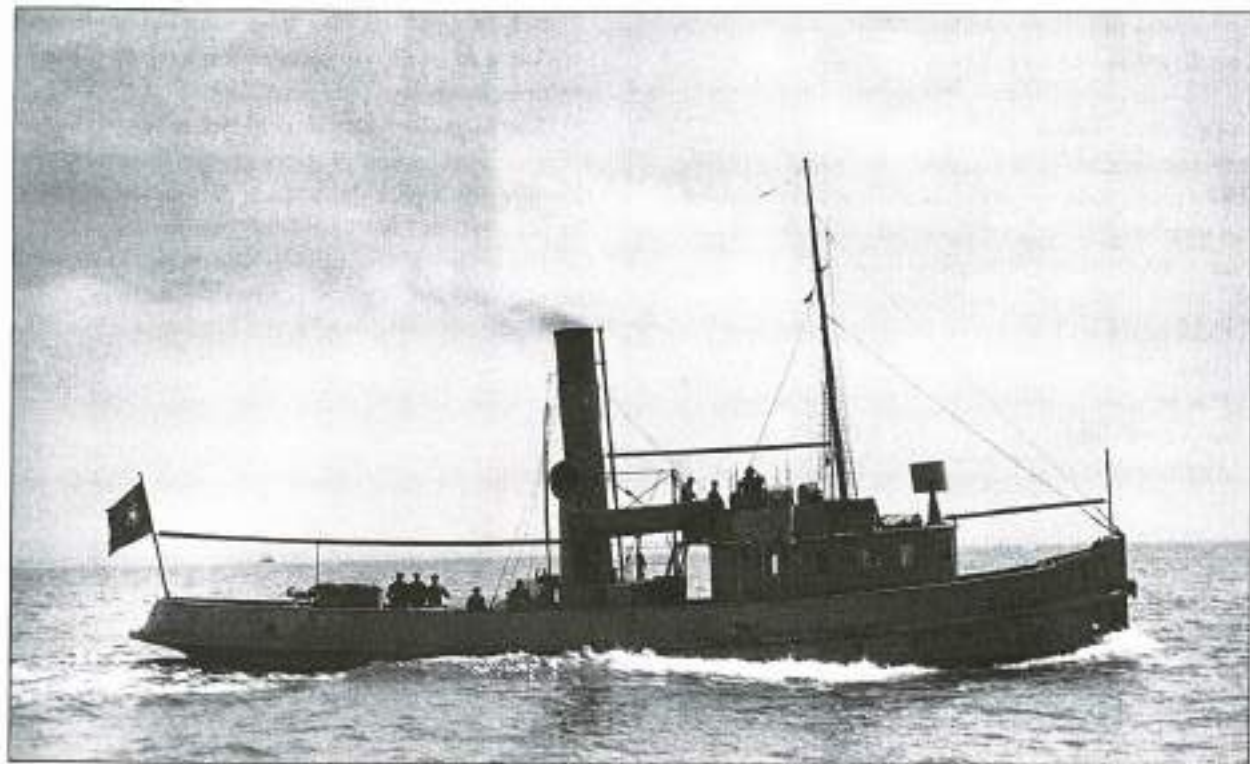
No dia 7 de Março de 1916 passou ao estado de completo armamento.

Foi nomeado seu comandante o segundo-tenente Fernando Amor Monteiro de Barros.

A restante guarnição era constituída por um sargento e sete praças.

Não foi possível apurar qual terá sido o seu historial durante a Grande Guerra nem as datas de aumento e de abate ao Efectivo dos Navios da Armada mas cre-se que deverá ter sido abatido em finais de 1918 ou princípios de 1919.

Por vezes também aparece designado por PATRULHA n.º 1 ou por VAPOR n.º 1.



*O patrulha auxiliar AMÉRICA navegando*

## 8 – Patrulha Auxiliar ARGENTINA 1916-1918

**E**ra o rebocador de tráfego local ARGENTINA construído, de aço, em Raamsdalkvær, em 1913.

Era propriedade de José A. Mellert.

Tinha o número oficial L428 e Lisboa como porto de registo.

Em 1916 foi mobilizado, temporariamente, armado com uma metralhadora montada em canga e classificado patrulha auxiliar.

Eis as suas características principais:

Comprimento	23,23 metros
Boea	5,26 metros
Pontal	2,32 metros
Arqueação bruta	277 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	97 m <sup>3</sup>

Estava equipado com uma máquina alternativa de vapor. Antes de ter sido mobilizado a sua tripulação era constituída por cinco homens.

Não foi possível apurar qual terá sido o seu historial durante a Grande Guerra nem as datas exactas de aumento e de abate ao Efectivo dos Navios da Armada mas crê-se que deverá ter sido abatido em finais de 1918 ou em princípios de 1919.

Por vezes também aparece designado por PATRULHA n.º 3 ou por VAPOR n.º 3.



*O patrulha auxiliar ARGENTINA na doca de Belém*

## 9 – Patrulha de alto mar AUGUSTO DE CASTILHO 1916-1918

Este navio surge em várias publicações erroneamente apodado de caça-minas que nunca o foi. Algumas honrosas excepções: o primeiro-tenente José Luiz Teixeira Marinho, que comandou o AUGUSTO DE CASTILHO desde 22 de Fevereiro de 1917 até 6 de Março de 1918, ao escuritar o extracto do seu relatório do cruzeiro que fez aos Açores e Madeira, com data de 29 de Novembro de 1917, (o qual enviou ao Comando da Divisão Naval), ao referir-se ao navio do seu comando chamou-lhe vapor Patrulha AUGUSTO DE CASTILHO.

Também o Comandante Jaime do Inso em *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra* e o Comandante Saturnino Monteiro em *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa* têm a preocupação de repor a verdade classificando-o como patrulha.

Foram onze os arrastões mobilizados em 1916, mas enquanto que oito deles foram utilizados na rocega de minas e com propriedade classificados caça-minas, três outros houve: (o ALMIRANTE PAÇO D'ARZOS, o AUGUSTO DE CASTILHO e o REPÚBLICA) que foram destinados a missões de patrulha e de escolta (e por isso dotados de artilharia um pouco mais importante que os restante oito), sendo classificados patrulhas de alto mar. Porém, com a tendência que muitas pessoas têm para generalizar (mesmo algumas com responsabilidades), houve quem chamasse caça-minas, indiscriminadamente, a todos os onze.

Em 4 de Julho de 1916 o Comando da Divisão Naval emitiu uma nota dirigida à Majoria General da Armada dizendo ter conhecimento que o vapor ELITE lhe iria ser entregue para ser transfor-

mado em patrulha e propondo que passasse a chamar-se AUGUSTO DE CASTILHO, que o primeiro-tenente João Frederico Júdice de Vasconcelos fosse transferido para assumir o seu comando, que lhe fossem montados um aparelho de T.S.F. e um projector, uma vez que o ELITE possuía bons dinamos, e que fosse artilhado com uma peça de 76 mm.

O patrulha de alto mar AUGUSTO DE CASTILHO não era mais do que o produto da transformação do arrastão de pesca longínqua ELITE – o primeiro arrastão Português construído propositadamente para a pesca do bacalhau, por encomenda da Pareceria Geral de Pescarias Lda., em 1909, no estaleiro Cochrane & Sons, em Selby (Grã-Bretanha).

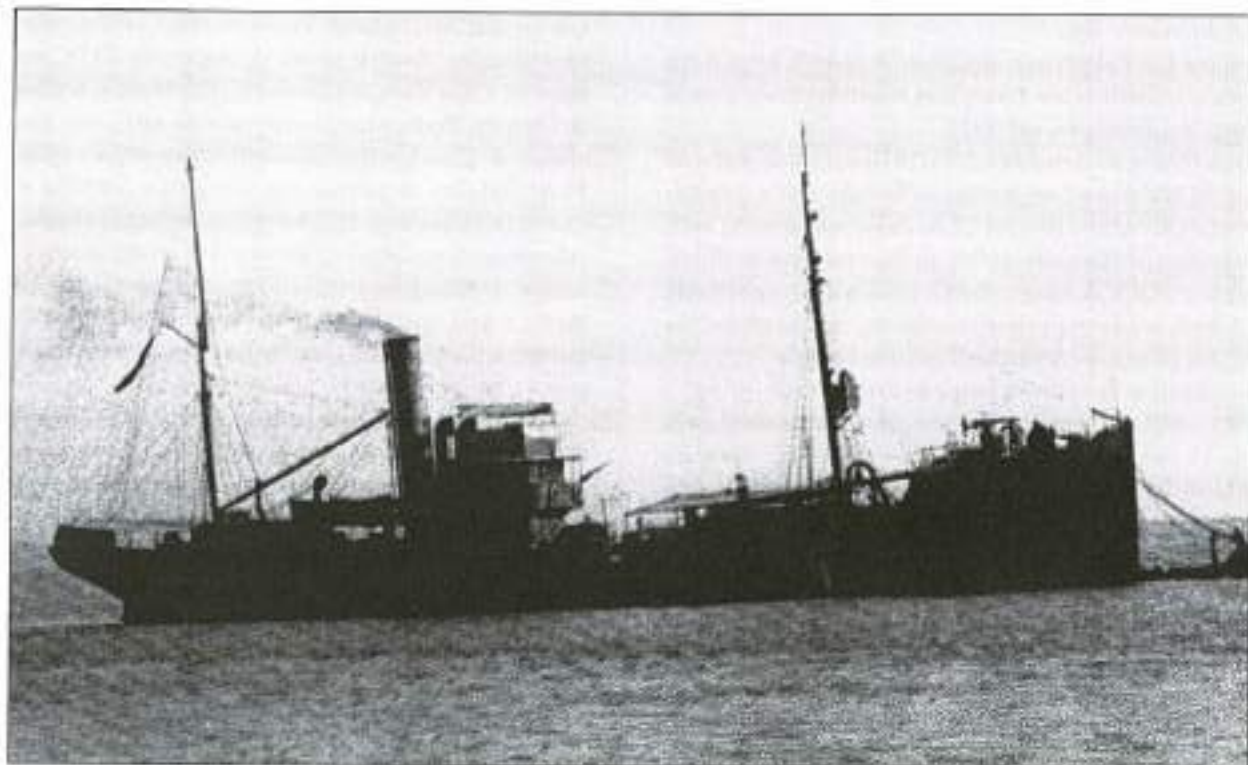
Tinha o número oficial 493 B e o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais HCBG.

Eis as suas características principais:

Comprimento de fora a fora	48,76 metros
Comprimento entre perpendiculares	46,10 metros
Boca	8,24 metros
Pontal	4,35 metros
Calado máximo	4,44 metros
Arqueação bruta	1443 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	496 m <sup>3</sup>
Deslocamento máximo	801 toneladas
Tripulação	18 homens

O aparelho propulsor consistia numa máquina alternativa de





*O patrulha de alto mar AUGUSTO DE CASTILHO armado apenas com uma Hotchkiss de 47 mm em caça*

vapor de triplex expansão com três cilindros e a potência de 704 cavalos indicados.

Velocidade máxima – 10 nós.

Material do casco – aço.

Começou por fazer algumas campanhas de pesca à Terra Nova mas as primeiras tentativas não foram bem sucedidas tendo o navio ficado inactivo, na Azinheira, até 1912.

Segundo a *Ordem da Armada* n.º 7A/1916 em 13 de Julho de 1916 o vapor ELITE passou ao serviço do Estado com a denominação AUGUSTO DE CASTILHO e em 17 de Julho, como navio militar, o seu indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais foi alterado para GQCF. A sua guarnição passou a ser constituída por 42 elementos sendo um primeiro-tenente, um sargento, um despenseiro, dez praças da Armada e vinte e nove civis.

Por não existirem disponíveis peças de artilharia de 76 mm o AUGUSTO DE CASTILHO começou por ser armado com uma peça Hotchkiss de 47 mm montada em caça o que era manifestamente pouco. Mais tarde foi-lhe instalada em retirada uma segunda Hotchkiss de 47 mm. Mas porque tal armamento continuava a ser insuficiente, logo que foi possível, a peça de vante foi substituída por uma Hotchkiss de 65 mm o que, estando longe de ser o armamento ideal, melhorou um pouco a situação. Foi com esta artilharia que o AUGUSTO DE CASTILHO se viria a bater, no dia 14 de Outubro de 1918, com o poderoso cruzador-submarino alemão «U-139», armado com duas peças de 150 mm além de seis tubos lança-torpedos.

Durante a Grande Guerra foram vinte e dois os comboios prestados pelo patrulha AUGUSTO DE CASTILHO a diversos navios de comércio, tendo, nessas missões, navegado um total de 7020 milhas.

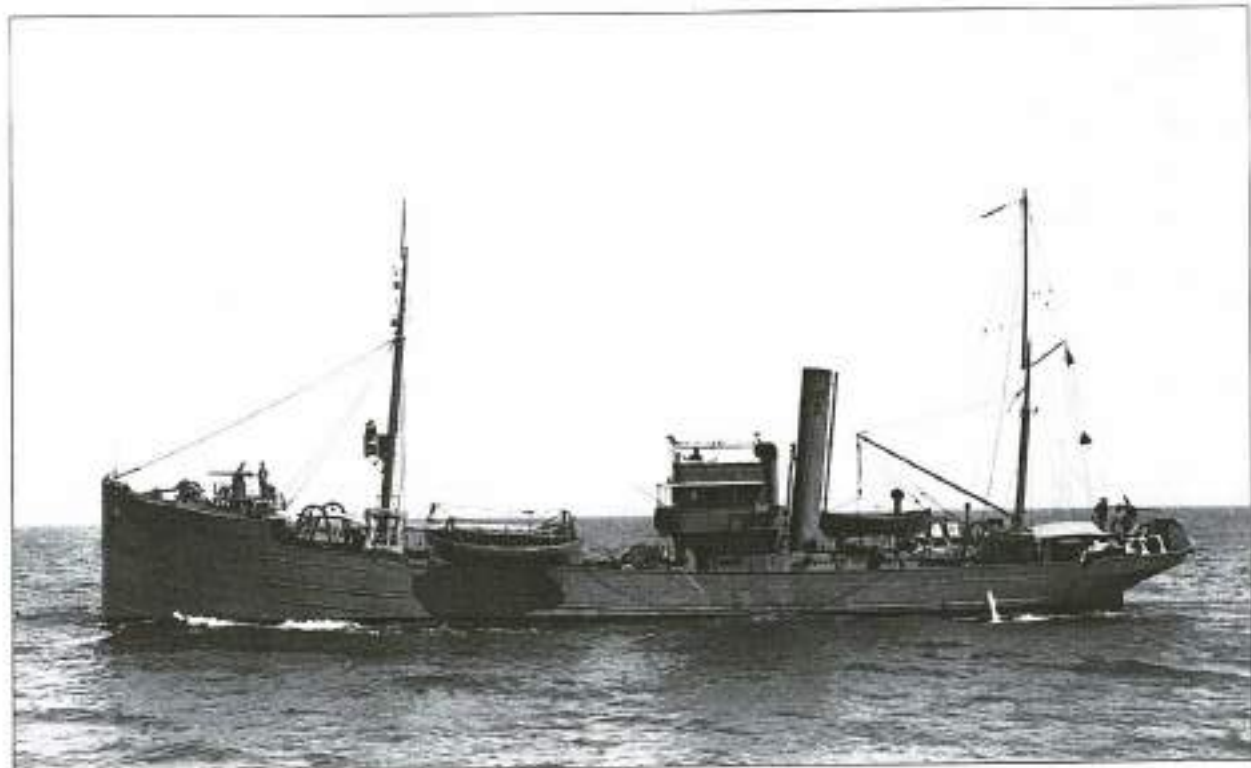
Foram vários os encontros que teve com submarinos alemães.

Num deles, em 23 de Março de 1918, navegando do Funchal para Lisboa, comandado pelo primeiro-tenente Augusto de Almeida Teixeira, comboiando o paquete LOANDA, abriu fogo a cerca de quinhentos metros sobre um submarino inimigo que mergulhou prontamente. Noutro em 21 de Agosto de 1918, navegando ao largo do Cabo Raso, comandado pelo primeiro-tenente Fernando de Oliveira Pinto, atacou com tiros de artilharia um submarino alemão de grandes dimensões que desapareceu rapidamente. Em 14 de Outubro do mesmo ano navegava o patrulha AUGUSTO DE CASTILHO do porto do Funchal para o de Ponta Delgada, comandado pelo primeiro-tenente José Botelho de Carvalho Araújo, comboiando o navio de passageiros SAN MIGUEL, da Empresa Insulana de Navegação, o qual, por sua vez, era comandado pelo capitão da marinha mercante Cactano Moniz de Vasconcelos transportando 206 passageiros e muitas toneladas de carga diversa.

Às primeiras horas da manhã foram os dois navios Portugueses avistados pelo cruzador-submarino alemão U-139, que tentou atingir o navio de passageiros o que só não conseguiu porque o AUGUSTO DE CASTILHO se interpôs, corajosamente, entre o atacante e o atacado ao mesmo tempo que abriu fogo sobre o navio teutónico.

No combate desigual que se seguiu e que, incrivelmente, se prolongou por mais de duas horas, perderam a vida, além do heróico Comandante Carvalho Araújo, mais cinco elementos da sua guarnição cujos nomes se mencionam:

Aspirante de marinha	Carlos Eloy da Mota Freitas
Marinheiro-telegrafista	Elísio Martins Nova
Segundo-marinheiro	Mmanuel Cruz Branco
Segundo-fogueiro	Mmanuel Joaquim Oliveira
Chegador	Mmanuel Tomé



*O patrulha de alto mar AUGUSTO DE CASTILHO artilhado com duas Hotchkiss de 47 mm*

Morreu também em combate um civil madeirense que viajava como passageiro para Ponta Delgada, por pedido do Capitão do Porto do Funchal ao Comandante Carvalho Araújo. Esse civil foi morto quando ajudava a transportar munições dos paíóis para as peças. Não foi possível saber qual o seu nome.

A desproporção de forças era tão grande que o resultado do combate estava traçado desde o início bastando atentar-se no potencial ofensivo de cada um dos contendores.

O patrulha Português estava, como já foi dito, artilhado com duas pequenas peças Hotchkiss uma com o calibre de 65 mm, montada em eaga e outra de 47 mm, instalada em retirada. No início do combate a dotação de munições era de 149 de 65 mm e de 200 de 47 mm.

A velocidade do patrulha não ia além de 10 nós. Quanto ao cruzador-submarino "U-139" era um dos maiores e mais modernos da armada alemã, armado com duas peças de artilharia Krupp de 150 mm/45 calibres, com 1250 munições e seis tubos lança-torpedos com capacidade para vinte daqueles engenhos. A sua velocidade máxima à superfície era de 15 nós.

O facto do navio de passageiros ter aumentado a sua velocidade ao máximo, a ponto de ter chegado a atingir 14 nós, e por outro lado a bravura e a tenacidade de Carvalho Araújo interpondo o seu pequeno navio entre o submarino alemão e o paquete ao mesmo tempo que investia, repetidas vezes, com o fogo das duas Hotchkiss contra o navio teutónico, retardando-lhe a marcha, permitiram que o SAN MIGUEL chegasse ao porto de Ponta Delgada com os seus 206 passageiros e 54 tripulantes incólumes e as suas muitas toneladas de carga intactas.

O AUGUSTO DE CASTILHO, esgotadas as munições, foi obrigado

a render-se posto o que foi despojado de tudo o que os alemães conseguiram saquear, incluindo a Hotchkiss de 47 mm e o sino do patrulha, acabando por ser afundado por disparos de artilharia do submarino depois de o terem tentado com cargas de demolição e com um torpedo que não resultaram.

Talvez o resultado do combate tivesse sido diferente se, durante a Grande Guerra, os navios Portugueses estivessem artilhados com peças de maior calibre como foi repetidas vezes reclamado pelos seus comandantes.

Terminado o combate foram os sobreviventes abandonados pelos alemães em pleno Atlântico dentro de duas frágeis embarcações de remas; uma delas, um pequeno escalor esburacado com os lombos mal vedados com peças de roupa dos naufragos, com pouquíssima água e pouquíssima comida e sem um único instrumento de navegação pois, impietosamente, os alemães recusaram todos os pedidos do Imediato, guarda-marinha Manoel Armando Ferraz, excepto terem feito alguns rápidos curativos aos naufragos com ferimentos mais graves no número dos quais se incluía o próprio Imediato.

Curiosamente os oficiais alemães tiveram a preocupação de filmar; demoradamente, o médico do submarino fazendo os curativos aos sobreviventes feridos, eertamente, para mais tarde utilizarem tais filmagens com fins propagandísticos.

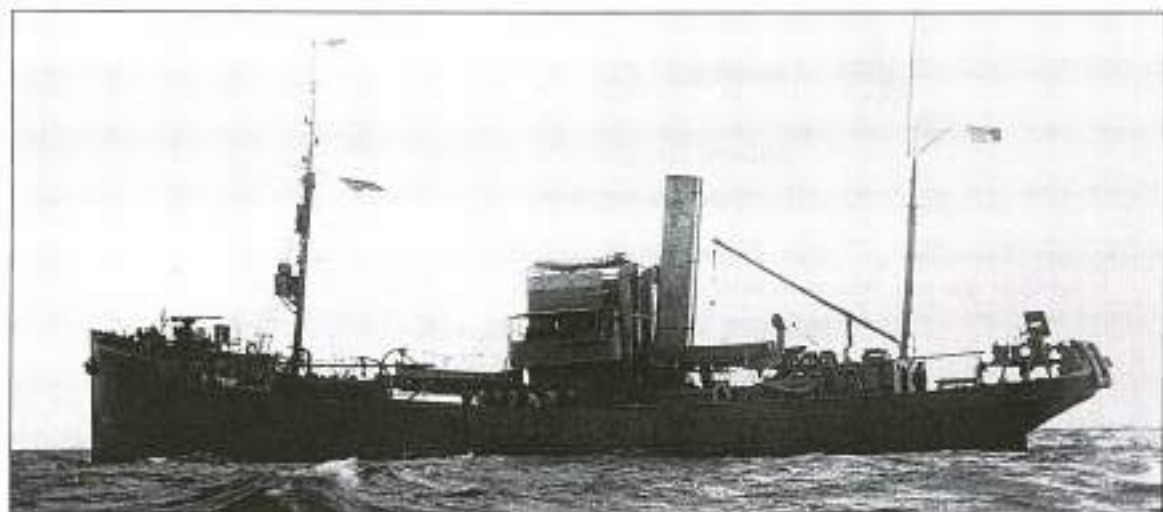
Em seguida os alemães ordenaram que o escalor se afastasse do submarino e aí teve início uma pungente odisséia que durou cerca de seis dias. A pequena embarcação, fazendo água abundantemente pelos lombos mal vedados, comportava, além do Imediato, mais onze sobreviventes que se acotovelavam no reduzido espaço, a maioria deles feridos.

Por outro lado o salva-vidas do AUGUSTO DE CASTILHO, atulhado com vinte e nove náufragos, onze dos quais muito feridos, depois de ter navegado durante cerca de cinquenta horas, conseguiu aportar a Vila do Porto, na ilha açoriana de Santa Maria, pelas 13 horas do dia 16.

O Comandante da Defesa Marítima dos Açores, contra-almirante Augusto Eduardo Neuwirth, ordenou que a canhoneira AÇOR, comandada pelo primeiro-tenente Carlos Frederico Elston Dias, largasse de Ponta Delgada e fosse a Vila do Porto acolher aqueles náufragos aos quais foram prestados os primeiros socorros pelo médico de bordo da AÇOR, navio que os transportou para Ponta Delgada.

No dia 19, pelas 11 horas, o marinheiro Manuel Fernandes a bordo do escalet, remando de pé, avistou terra pela proa.

A alegria daquela dúzia de homens sedentos e esfoimados foi indiserível, passando a remar com um entusiasmo redobrado e às 11 horas do dia seguinte, após uma odisséia de 200 milhas a remos o pequeno escalet aportou à Ponta do Arnel, na ilha de S. Miguel, onde foram desveladamente recebidos pela população do Nordeste que os encheu de atenções, de comida e de água, naturalmente. Às 6 horas da manhã embarcaram na canhoneira 1190 seguindo para Ponta Delgada onde foram internados no Hospital da Santa Casa da Misericórdia.



*O patrulha de alto mar AUGUSTO DE CASTILHO com uma Hotchkiss de 55 mm em caça e outra de 47 mm em retirada*

Em 27 de Outubro de 1918, o Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros encarregou o Director Geral do Ministério dos Negócios Estrangeiros de transmitir ao Director Geral da Marinha a mensagem de três passageiros de nacionalidade britânica, que viajavam no paquete SAN MARGUEL, na qual era prestada homenagem aos oficiais e demais tripulantes do AUGUSTO DE CASTILHO. Aquela mensagem foi enviada pelo Embaixador da Inglaterra que se associou aos sentimentos de admiração manifestados na mensagem.

No dia 6 de Dezembro de 1918, pelas 10.30 horas, realizou-se na sede do Comando Central da Defesa Marítima, na doca de

Belém, a cerimónia da imposição de condecorações aos sobreviventes do patrulha AUGUSTO DE CASTILHO à qual assistiu o Presidente da República Sidónio Pais.

O guarda-marinha Manoel Armando Ferraz, o sargento-ajudante Luís José Smaões, o maralheiro artilheiro Álvaro Fernandes Nogueira bem como todos os seis militares que morreram em combate foram promovidos, por distinção, ao posto imediato.

Manoel Armando Ferraz foi condecorado com a Torre e Espada e a Cruz de Guerra. O Comandante Carvalho Araújo, aparentemente, apenas com a Cruz de Guerra, o que se afigura bastante estranho.



Porém, em 1959 constatou-se que a viúva de Carvalho de Araújo tinha, na sua posse, um certificado que lhe fora entregue, pessoalmente, pelo Ministro da Marinha, almirante José Dionísio Carneiro de Sousa e Faro, certificado esse atestando que o capitão-tenente José Botelho de Carvalho Araújo tinha sido, a título póstumo, condecorado com o 2.º grau da Ordem da Torre e Espada Valor, Lealdade e Mérito.

Eis o conteúdo do referido certificado:

É o seguinte o teor do original do decreto de 28 de Novembro de 1918, que galardoou os feitos praticados a bordo do patrulha de alto mar AUGUSTO DE CASTILHO, afundado em combate com o cruzador-submarino alemão «U-139» em 14 de Outubro de 1918. Na parte respeitante ao comandante do mesmo patrulha – o primeiro-tenente José Botelho de Carvalho Araújo – reza assim:

«Primeiro-tenente da Armada José Botelho de Carvalho Araújo, morto em combate – promoção a capitão-tenente, Cruz de Guerra de 1.ª classe e 2.º grau da Ordem da Torre-

e-Espada pela bravura, decisão, competência, espírito de abnegação e sacrifício com que conduziu o combate que no dia 14 de Outubro de 1918 teve lugar entre o patrulha de alto mar AUGUSTO DE CASTILHO de que era comandante e o submarino alemão «U-139» que pretendia afundar o paquete SAN MIGUEL que aquele comboiava, conseguindo salvá-lo pela boa direcção que deu ao combate, não hesitando, apesar da inferioridade da sua artilharia, atirar-se sobre o inimigo por várias vezes, preferindo combater até à morte a ter de retirar deixando o submarino em liberdade seguir em perseguição do paquete.»

Muito se tem escrito sobre a epopeia que foi o combate e o afundamento do patrulha de alto mar AUGUSTO DE CASTILHO.

Dos vários escritos que tenho lido aconselho, como o melhor, o que se encontra a páginas 141/148 do volume VIII de *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, da autoria do Comandante Saturnino Monteiro.

Evidentemente que o paquete SAN MIGUEL da Empresa Insulana de Navegação e o submarino alemão U139 nunca foram navios da Armada Portuguesa mas ficaram de tal modo ligados aos acontecimentos ocorridos, em 14 de Outubro de 1918, com o patrulha de alto mar AUGUSTO DE CASTILHO, que foi resolvido incluí-los nesta obra onde constituem os capítulos 10 e 11 respectivamente.

## 10 – Pacote SAN MIGUEL 1905-1930

**N**avio de passageiros de longo curso, construído, de aço, em 1905, nos estaleiros ingleses Sir Raylton Dixon & Co. Ltd. em Middlesbrough, por encomenda da Empresa Lusitana de Navegação.

Tinha o número oficial 437B e o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais HGJV.

Eis as suas características principais:

Comprimento de fora a fora	94,98 metros
Comprimento entre perpendiculares	91,37 metros
Boca	12,77 metros
Pontal	8,28 metros
Calado máximo	7,25 metros
Porto	3250 toneladas
Arqueação bruta	7826,88 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	5293,18 m <sup>3</sup>

Estava equipado com duas máquinas alternativas de vapor de triplex expansão com três cilindros cada, duas caldeiras com seis fornalhas onduladas, desenvolvendo a potência de 2500 cavalos indicados e accionando dois hélices.

Velocidade	13,5 nós
Tripulação	54 homens
Capacidade para passageiros	226

Foi registado na Capitania do Porto de Lisboa em 16 de Maio de 1905.

Quando em 14 de Outubro de 1918 foi atacado pelo submarino alemão U139 era comandado pelo capitão da marinha mercante Caetano Moniz de Vasconcelos.

Em 10 de Setembro de 1930 foi adquirido pela Companhia Colonial de Navegação que o rebaptizou GUINE.

Em Junho de 1950 foi resíduo para desmantelar em Inglo-terra.





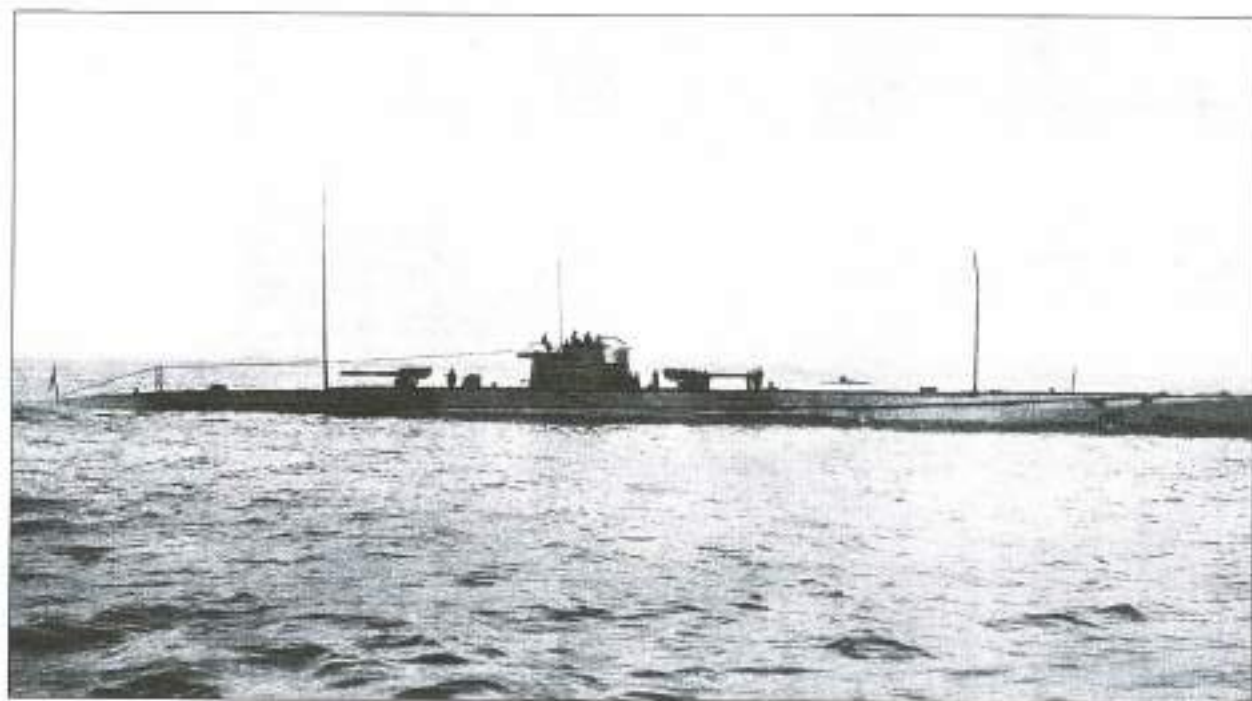
*O paquete SAN MIGUEL, camuflado durante a Grande Guerra*

## 11 – Submarino alemão U139

Comprimento	92,00 metros
Boca	9,20 metros
Deslocamento	2495 toneladas
Velocidade à superfície	15 nós
Velocidade em imersão	9,5 nós
Armamento	duas peças Krupp de 150 mm/45 calibres com a dotação de 1250 granadas, seis tubos lança-torpedos com a dotação de 20 torpedos.
Guarnição	84 homens incluindo 7 oficiais

Após o encontro com o patrulha de alto mar AUGUSTO DE CASTILHO, o U139 era comandado por Lothar Von Arnaud de La Perière.

O U139, após a derrota da Alemanha, foi entregue à França como compensação de guerra e integrado na armada francesa com o nome de HALIBONN.



*O submarino alemão U139 que afundou o patrulha de alto mar AUGUSTO DE CASTILHO*

## 12 – Caça-minas BAPTISTA DE ANDRADE 1916-1918

**E**ra o arrastão da pesca longínqua ALDA BEMVINDA, propriedade da firma Bastos, Limitada, de Lisboa, construído, de aço, em 1907, no Estaleiro John Duthie Torry Shipbuilding & Co, em Aberdeen (Escócia). Antes de ter sido adquirido por aquele armador Português chamara-se CAHENGORIM.

O ALDA BEMVINDA tinha o número oficial 489 B e o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais HBGV.

Eis as suas características principais:

Comprimento	39,78 metros
Boça	6,74 metros
Pontal	3,71 metros
Calado máximo	4,42 metros
Arqueação bruta	839 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	377 m <sup>3</sup>

Estava equipado com uma máquina alternativa de vapor, vertical, de triplex expansão, com a potência de 520 cavalos indicados, com três cilindros e com uma caldeira com três fornalhas.

Velocidade máxima	10 nós
Dotação de carvão	163 toneladas
Tripulação	14 homens

Em 21 de Abril de 1916 foi mobilizado e adaptado a caça-minas para servir na Defesa Marítima da Barra de Lisboa, tendo-lhe sido montada, em caça, uma peça de artilharia que, nas fotografias, aparenta ser uma Hotchkiss de 37 mm.

Em 24 de Maio de 1916 o arrastão ALDA BEMVINDA passou a denominar-se caça-minas BAPTISTA DE ANDRADE.

Como navio militar o seu indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais, em 3 de Junho de 1916, passou a ser GQBN.

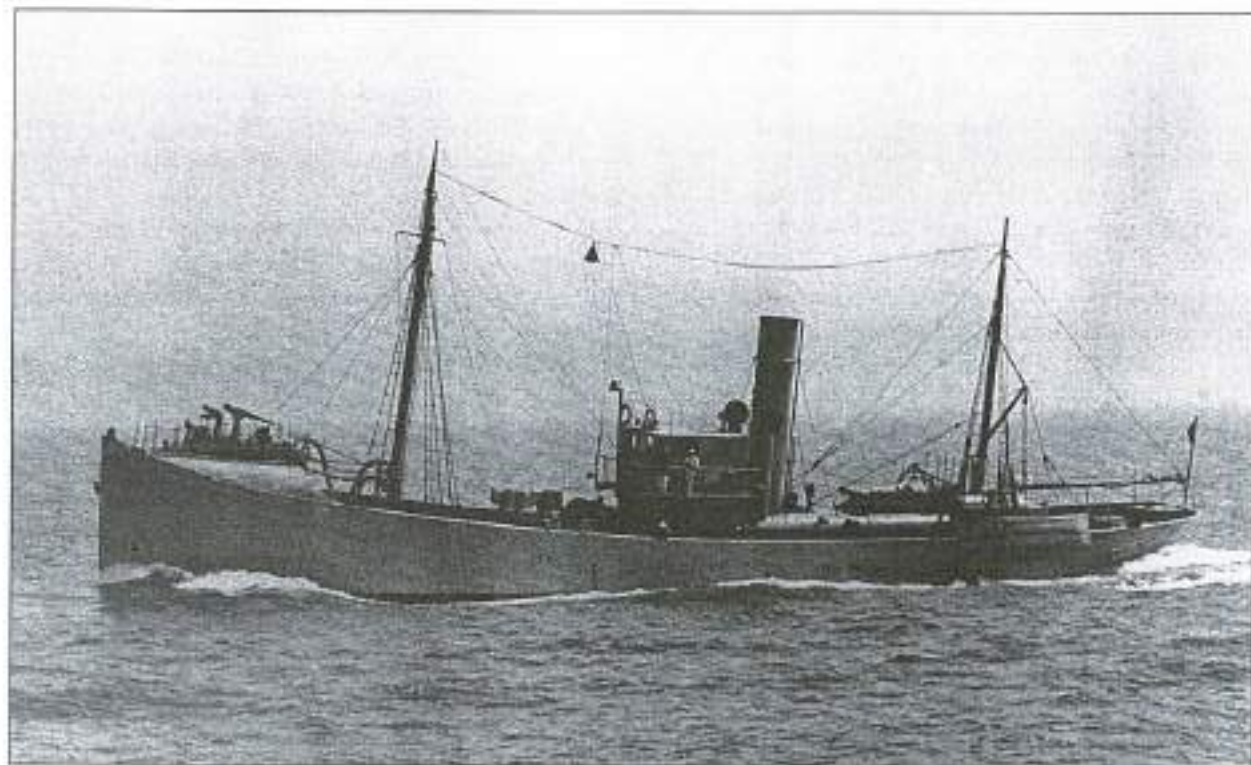
Em 16 de Agosto do mesmo ano o primeiro-tenente José Vicente Caldeira do Casal Ribeiro foi nomeado Comandante do caça-minas BAPTISTA DE ANDRADE e encarregado da segunda parilha de caça-minas que este navio constituía em parceria com o navio similar HERMENEGILDO CAPELA.

Além do Comandante, a guarnição era composta por um sargento, seis praças e dez civis, totalizando, pois, dezoito homens.

No dia 5 de Julho de 1916 largou para o mar para efectuar experiências de máquina posto o que foi amarrar à bóia do quadro dos navios de guerra situada em frente do Arsenal de Marinha.

No dia 2 de Agosto largou de novo para o mar para realizar exercícios de roscagem de minas, tendo ido amarrar à bóia de Belém.

No dia seguinte largou da bóia para fazer serviço de vigilân-



*O caça-minas BAPTISTA DE ANDRADE navegando*

cia da barra e serviço de pilotagem posto o que findou em Cascais.

No dia 10 de Agosto passou a fazer parte da Divisão Naval efectuando, quotidianamente, rocega de minas, serviço de pilotagem e de vigilância da barra com base em Belém outras vezes em Cascais.

A partir de Setembro, além da rocega diurna, passou a efectuar também rocega nocturna.

No dia 19 de Outubro largou para Leixões onde amarron no dia 20 e no dia 25 recommençou a rocegar minas fora da barra do Tejo.

A 4 de Dezembro navegou para Viana de Castelo em serviço de vigilância seguindo-se Figueira da Foz, Porto e Leixões.

No início de 1917 alternou o serviço de vigilância da costa com missões comboiando vários navios da Empresa Nacional de Navegação, nomeadamente o paquete PENINSULAR e ainda o cargueiro MINHO dos Transportes Marítimos do Estado e o paquete SAN MIGUEL da Empresa Insular de Navegação.

Entre 16 de Abril e 19 de Maio de 1917 foi submetido a fabricos posto o que voltou ao serviço de vigilância na zona compreendida entre o cabo da Roca e o cabo Espichel, fundeando quotidianamente em Cascais ou amarrando à bóia em Belém.

Tendo o contratorpedeiro GUADIANA encalhado junto ao cabo Raso, debaixo de nevoeiro, na noite de 30 de Julho de 1917, foi, no dia seguinte, o BAPTISTA DE ANDRADE mandado recolher quarenta pragas da sua guarnição e levá-las para o Arsenal de

Marinha posto o que regressou à sua missão de vigilância. Em 8 de Agosto voltou a rocegar entre Cascais e a barra do Tejo desta vez fazendo parrelha com o caça-minas MANUEL DE AZEVEDO GOMES.

A partir de 26 de Outubro prosseguia a rocega de minas novamente emparelhado com o HERMENEGILDO CAPELO. No dia 1 de Novembro foi rocegada uma mina que foi afundada (sem ter explodido), com tiros das peças de 47 mm e de 37 mm dos dois caça-minas.

No dia 3 de Dezembro quando rocejava em parrelha com o HERMENEGILDO CAPELO uma mina ao ser rocegada explodiu com grande fragor mas causando apenas o rompimento do cabo de rocega.

No dia 10 do mesmo mês foi rocegada uma outra mina que foi afundada com tiros disparados pelas peças de ambos os caça-minas. Também essa mina se afundou sem explodir.

No dia 22 de Dezembro de 1917, quando se procedia à rocega, uma mina explodiu a cerca de vinte metros do BAPTISTA DE ANDRADE provocando-lhe ligeiras avarias.

No dia 26 de Dezembro, navegando em serviço de vigilância, teve uma avaria na caldeira que o obrigou a voltar a Belém onde amarron a bóia a fim de ser submetido a fabricos.

No dia 27 de Fevereiro de 1918 largou para o mar para efectuar experiências da máquina e da peça de 47 mm recentemente instalada em substituição da de 37 mm.

Em 1 de Março voltou a rocegar minas, de novo em parrelha com o caça-minas MANUEL DE AZEVEDO GOMES.

Em 4 de Abril foi avistada uma mina que foi destruída a tiro



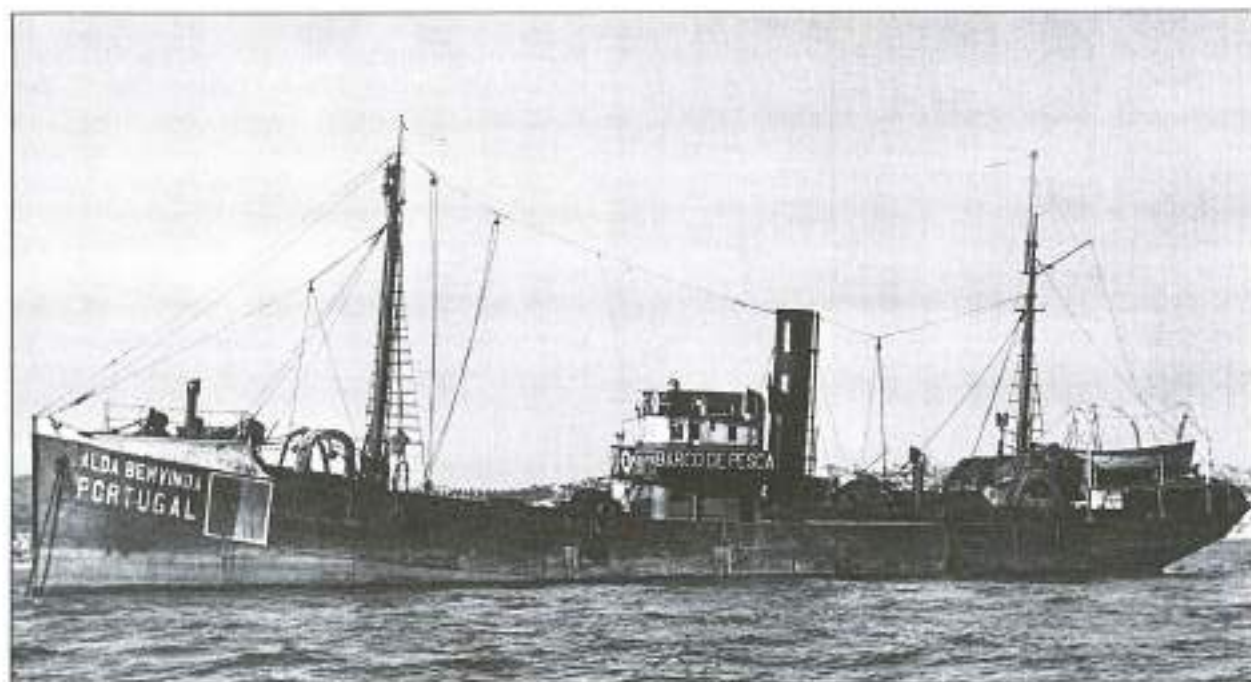
*O caça-minas BAPTISTA DE ANDRADE fundeado*

com a peça do caça-minas. Até ao fim da guerra o BAPTISTA DE ANDRADE foi alternando o serviço de vigilância (em parceria com a canhoneira LIMPOPO e o navio de salvamento PATRÃO LOPES) com a roçega de minas, geralmente em parceria com o HERNENE GILDO CAPELA.

Em 11 de Novembro de 1918 foi assinado o Armistício terminando assim a Primeira Guerra Mundial.

No dia 27 de Janeiro de 1919 o caça-minas BAPTISTA DE ANDRADE passou ao estado de desarmamento e foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada.





*O navião ALDA BEMVINDA fotografado durante a Segunda Guerra Mundial.  
Na Grande Guerra tinha sido o caça-minas BAPTISTA DE ANDRADE*

## 13 – Canhoneira BEIRA 1910-1936

Foi a primeira de uma classe de oito canhoneiras semelhantes construídas, de aço, no Arsenal de Marinha de Lisboa, entre 1910 e 1929.

Os nomes das restantes unidades da classe eram: BBO, BENGÓ, MANDOVY, QUANZA, ZAMBÉ, DAMÃO e DEU. Os navios não eram exatamente iguais existindo algumas pequenas diferenças de portuário especialmente a nível da artilharia.

Durante 36 anos manteve-se como sendo a classe de navios mais numerosa da Armada Portuguesa pois só em 1965, com o aparecimento da classe das lanchas de Fiscalização Grandes – MIOGAS – essa composta por dez unidades, aquele número de oito foi ultrapassado.

Eis as principais características da BEIRA:

Comprimento entre perpendiculares	45,00 metros
Boca	8,30 metros
Pontal	4,50 metros
Calado máximo	2,34 metros
Deslocamento máximo	500 toneladas
Deslocamento normal	451 toneladas
Deslocamento standard	405 toneladas

O aparelho propulsor consistia em duas máquinas alternativas de vapor de triplice expansão com a potência total de 700 HP. Duas caldeiras cilíndricas tipo Yarrow. Dois hélices.

Nas experiências de velocidade, com tiragem forçada, conseguiu atingir 13 nós. Com tiragem normal a velocidade não excedia 10 nós. A dotação de carvão era de 85 toneladas. Tinha a autonomia de 1500 milhas a 8 nós.

O armamento era constituído por duas peças Hotchkiss de 65 mm/46 calibres, montada uma em caga e a outra em retirada, e por duas peças Hotchkiss de 47 mm/40 calibres colocadas a meio navio, uma a cada bordo.

A guarnição era constituída por 4 oficiais, 8 sargentos e 59 praças.

Foi lançada à água no dia 8 de Junho de 1910, tendo sido o último navio lançado à água durante a Monarquia.

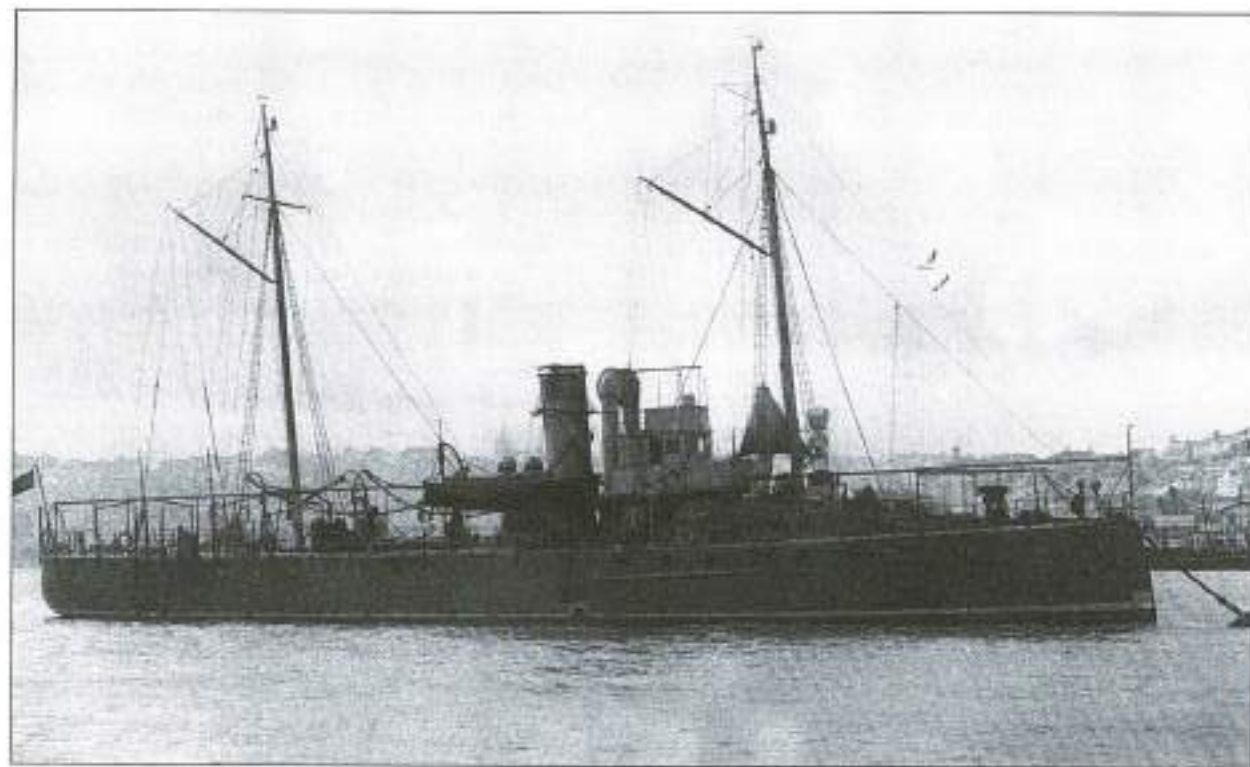
Foi aumentada ao Efectivo dos Navios da Armada no dia 30 de Dezembro de 1910.

Tinha sido mandada construir para o serviço colonial mas logo que ficou operacional foi dada à fiscalização da pesca primeiramente na Zona Sul, depois na Zona Centro e mais tarde na Zona Norte.

Desde 13 de Junho a 17 de Setembro de 1912 efectuou missões de soberania em águas dos arquipélagos dos Açores e da Madeira.

Em Setembro de 1914 largou para S. Tomé com escala por Funchal, S. Vicente de Cabo Verde e Freetown onde foi abastecida de carvão. Chegou a S. Tomé no dia 6 de Outubro cruzando nas águas do arquipélago até 2 de Dezembro seguindo para Luanda onde entrou a 6 e onde se conservou até 8 de Janeiro de 1915 data em que zarpoi rumo a Moçâmedes onde fundou a 10, posto o que cruzou na costa de Angola até Fevereiro e no dia 2 de Março largou de Luanda para o Tejo escalando S. Tomé, Freetown, Dakar e Puerto de la Luz na ilha Gran Canária, tendo chegado a Lisboa no dia 1 de Abril.

De 16 de Maio a 4 de Julho de 1915 efectuou um cruzeiro ao Norte tendo estado em Leixões e no Porto com regresso ao Tejo a 5 de Julho. De 15 de Julho a 20 de Novembro esteve em missão de fiscalização da pesca em águas algarvias. A 14 de Dezembro



*A canhoneira BEIRA, no Tejo, amarrada a uma das bóias do quadro*

de 1915 largou de Lisboa para ir estacionar no arquipélago de Cabo Verde em missão de policiamento e vigilância nomeadamente no Porto Grande de S. Vicente onde se encontrava a estação de cabo submarino na qual amarravam nove cabos submarinos ingleses através dos quais eram transmitidas as comunicações telegráficas entre todas as costas e ilhas do Atlântico.

Quando a BEIRA ali chegou, no dia 25 de Dezembro de 1915, já lá encontrou a canhoneira gêmea IBO encarregada de colaborar com a BEIRA na defesa dos interesses dos nossos aliados ingleses que também ali tinham baseada uma esquadra composta por seis cruzadores, dois paquetes transformados em cruzadores auxiliares, navios oficina, navios carvoeiros, etc.

Havia ainda em terra quatro grandes depósitos de combustível onde se abastecia a navegação aliada e os navios neutrais, pelo que havia sempre no Porto Grande de S. Vicente muitos navios que era mister defender.

No dia 4 de Dezembro de 1916, estando a BEIRA e a sua irmã gêmea IBO fundeadas na baía, foi avistado, à entrada dela, um submarino alemão navegando à superfície. Largaram ambas as canhoneiras rapidamente, picando as amarras, e abriram fogo sobre o submarino que se apressou a mergulhar para não mais ser visto.

Em 14 de Julho de 1917 a BEIRA recebeu ordem para ir para os Açores a fim de integrar a Divisão Naval lá constituída. Regressou ao Tejo apenas em 10 de Outubro.

Em 26 de Janeiro de 1918 foi de novo encarregada da vigilância e defesa do arquipélago de Cabo Verde, missão em que se manteve até Março de 1919.

De tal modo as duas pequenas canhoneiras Portuguesas se desempenharam da sua missão defendendo os interesses que os nossos aliados ingleses detinham no arquipélago que após o fim

da Grande Guerra o primeiro-tenente António Almeida de Cusceiros e Faria comandante da BEIRA e o primeiro-tenente Henrique Monteiro Corrêa da Silva comandante da IBO foram agraciados pelo Governo Britânico com a Distinguished Service Order.

Foi uma homenagem de inteira justiça pois tiveram uma actividade incessante, recheada de perigos, protegendo dos submarinos inimigos a navegação que demandava o porto.

Também as amarrações dos nove cabos submarinos se mantiveram intactas até ao fim da guerra mercê de uma vigilância aturada das duas pequenas canhoneiras.

Em Outubro de 1923 foi a BEIRA enviada para estação em Angola, em missão de soberania, entrando nos portos de Luanda, Benguela, Novo Redondo, Lobito, Baía dos Elefantes e Moçâmedes. Em 1 de Abril de 1924 regressou ao Tejo depois de ter escaleado Moçâmedes, Freetown, Porto Grande de S. Vicente de Cabo Verde e Pangeal.

Em 25 de Outubro de 1924 a BEIRA integrou a Divisão Naval Colonial recém-constituída e da qual também faziam parte o cruzador<sup>(1)</sup> REPÚBLICA, como navio-chefe, as canhoneiras BENGUE e IBO gêmeas da BEIRA e ainda o transporte GIL EANNES.

A força assim formada suspendeu, de S. José de Ribamar, no dia 26 de Outubro de 1924 sob o comando superior do capitão-de-mar-e-guerra José de Abreu Barbosa Baeclar que seguiu embaixado no REPÚBLICA dando início ao périplo do continente africano da iniciativa do Ministro da Marinha Fernando Pereira da Silva ansioso por pôr a Marinha a navegar.

(1) O REPÚBLICA que, adquirimos com terra de cinco anos de serviço, à Armada Britânica, onde tinha a classificação de subego, foi, por nós, reclassificado, sem prejuizade, como cruzador; embora não passasse de um modestíssimo navio tendo como armamento principal apenas duas peças de artilharia de 101 mm. Em 18 de Junho de 1932 houve o bom senso de o reclassificar como navio de 2.ª classe, apelo que, aliás, se sempre foi.

Aqueles cinco navios escalaram os portos de Funchal, S. Vicente de Cabo Verde, Rio Geba-Guiné, Bissau, Bolama, Santo António do Príncipe, Ana Claves em S. Tomé, Cubinda, Santo António do Zaire, Pedra do Feitico, Noqui, Luanda, Lobito, Benguela, Moçâmedes, Porto Alexandre, Baía dos Tigres, Cape Town, Highbay, Durban, Inhaca, Lourenço Marques, Inhambane, Beira, Ilha de Moçambique, Nacala, Porto Amélia, Rovuma-Kionga, Zanzibar, Aden, Suez, Ismaília, Port Said, Bizerta, Argel, Tanger e Cascutis. No dia 11 de Junho de 1925 a BEIRA amarrava à bóia no quadro das navios de guerra.

O périplo de África foi uma utilíssima viagem de instrução para os 550 oficiais, sargentos e praças que acompanhavam as garnições das cinco unidades que integraram a Divisão Naval Colonial, ao mesmo tempo que constituiu uma proveitosa missão de sobera-

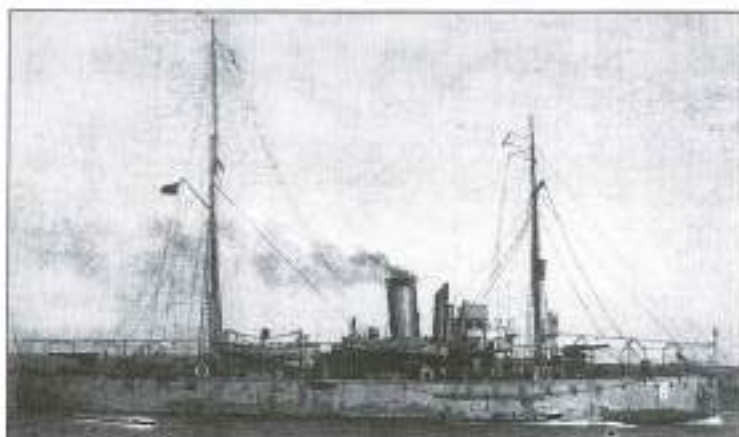
nia, com a duração de mais de sete meses e meio, na qual foram visitadas vinte e cinco portos das nossas províncias ultramarinas e onze portos estrangeiros.

De 14 a 28 de Julho de 1925 a BEIRA cruzou na costa algarvia em serviço de fiscalização da pesca.

De 2 de Setembro de 1926 a 12 de Março de 1928 efectuou uma comissão nos Açores visitando numerosos portos em todas as ilhas, posto o que regressou ao Tejo.

De 23 de Setembro de 1933 a 5 de Novembro de 1935 efectuou uma estação naval em Angola.

Em 20 de Agosto de 1936 foi reclassificada navio-hidrográfico tendo sido abatida ao Efectivo dos Navios da Armada como canhoneira.



*A canhoneira BEIRA navegando*

## 14 – Canhoneira BENGÓ 1917-1936

**A** Construída, de aço, no Arsenal de Marinha de Lisboa, foi a terceira canhoneira da classe BEIRA.

A sua quilha foi assente na carreira no dia 6 de Janeiro de 1915, o lançamento à água ocorreu a 23 de Março de 1917 e no dia 3 de Julho do mesmo ano foi alocada ao Efectivo dos Navios da Armada.

O projecto dos navios desta classe foi elaborado pelo primeiro-tenente construtor naval José Gonçalo Vaz de Carvalho e a sua construção deu à Armada Portuguesa o tipo mais feliz de canhoneira para serviço colonial que o nosso arsenal criara até então. Com pequeno calado mas com óptimas qualidades náuticas prestavam-se para o serviço em águas do ultramar pois tinham excelentes condições de habitabilidade e podiam demandar facilmente as barras e ancoradouros pouco profundos, e por outro lado tinham a possibilidade de arrastar com os mares por vezes tempestuosos das nossas costas.

Apesar do que fica dito, surpreendentemente, estas canhoneiras, de início, não foram empregadas nas nossas províncias ultramarinas tendo, antes, sido utilizadas na fiscalização da pesca nas costas do continente, se bem que, mais tarde tenham prestado excelentes serviços em águas de vários territórios do nosso ultramar. As máquinas e as caldeiras foram construídas sob planos do maquinista naval Henrique d'Oliveira Guimarães. As máquinas foram feitas pelo Arsenal de Marinha e as caldeiras pela firma Cardoso, Dargent & C.<sup>o</sup> e H. Parry & Son, Ltd..

Conforme já foi dito para a BEIRA, que foi o primeiro navio desta classe, estavam equipadas com duas máquinas alternativas de vapor de triplex expansão com a potência total de 700 HP, com duas caldeiras cilíndricas tipo Yarrow e com dois hélices.

As caldeiras trabalhavam à pressão de 13 kg por polegada quadrada e nas experiências, com tiragem forçada, foi atingida a velocidade de 13 nós. No entanto com tiragem normal era mais provável contar-se com 10 nós como velocidade máxima.

Eis as restantes características principais:

Comprimento entre perpendiculares	45,00 metros
Boca	8,30 metros
Puntal	4,50 metros
Calado máximo	2,34 metros
Deslocamento máximo	500 toneladas
Deslocamento normal	451 toneladas
Deslocamento standard	405 toneladas

A guarnição era composta por cinco oficiais, nove sargentos e sessenta praças.

Os painéis do curvão tinham capacidade para 85 toneladas a que correspondia uma autonomia de 1500 milhas à velocidade económica de 8 nós. De acordo com o Comandante Carlos Gomes de Amorim Loureiro na sua obra *Arsenal da Marinha*, o arma-



*A embarcação BONGO amarrada à bóia frente ao Arsenal de Marinha*

mento compunha-se de uma peça de artilharia Comet de 90 mm e de quatro Hotchkiss de 47 mm.

Por outro lado, num modelo existente na sala do século XX do Museu de Marinha de Lisboa apenas são visíveis três peças. Duas delas aparentando ser Hotchkiss de 47 mm, instaladas nas amuras e uma terceira montada em retirada que aparenta ser uma Hotchkiss de 65 mm. No entanto convém não esquecer que durante as suas vidas as canhoneiras desta classe sofreram várias alterações no seu armamento.

No dia 15 de Setembro de 1917 foi amarrar no quadro dos navios de guerra pela primeira vez. Em Outubro de 1917 iniciou a primeira de quatro comissões de fiscalização da pesca na Zona Sul e mais duas comissões de fiscalização na Zona Centro entre 5 de Fevereiro de 1918 e 15 de Setembro de 1922.

Permaneceu em águas do arquipélago de Cabo Verde em três missões de soberania entre 5 de Maio de 1918 e 4 de Maio de 1922. Efectuou uma quarta missão de soberania em águas de Cabo Verde de 8 de Maio de 1931 a 30 de Agosto de 1932.

Em Fevereiro de 1919 esteve em Dacar e em Las Palmas de Gran Canária.

A partir de 8 de Junho de 1919 empreendeu um cruzeiro ao largo da costa do continente na companhia do cruzador ADAMASTOR, do contratorpedeiro DOURO, do submarível ESPADANTE e da canhoneira QUANZA.

Entre 31 de Julho e 20 de Setembro de 1919 visitou as ilhas da Madeira, de S. Miguel, do Pico e do Fuial.

A BENGIO foi um dos navios que apoiou a primeira travessia aérea do Atlântico Sul empreendida, em 1922, por Saadurá

Cabral e Gago Coutinho.

Desde 26 de Outubro de 1924 a 11 de Junho de 1925 a BENGIO integrou a Divisão Naval Colonial que efectou o périplo de África.

O que se escreveu no capítulo da BERRA sobre aquele périplo do continente africano aplica-se igualmente à BENGIO.

Em Setembro de 1929 participou nas festividades da inauguração da barra nova de Faro tendo recebido a bordo o ministro da Marinha, contra-almirante Magalhães Corrêa, e o capitão-de-mar-e-guerra Alberto Carlos Apri – Chefe do Departamento Marítimo do Sul além de muitos outros convidados.

Quando, em fins de Abril de 1931, largou de Lisboa para uma comissão de soberania no arquipélago de Cabo Verde recebeu ordem para alterar a rota para o arquipélago da Madeira por já se encontrar em curso a revolta da Madeira que acabou por se estender aos Açores. A canhoneira BENGIO encontrou-se com vários navios que tinham sido enviados para sufocar a revolta: as canhoneiras DRO e ZARRE o paquete PEDRO GOMES da Companhia Nacional de Navegação actuando como transporte de tropas; o paquete CARVALHO ARAUJO da Empresa Insular de Navegação designado por cruzador auxiliar E e paquete NYASSA da Companhia Nacional de Navegação que foi designado cruzador auxiliar F.

Em resposta a tiros de artilharia disparados de terra a BENGIO abriu fogo contra os revoltados, apoiando o desembarque das tropas.

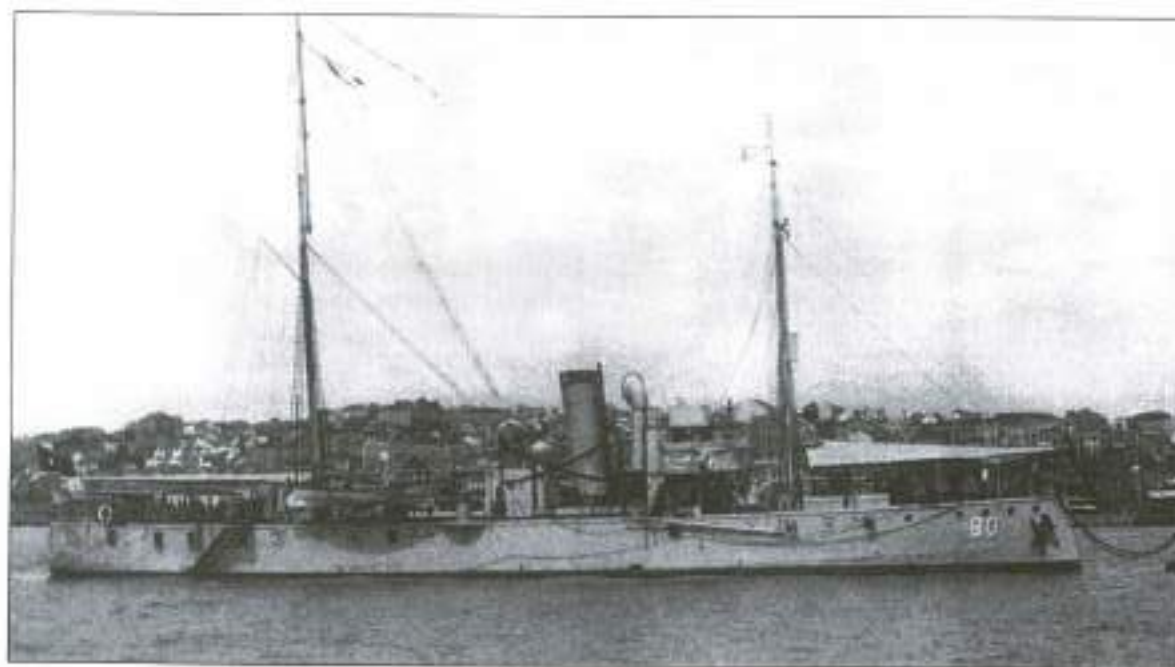
Em 8 de Maio de 1931 foi em missão de soberania para o Arquipélago de Cabo Verde onde visitou as ilhas de S. Vicente, Santiago, S. Nicolau, Bouvista, Sul, Fogo e Brava.



Em 10 de Julho tendo o navio jugoslavo TRIGLAV encalhado no baixo Raul Pereira foi-lhe prestada assistência pela BENGU e pelo rebocador INFANTE D. HENRIQUE.

De Janeiro a Abril de 1932 permaneceu na Guiné em missão de soberania.

A partir de 3 de Novembro manteve-se amarrada a uma das bóias do quadro dos navios de guerra, sem missão atribuída, não existindo outros registos sobre o navio. Contudo só em 30 de Julho de 1936 foi abatida ao Efectivo dos Navios da Armada.



*A canhoneira BENGU amarrada a uma bóia do quadro*

## 15 – Rebocador BÉRRIO 1897-1947

Rebocador construído, de aço macio, nos Ateliers et Chantiers de La Loire, em Saint Nazaire, em 1897, por iniciativa do Ministro da Marinha e Ultramar conselheiro Jacinto Cândido da Silva. A sua construção foi fiscalizada pelo primeiro-tenente João Santos Pereira Jardim. Foi construído pelos mesmos planos que o rebocador francês CALADONNIEN feito nos referidos estaleiros.

Do programa naval Jacinto Cândido fizeram também parte os cruzadores S. GABRIEL e S. RAPHAEL, construídos em estaleiros franceses, RAINHA D. AMÉLIA construído no Arsenal de Marinha de Lisboa e o ALMIRANTE REIS em estaleiros britânicos.

Características principais do rebocador BÉRRIO:

Comprimento	40,50 metros
Boca	6,65 metros
Pontal	3,65 metros
Calado máximo	2,81 metros
Deslocamento máximo	498 toneladas
Deslocamento normal	424 toneladas
Deslocamento standard	350 toneladas

O aparelho propulsor consistia em duas máquinas de vapor verticais de dupla expansão com a potência de 1070 cavalos que nas experiências lhe imprimira a velocidade de 12,27 nós. Queimava carvão.

Estava equipado com dois hélices.

Envergava um pano latino quadrangular com a área vôleia de 49 m<sup>2</sup> e tinha uma bujarona com 25 m<sup>2</sup>.

A guarnição, aprovada por portaria de 26 de Abril de 1899, compunha-se de quarenta homens. O seu armamento consistia em duas metralhadoras Maxim de 8 mm posicionadas nas amuras.

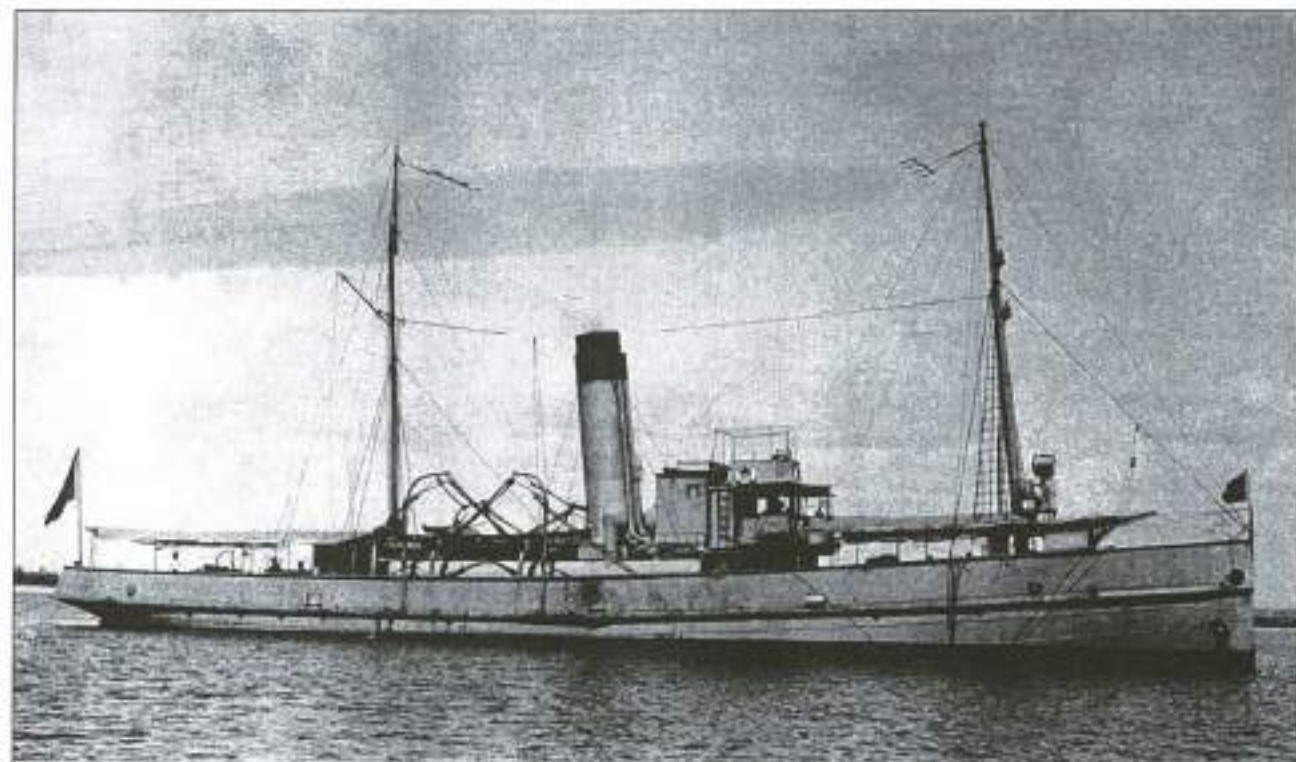
No dia 28 de Novembro de 1897, em Nantes, passou no estado de completo armamento tendo assumido o seu comando o primeiro-tenente João dos Santos Pereira Jardim.

No dia 2 de Dezembro de 1897 zarpoi para Portugal tendo entrado no Tejo, pela primeira vez, no dia 6 de Dezembro depois de ter feito a travessia à velocidade média de 10 nós.

Em 8 de Maio de 1898, comandado pelo primeiro-tenente José António Miranda, rebocou de Lisboa para o Porto a corveta ESTEPIANIA que passou a funcionar como sede da Escola de Alunos Marinheiros do Norte. Durante a Grande Guerra efectuou missões de vigilância e de patrulha anti-submarina ao largo da barra do Tejo e também rocega de minas.

Aliás aconteceu ter sido, no dia 28 de Março de 1916, afundada pelo BÉRRIO (comandado pelo primeiro-tenente Sepqueira Braga) a primeira mina rocegada na barra do Tejo.

No dia 26 de Julho de 1917, quando na faina da rocega, conseguiram salvar sete sobreviventes do caça-minas ROBERTO IVENS que se tinha afundado por ter colidido com uma mina ali colocada por um submarino alemão.



*O rebocador BÉRRIO fundado*

Morreram quinze homens da guarnição do esca-númas Portuguêses incluindo o Comandante, primeiro-tenente Raul Alexandre Caseres.

No dia 5 de Setembro de 1918, encontrando-se a patrulhar próximo do Cabo Raso, o **BÉRRO** (comandado pelo primeiro-tenente Baptista de Barros) avistou um submarino alemão que acabava de afundar com tiros de artilharia um rebocador e um batelão por ele rebocado.

O **BÉRRO** aproux ao submarino à velocidade máxima tentando afundá-lo por abalroamento o que não conseguiu pelo facto do navio alemão ter mergulhado rapidamente. Restou ao **BÉRRO** rebocar um navio de vela que tinha sido também atingido pelo citado submarino e salvar os tripulantes do rebocador e do batelão afundados.

Em tempo de paz efectuou numerosos rebocues e salvamentos e por vezes comissões de fiscalização da pesca.

Por despacho ministerial de 11 de Março de 1930 foi reclassificado navio-hidrográfico, mantendo o nome **BÉRRO**.

Em 3 de Maio do mesmo ano, comandado pelo primeiro-tenente António Francisco Alves Leite, largou para a provincia de Moçambique para efectuar levantamentos hidrográficos tendo escalado sucessivamente Funchal, Las Palmas de Gran Canaria, Porto Grande na ilha de S. Vicente no arquipélago de Cabo Verde, Freetown, S. Tomé, Luanda, Lobito, Moçimedes, Walvis Bay, Cape Town e Durban, tendo chegado a Lourenço Marques no dia 4 de Agosto.

Desde Setembro de 1930 a 1947 manteve-se no serviço hidrográfico na costa da provincia de Moçambique onde realizou notáveis trabalhos de hidrografia.

Por decreto de 5 de Junho de 1947 foi cedido à provincia de Moçambique bem como todo o material que tinha a bordo.

Por portaria datada de 10 de Julho do mesmo ano foi mandado abater ao Efectivo dos Navios da Armada. Como navio propriedade da provincia de Moçambique o seu nome passou a ser **LESITANO**.



*O rebocador BÉRRIO, no Tejo, emarcando a uma das beiras do quadro.*

## 16 – Patrulha auxiliar BRIGADEIRO BARREIROS 1916-1918

Pequeno rebocador construído, de ferro, em Liverpool, em 1907, pertencente ao Governo da Província de Cabo Verde, (Serviço de Saúde), que, em 1916, foi artilhado com uma peça Hotchkiss de 37 mm e guardado por oito praças esdidas pela canhoneira IBO.

Foi utilizado como patrulha auxiliar para colaborar com as canhoneiras BEIRA e IBO na defesa da estação de cabo submarino onde, na praia da Matiota, dentro do Porto Grande de S. Vicente de Cabo Verde, amarravam nove cabos submarinos ingleses através dos quais eram transmitidas as comunicações telegráficas entre todas as costas e todas as ilhas do Atlântico.

Eis as suas características principais:

Comprimento	15,30 metros
Boça	3,30 metros
Pontal	2,42 metros
Arqueação bruta	74,03 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	70,32 m <sup>3</sup>

Era propulsionado por uma máquina alternativa de vapor com a força de 45 cavalos indicados.

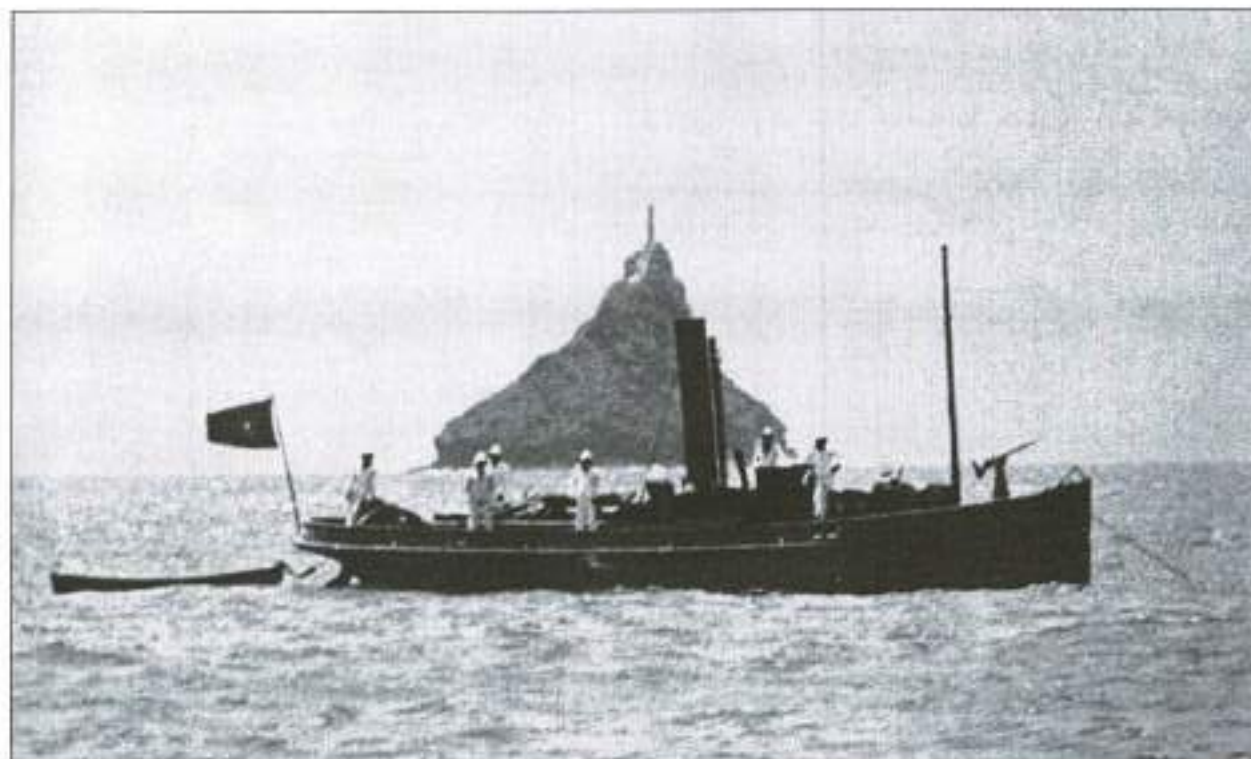
Em 22 de Novembro de 1916 o primeiro-tenente Henrique Correia da Silva, comandante da canhoneira IBO, surta no Porto Grande de S. Vicente de Cabo Verde, escreveu ao Major General da Armada<sup>(1)</sup> afirmando que o patrulha auxiliar BRIGADEIRO BARREIROS, cedido pelo Governo da Província de Cabo Verde à força da Marinha para serviço de vigilância, não podia ser dispensado em face dos diminutos recursos de que se dispunha para a defesa do porto de S. Vicente, devido o seu valor e os seus préstimos serem de muito apreço.

Como os serviços do patrulha auxiliar BRIGADEIRO BARREIROS eram mais do que nunca valiosos, mesmo indispensáveis, o seu existência continuaria a ser feita desfaleando o orçamento da canhoneira IBO.

Nada mais se conseguiu apurar sobre este pequeno navio nem sobre o seu historial durante a Grande Guerra.

---

<sup>(1)</sup> Cargo correspondente ao que actualmente se designa por Chefe de Estado-Maior da Armada.



*Patrulha auxiliar BRIGADEIRO BARREIROS fondeado junto ao ilhéu dos Pássaros no Porto Grande de S. Vicente de Cabo Verde*

## 17 – Patrulha auxiliar CARREGADO 1914-1918

**E**ra o rebocador de pequena cabotagem CARREGADO, propriedade da Companhia Marítima e Fluvial de Transportes, de Lisboa, construído, de aço, na Holanda, em 1912, que foi mobilizado em 29 de Outubro de 1914 para servir na fiscalização da pesca na costa algarvia, mantendo o nome.

Tinha o número oficial 3900 e o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais HCGM.

Eis as suas características principais:

Comprimento	24,24 metros
Boca	5,52 metros
Portul	2,42 metros
Arqueação bruta	302,54 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	46,70 m <sup>3</sup>

Era propulsionado por uma máquina alternativa de vapor com a força de 300 cavalos indicados.

Antes de ter sido mobilizado tinha uma tripulação constituída por cinco homens.

Em Dezembro de 1916, como navio militar a sua guarnição passou a ser a seguinte:

- Um primeiro-tenente (Comandante)
- Um segundo-tenente maquinista
- Um primeiro-sargento condutor de máquinas
- Um segundo-sargento de manobra
- Dois primeiros artilheiros

- Um cabo fogueiro
  - Um primeiro fogueiro
  - Um cabo de marinheiros
  - Três primeiros marinheiros
  - Um segundo marinheiro
  - Um cozinheiro
  - e um prático da costa
- totalizando quinze homens.

O CARREGADO fez parte da Esquadilha Fiscal da Costa que estava sediada em Faro e que durante a Grande Guerra actuou nas funções de vigilância no mar com as de fiscalização da pesca.

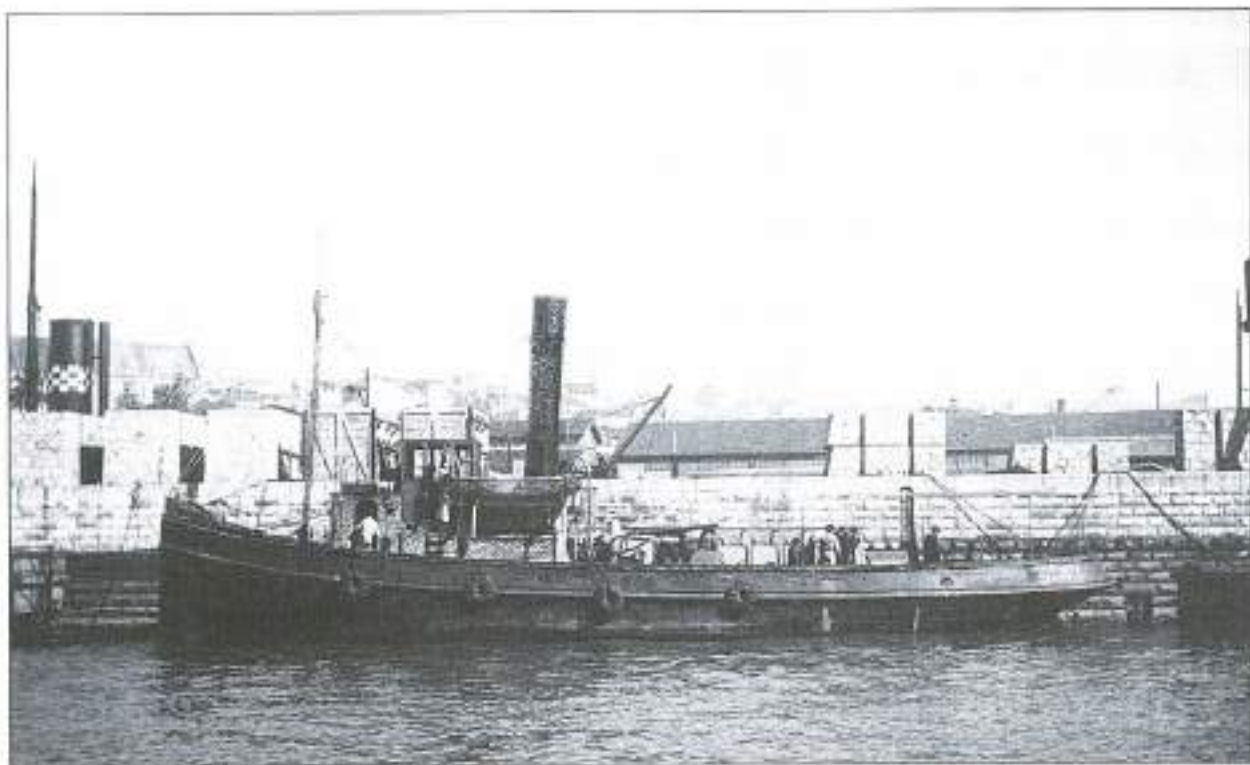
Outras unidades que também integraram aquela esquadilha foram os navios da Armada: canhoneira LÚRIO, rebocador LIDADOUR e navio-escola de torpedos VULCANO e ainda o rebocador civil JENHO, tal como o CARREGADO adaptado a patrulha auxiliar.

Em 5 de Maio de 1917 o Comandante da Esquadilha Fiscal da Costa, por proposta do comando do patrulha auxiliar CARREGADO, solicitou à Majoria General da Armada que a guarnição fosse aumentada de um grumete artilheiro pelo facto do navio estar armado com duas peças de artilharia e apenas dois primeiros artilheiros não serem suficientes.

Em Junho de 1918 foi devolvido ao seu proprietário.

Nada mais foi possível apurar sobre este navio nem sobre o seu historial durante a Grande Guerra.





*O patrulha auxiliar CARREGADO atracado no cais*

## 18 – Caça-minas CELESTINO SOARES 1916-1919

**E**ra o arrastão de pesca longinqua SERRA D'AGRELLA, propriedade da Empresa de Pescarias Serra, Limitada, do Porto, construído de aço, em 1910, no estaleiro Smith's Dock Co., Ltd., em Middlesbrough, Grã-Bretanha.

O SERRA D'AGRELLA tinha o número oficial A157 e o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais HCQG.

Eis as suas características principais:

Comprimento	40,23 metros
Boea	6,71 metros
Pontal	3,63 metros
Calado máximo	4,42 metros
Arqueação bruta	707,01 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	269,32 m <sup>3</sup>

Estava equipado com uma máquina alternativa de vapor, vertical, de triplíce expansão, com a potência de 430 cavalos indicados, com três cilindros, uma caldeira e três fornalhas.

Velocidade máxima	10 nós
Dotação de carvão	162 toneladas
Tripulação	13 homens

Em 31 de Junho de 1916 foi mobilizado e adaptado a caça-minas para servir na Defesa Marítima da Barra de Lisboa, tendo-lhe sido montada, em caça, uma peça de artilharia Hotchkiss de 47 mm.

Em 3 de Junho de 1916 o arrastão SERRA D'AGRELLA passou a denominar-se caça-minas CELESTINO SOARES.

Como navio militar o seu indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais, em 7 de Junho de 1916, passou a ser GQBT e a sua guarnição passou a ser constituída por 23 elementos: um oficial, um sargento, nove praças da Armada e 12 civis mobilizados, (A.D.M.)<sup>(1)</sup>.

Dos onze arrastões mobilizados em Portugal durante a Grande Guerra três foram classificados patrulhas de alto mar e destinados a missões de patrulha e escolta a navios de comércio entre o continente Português e as Ilhas Adjacentes, sete foram classificados caça-minas e utilizados em missões de rocega de minas e apenas o CELESTINO SOARES foi classificado simultaneamente como patrulha de alto mar e caça-minas.

No entanto no carimbo do navio aposte em vários documentos da época, figura apenas: CAÇA-MINAS CELESTINO SOARES.

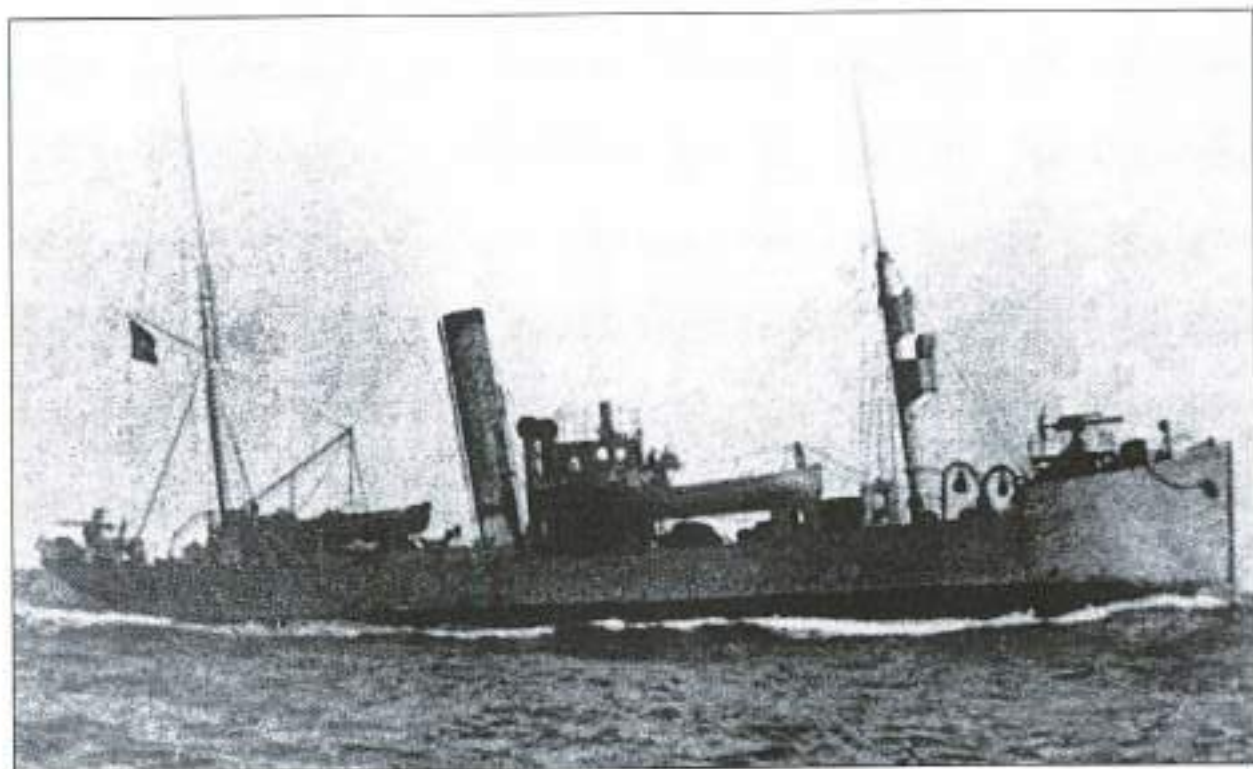
A partir de 23 de Junho de 1916 saiu quotidianamente da doca de Belém para ir rocegar minas na barra do Tejo.

A partir de 2 de Julho passou a patrulhar a barra fundeando todos os dias em Cascais.

Em 9 de Julho seguiu em missão de patrulha para águas algarvias posto o que regressou a Belém e voltou ao serviço de rocegar minas na barra.

A sua vida operacional durante a Grande Guerra consistiu em alternar missões de rocega de minas com o serviço de patrulha e missões de escolta.

<sup>(1)</sup> Auxiliares da Defesa Marítima.



*O caça-minas CELESTINO SOARES na fase em que já estava artilhado com duas Hotchkiss de 47 mm*

Em 18 de Abril de 1917 variegou e destruiu uma mina próximo da barra do Tejo.

Saiu várias vezes para o mar em missões de patrulha e vigilância, acompanhado pela canhoneira LIDOURO e pelo rebocador BERRIO.

No dia 7 de Janeiro de 1917 foi a Sinos com os patrulhas de alto mar AUGUSTO DE CASTILHO e REPÚBLICA para socorrerem o paquete PENINSULAR da Empresa Nacional de Navegação.

No dia 10 de Janeiro largou de novo para o mar para escoltar o PENINSULAR tendo sido acompanhado pelos caça-minas BAPTISTA DE ANDRADE e MANUEL DE AZEVEDO GOMES.

Foram quinze os comboios<sup>(2)</sup> prestados pelo caça-minas CELESTINO SOARES a navios de comércio durante os quais navegou um total de 3465 milhas.

Em Janeiro de 1918 foi-lhe instalada uma segunda peça de artilharia Hotchkiss de 47 mm, desta vez, em retirada.

No dia 24 de Janeiro saiu a barra para realizar experiências de tiro com a peça recém montada.

Em 2 de Fevereiro largou rumo ao Funchal dando comboio ao paquete ÁFRICA da Empresa Nacional de Navegação.

O CELESTINO SOARES permaneceu em águas da Madeira em serviço de patrulha, entre a ponta do Pargo e a ponta do Garajau, fundeando diariamente na baía do Funchal.

No dia 11 de Fevereiro de 1918, navegando próximo da ponta de S. Lourenço, rescolheu 37 naufragos de duas embarcações dum navio britânico que fora torpedeado, por um submarino alemão, três dias antes. E no dia 15 chegou ao Funchal tendo a bordo os

naufragos de uma barca italiana que também tinha sido afundada por um submarino alemão.

Em 23 de Fevereiro realizou exercícios de tiro com a nova peça de artilharia e em 26 zarpoou rumo ao Tejo onde, no dia 28, amarrrou a uma das bóias do quadro dos navios de guerra.

Em fins de Abril de 1918 comboiou o paquete QUELMANE, dos Transportes marítimos do Estado, de Lisboa até ao Funchal.

Ali chegados o CELESTINO SOARES manteve-se em águas da Madeira em serviço de patrulha e vigilância fazendo o périplo da ilha e fundeando quotidianamente na baía do Funchal até ao dia 17 de Maio em que zarpoou rumo a Lisboa onde chegou no dia 20, amarrando a uma das bóias do quadro.

Em 4 de Junho largou para dar comboio ao paquete ZMRE da Empresa Nacional de Navegação e ao cargueiro GAZA dos Transportes Marítimos do Estado até 80 milhas da costa.

Em 15 do mesmo mês comboiou o transporte de guerra GIL EANNES mas devido a avaria na máquina o CELESTINO SOARES ficou à deriva e teve que ser rebocado pelo GILEANNES.

No dia 17 o cabo de reboque partiu-se e foi o caça-minas THIOMAZ ANDREA que o rebocou para Belém. No dia seguinte foi levado para o cais do Gás onde foi efectuada a reparação da máquina. Em 6 de Julho saiu a barra e realizou experiências da máquina posto o que amarrrou à bóia em Belém.

No dia 11 largou para o mar acompanhado pelo caça-minas BAPTISTA DE ANDRADE em serviço de patrulha e vigilância na zona compreendida entre o cabo Espichel e o cabo da Roca.

Em 30 de Agosto largou de Belém com a finalidade de comboiar o paquete QUELMANE até ao Funchal mas durante a

(2) Naquela época dizia-se comboiar ou dar comboio em vez de escoltar.

riagem a máquina avariou novamente e o paquete seguiu sozinho e fondeou no Funchal. O caça-minas recebeu ordem para atracar ao cais da Pontinha onde se encontravam o contratorpedeiro TEO, o patrulha de alto mar ALMIRANTE PAÇO D'ARROS e o cruzador-auxiliar PEDRO NUNES.

Em 11 de Setembro largou do Funchal para Porto Santo escoltando um paquete posto o que zarpou de Porto Santo para o Funchal comboiando um outro paquete.

Em 20 de Setembro largou do Funchal para Ponta Delgada dando comboio ao paquete SAN MIGUEL da Empresa Insulana de Navegação.

Em 5 de Outubro largou de Ponta Delgada para o Funchal escoltando novamente o SAN MIGUEL. Entrou no Funchal no dia 8 de Outubro e no dia 11 largou para Lisboa onde chegou a 13, indo amarrar à bóia, em Belém.

Em 26 de Outubro comboiou o transporte GIL EANNES até Leixões onde chegaram a 27 e no dia 30 amarrou à bóia em Belém. Até 5 de Dezembro permaneceu amarrado à bóia sem missão atribuída.

Em 27 de Março passou ao estado de completo desarmamento e deixou de estar ao serviço do Estado.



*O artilheiro SERRA D'AGRELLA fotografado durante a Segunda Guerra Mundial.  
Na Grande Guerra tinha sido o caça-minas CELESTINO SOARES*

## 19 – Canhoneira CHAIMITE 1898-1919

Foi um dos cinco navios pagos com o produto da Grande Subscrição Nacional de 1890. Os restantes quatro foram o cruzador ADAMASTOR, a canhoneira PÁTRIA<sup>(1)</sup> e as lanchas-canhoneiras DIOGO CAM e PEDRO ANNAYX.

A CHAIMITE construída no estaleiro H. Parry & Son, no Ginjal, foi o primeiro navio de aço feito em Portugal, tendo sido inteiramente projectado e construído no nosso país.

Esta canhoneira foi concebida para actuar nas águas de Moçambique por uma comissão constituída pelo capitão-de-fragata Hermenegildo Brito Capelo, pelo capitão-tenente Eugénio Soares de Andrea e pelo primeiro-tenente Alberto de Silveira Moreno.

Eis as características principais da CHAIMITE:

Comprimento entre perpendiculares	40,84 metros
Boca	8,00 metros
Pontal	2,15 metros
Calado máximo	2,00 metros
Deslocamento	341 toneladas.

Era propulsionada por duas máquinas alternativas de vapor, verticais, de dupla expansão, com a potência de 480 cavalos indicados que lhe garantiam a velocidade máxima de 11 nós. Possuía dois hélices.

(1) A construção da PÁTRIA foi paga com a subscrição feita entre os portugueses radicados no Brasil.

As máquinas e a caldeira também foram construídas em Portugal.

Os paióis comportavam 75 toneladas de carvão.

A guarnição compunha-se de 3 oficiais, 5 sargentos e 45 praças.

O armamento era constituído por duas peças de artilharia Hotchkiss de 47 mm/40 calibres, montadas uma em caça e a outra em retirada e por duas metralhadoras Nordenfelt de 11,4 mm posicionadas nas asas da ponte.

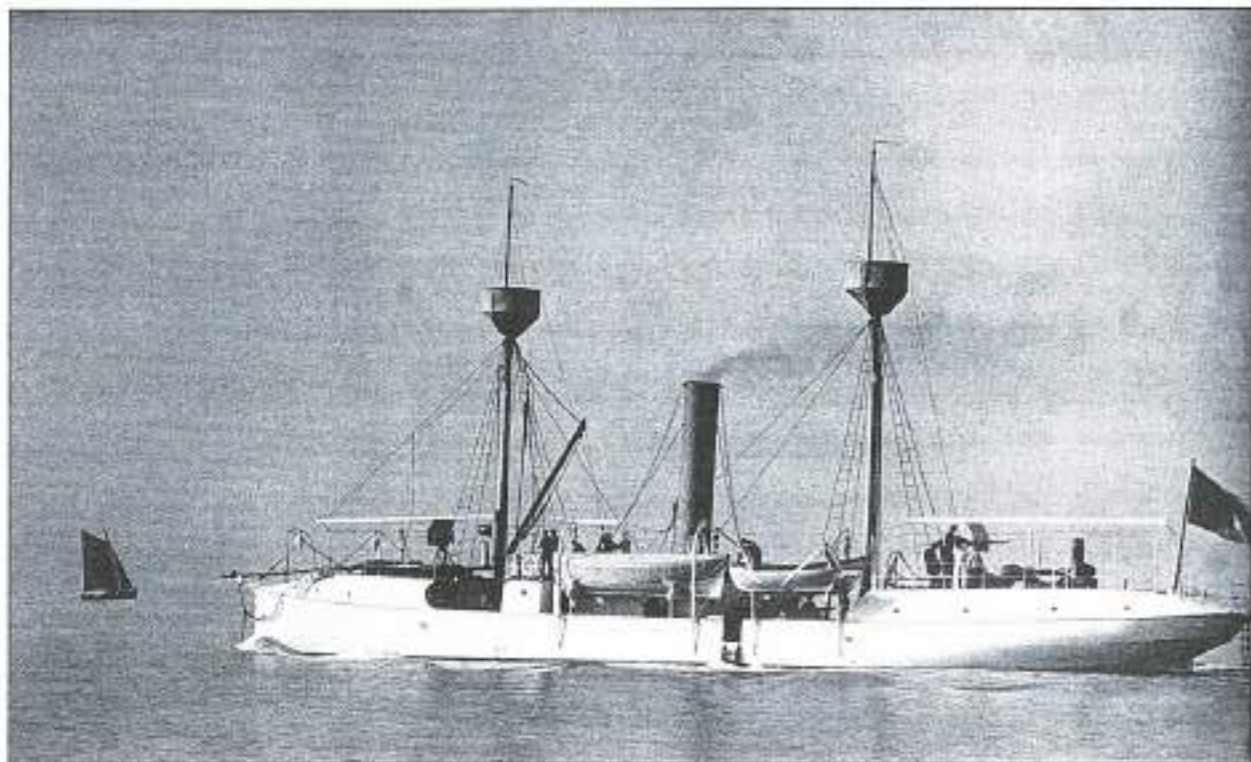
A construção de CHAIMITE foi decidida em 6 de Outubro de 1898 tendo sido adjudicada à casa H. Parry & Son, sendo a escritura assinada três dias mais tarde.

Pouco depois da adjudicação iniciou-se a construção que foi fiscalizada pelo capitão-tenente Eugénio Soares de Andrea e pelo maquinista naval Santos Silva que fiscalizaram igualmente a construção das máquinas.

No dia 3 de Agosto de 1898 foi lançada à água, cerimónia que teve a presença do ministro da Marinha Francisco Felisberto Dias Costa que, por decreto de 18 de Agosto, nomeou o primeiro-tenente José Dionísio Carneira de Sousa e Faro Comandante do navio.

O estaleiro construtor deu o navio por concluído em 11 de Outubro de 1898 e fez entrega dele à Comissão da Grande Subscrição Nacional no dia 27 do mesmo mês.

Em 15 de Novembro foi aumentada ao Efectivo dos Navios da Armada.



*A canhoneira CHAIMITE navegando no Tejo*

No dia 23 de Janeiro de 1899 a CHAMITE zarpou de Lisboa rumo a Moçambique via Mediterrâneo.

Após ter saído de Gibraltar suportou condições de tempo e mar muito severas com vento leste muito forte, com o navio a embalar muito mar, pelo que o comandante decidiu arribar a Almeria a 30 de Janeiro tendo prosseguido a viagem a 4 de Fevereiro. Em 8 de Março, empreendeu a travessia do canal de Suez e chegou à Ilha de Moçambique a 20 de Abril.

De Lisboa a Moçambique navegou 6184 milhas em 795 horas o que dá uma média de 8 nós.

No dia 28 de Abril chegou a Quelimane e ficou a fazer parte da esquadilha de lanchas do rio Zambeze.

Prestou serviço ininterruptamente na província de Moçambique apenas com diversas idas a Durban e fim de entrar em doca seca para limpeza e beneficiação da carena e a realização de alguns fabricos.

Em águas moçambicanas efectuou importantes trabalhos de balizagem e de hidrografia.

Em Agosto de 1900 por ordem do governo da Zambézia o navio foi desligado da esquadilha do rio Zambeze mas continuou a prestar serviço no distrito da Zambézia.

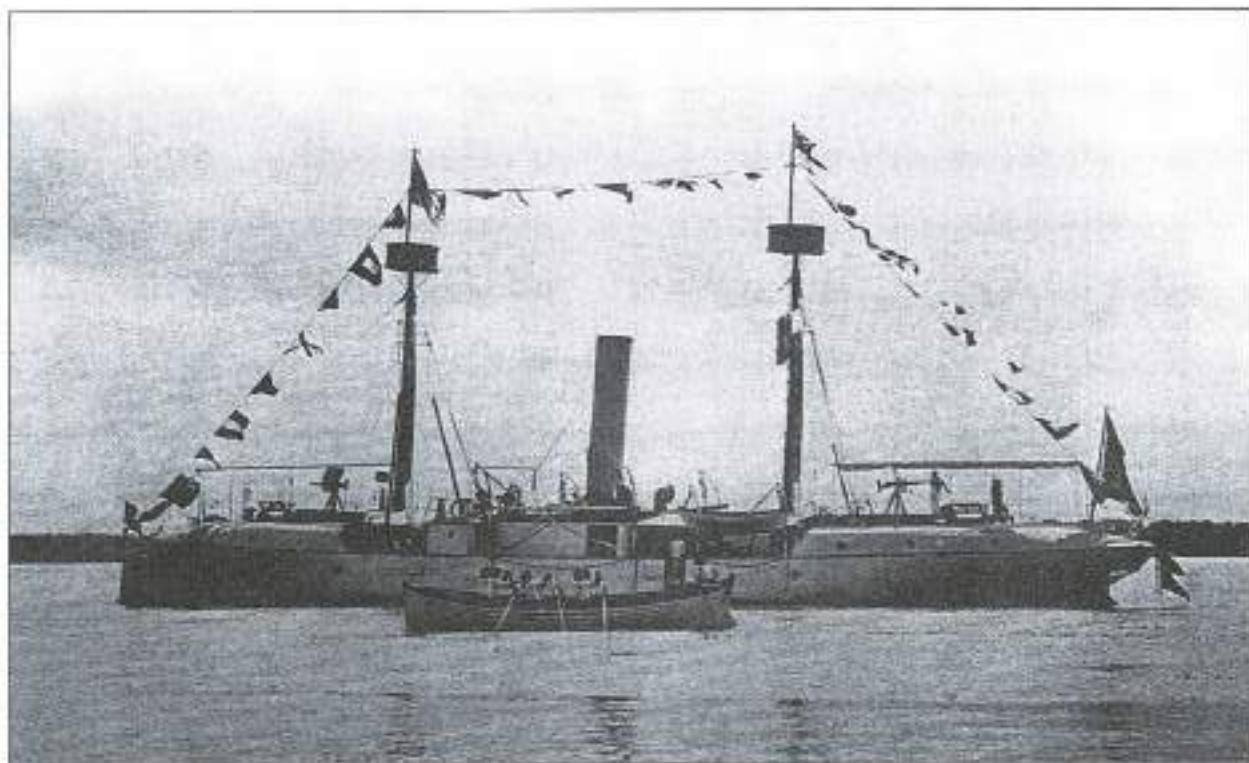
Tomou parte em várias operações militares relacionadas com a repressão do tráfico da escravatura perseguindo e apresando diversos pangalos negreiros. Em 9 de Março num cruzeiro contra negreiros conseguiu libertar numerosos escravos.

Em Maio de 1915 participou em operações militares na foz do Rovuma apoiando o cruzador ADAMASTOR.

Até 1919 a CHAMITE desempenhou muitas comissões de serviço em águas moçambicanas.

Por portaria de 8 de Novembro de 1919 passou ao estado de desarmamento e foi mandada abater ao efectivo da Marinha Colonial de Moçambique por portaria de 19 de Novembro.





*A esboqueira CLAIMITE embandeirada em arcos*

## 20 – Transporte CHINDE 1915-1916

**E**ra o navio de passageiros de longo curso CHINDE propriedade da Empresa Nacional de Navegação<sup>(1)</sup>, de Lisboa, construído, de aço, em 1911, no estaleiro Russel & C.<sup>o</sup> (Glasgow – Escócia, por encomenda da referida empresa armadora.

Tinha o número oficial 382 C e o indicativo do Código Internacional de Sinais HCJV.

Eis as suas características principais:

Comprimento de fora-a-fora	76,49 metros
Comprimento entre perpendiculares	73,10 metros
Boça	10,27 metros
Pontal	5,84 metros
Calado máximo	4,65 metros
Arqueação bruta	4164 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	2576 m <sup>3</sup>
Porte bruto	1475 toneladas

<sup>(1)</sup> A partir de 4 de Abril de 1918 passou a chamar-se Companhia Nacional de Navegação.

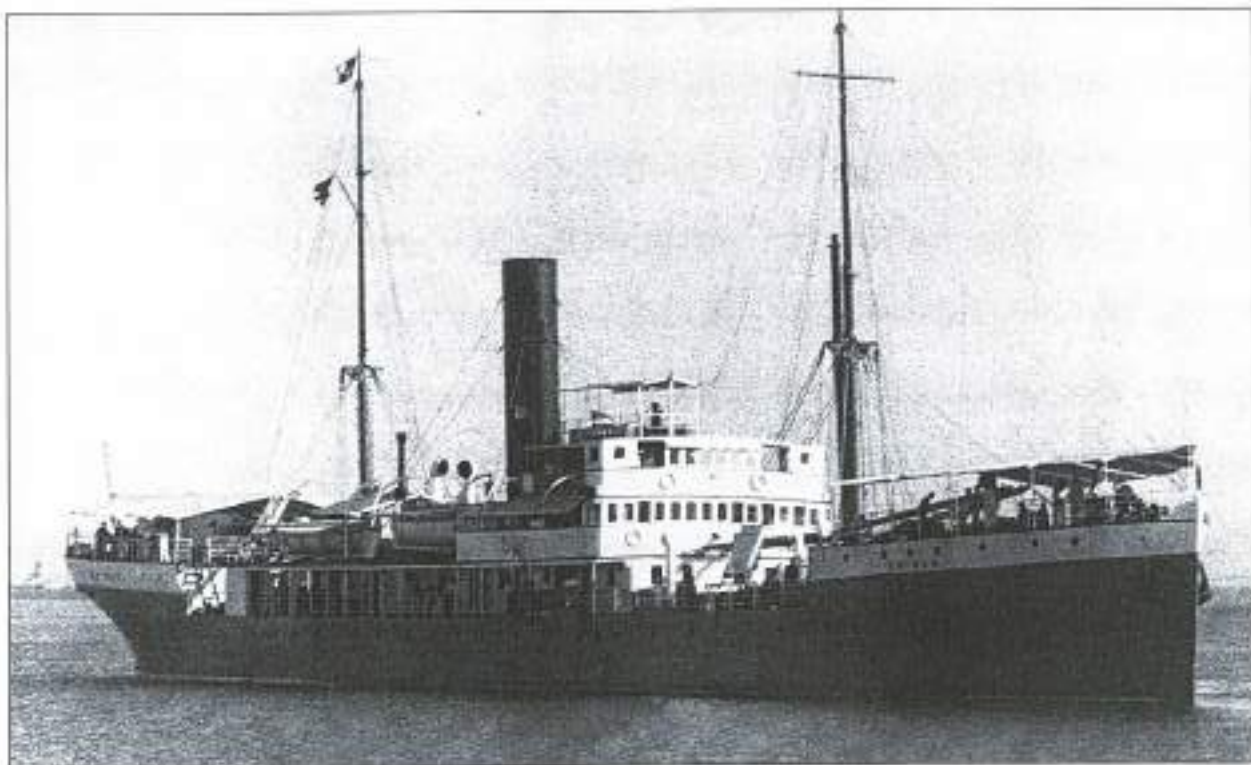
O aparelho propulsor era constituído por duas máquinas alternativas de vapor de triplíce expansão, com 6 cilindros, desenvolvendo a potência de 950 cavalos indicados.

Velocidade máxima	10 nós
Tripulantes	61
Capacidade para passageiros	97

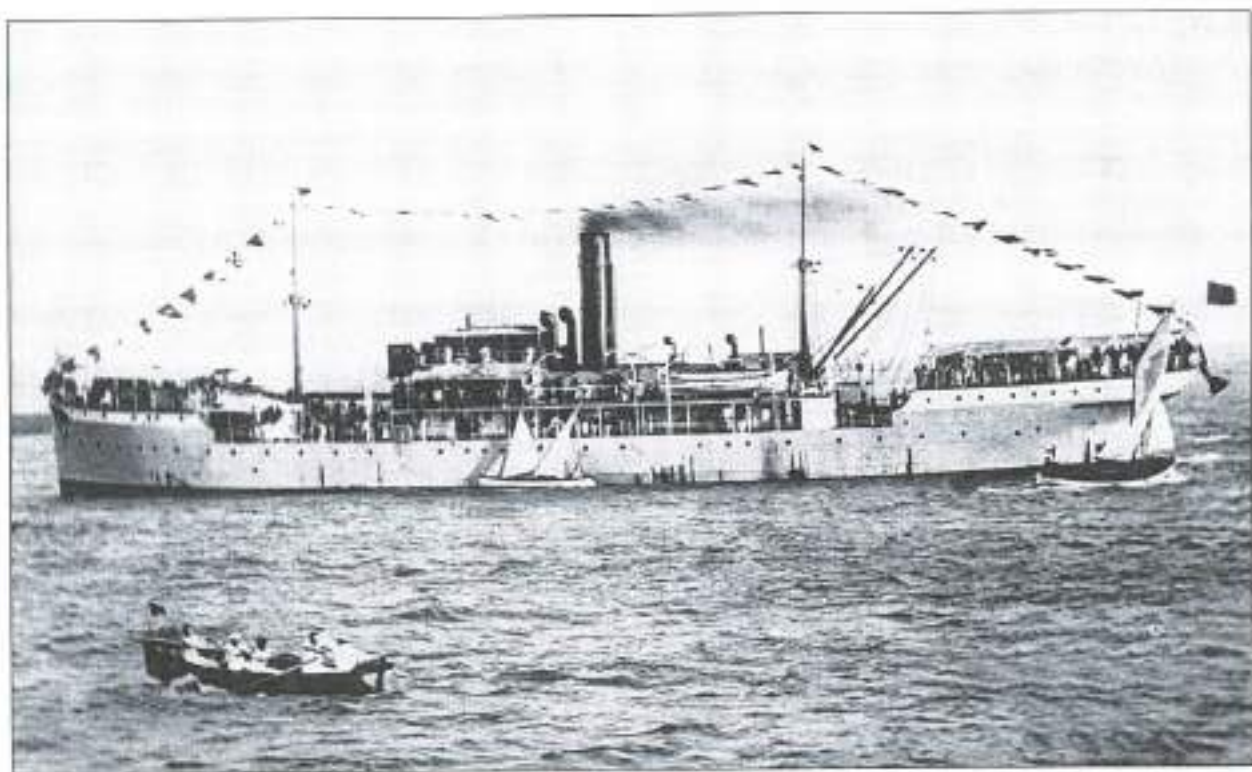
O paquete CHINDE foi mobilizado, tendo servido na Marinha Colonial de Moçambique desde 3 de Novembro de 1915 a 29 de Janeiro de 1916.

Navegou no Oceano Índico, patrulhando as águas moçambicanas e dando apoio às operações militares Portuguesas levadas a cabo no Norte de Moçambique.

Nada mais foi possível apurar sobre este utilíssimo navio.



*O paquete CHINDE da Empresa Nacional de Navegação*



*O CHINDE surto na baía de Lourenço Marques em dia de regatas.*

## 21 – Aviso de 2.<sup>a</sup> classe CINCO DE OUTUBRO 1911-1930

Começou por ser o iate de recreio *RANSHEE* construído, de aço, em 1900, no estaleiro *Ramage & Ferguson* em *Leith*, – Escócia, por encomenda do coronel *Harry Calmont*.

Foi construído de acordo com os planos de um cruzador inglês de 2.<sup>a</sup> classe,

No dia 2 de Novembro de 1901 entrou no Tejo, adquirindo pelo rei *D. Carlos*, e passou a ser o iate real Português *AMÉLIA*, o quinto com tal nome.

Características principais:

Comprimento de fora a fora	71,40 metros
Comprimento entre perpendiculares	70,10 metros
Boça	8,94 metros
Pontal	5,50 metros
Calado máximo	4,62 metros
Arquitação bruta	2812 m <sup>3</sup>
Arquitação líquida	879 m <sup>3</sup>
Deslocamento máximo	1370 toneladas
Deslocamento standard	993 toneladas

Era propulsionado por duas máquinas alternativas de vapor, de triplíce expansão, de três cilindros, com a potência de 1800 cavalos que nas provas lhe imprimiram a velocidade de 15 nós.

Tinha paióis de carvão, com capacidade para 336 toneladas.

Estava armado com duas peças *Hotchkiss* de 47 mm/30 calibres e quatro *Hotchkiss* de 37 mm/35 calibres.

Tal como nos iates anteriores, também neste, o rei *D. Carlos* realizou importantes trabalhos de oceanografia na costa de Portugal.

Em face do advento do regime republicano em Portugal, por decreto de 12 de Setembro de 1911, deixou de ser o Iate real *AMÉLIA* para passar a ser o aviso de 2.<sup>a</sup> classe *CINCO DE OUTUBRO*.

Por portaria de 18 de Dezembro de 1912 foi mandado preparar com os equipamentos necessários e com recursos para receber a bordo dois oficiais hidrografos disponíveis, para rectificar com exactidão os planos hidrográficos da costa de Portugal.

Entre 20 de Março e 3 de Abril de 1913 permaneceu em águas da Madeira.

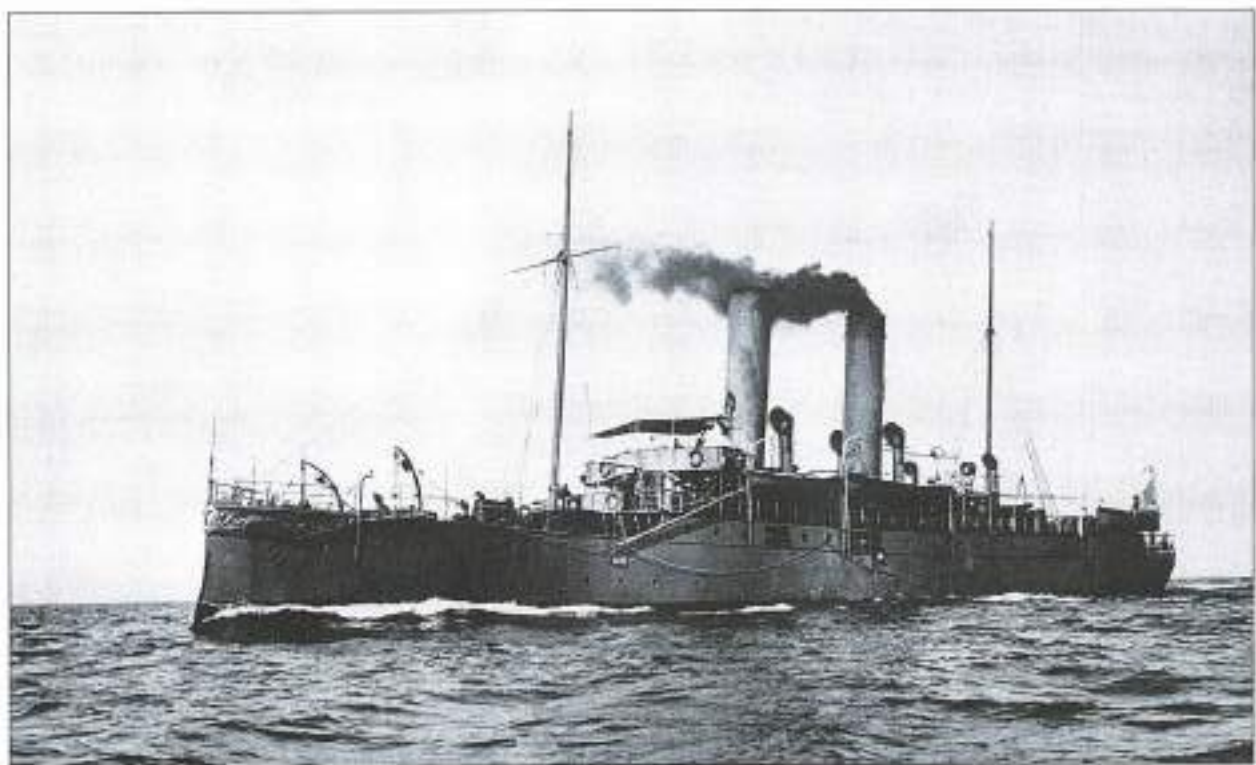
Nos anos de 1913, 1914 e 1915 efectuou numerosos levantamentos hidrográficos nas costas de Portugal continental.

Durante a Grande Guerra fez cinco viagens comboiando navios de comércio durante as quais navegou um total de 525 milhas.

Entre 1 de Setembro e 16 de Novembro de 1921 navegou entre Lisboa e Cascais realizando trabalhos de hidrografia.

Em 25 de Março de 1922 largou para as ilhas Canárias a fim de apoiar a primeira travessia aérea do Atlântico Sul empreendida por *Sacadura Cabral* e *Gago Coutinho*.

Em 7 de Junho de 1924 zarpo de Lisboa para ir efectuar trabalhos hidrográficos na costa do Algarve.



*O avião de 2.ª classe CINCO DE OUTUBRO, ex-íntel real AMÉLIA, navegando*

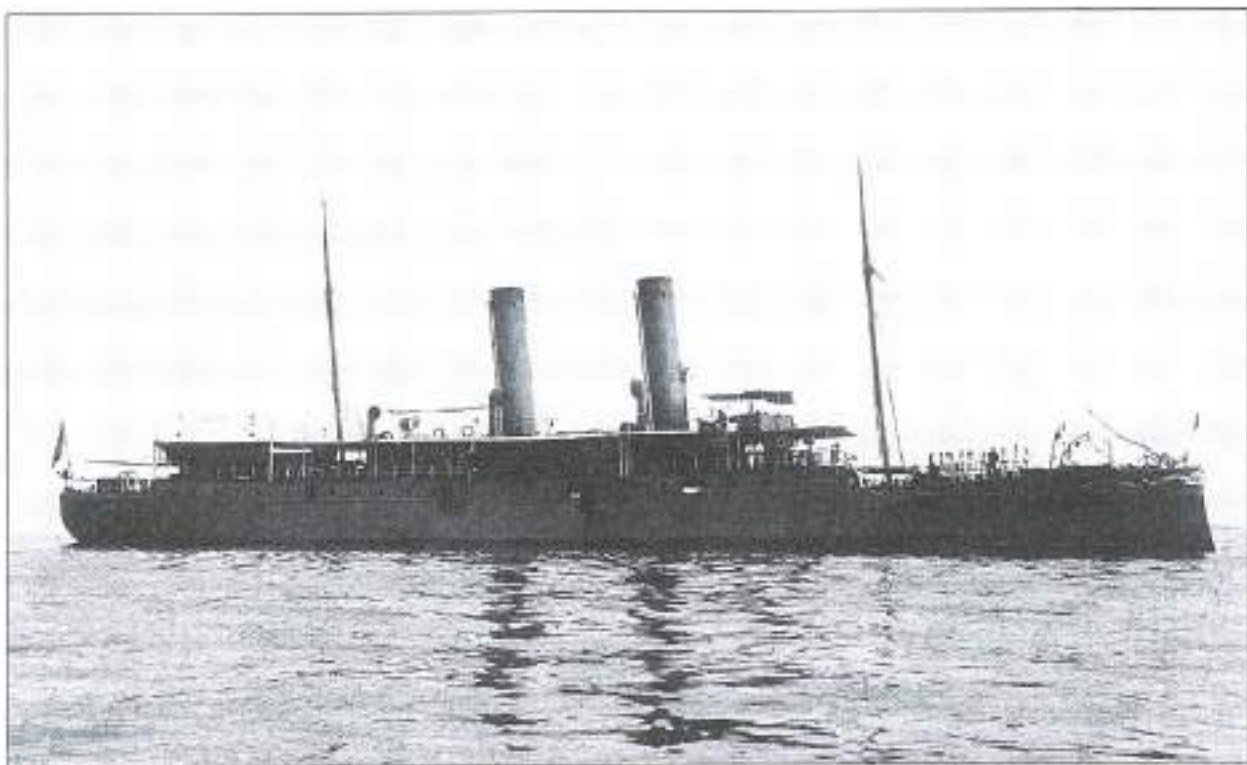
Por despacho ministerial de 11 de Março de 1930 foi reclassificado navio-hidrográfico mantendo o nome CINCO DE OUTUBRO.

De 1930 até meados de 1936 o navio esteve dado à Missão Hidrográfica da Costa de Portugal.

Em 8 de Junho passou para a Missão Hidrográfica das Ilhas Adjacentes.

Pelo facto de se encontrar em mau estado interrompeu a comissão e voltou a Lisboa a 25 de Outubro de 1936.

Em 6 de Fevereiro de 1937 foi mandado passar ao estado de desarmamento e em 14 de Janeiro de 1938 foi mandado abater ao Efectivo dos Navios da Armada.



*O navio de 2.ª classe CINCO DE OUTUBRO fondeado.*



## 22 – Patrulha auxiliar DEKADE 1916-1918

**E**ra o pequeno rebocador DEKADE construído em 1902 e registado no porto do Funchal.

Por vezes surge também com o nome DEKADE 1.º e outras com DEKADE L.

Tinha o número oficial 872 e o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais HBJN.

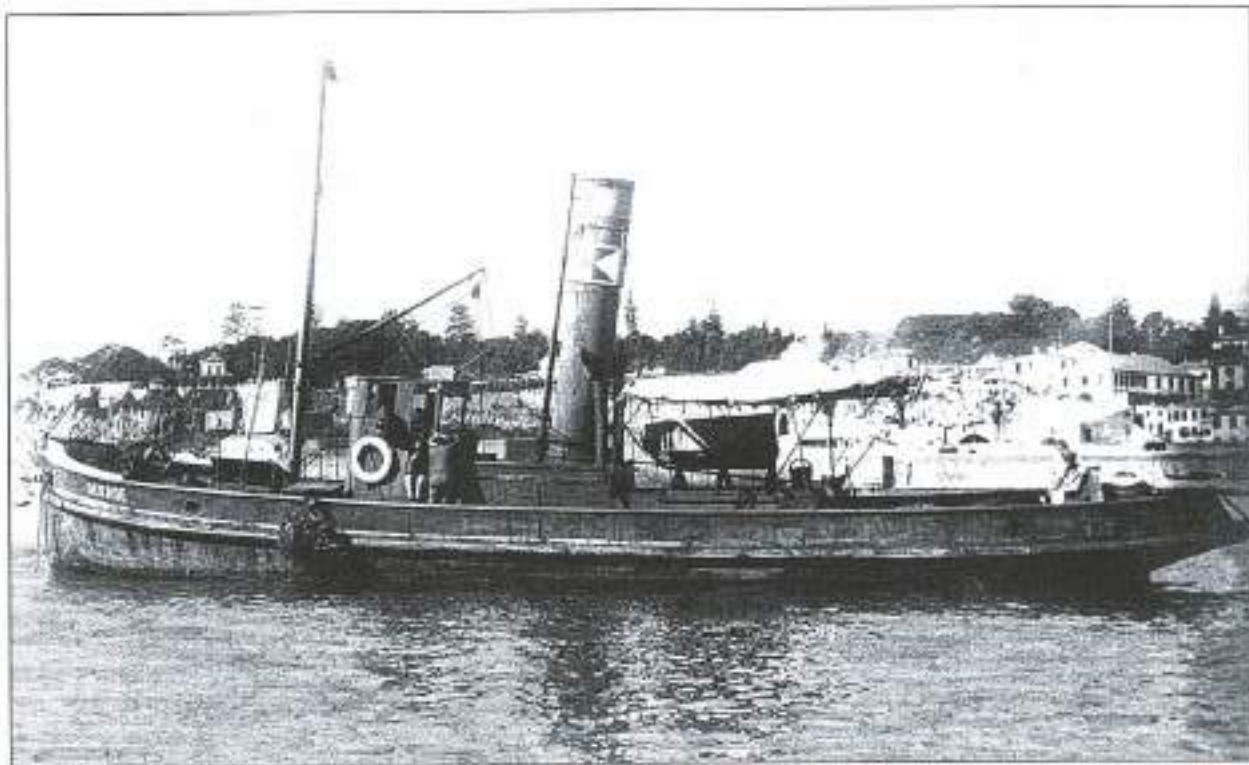
Comprimento	18,40 metros
Arqueação bruta	147,26 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	23,87 m <sup>3</sup>

Era propulsionado por uma máquina alternativa de vapor com a força de 180 cavalos indicados. A partir de Dezembro de 1916 foi dado ao serviço da Defesa Marítima da Madeira e armado com uma peça de artilharia Hotchkiss de 47mm. A guarnição era constituída por sete homens, parte deles pessoal da Armada e parte

civis mobilizáveis, comandados pelo marinheiro de manobra Manuel Rego.

No dia 12 de Dezembro de 1917, sendo capitão do porto do Funchal o capitão de fragata Sales Henriques, o patrulha auxiliar DEKADE, acompanhado pelo navio congénere MARIANO DE CARVALHO, atacou o submarino alemão U155 que avistou a navegar à superfície, próximo da ponta do Garvão. O submarino ripostou tendo-se verificado um duelo de artilharia que durou mais de duas horas. Com as munições quase esgotadas os dois navios Portugueses retrocederam e o U155 bombardeou então a cidade do Funchal tendo disparado cerca de cinquenta tiros que provocaram cinco mortos e diversos feridos, entre a população indefesa, além de vários prejuízos materiais.

Nada mais foi possível apurar sobre o patrulha auxiliar DEKADE.



*O rebocador DEKADE fondeado na baía do Fauchal*

## 23 – Navio-Escola de artilharia D. FERNANDO II E GLÓRIA 1865-1937

Começou por ser fragata de vela, para cinquenta peças de artilharia construída de madeira de teca, no Real Arsenal da Marinha de Damão onde foi lançada à água em 22 de Outubro de 1843.

Em 10 de Dezembro do mesmo ano largou para Goa onde chegou no dia 15 e onde foi aparelhada, completada e armada posto o que, no dia 2 de Fevereiro de 1845, largou de Goa para Lisboa onde chegou a 4 de Julho do mesmo ano terminando assim a sua viagem inaugural.

### Características principais:

Comprimento de fora-a-fora	83,40 metros
Comprimento entre perpendiculares	51,15 metros
Boca	12,90 metros
Puntal (na tolda)	9,27 metros
Calado máximo	6,40 metros
Arqueação bruta	1406,27 m <sup>3</sup>
Superfície vélica	2052,21 m <sup>2</sup>

Aparelhou em galera como, aliás, a grande maioria das fragatas daquela época.

O armamento previsto era de cinquenta peças, vinte e duas no convés e vinte e oito na bateria, mas nunca chegou a montar os cinquenta canhões, tendo efectuado a primeira viagem apenas com

dezoito e tendo atingido, mais tarde, o máximo de quarenta e quatro peças de 32.

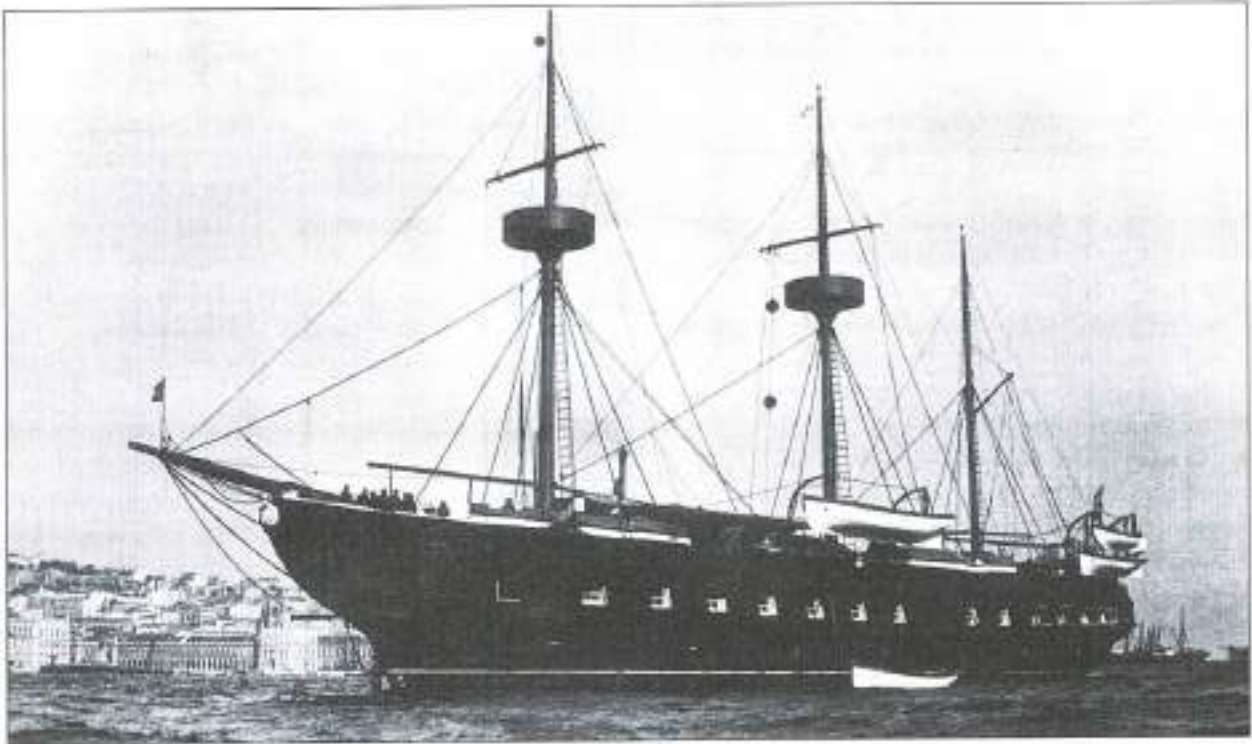
Mas também fez viagens com dez, com quatro, com duas, com vinte e cinco e com dezanove peças que era o armamento que tinha durante a sua última viagem ocorrida em 1878.

A razão de ser destas mudanças de armamento foi o facto de em grande parte das suas viagens a D. FERNANDO II E GLÓRIA ter actuado como charrua que era a designação que se dava, naquela época, aos navios de guerra funcionando como transportes de carga e de passageiros. Daí o desembarcarem-se em Lisboa parte da artilharia para haver mais espaço para carga.

Tendo navegado durante 33 anos, a primeira viagem foi à ilha da Madeira em 1852 seguindo-se duas a Moçambique entre 1853 e 1856, uma primeira a Goa em 1857-1858 e mais uma a Moçambique em 1859-1860, e uma outra a Goa em 1861-1863. Em 1866 uma curta viagem aos Açores e por fim, em 1878, uma viagem de instrução de guardas-marinha e aspirantes aos Açores e à Madeira.

Em 26 de Novembro de 1851 o quartel do Corpo de Marinheiros foi instalado na fragata D. FERNANDO II E GLÓRIA.

A Escola Prática de Artilharia Naval, criada em 29 de Julho de 1863 e instalada, inicialmente, a bordo da SAN VASCO DA GAMA foi transferida para a fragata D. FERNANDO II E GLÓRIA em 12 de Setembro de 1865 ali se mantendo durante mais de setenta anos só com curtas interrupções durante as viagens que a fragata fez aos Açores em 1866 e outra aos Açores e Madeira em 1878.



*O navio-escola de artilharia naval D. FERNANDO II E GLÓRIA*

Só em 3 de Dezembro de 1937 a Escola de Artilharia saíra da fragata, transferida para um edifício construído para o efeito na praia do Alfeite onde ainda hoje se encontra.

Para melhor desempenhar as suas funções de navio-escola de artilharia sofreu a fragata alguns trabalhos de adaptação nomeadamente foram construídos quatro vedutos laterais, salientes, dois a cada bordo, onde foram instaladas, para efeitos de instrução, exemplares de peças de artilharia em uso nos diversos navios da Armada, de então.

Mais tarde, e também para efeitos de instrução foram-lhe montadas no convés, na linha de meia-nau, uma peça Vickers Armstrong de 120 mm igual às que constituíam a artilharia principal dos cinco contratorpedeiros e dos seis avisos do programa Magalhães Corrêa e uma outra peça, também Vickers Armstrong de 76 mm igual às do armamento secundário dos avisos de 1.ª classe daquele mesmo programa.

Além disso o aparelho foi desmontado e substituído por uma mastreação simbólica constituída por mastros inteiriços, o do traquete e o grande suportando inestéticos vestos de griva circulares que muito a desfeavam e que a marujada, jocosamente, aluminou de painelas.

Foi ainda construída uma superestrutura no convés a ré, na qual foi instalada uma aula.

Depois de, em Dezembro de 1937, ter deixado de ser sede da Escola de Artilharia Naval a fragata manteve-se no Tejo durante um período em que não tinha quaisquer funções atribuídas mas em 30 de Dezembro de 1938 foi publicada uma portaria que a designou navio-chefe dos navios da Armada que se encontravam surtos

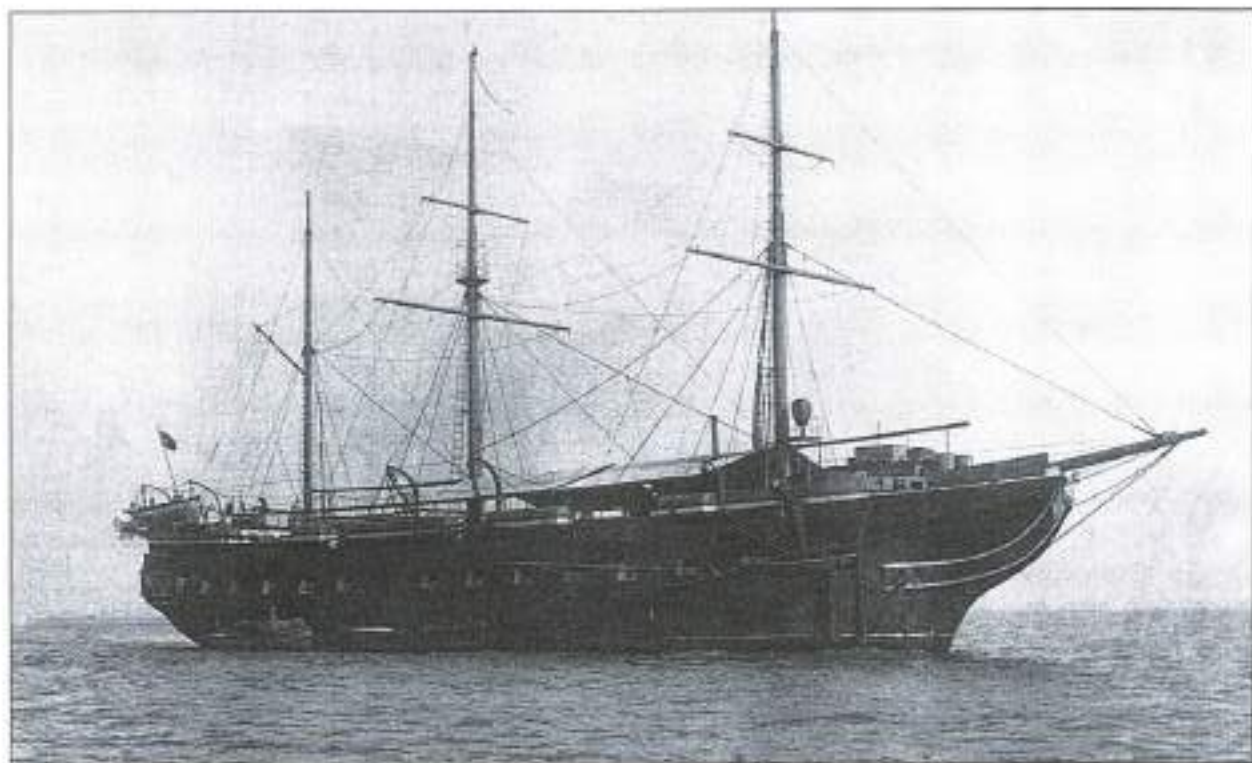
no Tejo. Não chegou a estar um ano nestas funções e de Setembro de 1939 a Janeiro de 1945 voltou a permanecer no Tejo sem quaisquer funções atribuídas. Foi então que o ministro da Marinha, capitão-de-mar-e-guerra Américo de Deus Rodrigues Thomaz colocou o navio à disposição da Brigada Naval da Legião Portuguesa para nele ser instalada uma escola para rapazes desvalidos, com idades compreendidas entre os doze e os dezasseis anos, que a seu bordo recebiam instrução e preparação marinha. Tal instituição de carácter humanitário recebeu o nome de Obra Social da Fragata D. FERNANDO II E GLÓRIA.

Em 3 de Abril de 1963 um operário que trabalhava com um magareco abaixo da coberta, inadvertidamente, pegou fogo ao navio e apesar dos socorros não foi possível salvá-lo.

No dia seguinte foi encalhado num banco de lodo a leste do Alfeite.

Ali permaneceu durante cerca de trinta anos a degradar-se e a ser vítima da cobiça e da rapina de amigos do alheio até que em 1988 o almirante António Esteves de Andrade e Silva, à data Chefe do Estado-Maior da Armada, em boa hora, decidiu que a fragata fosse recuperada e restaurada, devolvida à sua traça inicial para vir a funcionar como navio-museu na dependência do Museu de Marinha.

Uma medida de grande importância para o avanço da reconstrução foi o facto do Governo do Primeiro Ministro Professor Aníbal Cavaco Silva ter decidido integrar o projecto da recuperação da fragata D. FERNANDO II E GLÓRIA no âmbito da Comissão Nacional para as comemorações dos Descobrimentos Portugueses.



*O Navio Chefe das Forças Navais no Tejo D. FERNANDO II E GLÓRIA*

A responsabilidade da recuperação do navio e a gestão técnica e financeira do projecto foram atribuídas ao Arsenal do Alfeite.

Em 20 de Janeiro de 1992 os destroços calcinados foram desenhados e colocados numa doca flutuante que foi levada a reboque para Aveiro onde chegaram no dia 1 de Outubro, para se iniciar a reconstrução no estaleiro Ria Marine, no qual, no dia 8 de Abril de 1997 foi relançada à água. Em 3 de Junho desse ano chegou ao Tejo a reboque, seguindo para o Arsenal do Alfeite onde foi mastreada e acabada.

Em 26 de Fevereiro de 1998 o Conselho de Ministros aprovou o estatuto da fragata D. FERNANDO II E GLÓRIA como UAM (Unidade Auxiliar de Marinha) e navio-museu.

Em 28 de Abril de 1998, encontrando-se atracada ao Cais de Honra da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, foi aumentada ao Efectivo dos Navios da Armada.

Não há dúvida que o navio-museu D. FERNANDO II E GLÓRIA constitui uma das principais atracções da EXPO'98.

É estranho que alguma comunicação social pouco esclarecida teime em apodar de nau a fragata D. FERNANDO II E GLÓRIA. Trata-se de um grande disparate uma vez que uma fragata não pode ser uma nau e concomitantemente uma nau não é uma fragata.

Em determinada época tanto naus como fragatas eram elementos complementares das forças navais de então, as naus mais poderosamente artilhadas mas mais lentas, as fragatas com menos artilharia mas mais velozes e mais manobráveis.

Compulsando um dicionário de marinha, por exemplo, o dos Comandantes Humberto Leitão e J. Vicente Lopes verifica-se que

a fragata, nos tempos da vela, era um navio de guerra de pau redondo, com três mastros (armava em galera), mais pequeno; menos artilhado mas mais veloz e bolinado melhor do que a nau e que, ao contrário desta não tinha acastelamentos e nunca tinha mais do que duas baterias, sendo uma, no convés e a outra na primeira esbelta. Apareceu na primeira metade do século XVII começando por ter fraco armamento, mas em fins do século XVIII e no XIX chegou a atingir um total de sessenta peças de artilharia e o porte de 1800 toneladas.

Por sua vez a nau, na mesma época, sendo também um navio de guerra de pau redondo e com três mastros, aparelhando igualmente como galera, dispunha de um armamento muito superior que variava entre sessenta e cento e vinte peças de artilharia (distribuídas geralmente por três pavimentos, às vezes por dois e meio). Era pois um navio mais importante, mais forte e mais alteroso do que a fragata. A nau também era chamada navio de linha porquanto nos combates navais formava em linha de batalha para lutar com os navios congéneres do inimigo. Os ingleses chamavam-lhe «capital ships», isto é, o navio mais importante, o navio principal das esquadras.

Estamos em erro que a origem do deplorável hábito que se criou de chamar à fragata D. FERNANDO a «última nau da Índia» reside no facto de durante muitos anos as viagens entre a Índia e o Portugal europeu terem sido efectuadas por naus. A partir de determinada época, com a penúria a que chegara o nosso material naval, à falta de naus, (em 1850 as duas últimas sobreviventes eram a D. JOÃO VI de 1816/1852 de 74 peças e a VASCO DA GAMA de 1841/1873, também de 74 peças), a carreira da

Índia passou a ser feita por fragatas, a última das quais foi exactamente a D. FERNANDO II E GLÓRIA.

De notar que a *Revista de Marihuá* no seu n.º 808 (Outubro de 1990) publicou a transcrição de uma alocução do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Andrade e Silva salientando os factos históricos mais notáveis da vida da fragata, dizendo, entre outras coisas, que foi o último navio da Armada Portuguesa que fez a carreira da Índia, o que está rigorosamente certo, mas nunca lhe chamou nau porque, na realidade, não há necessidade nem razão para chamar à fragata uma coisa que ela nunca foi, até porque por razões estruturais nunca poderia ter sido, uma vez que foi construída de acordo com os planos de uma fragata e não segundo os planos de uma nau.

No seu livro *Os Portugueses no Mar* o Comandante Quirino da Fonseca escreveu na página 561: «... em Março de 1793 aprontou no Tejo uma esquadra constituída por seis naus, duas fragatas e dois bergantis ...» e no volume 9 da sua obra *Três Séculos no Mar* o Comandante António Marques Esparteiro relata-nos na página 10: «... em 20 de Janeiro de 1797 largou uma frota de quarenta e seis navios para o Brasil e ilhas sob comboio da esquadra do comando de António Januário do Vale, constituída por seis naus, três fragatas e três bergantins...».

Julgamos ser fácil inferir daqui que naus e fragatas eram coisas diferentes.



## 24 – Contratorpedeiro DOURO 1913-1927

Foi o primeiro de uma classe de quatro contratorpedeiros construídos de aço, no Arsenal de Marinha de Lisboa, segundo planos da firma Yarrow & C.<sup>o</sup> Ltd., à qual foi adjudicado o fornecimento das máquinas e das caldeiras por contrato de 6 de Dezembro de 1910.

O início dos trabalhos da construção do DOURO teve lugar no dia 22 de Fevereiro de 1911.

Características principais:

Comprimento entre perpendiculares	73,15 metros
Boea	7,16 metros
Puntal	4,27 metros
Calado médio	2,29 metros
Deslocamento máximo	670 toneladas
Deslocamento standard	660 toneladas
Velocidade máxima	27 nós
Velocidade de cruzeiro	15 nós
Dotação de carvão	140 toneladas
Raio de acção	1656 milhas a 15 nós
Raio de acção	694 milhas a 27 nós

O aparelho propulsor era constituído por três turbinas Parsons, construídas pela firma Yarrow & C.<sup>o</sup> Ltd., e por três hélices. A turbina central era de alta pressão e as turbinas laterais de baixa pressão. Desenvolviam a potência total de 11000 cavalos a

750 rotações por minuto com pressão não superior a 17,5 kg por centímetro quadrado nas caldeiras.

Foi lançado à água no dia 22 de Janeiro de 1913 e aumentado ao Efectivo dos Navios da Armada em 13 de Junho do mesmo ano.

Foi construído na única carreira que o Arsenal, então, possuía e que acabara de ficar vaga com o lançamento da canhoneira B80.

O nome de DOURO foi-lhe atribuído por despacho ministerial datado de Abril de 1912.

O seu armamento era composto por uma peça Armstrong de tiro rápido de 100 mm montada em esca, duas peças Armstrong de tiro rápido de 76 mm, uma instalada entre a primeira e a segunda chaminés e a outra montada em retirada, sobre uma plataforma a ré, e por dois tubos lança-torpedos de 450 mm. Possuía ainda dois projectores de 60 cm, um na ponte e o outro numa plataforma a ré.

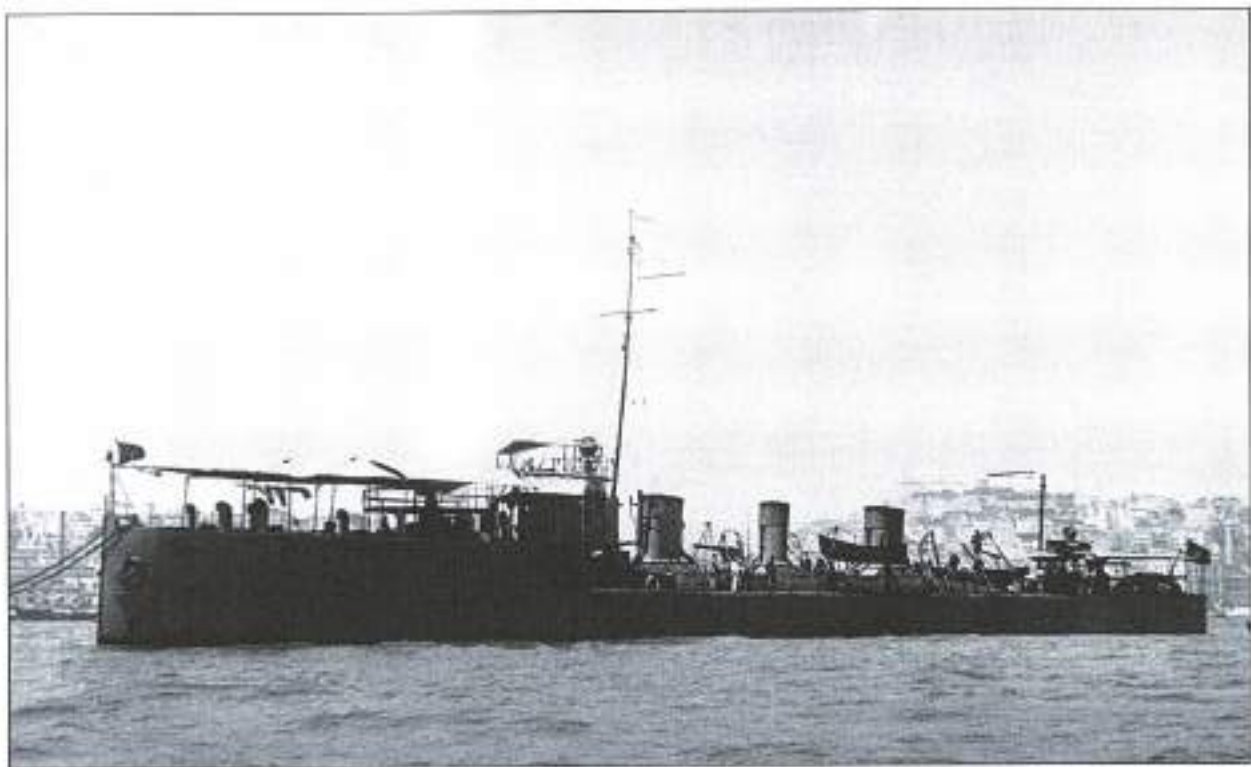
A guarnição compunha-se de cinco oficiais, dez sargentos e cinquenta e oito praças perfazendo um total de setenta e três homens.

A cerimónia do lançamento à água foi presidida pelo Presidente da República Dr. Manuel de Arriaga.

Em 12 de Agosto de 1913 estreou-se a amarrear, a uma das bóias do quadro dos navios de guerra.

Em fins de Agosto saiu do Tejo, pela primeira vez, para visitar o porto de Portimão.

Em 23 de Fevereiro de 1916, encruzando a bordo o capitão-



*O contratorpedeiro DOURO amarrado a uma bóia no Tejo.*

-de-fragata Leotte do Rego, Comandante da Divisão Naval de Defesa e Instrução, tomou parte no apresamento dos navios mercantes alemães saídos no porto de Sesimbra.

Em Março de 1916 efectuou vários exercícios, para adiestramento da guarnição, em conjunto com outros navios da Armada ao largo de Cascais e de Sesimbra.

Depois de Abril de 1917 fez oito viagens escaleando os cruzadores auxiliares GIL EANNES e PEDRO NUNES para Brest e outros portos franceses, transportando para França milhares de soldados Portugueses, com o seu material de guerra, sem sofrerem quaisquer perdas apesar de navegarem em águas infestadas de submarinos inimigos. Para se realustecerem de carvão escalavam vários portos aliados nomeadamente Cherburgo, Nantes e Saint Nazaire em França e Devonport, Plymouth e Portsmouth na Grã-Bretanha.

No dia 24 de Novembro de 1917 o DOURO, (comandado pelo primeiro-tenente Fernando Pereira da Silva), navegando para Brest onde se ia encontrar com o GIL EANNES para o combater de volta a Lisboa, tendo avistado um submarino navegando à superfície, nas proximidades do cabo Finisterra, aproux decifadamente

ao navio inimigo na intenção do abalroar mas o submarino mergulhou prudentemente e não mais foi visto.

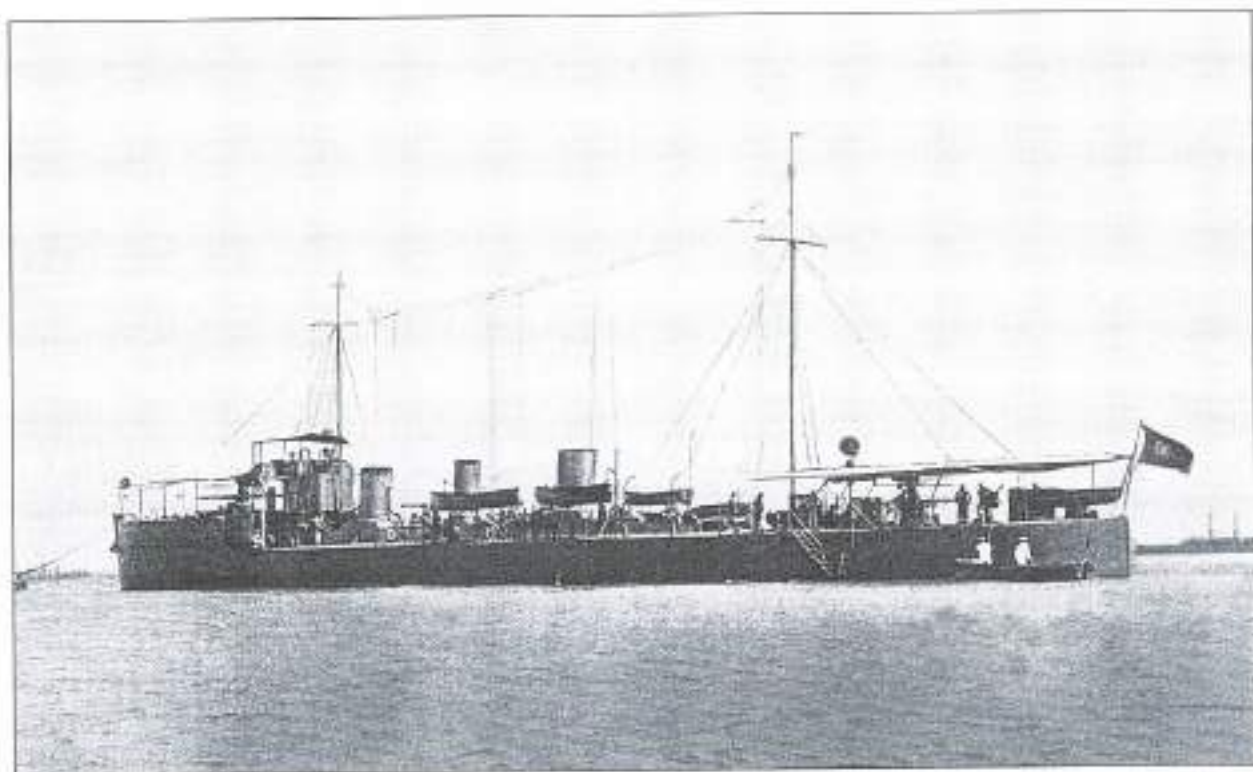
No que respecta a comboios prestados pelo DOURO a navios de comércio, eles foram em número de dezasseis, desde 7 de Outubro de 1915 até ao final da guerra, perfazendo um total de 4452 milhas navegadas.

Desde 20 de Outubro a 19 de Novembro de 1917 visitou os portos de Pinhal, Ponta delgada, Angra do Heroísmo, Horta e novamente Pinhal e vários portos açorianos até 14 de Dezembro do mesmo ano.

Até 14 de Janeiro de 1927 participou em muitas manobras e exercícios com outros navios da Armada e além disso visitou numerosos portos do Continente nomeadamente Setúbal, Sesimbra, Cascais, Leixões, Lagos, Peniche, Sagres, Vila Real de Santo António, Portimão, Sines, Douro e Vianna do Castelo.

Em 21 de Maio de 1927 foi atracar em Vila Franca de Xira, onde, em 23 de Junho do mesmo ano foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada.

Segundo palavras de Maurício de Oliveira o contra-torpedeiro DOURO foi «um dos navios que melhor fizeram a guerra».



*O contratorpedeiro DOURO visto pela silheta de bombordo*

## 25 – Submersível ESPADARTE 1913-1928

Foi o primeiro submersível da Armada Portuguesa tendo sido encomendado a estaleiros italianos, em Junho de 1910, por iniciativa do ministro da Marinha João de Azevedo Coutinho, apoiando-se nos estudos rigorosos e na opinião abalizada do almirante Morais e Sousa.

Uma missão naval constituída por três oficiais da Armada Portuguesa visitou alguns estaleiros em 1909, acabando a escolha por recair sobre o estaleiro Orlando de Livorno para a construção do casco e sobre a firma Fiat San Giorgio de La Spezzia para o aparelho propulsor.

O navio, que foi baptizado ESPADARTE, foi lançado à água em Livorno no dia 5 de Outubro de 1912 e entregue a Portugal em La Spezzia no dia 15 de Abril de 1913, tendo largado, daquele porto italiano, no dia 4 de Maio, rumo ao Tejo onde chegou a 5 de Agosto do mesmo ano depois de uma viagem algo atribulada em que algumas avarias surgidas e o mau tempo encontrado obrigaram a retroceder e a arribar a vários portos.

O ESPADARTE foi não só o primeiro submersível da Armada Portuguesa mas também o primeiro na Península Ibérica.

Eis as suas características principais:

Comprimento de fora-a-fora	45,15 metros
Boça	4,20 metros
Calado máximo	2,95 metros
Deslocamento em imersão	380 toneladas

Deslocamento máximo à superfície	300 toneladas
Deslocamento standard à superfície	245 toneladas
Velocidade máxima à superfície	14 nós
Velocidade máxima em imersão	9 nós
Autonomia à superfície	1500 milhas a 8,5 nós

Podia mergulhar até 40 metros de profundidade.

O aparelho propulsor era constituído por dois motores de combustão interna com a potência de 350 HP e por dois motores eléctricos alimentados por uma bateria composta por 240 elementos.

Tinha dois hélices.

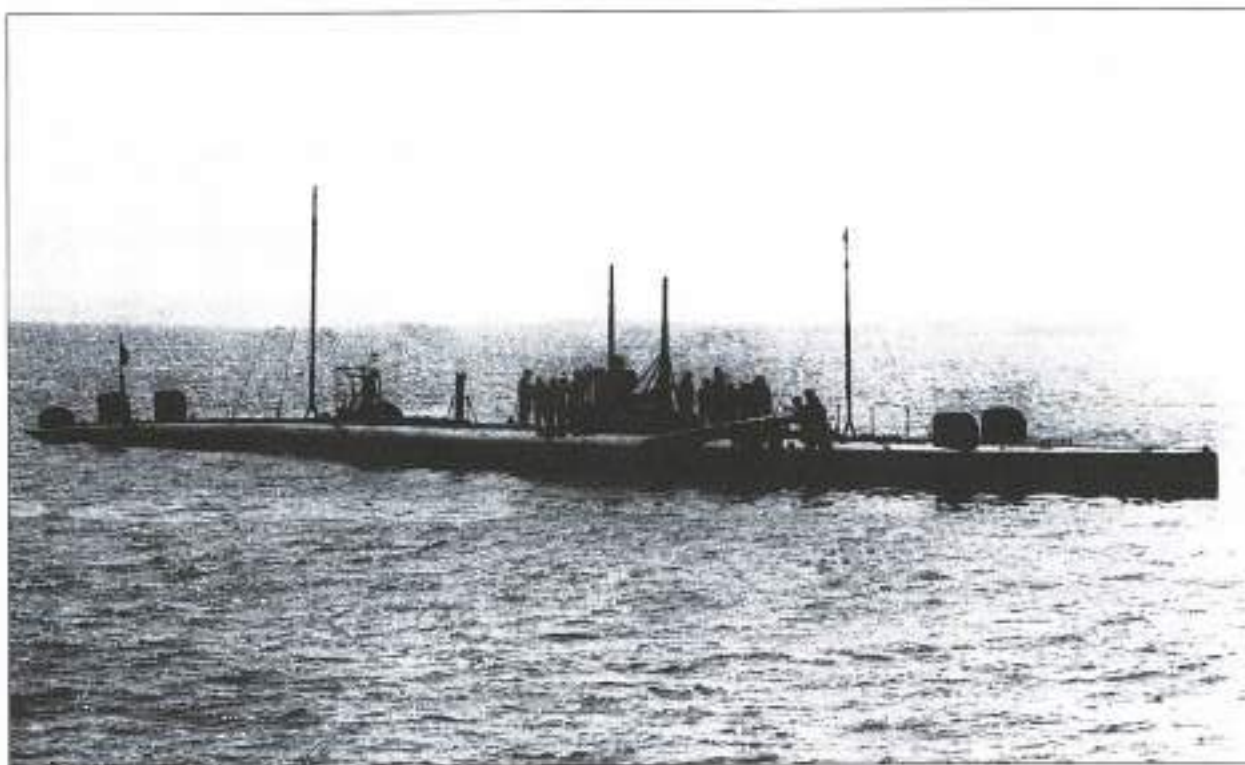
O armamento consistia em dois tubos lança-torpedos de 450 mm, para quatro torpedos Whitehead, colocados a vante.

Tendo entrado pela primeira vez no Tejo no dia 5 de Agosto de 1913, como já foi dito, dois dias depois foi visitado pelo ministro da Marinha capitão-tenente José de Freitas Ribeiro posto o que o ESPADARTE entrou na doca de Belém, inaugurando a base de submersíveis ali instalada.

No dia 1 de Março de 1914 amarrrou, pela primeira vez, a uma bôa do quadro do navios de guerra.

Pela Portaria n.º 123 de 11 de Março de 1914 foi criada em Portugal, apoiando-se no ESPADARTE, a Escola de Navegação Submarina.

Ainda nesse mês o submersível começou a fazer imersões estáticas umas dentro da doca de Belém mas também no estuário do Tejo e outras fora da barra.



*O ESPADARTE o primeiro submarino da Armada Portuguesa*

No dia 14 de Maio de 1915, aquando da revolta que ficou conhecida pelo «Catorze de Maio» a qual havia de destituir a ditadura imposta pelo governo do general Pimenta de Castro, o comandante do submarível, primeiro-tenente Almeida Henriques, recebeu uma ordem escrita do ministro da Marinha, vice-almirante Xavier de Brito para afundar o cruzador VASCO DA GAMA e outros navios revoltosos. Inconsciente que não conhecia a letra do ministro e que a ordem carecia de autenticidade Almeida Henriques teve o bom senso de não a cumprir.

No dia seguinte o ESPADARTE largou da doca de Belém e foi atraçar ao contratorpedeiro DOURO que se encontrava fundeado na enseada do Alente.

Em 1 de Julho foi integrado na Força Naval de Exercícios.

Em 8 de Julho de 1915 participou em exercícios, conjuntamente com os contratorpedeiros DOURO e GUADIANA, ao largo de Sesimbra, com grande êxito para o submarível que naqueles e noutros exercícios sempre conseguia atingir “posição de ataque” sem ser detectado pelos navios de superfície.

Em 1 de Novembro, ao largo da baía de Cascais, novos exercícios em que participaram também três cruzadores, dois contratorpedeiros, uma canhoneira e um torpedeiro.

Em 22 de Novembro, outro exercício, na mesma área, com a Divisão Naval de Defesa, composta por dois cruzadores, dois contratorpedeiros e um torpedeiro, a qual dependia da Força Naval de Exercícios. Mais uma vez os resultados do submarível excederam todas expectativas e até foi confessado pelos comandantes dos navios de superfície que ninguém conseguira vê-lo antes de alcançar a “posição de ataque”.

Em Dezembro de 1915 efectuou uma imersão tendo a bordo o Presidente do Ministério, Dr. Afonso Costa, o ministro da Marinha capitão-tenente Victor Hugo de Azevedo Coutinho e outras altas individualidades a convite do capitão-de-fragata Leotte do Rego comandante da Divisão Naval de Defesa e simultaneamente comandante do cruzador VASCO DA GAMA.

Esse convite em breve havia de dar os seus frutos sob a forma de provitosas consequências para o desenvolvimento da navegação submarina em Portugal com a encomenda, em Itália, de mais três submaríveis semelhantes ao ESPADARTE.

Depois de Portugal ter entrado na Grande Guerra, com a declaração feita pela Alemanha em 9 de Março de 1916, a missão do ESPADARTE passou a ser, principalmente, o patrulhamento da costa do continente que foi feito de forma aturada até ao fim da guerra.

Em 8 de Outubro de 1924 tomou parte num exercício, ao largo da baía de Cascais, em conjunto com a canhoneira BENO e com os três submaríveis FOCA, GOLFINHO e HIDRA entretanto aumentados ao efectivo da Armada depois de durante mais de quatro anos o ESPADARTE ter continuado a ser o único submarível na Península Ibérica.

O referido exercício foi presenciado pelo Presidente da República, Dr. Manuel Teixeira Gomes e pelo ministro da Marinha, capitão-de-fragata Fernando Pereira da Silva, embarcados no aviso de 2.ª classe CINCO DE OUTUBRO ex-ante real ABELIA.

Ao longo da sua vida operacional o ESPADARTE visitou os portos de Sesimbra, Setúbal, Cascais, Sines, Leixões, Porto, Póvoa do Varzim, Peniche, Figueira da Foz, Praia da Bocha, Balseira, Portimão, Vila

Real de Santo António e Faro, alguns deles por mais de uma vez.

Fez centenas de imersões e lançamentos de torpedos em vários exercícos com unidades de superfície e submarinas para treino das guarnições e imersões estáticas para provas de habitabilidade.

Em 1927 começou-se a notar o seu estado de decrepitude com frequentes entradas de água, quando em imersão.

Em 20 e 21 de Janeiro de 1927 ainda efectuou um exercíco de ataque conjuntamente com os outros três submersíveis.

Por medida de segurança tudo aconselhava que fosse posto de parte.

Em 17 de Janeiro de 1928 desembarcou as baterias, na doca de Belém. Em 31 de Maio passou ao estado de completo desarmamento e foi alafido ao Efectivo dos Navios da Armada.

Em 20 de Março de 1929 foi vendido em hasta pública pela quantia de 97.000\$000.



*O submersível ESPADARTE navegando à superfície*



## 26 – Patrulha auxiliar EUROPA 1916-1918

**E**ra o rebocador de tráfego local EUROPA construído, de aço, em Hamburgo, em 1910.

Era propriedade da Empresa Embalagens, Limitada.

Tinha o número oficial 369 C e o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais HBKG e Lisboa como porto de registo.

Em 1916 foi mobilizado, temporariamente, armado com uma metralhadora montada em caça e classificado patrulha auxiliar.

Eis as suas características principais:

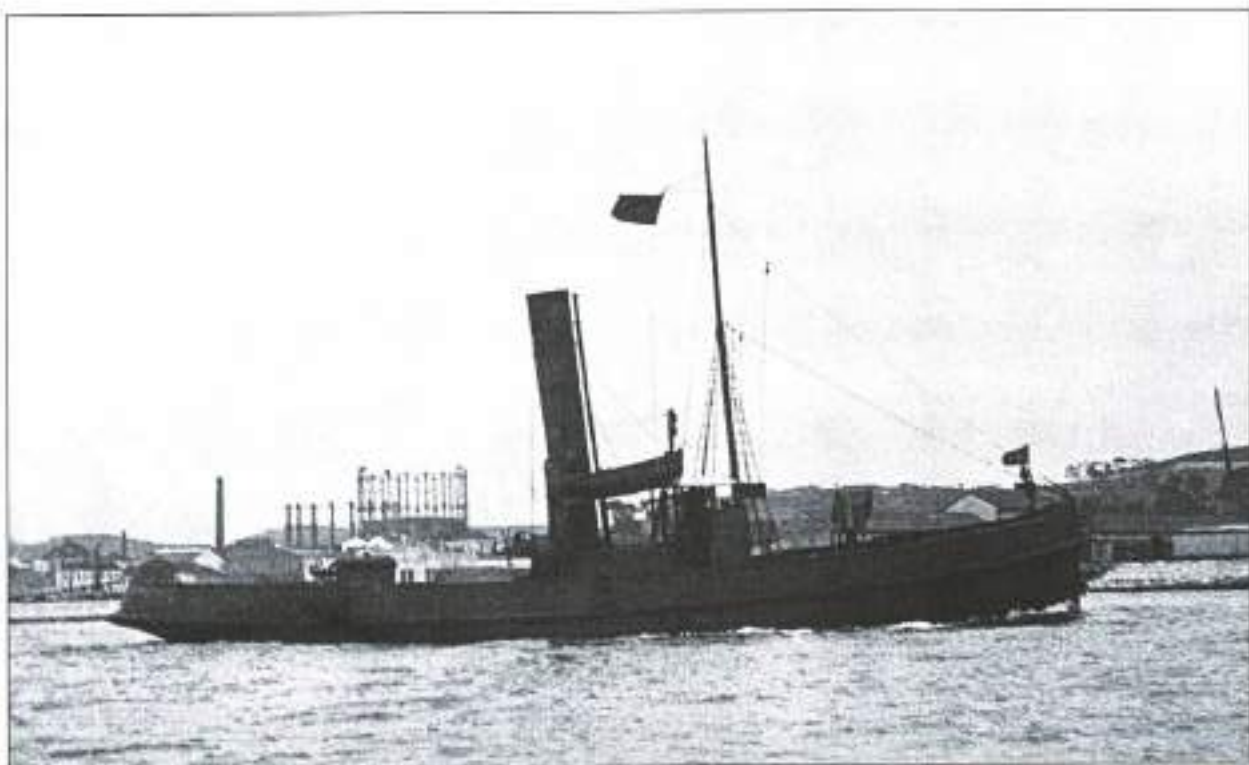
Comprimento	24,48 metros
Boca	5,56 metros
Pontal	3,00 metros
Arquação bruta	287,05 m <sup>3</sup>
Arquação líquida	41,17 m <sup>3</sup>

O aparelho propulsor era constituído por uma máquina alternativa de vapor com a força de 350 cavalos indicados.

Antes de ter sido mobilizado a sua tripulação era constituída por quatro homens.

Por vezes também aparece designado por PATRULHA n.º 2 ou por VAPOR n.º 2.

Não foi possível apurar qual terá sido o seu historial durante a Grande Guerra nem a data exacta do adute ao Efectivo dos Navios da Armada mas crê-se que deverá ter sido em finais de 1918 ou em princípios de 1919.



*O patrulha auxiliar EUROPA navegando ao largo de Belém*

## 27 – Submersível FOCA 1917-1936

Foi encomendado conjuntamente com os seus dois irmãos gémeos GOLFINHO e HIBILA.

A assinatura do contrato teve lugar, no dia 18 de Dezembro de 1915, nos mesmos estaleiros que construíram o ESPADARTE, sendo ministro da Marinha o capitão-tenente Victor Hugo de Azevedo Coutinho.

Foi lançado à água em 18 de Março de 1917 tendo sido as provas de recepção do navio realizadas ao largo da La Spezzia com bons resultados.

Era muito semelhante ao ESPADARTE, apenas ligeiramente maior.

Eis as suas características principais:

Comprimento de fora-a-fora	45,60 metros
Boça	4,22 metros
Calado máximo à superfície	3,12 metros
Deslocamento em imersão	469 toneladas
Deslocamento máximo à superfície	389 toneladas
Deslocamento standard	260 toneladas
Velocidade máxima à superfície	13 nós
Velocidade de cruzeiro à superfície	8 nós
Autonomia	500 milhas a 8 nós

O aparelho propulsor era constituído por dois motores Diesel «Fiat» com 6 cilindros e 275 HP e por dois motores eléctricos alimentados por uma bateria de 240 elementos. Dois hélices.

O armamento compreendia-se de dois tubos lança-torpedos de 450 mm, situados a vante e quatro torpedos whitehead.

A guarnição era constituída por vinte e um homens dos quais três eram oficiais.

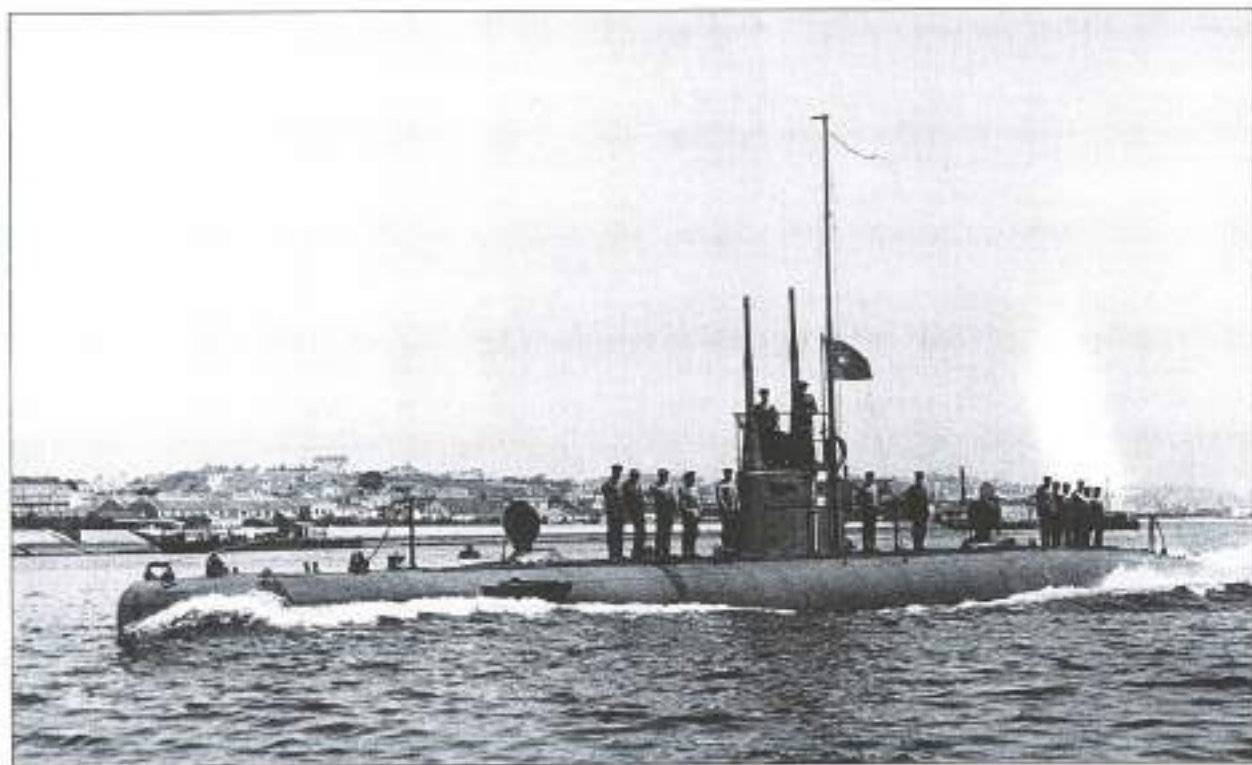
No dia 20 de Outubro de 1917, estando atracado ao eais da firma Fiat-San Giorgio, em La Spezzia, foi aumentado ao Efectivo dos Navios da Armada na presença de um delegado do governo Português e do cônsul de Portugal em Génova.

Em 8 de Dezembro chegou a La Spezzia o navio de salvamento PATRÃO LOPES da Armada Portuguesa para escoltar até ao Tejo o FOCA e os seus dois irmãos gémeos.

Entretanto realizaram-se inúmeros exercícios no mar para adestramento das guarnições e testes do material.

No dia 15 de Dezembro os submersíveis FOCA, GOLFINHO e HIBILA, (que eram rigorosamente iguais), zarparam rumo a Lisboa escoltados pelo PATRÃO LOPES e pelo torpedeiro italiano CENDORE. Por motivo do muito mau tempo encontrado admitiu-se a hipótese de retroceder mas acabaram por seguir em frente tendo entrado no porto de Villefranche onde o torpedeiro francês N.º 369 substituiu o CENDORE.

Como aquelas paragens se encontravam infestadas por submersíveis inimigos o comandante naval de Villefranche resolveu aumentar a escolta com o torpedeiro francês BOREE. No dia 22 os seis navios recommençaram a viagem e no mesmo dia entraram na base naval francesa de Toulon onde passaram o Natal e a Passagem do Ano.



*Il sommergibile FOCA navigando in superficie*

No primeiro dia do ano de 1918 os quatro navios Portugueses embandeiraram em arco tal como os navios franceses saídos naquele porto.

Em 2 de Janeiro de 1918 prosseguiram a viagem escoltados pelo patrulha francês ELIZABETH MARIE e pelo PATRÃO LOPES mas, devido ao muito mau tempo que se fazia sentir, por duas vezes voltaram a Toulon. No dia 4 entraram em Marselha donde saíram a 15. No mesmo dia entraram no porto de Sète donde largaram a 18 tendo encontrado mar muito grosso obrigando os navios a balanços extremamente violentos e a entrarem em Port Vendres no mesmo dia.

Porque os submarinos alemães abundavam na área a escolta foi reforçada com o patrulha francês ALLY. Em 24 prosseguiram a viagem e a 26 arribaram ao porto de Oran donde partiram a 29 rumo a Gibraltar. No dia seguinte o patrulha ALLY foi substituído por um contratorpedeiro britânico.

Em 8 de Fevereiro largaram de Gibraltar e a 9, à noite, fundearam, finalmente, em Sesimbra depois de uma viagem tormentosa que desde La Spezia ao Tejo demorou quase dois meses.

No dia 10 foram para a base de submersíveis em Belém e no dia seguinte receberam a visita do ministro da Marinha.

Em 5 de Março de 1918 depois de ter sido submetido a uma pintura geral o FOCA largou para o mar e efectuou uma imersão estática e o lançamento de torpedos de exercício ao largo da baía de Cascais, tendo regressado à sua base em Belém.

Entre 19 e 26 de Abril realizou quatro exercícios de lançamento de torpedos ao largo de Cascais e de 13 a 27 de Junho eitorze imersões na mesma área.

Numerosos exercícios se seguiram para adestramento da guarnição, navegando em imersão e outras vezes à superfície, por vezes escoltado por dois coça-minas.

No dia 13 de Maio largou do Arsenal levando embarcados o ministro da Marinha e diversos convidados. Acotoseu que, navegando em imersão, tocou no fundo mas sem quaisquer consequências, além do susto. Prosseguiram os exercícios, ao largo de Leixões, de 20 a 26 de Maio.

Entre 12 de Novembro de 1919 e 19 de Março de 1920 realizou trinta e duas imersões a navegar e outros exercícios como imersões estáticas e lançamento de torpedos.

No dia 19 de Abril de 1920 amarrou a uma das bóias do quadro dos navios de guerra, frente ao Arsenal e assistiu ao lançamento à água do contratorpedeiro VURGA cerimonia presidida pelo Dr. António José de Almeida que à data era o Presidente da República.

Entre 20 e 29 de Abril largou quotidianamente da sua base em Belém para Cascais para efectuar imersões e lançamentos de torpedos.

Em 20 de Setembro de 1920 deu entrada no dique do Arsenal para reparações e limpeza do fundo que duraram até ao fim do ano.

Entre 8 de Janeiro e 26 de Fevereiro de 1921 largou dezasseis vezes para o mar para os habituais exercícios de adestramento do pessoal além de efectuar o patrulhamento da barra Sul.

Depois do período de um ano, em que largou para o mar cento e eitorze vezes sozinho ou na companhia de outros submersíveis, voltou ao dique do Arsenal em 12 de Agosto de 1922 demorando-se em fabricos até 3 de Março de 1923.

Nos dias 7 e 8 de Outubro de 1924 participou em exercícios conjuntos com os outros três submersíveis e a cañhoneira BENTÓ.

O FOCA teve uma vida operacional muito activa e muito preenchida participando em numerosas manobras com os seus congéneres e prosseguindo metodicamente a execução dos programas de treino com saídas semanais do navio isoladamente ou em grupos e exercícios mensais em esquadilha.

Visitou vários portos do continente nomeadamente Cascais, Peniche, S. Martinho do Porto, Leixões, Porto, Buarcos, Viana do Castelo, Sesimbra, Sines e Setúbal, alguns por mais de uma vez.

Em 7 de Janeiro de 1929 encontrando-se a docar no dique do Arsenal teve um incêndio a bordo, consequência dum curto-circuito, que muito o afectou obrigando-o a fabricos demorados.

Porém a partir de 8 de Janeiro de 1931 tornou ao mar e às suas tarefas habituais voltando quotidianamente à base em Belém.

Entre os dias 1 e 16 Novembro de 1934 largou para o mar diariamente, posto o que cutrou na doca de Belém onde, no dia 30 de Janeiro de 1936, foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada.



*O submarino FOCA fundeado frente a Belém*

## 28 – Patrulha auxiliar GALGO 1916-1918

**E**ra o rebocador de tráfego local GALGO construído de ferro, propriedade da firma João A. J. Fialho e tendo como porto de registo Vila Nova de Portimão. Tinha o número oficial 37. Em 29 de Setembro de 1916 foi mobilizado, temporariamente, para servir na defesa marítima do Algarve. Foi armado com uma peça Hotchkiss de 37 mm e classificado patrulha auxiliar.

Eis as suas características principais:

Comprimento	25,59 metros
Boca	5,23 metros
Pontal	2,78 metros
Arqueação bruta	235,03 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	175,16 m <sup>3</sup>

Era propulsionado por uma máquina alternativa de vapor de triplex expansão com a força de 75 cavalos indicados.

Antes de ser mobilizado a sua tripulação era constituída por dez homens.

O GALGO não dependia da Esquadrilla Fiscal da Costa mas cruzava, entre o cabo de S. Vicente e Lagos em serviço de vigilância

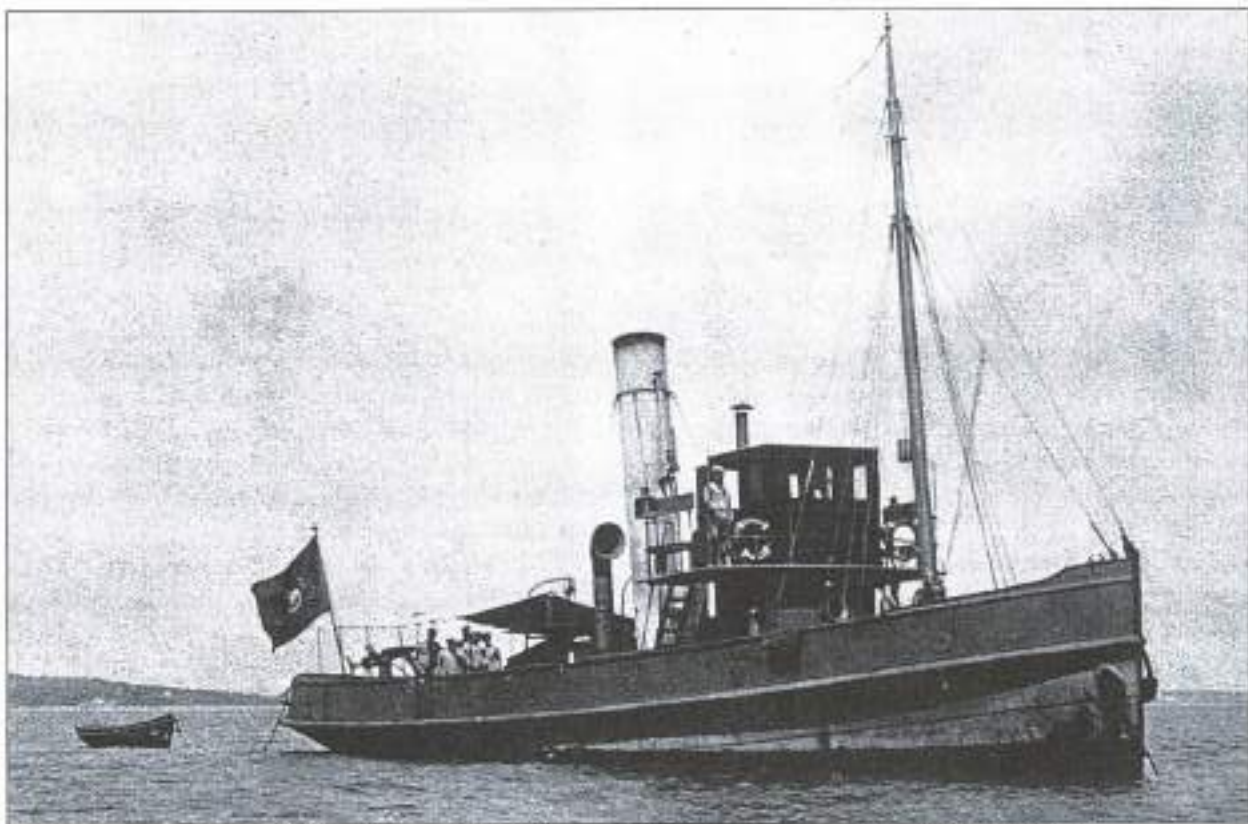
e a partir de 1917 colaborou com duas patrulhas aliadas, uma que os ingleses mantinham na enseada da Baleeira, próxima de Sagres, constituída por um paquete artilhado por dois torpedeiros e outra, francesa composta por dois submersíveis e por um caça-minas, baseados em Casablanca.

No dia 24 de Abril de 1917, comandado pelo primeiro-tenente Carlos dos Santos foi socorrer dois navios mercantes que, a sul da ponta de Sagres estavam a ser atacados por um submarino alemão artilhado com uma peça de 105 mm.

O patrulha Português disparou cinco tiros com a sua insignificante peça de 37 mm que caíram bem longe do inimigo o qual respondeu com um tiro que caiu muito próximo da proa do GALGO cujo comandante decidiu ir avisar dois navios da presença do submarino o que não impediu que aquele tivesse afundado um veleiro e seis navios a vapor, só naquele dia.

O GALGO conseguiu recolher cento e trinta e oito naufragos que se encontravam a bordo de dezoito embarcações.

Nada mais de notável foi possível saber acerca deste pequeno navio.



*O rebocador GALGO que em 28 de Setembro de 1916 passou a ser o patrulha auxiliar GALGO*



## 29 – Cruzador auxiliar GIL EANNES 1916-1918

Começou por ser o cargueiro alemão LAMNECK construído, de aço, em Geestemünde, Alemanha, pelo estaleiro G. Seebeck Akt. Gesellschaft, em 1914, por encomenda da empresa armadora Hansa.

Eis as suas características principais:

Comprimento de fora a fora	89,00 metros
Comprimento entre perpendiculares	84,79 metros
Boca	12,53 metros
Pontal	5,12 metros
Arqueação bruta	5026,80 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	2225,95 m <sup>3</sup>
Deslocamento com carga máxima	4496 toneladas
Capacidade de carga dos porões e cobertas	4502 m <sup>3</sup>
Capacidade dos paióis de carvão	391 toneladas

O aparelho propulsor consistia numa máquina alternativa de vapor de triplex expansão, com três cilindros. Tinha duas caldeiras tipo Scotch, cada uma com três fornalhas onduladas que trabalhavam à pressão de 13,5 kg por cm<sup>2</sup>.

A potência era de 2000 cavalos indicados a que correspondia a velocidade normal de 11 nós. Possuía um hélice.

Na sua viagem inaugural, Hamburgo-Lisboa-Hamburgo o LAMNECK entrou pela primeira vez no Tejo, em Junho de 1914.

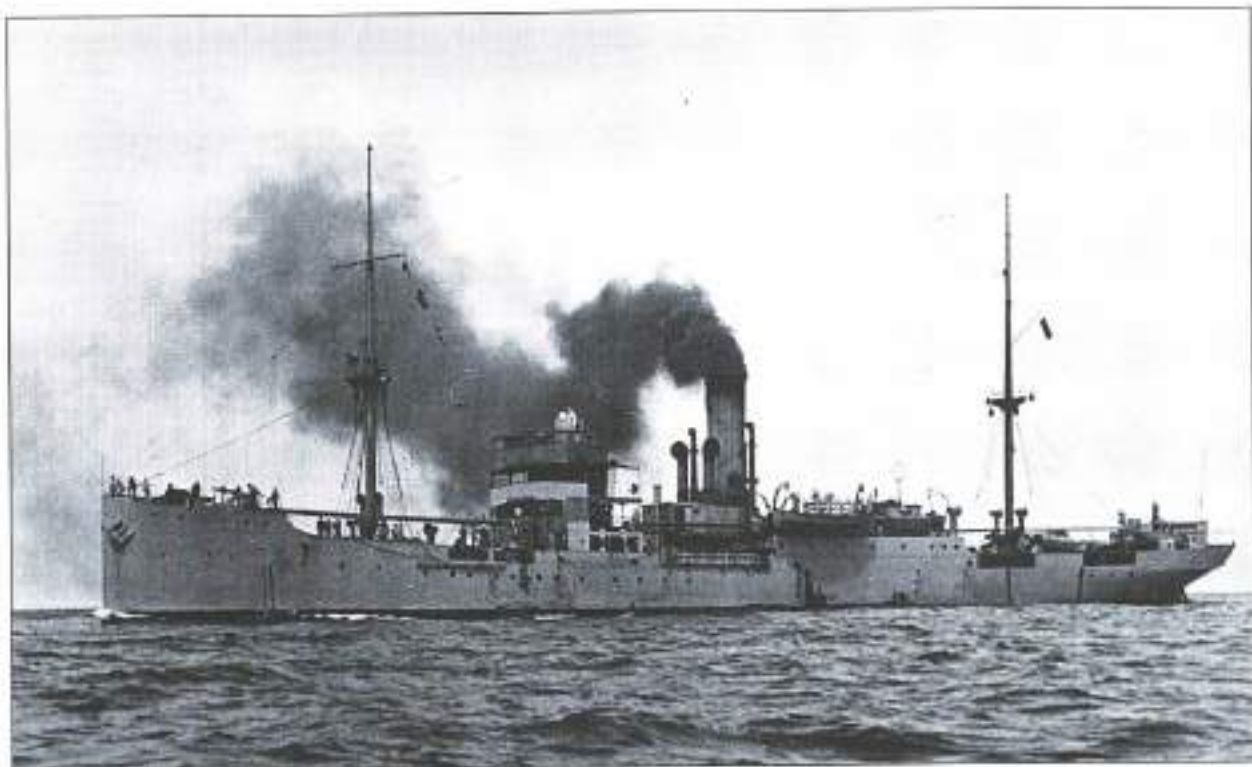
Em 29 de Julho escalou pela segunda vez o porto de Lisboa

e devido ao início da Grande Guerra, (a Áustria-Hungria declarou guerra à Sérvia no dia 28 de Julho de 1914), todos os navios de comércio germânicos receberam ordens do governo alemão para se acolherem a portos neutros uma vez que a Alemanha, não possuindo o domínio dos mares, não podia oferecer protecção aos seus navios mercantes.

Deste modo o LAMNECK e mais sessenta e nove navios alemães e dois austríacos encontravam-se surtos em portos Portugueses, no dia 24 de Fevereiro de 1916, dia esse em que o governo Português fez publicar o decreto n.º 2236 que determinou a requisição dos trinta e cinco navios alemães que se encontravam no porto de Lisboa. Nos dias subsequentes e até 29 de Abril de 1916, foram publicados mais dez decretos visando a requisição dos dois navios austríacos e dos trinta e cinco alemães que se encontravam em portos das ilhas adjacentes e das nossas províncias ultramarinas.

Foi comunicado aos capitães germânicos que deveriam desembarcar com as suas tripulações e assim foi feito. Como consequência, no dia 9 de Março de 1916, a Alemanha declarou guerra a Portugal o que aliás já era previsível.

No próprio dia 24 de Fevereiro de 1916 tinha sido enviado para bordo do LAMNECK o primeiro-tenente José Eduardo de Carevalho Crato com a finalidade de tratar do aprontamento do navio. A portaria n.º 616 datada de 15 de Março de 1916 atribuiu nomes Portugueses aos setenta e dois navios. Desse modo o



*O cruzador auxiliar GIL EANNES*

LAINECK foi rebaptizado GIL KANNES. No dia 18 de Março foi aumentado ao Efectivo dos Navios da Armada e foi publicado o decreto que nomeou seu comandante o referido primeiro-tenente.

No dia 20 foi determinado que o navio fosse integrado na Divisão Naval de Defesa e Instrução.

A Portaria n.º 622 de 23 de Abril mandou-o passar ao estado de completo armamento e fixou-lhe a guarnição em cinquenta e sete homens incluindo seis oficiais. Em 27 de Abril foi classificado cruzador auxiliar e foi-lhe atribuído como indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais GQBD.

Foi, então, entregue ao Arsenal de Marinha para que fossem reparadas as avarias provocadas na máquina pelas sabotagens feitas pelos tripulantes alemães, para receber os fabricos de adaptação para poder desempenhar cabalmente as suas futuras funções de cruzador auxiliar e para ser artilhado.

O seu armamento ficou a ser constituído por duas peças de tiro rápido Armstrong de 76 mm/40 calibres instaladas no castelo da proa, às amuras, uma peça de tiro rápido Hotchkiss de 65 mm/46 calibres montada em retirada e quatro peças semi-automáticas Hotchkiss de 47 mm/40 calibres, duas a cada bordo. Também lhe foi montado um projector eléctrico.

Em 16 de Março entrou na doca seca do Porto de Lisboa para limpeza, beneficiação e pintura da carena.

Teve que receber lastro constituído por 1500 toneladas de areia e pedra, tendo o navio ficado com o deslocamento de 3712 toneladas.

Em 7 de Junho, após experiências da máquina, navegou pela primeira vez pelos seus próprios meios.

O cruzador auxiliar GIL KANNES estava pronto a ser utilizado.

Cumpriu a sua primeira missão, poucos dias depois, saindo a barra para patrulhar a zona entre o cabo da Roca e o cabo Sardão. Fez também exercícios de tiro, fazendo fogo com todas as suas sete peças.

No dia 8 de Julho comboiou o cargueiro AMARANTE dos Transportes Marítimos do Estado até 150 milhas a noroeste do cabo da Roca.

De 11 a 15 de Julho esteve de novo em doca seca, donde saiu pronto para a próxima missão.

Em 31 de Julho participou em manobras com a esquadra que se compunha dos cruzadores VASCO DA GAMA e ALMIRANTE REIS, aviso de 2.ª classe CINCO DE OUTUBRO e contratorpedeiros DOURO e GUADIANA. Estes exercícios visando o adestramento das guarnições incluíram evoluções em formação e disparos da artilharia de todos os navios. O GIL KANNES foi mandado seguir para Leixões enquanto que os restantes navios regressaram ao Tejo.

Em 9 de Setembro participou numa revista da esquadra com os cruzadores VASCO DA GAMA e ALMIRANTE REIS, aviso CINCO DE OUTUBRO, contratorpedeiro DOURO, torpedeiros N.º 1, N.º 2, e N.º 3, canhoneira LIMPOPO, rebocador BÉRRIO, patrulhas de alto mar AUGUSTO DE CASTILHO e REPÚBLICA, patrulha LINCE, navio-escola de torpedos VULCANO e seis caça-minas (arrastões adaptados).

Depois de vários cruzeiros de patrulha e vigilância na costa comboiou os paquetes ÁFRICA e PORTUGAL da Empresa Nacional de Navegação. Nas três missões de escolta que efectuou o GIL KANNES percorreu um total de 867 milhas.



*O navio transporte da Armada GIL EANNES*

Embora continuasse a manter a classificação de cruzador auxiliar a partir de Janeiro de 1917 as funções do GIL EANNES passaram a ser as de transportar tropas para França, nele tendo viajado numerosos elementos do nosso exército que integraram o Corpo Expedicionário Português (C.E.P.) que combateu em França ao lado dos aliados.

Depois de adaptado a transporte de tropas ficou com capacidade para quatro oficiais e 244 praças.

Foram quatro as viagens que, a partir de Fevereiro de 1917, o GIL EANNES fez a Brest quase sempre escoltado pelo contratorpedeiro GUADIANA. Além dos militares transportados, nos dois sentidos, há que não esquecer as muitas toneladas de material para o C.E.P. que o GIL EANNES carregou também nos dois sentidos, nomeadamente aviões encaixotados, granadas de artilharia, algodão-pólvora, mantimentos inutilizados, bombas de profundidade anti-submarinas, caixotes com pólvora avariada, cobertores, fardamentos, viaturas encaixotadas, etc. Depois de Brest, geralmente, escalava portos britânicos onde descarregava o lastro e carregava carvão para o abastecimento do nosso país.

No dia 20 de Julho de 1917 numa das viagens para Brest foi avistado um periscópio. O GIL EANNES abriu fogo com uma das peças de 47 mm mas não se apurou nada de conclusivo.

Em certo dia de Agosto de 1917 encontrando-se na baía de Brest salvou um tripulante de um balão cativo de vigilância francês que caíra à água, devido ao mau tempo, e que estava em risco de se afogar quando foi recolhido pelo gasolina do GIL EANNES prontamente arriado.

A Portaria n.º 1107, datada de 8 de Outubro de 1917, alterou-lhe a lotação que passou a ser de 114 homens, incluindo 7 oficiais.

Nos dias 6 e 7 de Dezembro por ordens do Governo o GIL EANNES, o VASCO DA GAMA, o CINCO DE OUTUBRO e o GUADIANA bombardearam o acampamento da Rotunda onde se encontravam as tropas fiéis a Sidónio Pais. Os revoltosos ripostaram mas sem atingirem o navio que foi fundear fora do seu campo de tiro e não voltou a entrar em combate tendo o movimento do Dr. Sidónio Pais saído vencedor.

Em 9 de Janeiro de 1918 o navio regressou à sua missão de transportar tropas para Brest. No dia 15, debaixo de forte temporal, bateu em fundo rochoso, próximo da barra daquele porto, mas não chegou a encalhar. Tendo entrado em doca seca em Brest verificou-se ter chapas fendidas por onde metia água. Uma vez as avarias reparadas voltou ao Tejo trazendo tropas repatriadas.

Enquanto classificado cruzador auxiliar transportou um total de 16 oficiais, 45 sargentos e 1018 praças do C.E.P. e muitas toneladas de munições, outro material de guerra e víveres.

Em 1 de Junho de 1918 passou ao estado de desarmamento e nesse mesmo dia foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada como cruzador auxiliar.

Navegou depois como navio de comércio – cargueiro dos Transportes Marítimos do Estado e de 18 de Setembro de 1924 a 14 de Fevereiro de 1942 voltou a navegar ao serviço da Armada, dessa vez com a classificação de navio de transporte.

Mais tarde foi apetrechado como navio-hospital e em Feve-

reiro de 1942 foi entregue à Organização das Pescas e passou a funcionar, com estatuto de navio mercante, dando apoio aos pescadores do bacalhau até 1954.

Em 1955 foi construído, nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, um navio-hospital que substituiu o ex-LAHNECK como

navio-apoio dos pescadores do bacalhau e que foi baptizado GIL EANNES.

Em 1955, o casco do velho LAHNECK, foi vendido, para desmantelar a uma firma italiana que o levou a reboque para Itália.

## 30 – Submersível GOLFINHO 1917-1934

Foi o segundo submersível da classe FOCA constituída por três unidades. Eram rigorosamente iguais portanto as características mencionadas no capítulo do FOCA também são verdadeiras para o GOLFINHO que foi construído nos mesmos estaleiros. Foi lançado ao mar no dia 19 de Agosto de 1917 tendo a cerimónia sido presidida pelo ministro de Portugal em Roma, Dr. Eusébio Leão e sido madrinha a Sra. D.<sup>a</sup> Luella FERREIRA, esposa do engenheiro construtor naval Raul César FERREIRA.

Em 20 de Outubro foi aumentado ao Efectivo dos Navios da Armada simultaneamente com os seus dois gémeos FOCA e HORA.

Assumiu o comando do GOLFINHO o capitão-tenente Joaquim de Almeida Henriques.

Ainda no golfo de La Spezia foram feitas várias imersões para adestramento da guarnição e verificação do material.

No dia 15 de Dezembro o GOLFINHO e os seus dois companheiros, escoltados pelo navio de salvamento PATRÃO LOPES e pelo torpedeiro italiano CONDORRE, iniciaram a viagem de La Spezia para Lisboa em que encontraram muito mau tempo e em que tiveram que atravessar zonas frequentadas por numerosos submersíveis inimigos, numa travessia algo atribulada que foi descrita com algum pormenor no capítulo do submersível FOCA.

No dia 9 de Fevereiro de 1918 teve lugar, por fim, a chegada a Sesimbra e no dia seguinte entrou na base de submersíveis em Belém.

Em 5 de Março de 1918 iniciou o patrulhamento fora da barra

do Tejo, com saídas semanais em que alternava com os três outros submersíveis.

Em 18 de Abril efectuou pela primeira vez exercícios de lançamento de torpedos.

Em 31 de Julho foi a Setúbal e entre 1 e 24 de Agosto continuou a patrulhar a costa, baseado ora em Setúbal ora em Peniche posto o que regressou à sua base. Desde 4 de Agosto a 30 de Dezembro de 1919 saiu a barra numerosas vezes fundeando no Estoril, em Cascais, em Sesimbra e em Setúbal efectuando muitas imersões a navegar, e um exercício de lançamento de torpedos.

Entre 2 de Janeiro e 10 de Maio de 1920 largou para o mar vinte e uma vezes para adestramento da guarnição e efectuou muitas imersões.

Entre 13 e 22 de Maio visitou Peniche, S. Martinho do Porto, Buarcos, Leixões e Viana do Castelo de conserva com o FOCA.

Entre 21 e 26 de Agosto, baseado em Leixões, largou três vezes para o mar, para adestramento da guarnição e para efectuar vários exercícios nomeadamente de lançamento de torpedos, ao largo de Cascais.

No último dia do ano entrou em fabricos que demoraram cerca de três meses.

Em 30 de Março de 1921 voltou a navegar tendo saído a barra numerosas vezes, algumas na companhia de outros submersíveis. Entre 20 e 24 de Agosto efectuou, ao largo de Cascais, mais exercícios de lançamento de torpedos.



*O submarino GOLFINHO amarrado à bóia frente a Belém*



No dia 9 de Fevereiro de 1922 verificou-se uma explosão na oficina de motores da base de Belém que causou a morte ao mecânico do navio, segundo-tenente António Lourenço Barata e ao cabo torpedeiro Oliveira.

De 19 de Março a 21 de Dezembro de 1923, cumprindo o plano de treino estabelecido, o GOLFINHO largou para o mar oitenta vezes efectuando diversos exercícios, nomeadamente lançamento de torpedos, com a colaboração dos outros três submersíveis e da canhoneira BENGÓ.

Em 28 de Agosto de 1925 participou num exercício com a Esquadra de Operações constituída pelo emgador VASCO DA GAMA, aviso CAVALIBO ARAUJO, canhoneiras BENGÓ, MANDOVY e QUANZA, torpedeiros AVE e LIS, navio de salvamento PATRÃO LOPES e transporte PEIXO DE ALENQUEIR. Participaram também os submersíveis FOCA e HIDRA.

Terminadas as manobras os três submersíveis regressaram à sua base na doca de Belém.

Em Agosto de 1927 o GOLFINHO visitou os portos de Buarcos, Leixões, Viana do Castelo e Douro.

Em 24 de Abril de 1928 largou de Setúbal e ao sair a barra do Sado encalhou em areia mas safou-se pelos próprios meios ao fim de pouco mais de três horas.

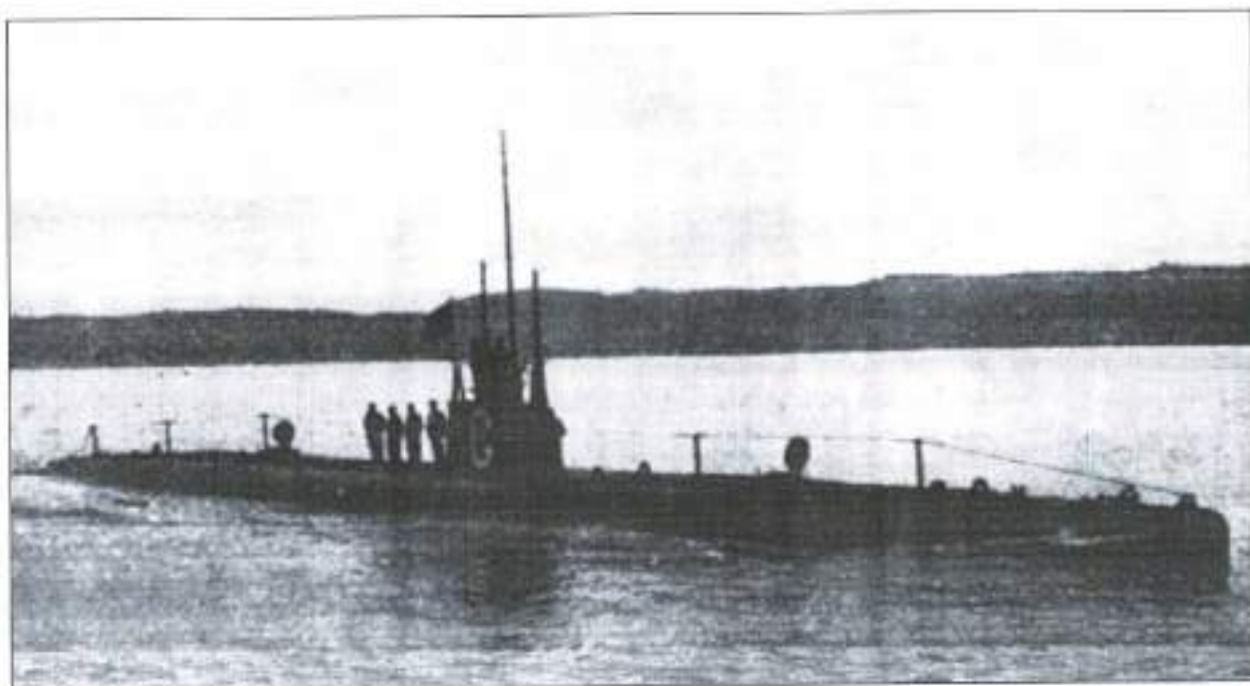
Em Agosto, baseado em Setúbal, largou por três vezes para exercícios posto o que regressou à sua base em Belém.

No dia 10 quando largava novamente para exercícios colidiu com o HIDRA e tiveram que entrar ambos no dique do Arsenal onde se mantiveram, cerca de dez meses, para reparar as avarias sofridas.

Entre Setembro de 1929 e Agosto de 1930 saiu para o mar setenta e quatro vezes em exercícios e visitou os portos de Setúbal, Sesimbra, Peniche, Leixões, Douro e Buarcos.

Em 17 de Dezembro de 1930 entrou novamente no dique do Arsenal para fabricos demorados. Terminados estes continuou a sua rotina de sair para o mar, frequentes vezes para exercícios de adestramento da guarnição. Em 16 de Agosto de 1933 entrou pela última vez na doca de Belém.

Em 31 de Agosto passou ao estado de completo desarmamento e em 5 de Dezembro de 1934 foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada.



*O submarino GOLFINHO navegando à superfície*

## 31 – Contratorpedeiro GUADIANA 1915-1936

Foi o segundo contratorpedeiro da classe DOURO constituída por quatro unidades. As duas primeiras eram exactamente iguais e portanto as características mencionadas no capítulo do DOURO também são verdadeiras para o GUADIANA.

O início da sua construção teve lugar no dia 22 de Janeiro de 1913 e o assentamento da quilha verificou-se, em 22 de Fevereiro, na mesma carreira do Arsenal de Marinha onde tinha sido construído o irmão mais velho, o DOURO que deu o nome à classe.

O GUADIANA foi lançado à água no dia 21 de Setembro de 1914 e a sua construção foi dada por terminada em 5 de Agosto de 1915. Curiosamente foi aumentado ao Efectivo dos Navios da Armada em 10 de Maio de 1915, isto é cerca de três meses antes de acabado.

À cerimónia do lançamento à água presidiu o Dr. Manuel de Arriaga que era, à data, o Presidente da República.

Devido à urgência de fazer o navio entrar ao serviço, uma vez que a Grande Guerra já tinha começado, muitas das provas foram dispensadas mas não as de velocidade em que alcançou 28 nós com 720 rotações por minuto.

Em 14 de Junho de 1915 largou para o mar, pela primeira vez, visitando os portos de Leixões, Sesimbra e Peniche posto o que regressou ao Tejo.

Em 13 de Agosto largou para Peniche escalando sucessivamente Lagos, Cascais, Portimão, Vila Real de Santo António, Lagos, Douro, Leixões e Funchal com regresso a Lisboa em finais de Novembro.

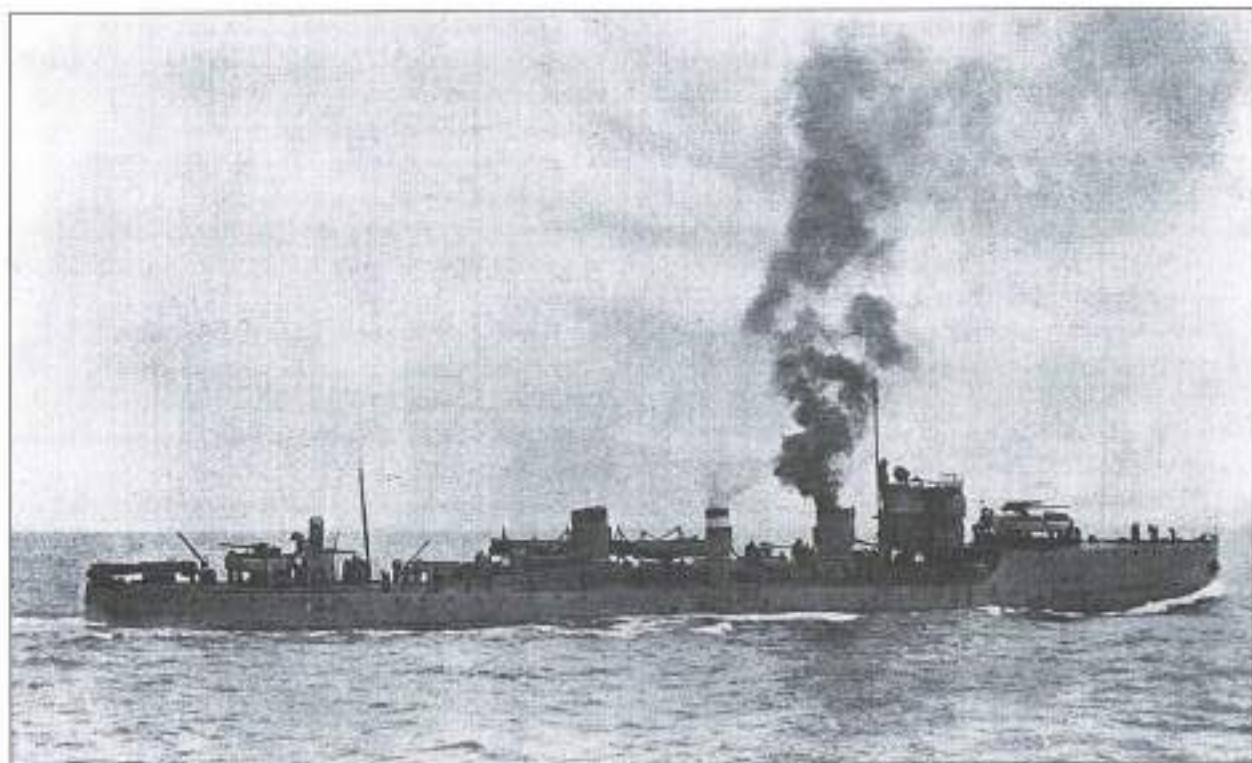
Até 28 de Agosto de 1916 participou em várias manobras, com outras unidades da Divisão Naval de Defesa e Instrução, efectuando, nomeadamente, vários exercícios de lançamento de torpedos para adestramento da guarnição.

Em Abril de 1917 visitou Gibraltar e Lorient. A partir daquele mês passou a comboiar os cruzadores auxiliares GIL RANNES e PEDRO NUNES, tendo feito seis viagens a Brest, transportando contingentes militares do Corpo Expedicionário Português e muitas toneladas de material de guerra.

Além dessas o GUADIANA empreendeu também cinco viagens comboiando navios de comércio entre 7 de Outubro de 1915 e o final da guerra, as quais totalizaram 781 milhas.

No dia 31 de Julho de 1917, ao voltar de Brest, encalhou próximo do cabo Raso, debaixo de denso nevoeiro. Lançado um SOS acorreram o navio de salvamento PATRÃO LOPES, o rebocador BERRO, o navio-escola de torpedos VULCANO e o patrulha auxiliar N.º 4 ex-rebocador ÁFRICA. O GUADIANA sofreu alguns rumbos e entrada de água na casa das máquinas que só não foi maior devido ao pronto fechamento das portas estanques. Desencalhou com a subida da maré, tendo a água sido esgotada com as bombas do PATRÃO LOPES. Nessa mesma tarde entrou no dique do Arsenal para ser submetido a fabricos.

Em 6 de Dezembro foi um dos navios que, por ordem do Governo, bombardeou o acampamento da Rotunda onde se encontravam as forças revoltosas partidárias do Dr. Sidónio Pais que



*O contratorpedeiro GUADIANA tendo uma lista branca na segunda chaminé para o distinguir do seu gêmeo DOURO*

acabaram por triunfar. Leia-se o que sobre este assunto se escreveu no capítulo do GIL RANNES.

Os revoltosos ripostaram e atingiram o GUADIANA que com água aberta atracou ao cais de Alcântara. Entre 15 de Janeiro de 1919 e 8 de Abril de 1921 manteve-se em águas do continente tendo visitado os portos de Leixões, Douro, Setúbal, Sesimbra e Sines.

Em 14 de Agosto de 1921 largou de Lisboa para Génova, para ser submetido a fabricos nas caldeiras e nas turbinas, escalando Gibraltar, Alicante, Valência, Barcelona e Marselha. Manteve-se em Génova até 22 de Abril de 1922. Voltou ao Tejo a 11 de Junho depois de ter escalado Bizerta, Cabo Negro, Argel e Gibraltar.

Em 21 de Novembro visitou Las Palmas da Gran Canária e em 27 esteve no Funchal posto o que voltou ao Tejo onde permaneceu até 13 de Junho de 1925.

Em 20 de Julho quando participava em exercícios com a Esquadra de Operações sofreu uma avaria nas caldeiras que o obrigou a arribar a Sesimbra. A avaria foi reparada com os meios de bordo e seguiu para Lagos mas quando navegava ao largo de Sines avariou novamente sendo rebocado pelo navio de salvamento EXTRÃO LOPES para Lagos e depois para Lisboa. Nesta última tirada o cabo de reboque partiu-se perto do cabo Espichel tendo o navio ficado à deriva até que, com alguma dificuldade, lá se conseguiu restabelecer o cabo de reboque.

Em 12 de Novembro de 1925 foi para Vila Franca de Xira onde se manteve ecreu de dois anos só voltando a amarrar a uma bóia do quadro dos navios de guerra em 18 de Agosto de 1927.

Foi um dos navios Portugueses que, em 14 de Maio de 1929 visitaram oficialmente Sevilha aquando da inauguração da Exposição Internacional.

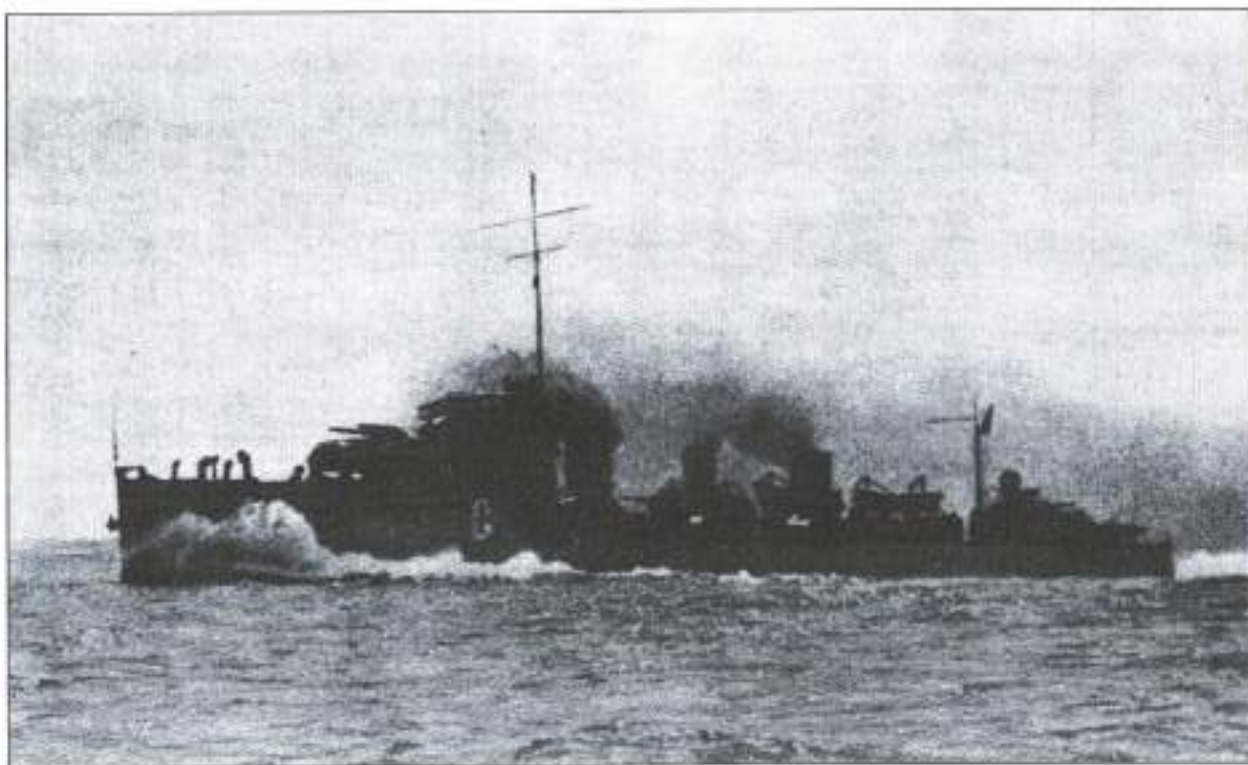
Em 19 de Junho participou em exercícios aero-navais ao largo de Cascais posto o que visitou Tróia, Lagos, Peniche e Douro, tendo voltado ao Tejo a 30 de Agosto.

Esteve sem navegar até 7 de Fevereiro de 1931 e no dia 11 chegou ao Funchal onde se demorou alguns dias, voltando a Cascais.

Desde 7 de Março de 1931 a 7 de Julho de 1933 largou de Lisboa sete vezes visitando Setúbal, Sesimbra, Cascais, Lagos, Vila Real de Santo António, Berlengas, Leixões, Douro, Viana do Castelo, efectuando muitos exercícios para adestramento da guarnição.

No dia 2 de Agosto de 1932, na companhia do torpedeiro LIS, debaixo de mau tempo, foi ao largo da barra, prestar honras aos restos mortais do rei D. Manuel II cuja urna foi trazida, de Inglaterra para Lisboa, a bordo do cruzador britânico CONCORD.

No dia 4 de Janeiro de 1936 o GUADIANA foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada.



*O contratorpedeiro GUADIANA com a inicial G para o distinguir dos gémeos DOURO, VOUGA e TÁMEGA*

## 32 – Patrulha auxiliar GUARDA-MARINHA JANEIRO 1917-1924

**E**ra a traineira VARZINENSE, construída de madeira, que em 1917 foi mobilizada para servir, como patrulha auxiliar, na Defesa Marítima da Barra de Lisboa.

Foi aumentado ao Efectivo dos Navios da Armada em 11 de Maio de 1917.

O seu indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais passou a ser GQDF.

Recebeu como armamento uma peça de artilharia Hotchkiss de 47 mm montada em caga.

Desempenhou várias missões durante a Grande Guerra, nomeadamente a protecção aos navios de pesca que operavam no alto mar.

Entre 19 de Maio e 13 de Dezembro de 1917 patrulhou diariamente entre Belém, Cascais e Trafaria com idas a Sesimbra em 15 de Junho, 15 de Agosto, 13 de Novembro, 1 e 30 de Dezembro e uma ida a Porto Brandão em 11 de Dezembro.

Naquele período de 19 de Maio a 13 de Dezembro de 1917 foi comandada, sucessivamente, pelos seguintes guardas-marinhas:

Armando Agatão Lança de 19 de Maio a 16 de Junho  
Nuno Frederico de Brion de 19 de Junho a 15 de Julho  
José Augusto Guerreiro de Brito de 17 a 31 de Julho

José Vaz Azevedo e Silva de 1 de Agosto a 21 de Setembro  
Américo de Deus Rodrigues Thomaz de 22 de Setembro a 19 de Outubro

Germano Heretlano Goes de 20 de Outubro a 26 de Novembro

Joaquim Marques Esporteiro de 27 de Novembro a 13 de Dezembro.

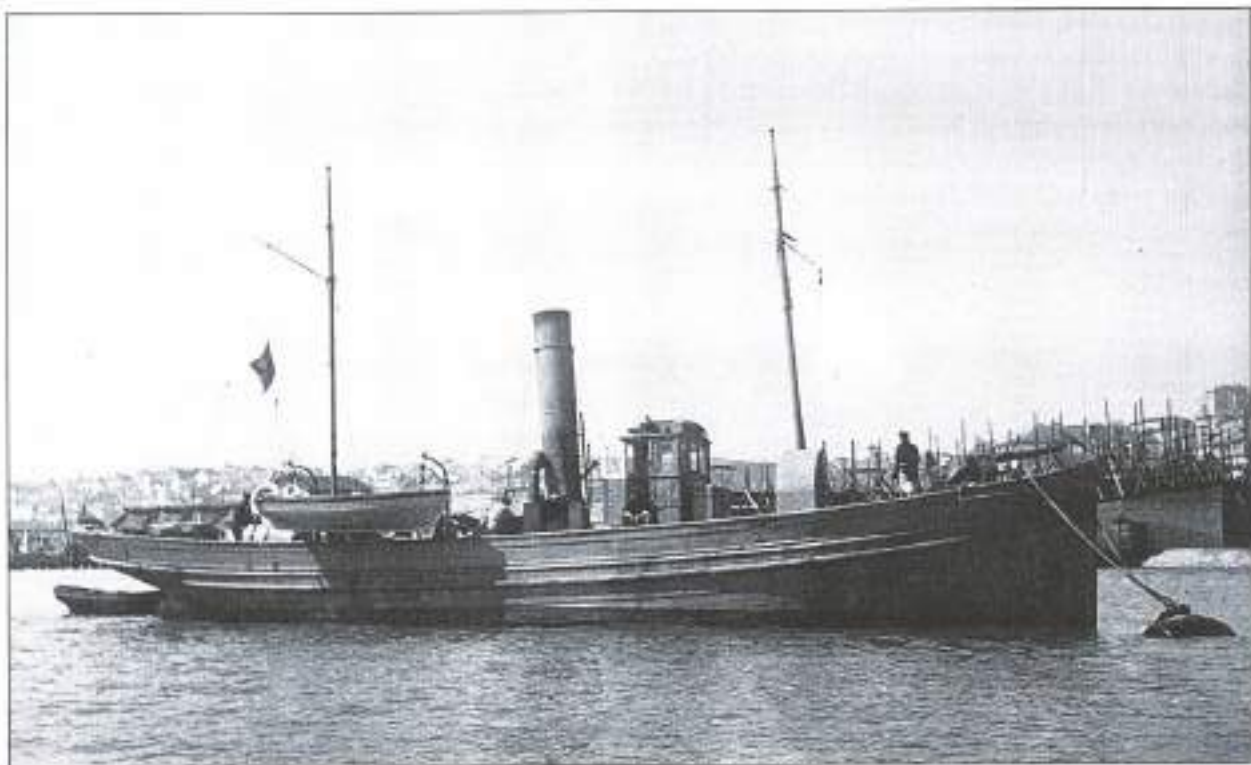
Nos dias 4 e 5 de Abril de 1918 efectuou experiências de artilharia.

Em 19 de Junho de 1918 uma nota emitida pela Direcção do Material de Guerra solicitava a instalação de uma segunda peça de artilharia Hotchkiss de 47 mm na patrulha auxiliar GUARDA-MARINHA JANEIRO uma vez que o serviço de assistência aos pescadores o obrigava a afastar-se muito da costa.

Em 24 de Março de 1919 passou ao serviço do Departamento Marítimo do Norte.

Em 2 de Agosto de 1919 a lotação da GUARDA-MARINHA JANEIRO passou a ser um sargento-ajudante de manobra (mestre) e onze praças incluindo dois artilheiros.

Em 28 de Junho de 1928 foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada.



*O patrulha auxiliar GUARDA-MARINHA JANEIRO amarrado a uma bóia do quai.*



## 33 – Caça-minas HERMENEGILDO CAPELO 1916-1919

**E**ra o arrastão da pesca do alto MARIA LUIZA<sup>(1)</sup> propriedade da firma Cilia, Limitada de Lisboa, construído de aço, em 1907, no estaleiro A. Hall & C.<sup>o</sup> Ltd., em Aberdeen (Escócia). Anteriormente tivera o nome de NOSE.

O MARIA LUIZA tinha o número oficial 363 C e o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais HGPV.

Eis as suas características principais:

Comprimento	36,74 metros
Boca	6,68 metros
Pontal	3,80 metros
Calado máximo	4,27 metros
Arqueação bruta	646,12 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	220,07 m <sup>3</sup>

O aparelho propulsor era constituído por uma máquina alternativa de vapor, vertical, de triplíce expansão, com a potência de 350 cavalos indicados, com três cilindros e uma caldeira com três fornalhas lisas.

Velocidade máxima	11 nós
Dotação de carvão	116 toneladas
Tripulação	14 homens

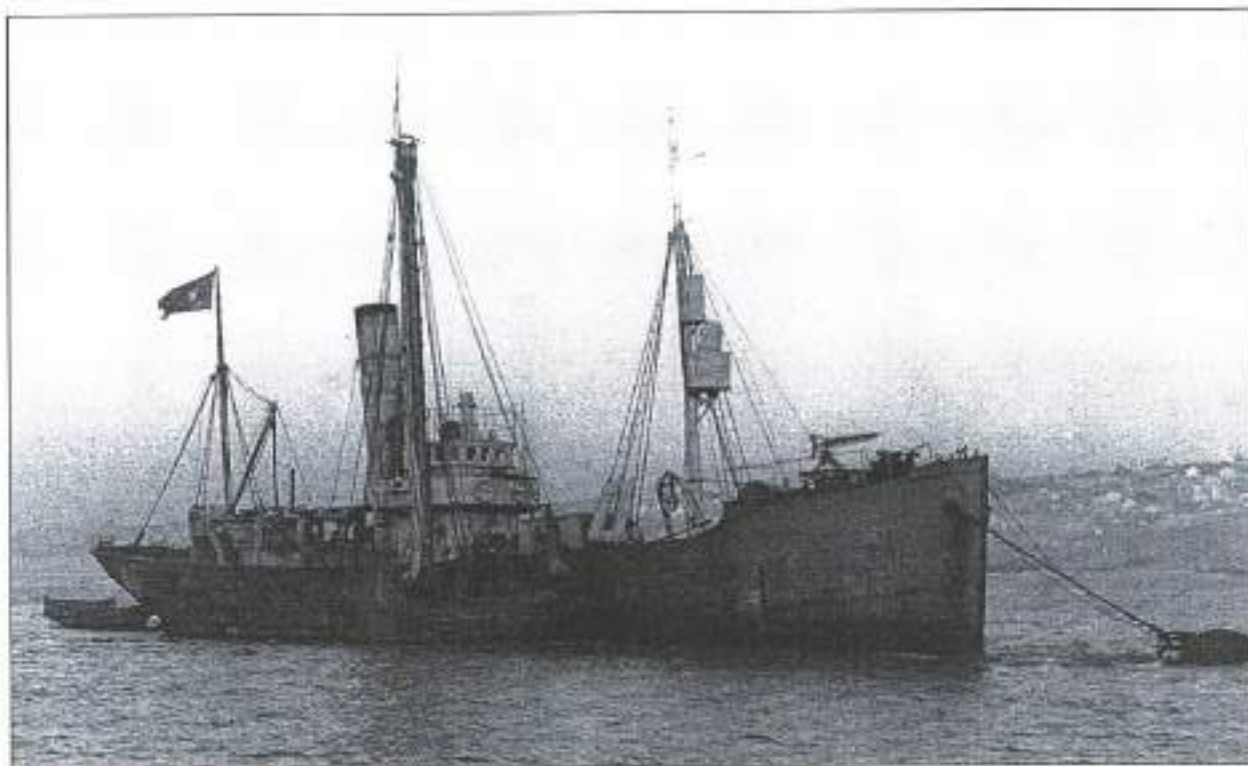
<sup>(1)</sup> O seu nome também surgiu, por vezes, como MARIA LUIZA 2.<sup>o</sup>, outros como MARIA LUIZA SEGUNDA e ainda como MARIA LUIZA II.

Em 18 de Abril de 1916 foi mobilizado e adaptado a caça-minas para servir na Defesa Marítima do Porto de Lisboa, ficando dado ao Serviço Naval de Defesa Submarina e tendo como missão principal a roeiga de minas fora das barragens exteriores da barra do Tejo.

Como caça-minas a sua guarnição era constituída por um oficial, um sargento, cinco praças e oito civis mobilizados.

Em 24 de Maio de 1916 o MARIA LUIZA passou a denominar-se HERMENEGILDO CAPELO em homenagem ao notabilíssimo oficial da Armada de seu nome completo Hermenegildo Carlos de Brito Capelo. Nasceu em 1841 e faleceu em 1917 teve uma longa e brilhante carreira ao serviço da Pátria notabilizando-se principalmente como sertanejo quando ainda Capitão-Tenente comandou expedições de exploração e desbravamento de vastas zonas do continente africano até então inexploradas, primeiro em Angola desde Outubro de 1877 a Outubro de 1879 e depois com partida de Mocimedes (Angola) a 24 de Abril de 1884 e chegada a Quelimane (Mozambique) a 26 de Junho de 1885, travessia essa, na qual teve por companheiro de aventuras outro distinto oficial da Armada, o comandante Roberto Ivens. Essa odisséia dos tempos modernos ficou imortalizada na obra que ambos escreveram e que intitularam *De Angola à contra-costa*, cuja leitura vivamente se recomenda.

De 9 a 28 de Dezembro de 1916 o caça-minas permaneceu na doca seca da Rocha do Conde de Óbidos para beneficiação do estado com raspagem e pintura com tinta primária de zinco.



*O Caça-minas HERMENEGILDO CAPELO amarrado à bóia e tendo atracada, de braço dado, por estibordo, uma embarcação de abastecimento*

Simultaneamente procedeu-se à reparação do guincho de roeça e à montagem duma peça de artilharia para a qual foi construída uma plataforma no castelo da proa. Pela observação da fotografia somos levados a crer que se trata de uma Hotchkiss de tiro-rápido de 37 mm.

Além de outras pequenas modificações que sofreu para ser adaptado às suas novas funções foi equipado com um projetor eléctrico montado numa pequena plataforma construída, para aquele fim, no mastro de vante.

Em 3 de Julho de 1916 o seu indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais de navio mercante, que era HGPV, foi substituído pelo novo indicativo GQBP dada agora a sua condição de navio militar.

Seria fastidioso relatar exaustivamente a acção monótona e apagada destas pequenas unidades mas para dar uma ideia do que foi a labuta abnegada, extenuante e humilde, contudo imprescindível, ainda que desconhecida do grande público, desenvolvida pelos caça-minas vamos apresentar aqui um pequeno excerto do primeiro diário náutico do HERMENEGLDO CAPELO que cobre o período decorrido entre 2 de Julho de 1916 e 20 de Março de 1917.

Consultando esse diário constata-se que este navio, bem como os seus pares, fazia base em Belém donde largava quotidianamente para ir roeçar fora da barra.

Assim no dia 2 de Julho largou às 1230 e roeçou desde as 1320 às 1800.

Em 11 de Julho largou às 0930 e roeçou desde as 1020 às 1315. Às 1435 amarron à bóia.

Em 28 de Agosto largou às 1430 e roeçou das 1540 às 1800 tendo amarrado à bóia às 1900.

Em 4 de Setembro largou às 0800. Roeçou até às 1100, hora a que largou o cabo de roeça para ir procurar minas juntamente com outros caça-minas. Às 1200 foram avistados quatro daqueles engenhos. Às 1300 o HERMENEGLDO CAPELO e o MANUEL DE AZEVEDO GOMES destruíram duas minas e o CELESTINO SOARES e o THIOMAZ ANDRÉA destruíram uma. Às 1400 o HERMENEGLDO CAPELO rebentou a tiro a quarta mina posto o que navegou para Belém onde, às 1600, amarron à bóia.

Julgamos poder inferir que naquela época o HERMENEGLDO CAPELO fazia parilha com o MANUEL DE AZEVEDO GOMES, enquanto que uma outra parilha era constituída pelo CELESTINO SOARES e pelo THIOMAZ ANDRÉA.

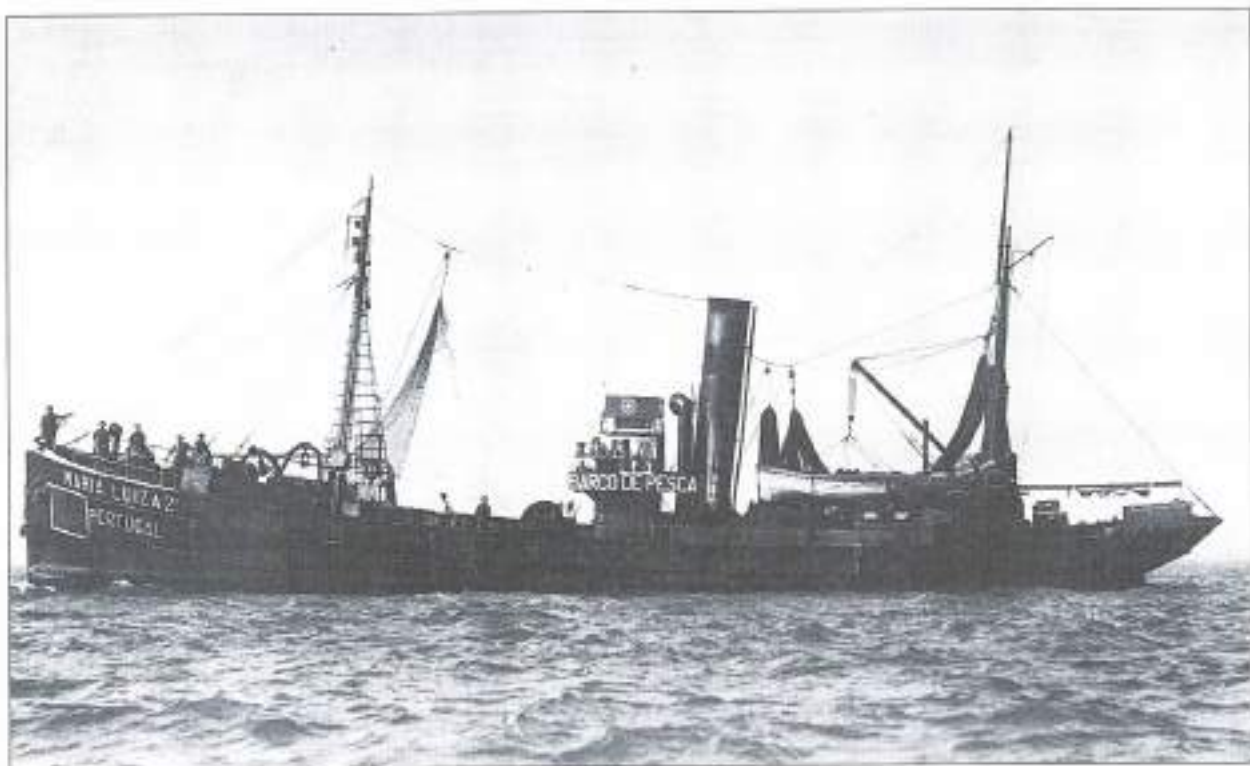
No dia 6 de Setembro o HERMENEGLDO CAPELO largou da bóia às 2030 e roeçou das 2200 às 2400.

Em 28 de Dezembro largou às 1230 e foi roeçar minas. Às 1700 amarron a bóia.

Em 29 manteve-se amarrado à bóia em Belém.

Em 31 de Dezembro largou às 0845. Roeçou das 0935 às 1140 e às 1310 amarron à bóia.

Ainda pela observação do referido diário náutico constata-se que no mês de Janeiro de 1917 efectuou roeças durante vinte dias, tendo estado impossibilitado de roeçar durante cinco dias consecutivos (dias 26 a 30) devido ao mau estado do mar, regressando à sua labuta no dia 31 em face da melhoria do tempo, tendo permanecido na base para descanso da guarnição apenas nos dias 1, 5, 11, 15, 18 e 25.



*O arrastão MARIA LUIZA 2.ª fotografado durante a Segunda Guerra Mundial.  
Na Grande Guerra tinha sido o cargo-meio HERMENEGLDO CAPELO*

No mês de Fevereiro procedeu a roeegas durante vinte e um dias, esteve fundeado nos dias 11 a 15, não nos esclarecendo o diário porque motivo, tampouco nos informando qual a situação nos dias 1 e 2.

Aqui fica uma rápida amostragem da fastidiosa e arriscada actividade, sempre recheada de sobressaltos e perigos, de um dos nossos pequenos caça-minas durante a Grande Guerra.

Entre 1 e 7 de Julho de 1916 saiu para o mar, quotidianamente, para roeegar minas amarrando todos os dias à sua bóia em Belém.

No dia 8 de Julho quando procedia à roeega teve que interrompê-la para reboear o caça-minas THOMAZ ANDRÉA que tinha a máquina avariada.

De 10 de Julho a 4 de Agosto roeegou diariamente na companhia dos caça-minas MANUEL DE AZEVEDO GOMES e ROBERTO IVENS.

No dia 23 de Julho interrompen a roeega para socorrer uma embarcação de recreio que se virara, com catorze pessoas a bordo. O HERMENEGILDO CAPELO conseguiu recolher onze dos náufragos mas três pessoas não foram encontradas.

Continuou a roeegar quotidianamente mas de 12 a 21 de Agosto manteve-se amarrado à bóia a fim de ser reparada uma avaria na máquina.

A partir de 21 de Agosto continuou a largar quotidianamente para o mar para roeegar minas.

Durante a passagem do ano encontrava-se amarrado à bóia em Belém.

De 2 a 16 de Janeiro de 1917 continuou a sair para o mar, diariamente, para roeegar.

No dia 16 não roeegou em face do intenso nevoeiro e no dia 1 de Fevereiro também não, devido ao muito mau tempo que se fazia sentir, o mesmo acontecendo nos dias 4, 6, 7 e 11 de Março pelo mesmo motivo.

De 8 de Novembro a 14 de Dezembro roeegou minas fazendo parrelha com o BAPTISTA DE ANDRADE. No dia 3 de Dezembro quando roeegava fez explodir uma mina a grande profundidade e no dia 7 durante a roeega surgiu à superfície uma mina que foi destruída a tiro com a Hotekiss.

Em 1918 continuou a roeegar fazendo parrelha com o caça-minas MANUEL DE AZEVEDO GOMES, outras vezes com o BAPTISTA DE ANDRADE e outras ainda com o caça-minas THOMAZ ANDRÉA.

Em 18 de Março largou para o mar para fazer exercício de tiro com a Hotekiss.

Em 4 de Abril ao roeegar veio à superfície uma mina que foi destruída com tiros das peças de artilharia do HERMENEGILDO CAPELO e do BAPTISTA DE ANDRADE.

Relata-nos o comandante Jaime do Inso em *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra* que em determinada ocasião, comandado pelo capitão-tenente Augusto Carlos de Saldanha, o HERMENEGILDO CAPELO, quando roeegava, conseguiu apanhar uma mina inimiga e reboeiá-la para o areal da Trafaria. Mais tarde, depois de desactivada, foi posta em exposição na sede da Esquadriinha, em Belém.

Durante a Grande Guerra, só próximo da barra do Tejo, os alemães lançaram mais de uma centena de minas das quais trinta e nove foram encontradas, mesmo depois do Armistício.

A parrelha comandada pelo primeiro-tenente Jaime de Sousa só à sua parte roeegou catorze minas,

Em 10 de Dezembro de 1918 o HERMENEGILDO CAPELO ree-  
gon pela última vez não o tendo feito nos dias seguintes devido às  
muito más condições de tempo.

No dia 15 de Dezembro largou para o mar mas em face da

intenso nevoeiro voltou a amarrar à bôia aí permanecendo até ao  
fim do ano.

Em 29 de Março de 1919 foi mandado passar ao estado de  
desarmamento e deixou de estar ao serviço do Estado.

## 34 – Submersível HIDRA 1917-1936

Foi a terceira e última unidade da classe PÓVA. Por serem os três rigorosamente iguais também nos dispensamos de repetir as características pois o que é verdadeiro para o PÓVA também o é para o GOLFINHO e para o HIDRA.

Foram construídos nos mesmos estaleiros italianos.

O HIDRA foi lançado ao mar no dia 19 de Agosto de 1917, dia em que também foi lançado o GOLFINHO. Ambas as cerimónias foram presididas pelo ministro de Portugal em Roma, Dr. Eusébio Leão. Foi madrinha do HIDRA a Embaixatriz de Inglaterra em Roma.

Como já foi dito, os três gémeos foram amentados ao Efectivo dos Navios da Armada no dia 20 de Outubro de 1917. Assumiu o comando do HIDRA o primeiro-tenente Fernando Augusto Branco.

Nos dias 22, 23 e 24 de Novembro foram realizadas provas ao largo de La Spezia que foram coroadas de êxito.

Quanto à viagem para Lisboa ela já foi descrita com alguma minúcia no historial do PÓVA.

Tendo chegado a Lisboa no dia 10 de Fevereiro de 1918 foi, no dia seguinte, visitado pelo ministro da Marinha António Aresta Branco.

Entre 5 e 28 de Março largou para o mar diversas vezes para adestramento da guarnição tendo efectuado várias imersões estáticas e a navegar e exercícios de lançamento de torpedos. Também em Maio e Junho saiu a barra muitas vezes para treino da guarnição.

Entre 5 de Julho e 7 de Outubro desempenhou a missão de patrulha e vigilância da costa, na área compreendida entre Peniche e a ponta de Sagres, durante a fase final da Grande Guerra tendo fundeado em Cascais, Berlengas, Sesimbra e Sines. No dia 12 de Setembro combateu até à barra um paquete inglês com tropas Portuguesas repatriadas de França.

No dia 11 de Novembro de 1918 foi assinado o Armistício e em consequência a actividade do HIDRA sofreu algum abrandamento mas, mesmo assim, continuou a sair para o mar, todos os anos, várias dezenas de vezes.

Desde 16 de Julho a 27 de Dezembro de 1919 saiu a barra inúmeras vezes tendo entrado em Sines, Portimão, Faro, Sesimbra, Setúbal e Cascais.

Entre 7 de Janeiro e 31 de Dezembro de 1920 largou para o mar trinta e oito vezes tendo fundeado em Peniche, Cascais, Estoril e Pico de Arões.

Desde 18 de Janeiro a 28 de Dezembro de 1921 saiu a barra noventa e três vezes, algumas delas na companhia dos seus irmãos gémeos e tendo efectuado alguns exercícios de lançamento de torpedos.

Entre 6 de Janeiro e 17 de Dezembro de 1922 largou para o mar quarenta e nove vezes para efectuar vários exercícios para o adestramento da guarnição.

De 3 de Novembro de 1922 a 3 de março de 1923 esteve em doca seca, no dique do Arsenal, em fabricos.



*O submarino HIRA navegando à superfície frente a Belém*



Desde 2 de Outubro a 17 de Dezembro de 1924 saiu a barra do Tejo vinte vezes tendo estado em Leixões e no Douro posto o que participou em exercícios, ao largo de Cascais, com os submersíveis ESPADAITE, FOÇA e GOLFINHO. A parte final dos exercícios foi presenciado pelo Presidente da República e pelo ministro da Marinha que se encontravam a bordo do aviso CINCO DE OUTUBRO.

Entre 19 de Janeiro e 10 de Dezembro de 1925 largou para o mar oitenta e três vezes visitando Sesimbra, Setúbal, Lagos, Leixões, Douro, Peniche e Cascais.

Nos dias 27 e 28 de Abril de 1926 efectuou exercícios em conjunto com o FOÇA ao largo de Cascais.

Em 20 de Julho foram ambos para Lagos. Nos dias subsequentes, ao largo de Portimão participaram num exercício com o contratorpedeiro DOURO e com os torpedeiros AVE e LIS. No dia 30 de Julho amarrou à bóia em Belém.

Entre 20 e 29 de Agosto visitou Leixões e o Douro conjuntamente com os seus dois irmãos gémeos e todos três participaram num exercício com a Esquadra de Operações a qual também se encontrava no Norte.

Desde 30 de Abril a 15 de Dezembro de 1926 saiu para o mar sessenta e duas vezes regressando à sua base em Belém.

Em 26 de Maio de 1927 tomou parte em vários exercícios, em conjunto com os seus dois gémeos, ao largo de Cascais, aos quais assistiram o ministro da Marinha e o ministro das Colónias embarcados no FOÇA.

Em 9 e 10 de Agosto participou com o GOLFINHO e com unidades de superfície na fase final dos exercícios navais de verão.

A vida do HIDRA prosseguiu com aturada actividade, saindo para o mar, todos os anos, várias dezenas de vezes, efectuando numerosas imersões para manter a sua guarnição apta para o intenso serviço no mar, executando um metódico programa de treino que incluía ainda semanais de unidades isoladas ou em grupos e exercícios mensais em esquadilha, além de manobras com navios de superfície quando se constituíam forças para dar execução a programas de exercícios de conjunto.

Só para darmos uma ideia do que foi a intensa actividade do HIDRA nos últimos anos diremos que no período de oito anos decorridos de 1927 a 1934 aquele submersível saiu a barra do Tejo quatrocentas e noventa e uma vezes para treino da guarnição.

Aquando do «render da guarda», no dia 15 de Janeiro de 1935, chegou a Cascais o primeiro dos submersíveis do programa Magalhães Corrêa, o DELFIM, lá estava o velhinho HIDRA a acompanhá-lo desde a entrada da barra norte até Belém.

Em 23 de Março fez a última saída na baía de Cascais para adestramento da guarnição, tendo regressado pela última vez à sua base na doca de Belém.

Em 31 de Março passou ao estado de completo desarmamento.

No dia 30 de Julho de 1936 foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada e em 1 de Novembro de 1937 o seu casco foi vendido em hasta pública.



*O submarino HIDRA entrando a barra do Tejo*

## 35 – Canhoneira IBO 1913-1943

Construída de aço no Arsenal de Marinha de Lisboa foi a segunda canhoneira das oito da classe BEIRA.

O assentamento da quilha teve lugar em 14 de Junho de 1910 e o lançamento à água em 18 de Novembro do mesmo ano.

Foi aumentada ao Efectivo dos Navios da Armada em 15 de Fevereiro de 1913 mas só foi dada por completamente acabada em 19 de Dezembro desse ano.

Como as dimensões, os deslocamentos o aparelho propulsor e outras características eram exactamente iguais aos da BEIRA dispensamo-nos de os repetir aqui sugerindo a consulta do capítulo do navio que deu o nome à classe.

O armamento da IBO era constituído por quatro peças Hotchkiss de 47 mm, colocadas duas nas amarras e duas nas alhetas, e por duas metralhadoras Nordenfeli de 6,5 mm posicionadas uma a cada bordo, a meio navio, em pequenos embornos.

Em Fevereiro de 1918 encontrando-se em comissão no arquipélago de Cabo Verde teve o seu armamento aumentado com duas bombas contra submarinos que lhe foram levadas pela sua irmã gêmea BEIRA que a fôra render naquela comissão.

Mais tarde, já em comissão nos Açores, a IBO teve, uma vez mais, o seu armamento reforçado, dessa vez, com uma peça de 76 mm/55 calibres proveniente do iate de recreio artilhado MARGARETH, da armada norte-americana, o qual se encontrava imóvel e inútil na base naval que os Estados Unidos detinham em Ponta Delgada.

Foi merecê da iniciativa e da persistência do capitão-tenente Henrique Corrêa da Silva, comandante da IBO, que o Almirantado

Português adquiriu ao Almirantado Norte-Americano as duas peças de 76 mm do iate MARGARETH que foram montadas uma na IBO e a outra na canhoneira AÇOR como foi referido no capítulo daquele navio.

Na mesma ocasião em que recebeu a peça de 76 mm foi a IBO pintada com uma «artística» camuflagem, às ondas, em tons de azul, que a tornou quase irrecognoscível no dizer do seu próprio comandante. Aliás foram vários os navios que durante a Grande Guerra foram assim pintados com a finalidade de dificultar a sua identificação pelo inimigo. Um deles foi justamente a canhoneira BEIRA à qual já nos referimos várias vezes.

Em 24 de Agosto de 1916, pelas vinte e duas horas quando navegava de Lisboa para o Funchal, com destino ao arquipélago de Cabo Verde, encontrando-se a cerca de sessenta milhas a sudoeste de Lisboa foi visto, de bordo da IBO cruzar-lhe a proa, um torpedo lançado por um submarino alemão que mais tarde se veio a saber ser o U22, o qual passou por baixo da canhoneira que vendo uma luz ao lume de água abriu fogo com uma das suas Hotchkiss de 47 mm mas nada de conclusivo foi apurado, tendo o submarino desaparecido para não mais ser visto.

Mais tarde, já em comissão em Cabo Verde, no dia 4 de Dezembro, estando a IBO fondeada, foi avistado um submarino navegando à superfície, à entrada da baía. Da canhoneira largou-se o artilheiro da amarra e com as máquinas a toda a força tentou-se abalroar o submarino ao mesmo tempo que se abriu fogo com as duas peças de vante. Alertada por um fogacho lançado pela IBO, a BEIRA picon a amarra

e também fez fogo contra o submarino que se apressou a mergulhar, tentando vir à superfície mais tarde mas tendo sido prontamente canhoneado pela BEIRA, mergulhou definitivamente e afastou-se.

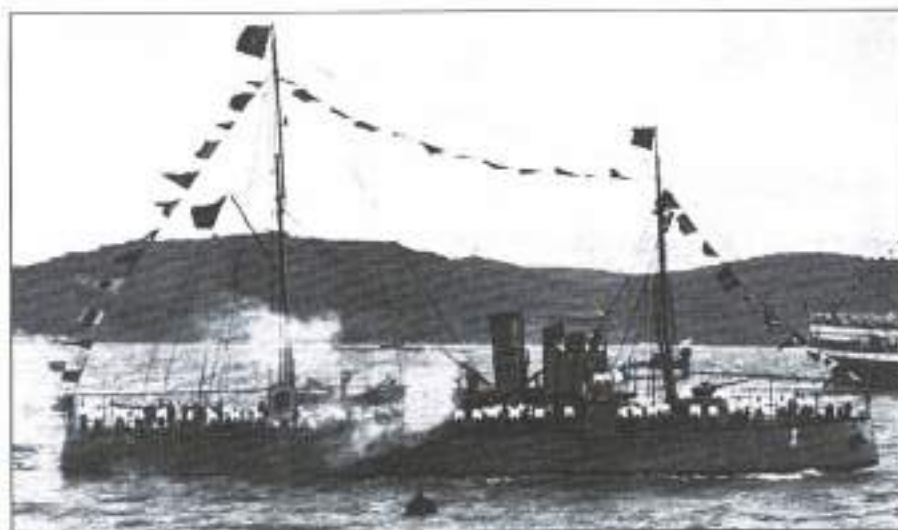
Em 19 de Dezembro de 1913 a construção da IBO foi dada por terminada e o navio ficou pronto para entrar em ação. Foi seu primeiro comandante o primeiro-tenente António de Carvalho Brandão e a sua primeira missão a fiscalização da pesca em águas algarvias.

Entre 12 de Novembro de 1914 e 2 de Abril de 1918 esteve no arquipélago de Cabo Verde, em missão de patrulha e vigilância

com especial incidência na proteção da estação do cabo submarino, durante a Grande Guerra.

Depois de cerca dum mês em águas do continente partiu em Maio para uma missão de soberania no arquipélago dos Açores onde se demorou até Novembro.

Encontrando-se a IBO no porto de Ponta Delgada, no dia 14 de Outubro de 1918, foi recebido, às seis horas da manhã um rádio do paquete SAN MIGUEL emitindo um SOS por estar a ser atacado por um submarino. A canhoneira largou imediatamente para socorrer o paquete e às dezasseis horas estava junto dele tendo sabido



*A canhoneira IBO, embandeirada em arco, navegando, no Tejo e com a guarnição estendida em continência*

então do combate do AUGUSTO DE CASTILHO com o submarino alemão. Passou então a IRO a combater o SAN MIGUEL até ao porto de Ponta Delgada.

Reabastecida de carvão, largou de novo para o mar em busca de hipotéticos naufragos mas só uma colha e pedaços de cortiça e de madeira foram encontrados.

No dia 19 de Outubro, pelas sete horas da manhã, a IRO entrou novamente no porto de Ponta Delgada.

No dia seguinte recebeu ordem para ir recolher doze naufragos do AUGUSTO DE CASTILHO que tinham conseguido chegar à ponta do Arnel depois de uma odisséia de «duzentas milhas a remos».

A IRO largou imediatamente. Chegada à ponta do Arnel foram a terra, num escalete, o imediato do navio e o enfermeiro com socorros e material para tratamentos. A canhoneira conduziu os naufragos para Ponta Delgada onde foram internados no Hospital da Santa Casa da Misericórdia.

Em Janeiro de 1919 deu-se um movimento revolucionário monárquico que foi chamado Monarquia do Norte. A IRO, fiel à República, no dia 28 largou para ir a Peniche juntar-se a outros navios. No dia 30 de Janeiro de 1919 navegando de conserva com os caga-míns MOR e CRISTINO SOARES, patrulha de alto mar REPÚBLICA e rebocador BERRIO viram uma bandeira monárquica içada na estação de caminho de ferro de Vila Praia de Ancora. Alguns tiros disparados pelo BERRIO e a bandeira foi prontamente arriada e no forte da vila foi içada uma bandeira republicana.

No dia 8 de Fevereiro a IRO fez doze tiros para Viana do Castelo com a peça de 76 mm/55 calibres. No dia seguinte ao amanhecer mais doze tiros com a peça de 76 mm sobre Viana cujos artilheiros acabaram por abandonar as suas peças.

Devido a violento temporal a IRO entrou em Vigo no dia 7 de Fevereiro tendo lá encontrado os restantes navios da esquadilha que também se tinham abrigado do mau tempo. Saiu no dia 12.

Desde Fevereiro de 1919 até fim de Dezembro de 1920 esteve em missão de fiscalização da pesca bacalada no porto de Setúbal.

Em Julho de 1922 esteve em Santa Cruz de Tenerife e em Puerto de La Luz no arquipélago das Canárias.

Em 26 de Outubro de 1926 integrou a Divisão Naval Colonial da qual também faziam parte as suas gémeas BERRA e BENGU, o REPÚBLICA à data ainda classificado cruzador e o navio de transporte GIL EANNES, que efectuaram o périplo de África, viagem que ficou memorável e que mencionámos no capítulo da canhoneira BERRA com algum pormenor.

De 30 de Outubro de 1927 a 30 de Abril de 1929 e de 15 de Dezembro daquele mesmo ano a 27 de Março de 1930 efectuou duas longas comissões de soberania no arquipélago dos Açores em que visitou numerosos portos de todas as nove ilhas.

Seguiu-se uma missão de soberania em que visitou muitos portos do continente africano e quando no regresso entrou no porto do Funchal no dia 21 de Março de 1931 viu-se envolvida na Revolta da Madeira. O comandante, primeiro-tenente Liberal da Câmara, foi a bordo do paquete CARVALHO ARAUJO da Empresa Insulana de Navegação, crismado cruzador auxiliar E, no qual seguia embarcado o ministro da Marinha contra-almirante Magalhães Corêa que chefiava as forças que iam sufocar a revolta.

Tendo Leal da Câmara apresentado emprimentos ao ministro recebeu ordens para apoiar o desenvolvimento das forças contra-revolucionárias.

Quando três embarcações do CARVALHO ARAÚJO eícias de tropas tentavam desembarcá-las três baterias de terra abriram fogo. A IBO respondeu com dez disparos de 76 mm e quinze de 47 mm que calaram as baterias de terra.

A canhoneira recebeu ordens para ir para Porto Santo onde encontrou o paquete PEDRO GOMES, actuando como transporte de tropas, e o cargueiro CUBANGO, actuando como transporte de hidroaviões, ambos da Companhia Nacional de Navegação e o cargueiro MARIA CRISTINA da Sociedade Geral servindo de navio-carvoeiro reabastecedor da esquadra. Também tomara parte nas

operações o cruzador VASCO DA GAMA, a canhoneira ZAIRE, gémea da IBO e o contratorpedeiro VOUGA que foi abalroado pelo PEDRO GOMES afundando-se.

Em 10 de Maio de 1931 a IBO chegou ao Tejo e amarrrou a uma bóia do quadro.

Em 15 de Novembro de 1943 foi abatida ao Efectivo como canhoneira e foi adaptada a navio-hidrográfico navegando como tal até 1953.

Em 20 de Fevereiro de 1953 foi, definitivamente, abatido ao Efectivo dos Navios da Armada.



*A canhoneira IBO fundeada no Rio Douro*

## 36 – Patrulha auxiliar IDA 1916-1918

**E**ra o iate a vapor IDA propriedade do grande benemérito e amigo da Marinha que foi Henrique Maufroy de Seixas (15.04.1886-21.02.1948), que durante a Grande Guerra o pôs à disposição do Estado para ser utilizado como patrulha auxiliar.

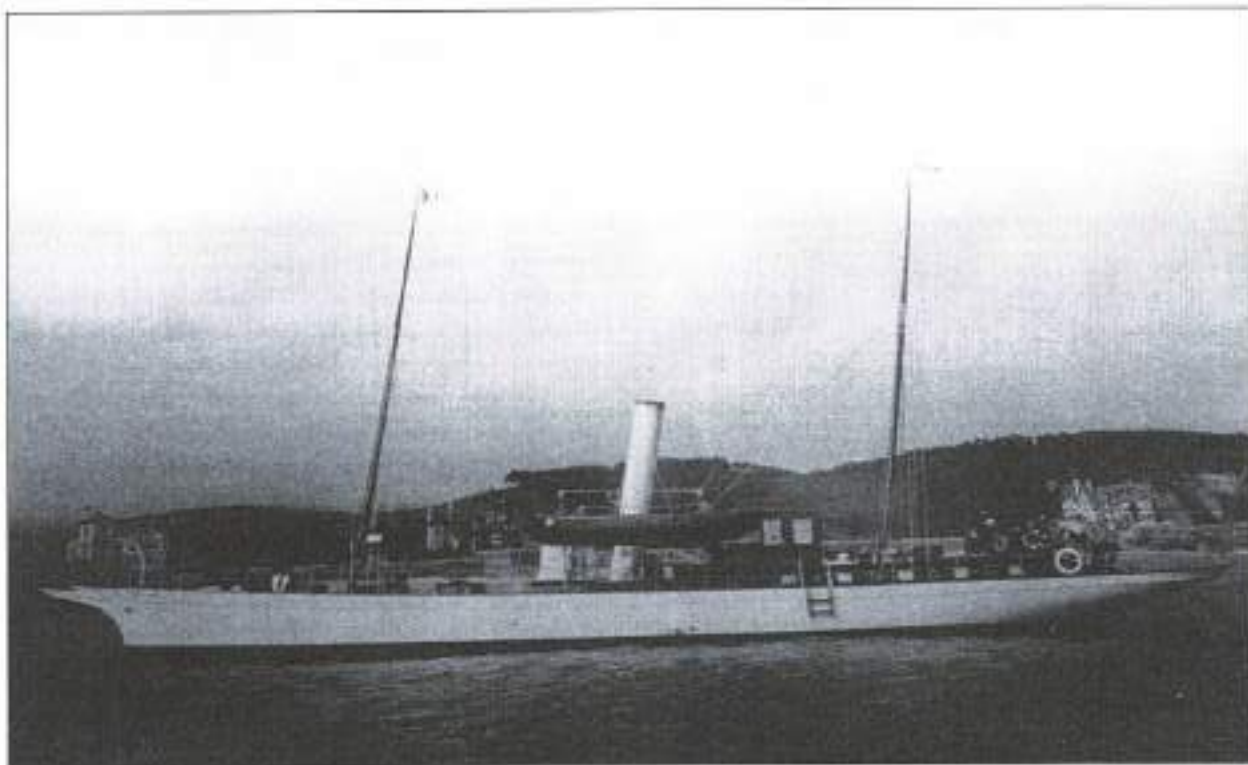
Por vezes era também designado por PATRULHA n.º 5.

Nada mais foi possível apurar acerca deste pequeno navio.

Henrique Maufroy de Seixas, além de ceder o seu iate, ofereceu à Marinha o seu magnífico palácio de Casais onde estão hoje sediadas a Capitania do Porto de Casais e a Messe da Marinha.

Ofereceu igualmente a sua bela coleção de cerca de trezentos rigorosos modelos de navios e de embarcações que constituem hoje em dia, uma parte muito importante do acervo do nosso Museu de Marinha e ainda cerca de vinte mil fotografias de navios e de embarcações e respectivos negativos e um elevado número de gravuras e aguarelas e centenas de desenhos e planos de navios.

Por tudo isto é inegável que a Marinha tem uma grande dívida de gratidão para com aquele extraordinário benemérito cujo nome merece figurar sobre o aço cinzento de um navio da Armada Nacional.



*O íate a vapor IDA propriedade de Henrique Mamfroy de Seixas*



## 37 – Rebocador LIDADOR 1884-1950

**R**ebocador construído, de ferro, em Inglaterra, em 1884, nos estaleiros Laird Brothers, em Birkenhead, destinado à Armada Portuguesa.

Inicialmente foi classificado vapor de reboques.

Eis as suas características principais:

Comprimento entre perpendiculares	34,70 metros
Boca	6,10 metros
Pontal	2,85 metros
Calado máximo	2,40 metros
Deslocamento	252 toneladas
Arqueação bruta	494,84 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	222,68 m <sup>3</sup>

Estava equipado com duas máquinas alternativas de vapor com a potência de 400 cavalos indicados que nas experiências lhe imprimiram a velocidade de 11 nós. Tinha dois hélices.

Inicialmente foi armado com uma peça Hotchkiss de 37 mm/25 calibres e uma metralhadora Nordenfolt de 11,4 mm. Mais tarde passou a ter uma peça Hotchkiss de 57 mm/40 calibres e duas, também Hotchkiss de 37 mm/20 calibres.

A guarnição, aprovada por portaria de 14 de Outubro de 1884, compunha-se de 21 homens.

Entrou no Tejo, pela primeira vez, no dia 15 de Agosto de 1884.

Em 3 de Setembro assumiu o comando o primeiro-tenente César Alexandre M. C. Valsassina.

No dia 29 de Setembro largou do Tejo para socorrer os navios britânicos BERMINA e BUSHIRE que tinham colidido próximo da barra. O LIDADOR rebocou a BUSHIRE para o Tejo. Quanto ao outro já se tinha afundado.

Entre 1884 e 1894 largou numerosas vezes para o mar em missão de assistência à navegação.

Em 4 de Setembro de 1894 iniciou uma comissão de fiscalização da pesca em águas algarvias que durou até 12 de Dezembro posto o que regressou a Lisboa.

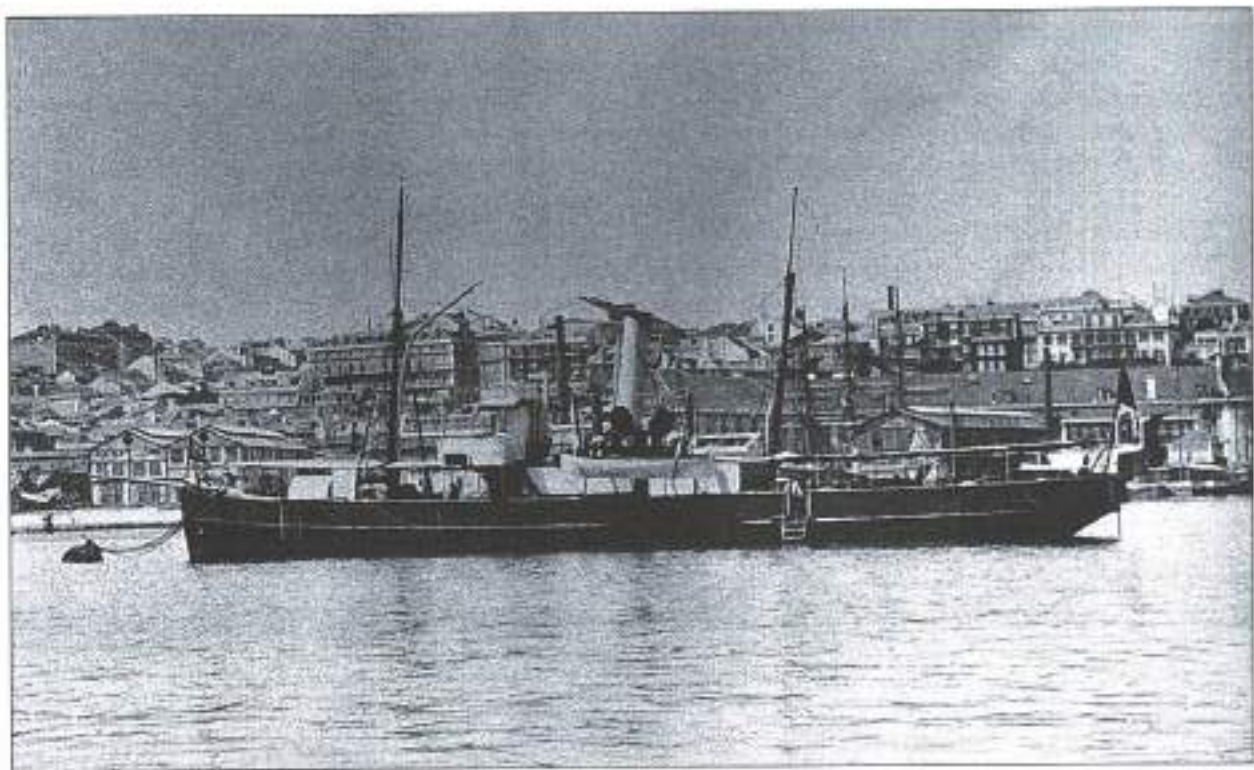
Navegou principalmente nas águas do continente tendo visitado os portos de Albufeira, Buarcos, Douro, Lagos, Leixões, Nazaré, Peniche, Póvoa do Varzim, Sesimbra, Setúbal e Sines, alguns deles várias vezes.

Foi uma das cinco unidades que integraram a Esquadilha Fiscal da Costa, com sede em Faro, e que durante a Grande Guerra acumulou as funções de fiscalização da pesca com as de patrulha no mar.

No dia 9 de Julho de 1896 largou para os Açores onde foi efectuar fiscalização aduaneira. Visitou vários portos nomeadamente Ponta Delgada e Horta.

No dia 11 de Novembro do mesmo ano largou da Horta para o Tejo onde chegou no dia 16.

Este período de quatro meses foi a sua maior ausência de águas do continente.



*O rebocador LIDADOR amarrado a uma bóia do quadro*

Em 5 de Abril de 1932 largou do Firo para Ceuta, tendo escalado seguidamente os portos de Tanger, Kinitra, Rabat e Casablanca. Crê-se que foi esta a única viagem que fez ao estrangeiro, pelo menos antes de ter sido entregue ao comissariado da Mocidade Portuguesa.

No decorrer da sua longa vida de 66 anos a artilharia do LIDADOR sofreu várias alterações. A partir de 1932 passou a ser constituída por duas peças Hotchkiss de 47 mm montadas no convés, às amarras.

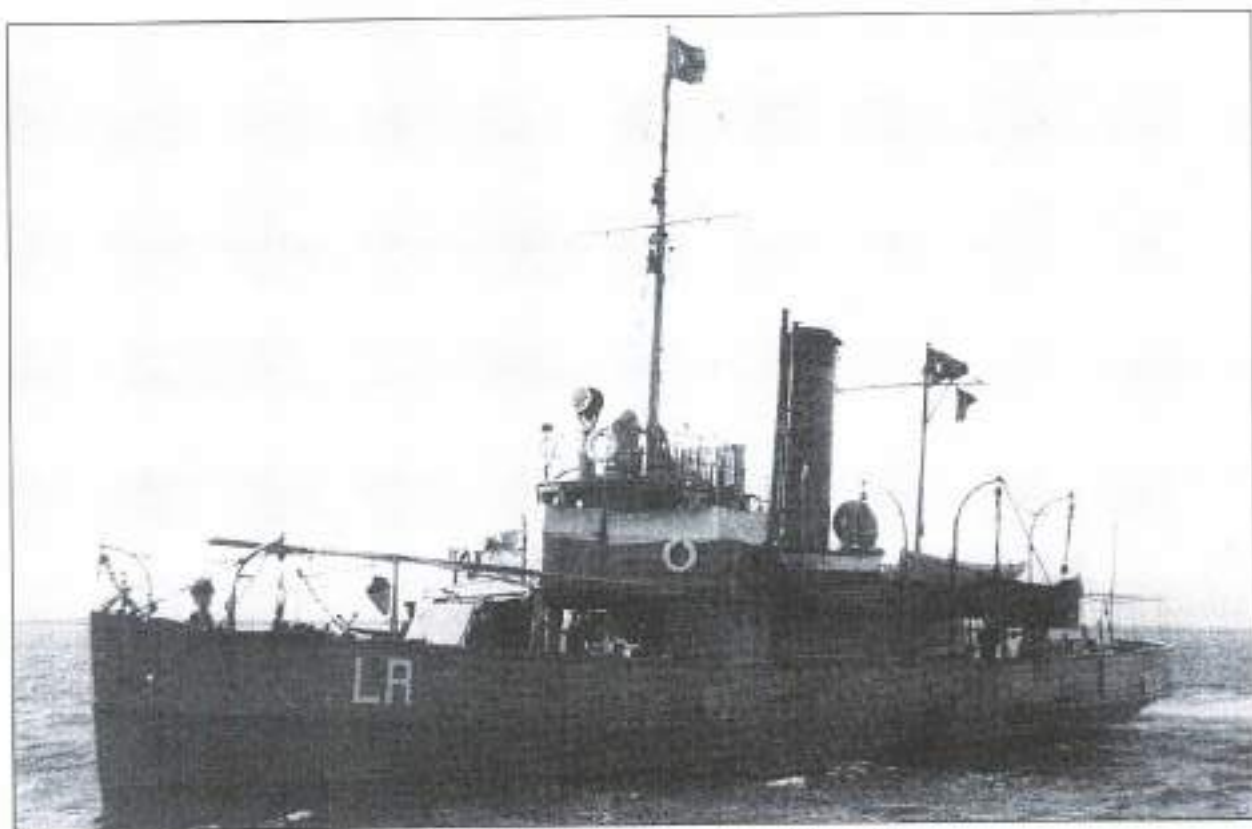
No dia 17 de Fevereiro de 1933, durante uma das comissões de fiscalização da pesca, o LIDADOR apressou um galeão espanhol apanhado a pescar, ilegalmente, em águas territoriais Portuguesas.

Ao ser arriada de bordo do navio Português a baleeira de bomboordo que iria conduzir um oficial e duas peças armadas a bordo do barco espanhol, para ser feito o arresto, este investiu deli-

beradamente contra a baleeira que ficou desfeita mal dando tempo ao pessoal de saltar para o LIDADOR. Seguidamente o galeão fez manobra a ré e investiu de novo, desta vez, contra a albeta de bomboordo do próprio LIDADOR cuja borda falsa, sendo de madeira, ficou destruída ao mesmo tempo que o barco espanhol se afundava tendo os seus tripulantes sido salvos pela guarnição do navio Português.

O LIDADOR manteve-se ao serviço da Esquadriha Fiscal da Costa até 24 de Julho de 1943 data em que foi posto à disposição do comissariado da Mocidade Portuguesa para ser utilizado em treino de mar dos filiados daquela organização, passando a funcionar a bordo o Centro de Instrução Especializada de Marinharia da Mocidade Portuguesa.

Por portaria de 14 de Agosto de 1950 foi mandado abater ao Efectivo dos Navios da Armada.



*O rebocador LIDADOR navegando, fotografado em 1926*

## 38 – Canhoneira LIMPOPO 1890-1943

Canhoneira construída de ferro, em 1890, no estaleiro Orchard Yard – Thames Iron Works Shipbuilding & Co. em Blackwall, Londres, destinada à Armada Portuguesa.

No dia 15 de Outubro de 1890 foi aumentada ao Efectivo dos Navios da Armada,

Eis as suas características principais:

Comprimento entre perpendiculares	37,79 metros
Boca	6,40 metros
Pontal	2,74 metros
Calado máximo	2,13 metros
Deslocamento máximo	321 toneladas
Deslocamento standard	243 toneladas
Velocidade máxima	11 nós
Velocidade de cruzeiro	8 nós
Autonomia	1800 milhas a 8 nós

Estava equipada com duas máquinas alternativas de vapor de triplex expansão, verticais, uma caldeira cilíndrica, de aço, de chama invertida com duas furnalhas. Possuía dois hélices. A potência de 530 cavalos indicados nas experiências garantiu-lhe a velocidade de 11,3 nós. O combustível era carvão.

Inicialmente aparelhava com dois mastros latinos, com um redondo no de vante, duas velas de estai, um traquete latino e um latino grande, totalizando 159 m<sup>2</sup>.

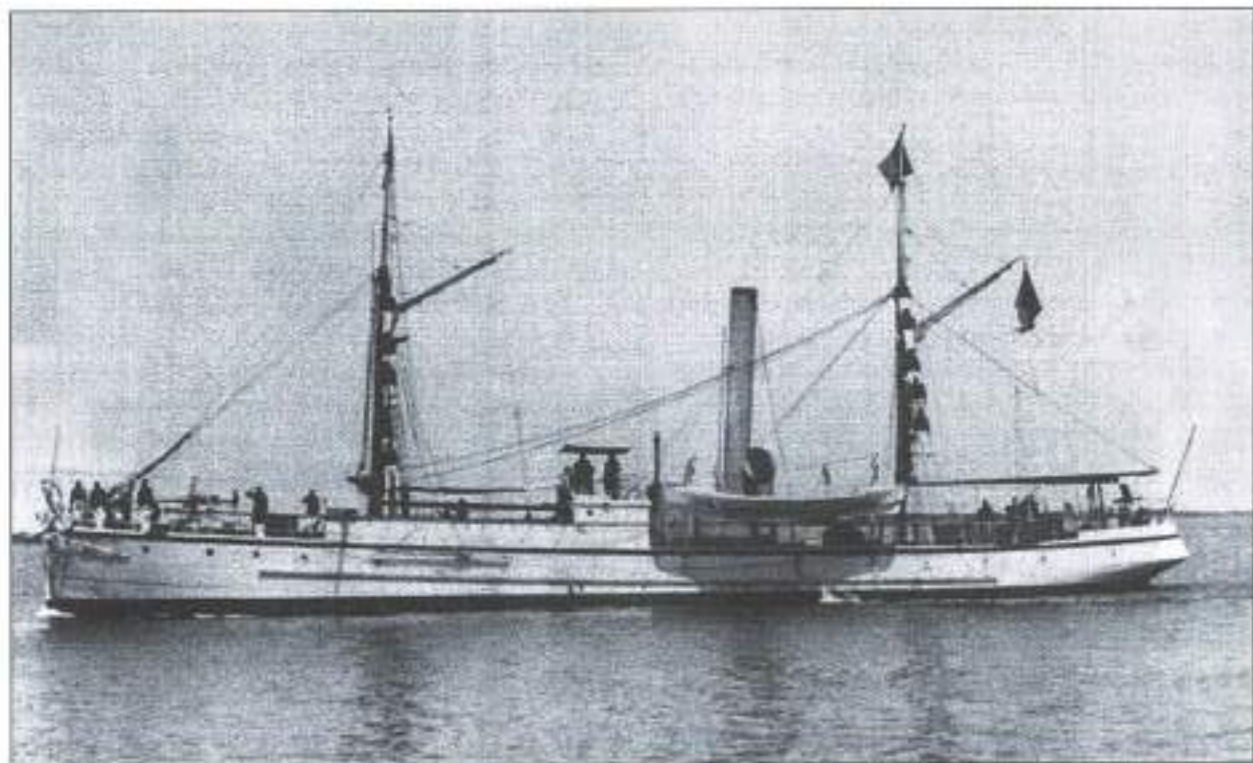
Esse aparelho vélico foi desenhado em determinada altura, passando a LIMPOPO a ser uma canhoneira de propulsão exclusivamente mecânica.

Segundo o Comandante Marques Esparteiro teria como armamento duas peças Hotchkiss de 47 mm/40 calibres e uma metralhadora de 6,5 mm também Hotchkiss. Porém num modelo muito pormenorizado e rigoroso existente no Museu de Marinha constata-se que estava armada com uma peça Hotchkiss de 65 mm montada em caça e com um canhão-revólver Hotchkiss de 37 mm instalado em retirada. Aliás é frequente que os navios que têm uma vida longa (a da LIMPOPO orçou por cinquenta e dois anos), sofram alterações nomeadamente no seu armamento.

Uma portaria datada de 10 de Dezembro de 1890 determinou que a sua guarnição fosse composta por 42 homens incluindo quatro oficiais.

Em 15 de Outubro de 1890 arrou em Londres tendo assumido o comando o primeiro-tenente António da Fonseca Sarmiento.

Às 2215 do dia 23 de Outubro de 1890 largou do Tamisa para o Tejo. No dia seguinte, pelas 7 horas da manhã, desembarcou o piloto em Dover. No dia 26 arribou a Southampton devido ao mau tempo encontrado. Reabastecer de carvão e largou no dia 28 mas mais uma vez, devido ao mau tempo, teve que arribar, dessa vez a Plymouth, no dia 29. Recomeçou a viagem no dia 6 de Novembro mas foi obrigada a arribar novamente a Plymouth e com algumas



*A estrokoçista LIMPOPO navegando.*

reparações providenciadas pelo temporal. Após reparações largou a 26 de Novembro tendo entrado no Tejo a 30.

No dia 17 de Janeiro de 1891 zarpo para Moçambique para integrar a Divisão Naval de África Oriental.

Depois de atravessar o Estreito de Gibraltar encontrou muito mau tempo com ventos de força 8 e vaga alterosa que provocaram várias avarias.

No dia 23 arribou a Tunísia onde largou no mesmo dia e fundeou em Malta no dia 25 tendo atestado de carvão e saído no dia 29.

Em 6 de Fevereiro chegou a Port-Saïd, em 12 a Suez e a 22 a Aden.

Recebeu um telegrama para seguir urgentemente para Moçambique. Reabasteceu de carvão e zarpo a 27. Fundeou junto à ilha de Moçambique no dia 10 de Março. Em 25 de Outubro de 1891 suspendeu de Moçambique e no dia 31 entrou em Lourenço Marques.

Ficou dada ao serviço de balizagem da baía de Lourenço Marques até 12 de Dezembro.

Em 31 de Dezembro de 1891 zarpo para Durban onde chegou no dia 2 de Janeiro de 1892 e no dia 5 subiu a plano inclinado e foi iniciada a limpeza do fundo. Foi substituído o hélice de bombordo que tinha uma pá partida. Terminada a pintura da carena e os fabricos nas máquinas desceu a plano inclinado e efectuou experiências tendo atingido a velocidade de 11 nós.

No dia 12 de Fevereiro de 1892 largou de Durban para a Estação Naval de Angola e passou a fazer parte da Divisão Naval da África Ocidental. Fez quatro comissões a Ajudá voltando sempre a Angola.

Permaneceu na Estação Naval de Angola até Maio de 1896 desenvolvendo intensa actividade. Aliás a maior parte da sua longa vida operacional foi passada em Angola.

Em 1 de Maio de 1896 largou de Luanda para Lisboa e após ter escalado Cabinda, S. Tomé, Freetown, Praia e S. Vicente em Cabo Verde, Las Palmas e PUNCHAL entrou no Tejo a 19 de Julho.

Iniciou fabricos em Dezembro de 1896 os quais se prolongaram até 13 de Abril de 1898. Nesta data a guarnição da LIMPOYO passou a ser de 49 homens.

Depois de um cruzeiro ao Algarve a partir de 28 de Maio, regressou a Lisboa a 29 de Junho de 1898.

Em 10 de Julho partiu para a Estação Naval de Cabo Verde onde se manteve até 26 de Dezembro.

Largou da Praia em 26 de Dezembro de 1898 e após ter escalado Ana Claves (S. Tomé) chegou a Luanda a 26 de Fevereiro de 1899 ficando dada à Estação Naval do Atlântico Sul.

No dia 6 de Dezembro de 1904, comandada pelo primeiro-tenente João Carlos da Silva Nogueira, encontrava-se a canhoneira LIMPOYO fundeada na Baía dos Tigres (Sul de Angola) quando foram avistados fumos de vários navios que depois se constatou serem quatro couraçados, sete cruzadores e um navio-hospital russos da esquadra do almirante Rodjstvensky que se dirigia para o Extremo-Oriente devido a estar em curso a guerra russo-japonesa.

Os doze navios fundearam na ampla baía seguidos por nove cargueiros, carregados de carvão, sendo três alemães, um francês, dois ingleses e três russos nos quais Rodjstvensky tinha marcado encontro na Baía dos Tigres para ali ser feito o transbordo do carvão para reabastecer a sua esquadra.

A LIMPOPO suspendeu e navegou por bombardeio e depois por estibordo da esquadra verificando que ela estava fundeada dentro das águas territoriais Portuguesas.

Seguidamente a canhoneira fundeou próxima da anura de estibordo do couraçado SOUVAROFF, navio-almirante russo.

A canoa foi arriada e o comandante Silva Nogueira foi a bordo do SOUVAROFF apresentar emprimentos tendo sido recebido com toda a cortesia no som do Hino Nacional Português.

Demonstrou então ao almirante russo que a sua esquadra estava fundeada em águas territoriais Portuguesas e disse que sendo Portugal país neutro não podia permitir a presença da esquadra durante mais de vinte e quatro horas. Houve troca de cartões entre os dois comandantes posto o que Silva Nogueira se retirou. Pouco depois os emprimentos foram retribuídos a bordo da LIMPOPO pelo chefe do estado maior da esquadra, capitão-de-mar-e-guerra Clapiers de Collongue.

Seguidamente a canhoneira suspendeu e foi fundear no seu fundeadoiro habitual, no extremo da baía, e pouco antes de expirar o prazo de vinte e quatro horas todos os vinte e um navios estrangeiros suspenderam e rumaram a Sul.

Em Agosto de 1908 deixou de fazer parte da Divisão Naval do Atlântico Sul e voltou ao Tejo tendo sido submetida a demorados

fabricios posto o que, em Outubro de 1910, foi dada ao serviço de fiscalização da pesca na Zona Norte.

No dia 6 de Dezembro de 1910 navegando no Tejo foi abalroada pelo vapor LISBOENSE cujo proprietário pagou a reparação das varas.

Em 8 de Setembro de 1912 navegou do Douro para a Bélgica tendo entrado no porto de Arvers para carregar munições destinadas a Lisboa onde chegou no dia 24. Voltou à sua função de fiscalização da pesca na qual se manteve até 1928.

Entre 10 de Fevereiro de 1928 e 16 de Março de 1932 efectuou quatro viagens de estudo a Marrocos, com estudantes da Universidade de Coimbra, tendo escalado os portos de Tanger, Ceuta, Tetuan, Casablanca, Mazagão e também, Sevilha e Cádiz em Espanha. Entre 21 de Julho e fins de Agosto de 1937 serviu na Brigada Hidrográfica Independente, actualizando cartas referentes às zonas do Guadiana e de Orlhão. Realizou ainda outros trabalhos de hidrografia até, 16 de Março de 1939, data em que voltou ao Tejo.

Entre Junho de 1939 e Fevereiro de 1943 esteve ao serviço da Brigada Naval da Legião Portuguesa.

Em 19 de Fevereiro de 1943 foi abatida no Efectivo dos Navios da Armada e em 30 de Março do mesmo ano foi vendida para suenta.



## 39 – Patrulha LINCE 1911-1943

**P**equeno navio construído, de aço, em 1911, no estaleiro italiano Fratelli Orlando & Co., em Livorno, destinado à Armada Portuguesa.

Foi projectado propositadamente para a fiscalização da pesca.

O lançamento à água teve lugar em 14 de Junho de 1911 e foi anexo ao Efectivo dos Navios da Armada em 29 de Janeiro de 1914.

Tinha o indicativo do Código Internacional de Sinais GQDH.

Eis as suas características principais:

Comprimento de fora a fora	27,00 metros
Comprimento entre perpendiculares	24,60 metros
Boca	4,35 metros
Pantal	2,65 metros
Calado Máximo	1,83 metros
Deslocamento máximo	78,00 toneladas

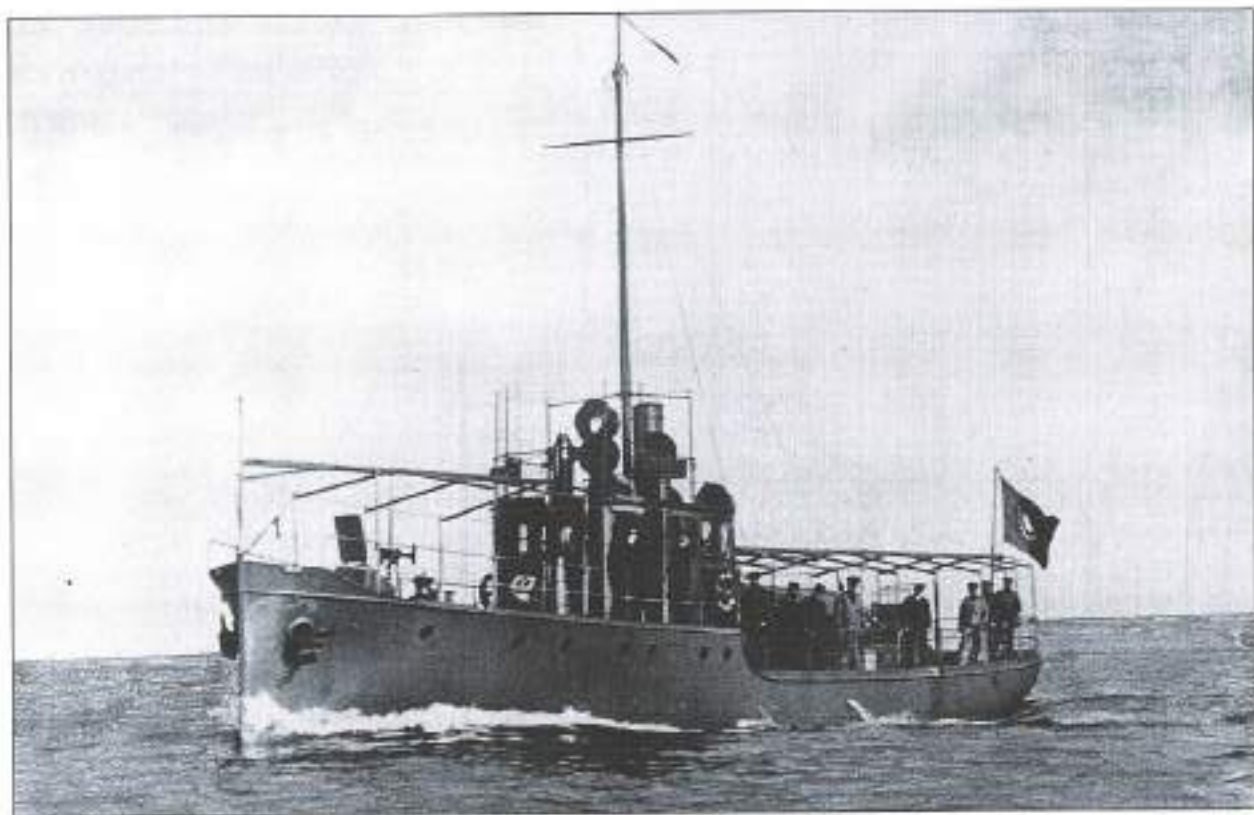
Estava equiparado com dois motores semi-diesel, a dois tempos, com a potência total de 300 cavalos indicados que lhe permitiam a velocidade máxima de 12 nós. Tinha dois hélices.

O armamento consistia em duas peças de artilharia Hotchkiss de 37 mm.

A guarnição compunha-se de 53 homens.

A sua principal actividade foi desenvolvida no âmbito da fiscalização da pesca, mas durante uma determinada época da sua vida esteve dado à Escola de Torpedos em Paço de Arcos.

Pela Portaria N.º 10398 datada de 21 de Maio de 1943 foi abatido ao Afectivo dos Navios da Armada.



*O patrulha LINCE durante as provas de mar em Livorno*

## 40 – Transporte LUABO 1916-1918

**E**m o navio de passageiros de longo curso LUABO propriedade da Empresa Nacional de Navegação, de Lisboa, construído, de aço, em 1909, no estaleiro Russel & Co.º Glasgow, Escócia, por encomenda da referida empresa armadora.

Tinha o número oficial 4963 e o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais HGKT.

Eis as suas características principais:

Comprimento de fora a fora	76,85 metros
Comprimento entre perpendiculars	73,49 metros
Boça	10,04 metros
Pontal	5,95 metros
Calado máximo	4,65 metros
Arqueação bruta	4115,21 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	2421,59 m <sup>3</sup>
Porte bruto	1475 toneladas

O aparelho propulsor era construído por duas máquinas alternativas de vapor de triplíce expansão, com 6 cilindros, uma caldeira e seis fornalhas, desenvolvendo a potência de 950 cavalos indicados.

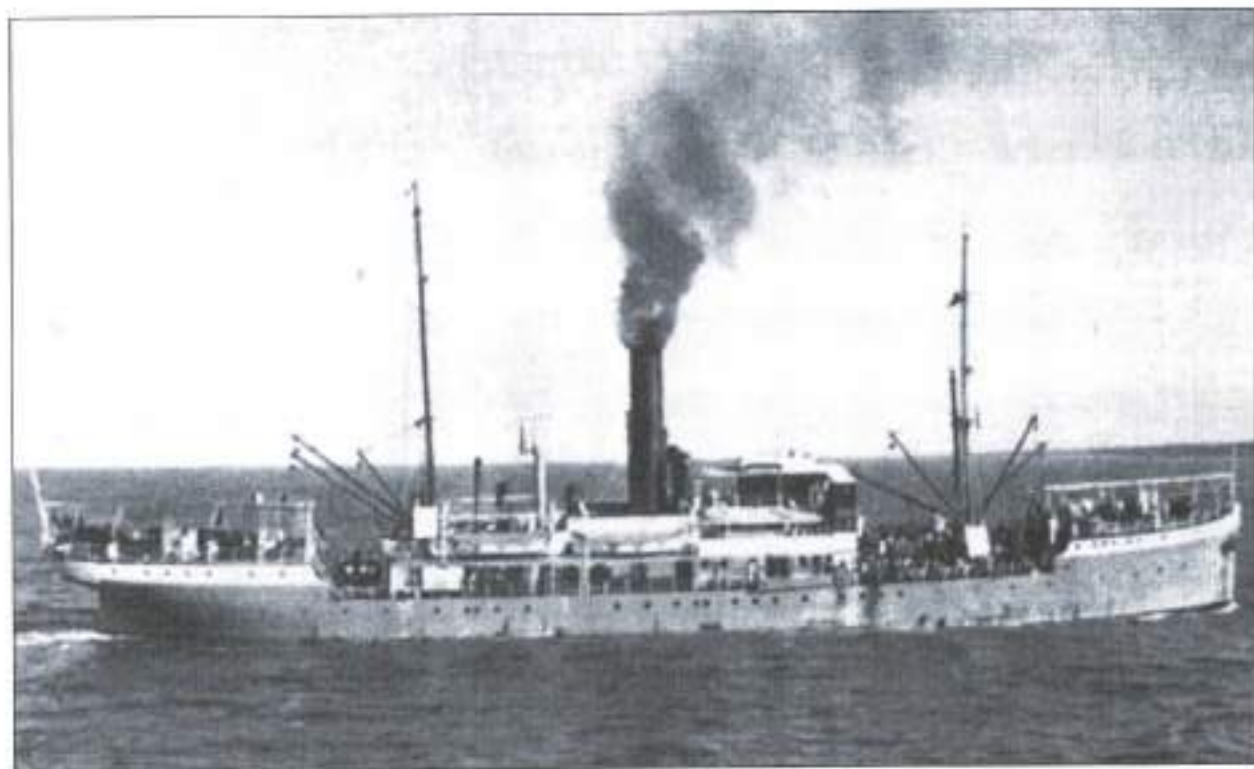
Velocidade máxima	10 nós
Número de tripulantes	61
Capacidade para passageiros	97

O paquete LUABO foi mobilizado, em 1916, para o serviço da defesa marítima na costa de Moçambique a partir de 29 de Janeiro daquele ano, substituindo o navio similar CHINDE.

O LUABO navegou no Oceano Índico, patrulhando as águas moçambicanas e dando apoio às operações militares Portuguesas levadas a cabo no Norte de Moçambique, inclusivamente transportando contingentes do nosso Exército envolvidos nos acontecimentos de Rovuma.

Em Maio de 1916 o LUABO esteve presente nas operações do posto do Namoto tendo a bordo o Governador Geral de Moçambique, Álvaro de Castro, e o Chefe do Estado Maior das Forças Expedicionárias.

Após o fim da guerra o LUABO regressou à Companhia Nacional de Navegação e à sua pacífica função de transportar passageiros e carga na costa de Moçambique até 27 de Abril de 1956 data em que se afundou quando navegava de Durban para Lourenço Marques, debaixo de violento temporal. Morreram catorze tripulantes, incluindo o comandante que foi para o fundo com o seu navio.



*O paquete LUABO da Empresa Nacional de Navegação*

## 41 – Canhoneira LÚRIO 1908-1926

Canhoneira construída de aço Siemens-Martín, no Arsenal de Marinha de Lisboa.

A sua construção foi decidida em 1903 e logo nesse ano ficaram concluídos os estudos e os projectos do seu casco e das máquinas.

Era uma versão melhorada da canhoneira CHAIMITE, projectada para prestar serviço na costa da província de Moçambique. Apesar de derivar da CHAIMITE diferia muito dela no aspecto exterior.

A construção da LÚRIO teria sido iniciada em Janeiro de 1905. Foi lançada à água no dia 9 de Novembro de 1907 e aumentada ao Efectivo dos Navios da Armada em 23 de Janeiro de 1908.

Eis as suas características principais:

Comprimento entre perpendiculares	42,80 metros
Boca	7,28 metros
Pontal	2,60 metros
Calado máximo	1,81 metros
Deslocamento	305 toneladas

Disponha de duas máquinas alternativas de vapor, de triplex expansão, com três cilindros, e com a potência total de 500 cavalos indicados, que nas provas lhe imprimiram a velocidade de 12,5 nós.

Possuía duas caldeiras cilíndricas de chama invertida. Tinha dois hélices e pás com capacidade para 62 toneladas de carvão.

O raio de acção era de 2000 milhas.

O armamento era constituído por duas peças de artilharia Hotchkiss de 47 mm, montadas uma em caça e uma em retirada e por uma metralhadora de 6,5 mm também Hotchkiss.

Disponha de iluminação eléctrica e de um projector instalado numa pequena plataforma no mastro.

A guarnição compunha-se de quatro oficiais, seis sargentos e quarenta e uma praças.

Em 13 de Janeiro de 1908 o primeiro-tenente Joaquim Bernardo de Moraes e Castro assumiu o cargo de encarregado do comando e em 13 de Março o cargo de comandante. Nesta mesma data o navio passou ao estado de completo armamento.

Em 21 de Março de 1908 iniciou as experiências de máquinas, em 22 entrou em Leixões, em 25 fundeou em Vigo donde saiu a 27 tendo chegado ao Tejo a 28.

No dia 16 de Maio de 1908 largou para a Guiné com escala por Las Palmas e Dakar tendo fundeado em Bissau no dia 30 e em Bolama em 7 de Junho.

A partir dessa data navegou entre Bolama e Bissau tomando parte em operações de pacificação de indígenas sublevados, fazendo base na ilha de Bolama mas operando também nas zonas de Baha, Caehen, Cuió, Farim e Bissau.

Em 14 de Agosto de 1909 a sublevação foi dada por terminada com a assinatura do auto de vassalagem dos régulos perante o governador da Guiné.

Contudo a LÚRIO manteve-se em estação naquela província durante os anos de 1910 e 1911. Regressou ao continente tendo entrado no Tejo a 12 de Outubro de 1912 depois de escalear S. Vicente de Cabo Verde, Santa Cruz de Tenerife, Porto Santo e Funchal.

Fez seis comissões de fiscalização da pesca em águas algarvias tendo sido integrada na Esquadilha Fiscal do Sul, tendo-se mantido nessas funções até Janeiro de 1923.

Em 30 de Outubro de 1916 salvou vários naufragos de navios que tinham sido torpedeados, perto de Portimão, dois dias antes, por um submarino alemão.

Entrou quatro vezes no porto de Gibraltar para se abastecer

de carvão e para reparar avarias causadas pelo mau tempo, duas vezes em 1917 e também em 1918 e 1919.

Entrou pela última vez no Tejo em 16 de Janeiro de 1923.

Em 3 de Fevereiro passou ao estado de meio armamento e em 10 de Março de 1923 passou ao estado de completo desarmamento.

Em 13 de Fevereiro de 1926 foi abatida ao Efectivo dos Navios da Armada e no mesmo dia foi vendida em hasta pública.



*A canhoneira LÚRIO amarrada a uma das bóias do quadro*

## 42 – Lancha-canhoneira MACAU 1909-1943

Construída, de aço, pelos estaleiros Yarrow, em Glasgow, foi enviada para Hong Kong, a bordo do cargueiro britânico GLENLOCHY, encaixotada. Destinava-se à província de MACAU.

As várias seções foram reunidas na firma Wamson Doek, em Kowloon, por operários dos estaleiros Yarrow.

Foi lançada à água no dia 7 de Julho de 1909.

Eis as suas características principais:

Comprimento	36,51 metros
Boça	6,04 metros
Pontal	1,54 metros
Calado máximo	0,64 metros
Deslocamento	135 toneladas

Estava equipada com duas máquinas alternativas de vapor de triplex expansão com a potência total de 250 cavalos indicados que lhe imprimiram nas experiências a velocidade de 11,8 nós. Tinha uma caldeira aquitubular e dois hélices trabalhando cada um em seu túnel.

Estava armada com duas peças de artilharia Hotchkiss de 57 mm/40 calibres e com três metralhadoras de 6,5 mm também Hotchkiss.

A guarnição era composta por dois oficiais, quatro sargentos e vinte e nove praças, sendo sete de contratação local.

No dia 19 de Julho de 1909 passou ao estado de completo armamento tendo o primeiro-tenente Joaquim Anselmo da Mata Oliveira assumido o comando naquela data.

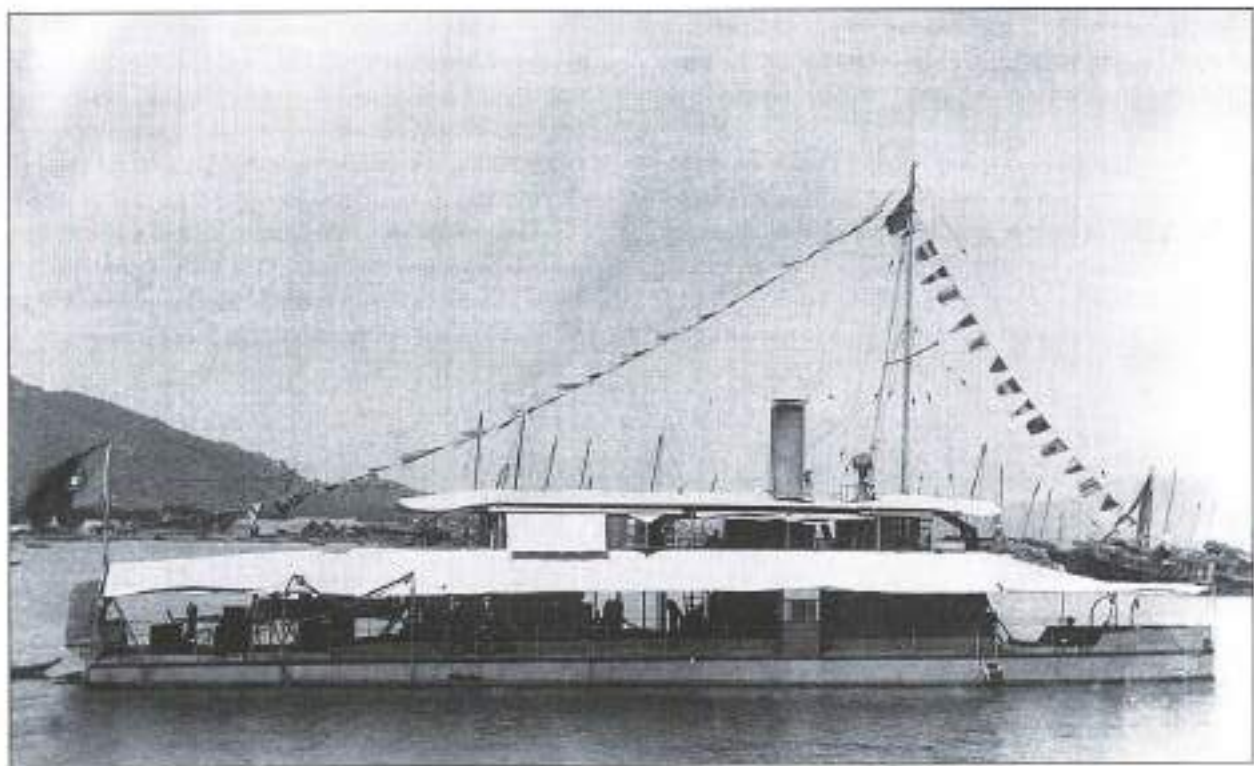
No dia 21 largou de Hong-Kong para Macau.

Na eminência da passagem de um tufão a lancha-canhoneira subiu o rio e demandou um fundeadouro onde amarrou com dois ferros. No dia 19 de Outubro de 1909 o vento refrescou a tal ponto que fez o navio garrar quase provocando a sua perda. No dia seguinte conseguia voltar a Macau mas com várias avarias.

Em 12 de Julho de 1910 foi a Coloane combater os piratas que detinham a posse de parte da vila. O bombardeamento empreendido pela MACAU provocou 150 baixas e a destruição de diversas casas pelo facto dos piratas não se quererem render. No dia 17 a canhoneira PATRIA coadjuvou o bombardeamento da MACAU e ambas conseguiram, com a colaboração de forças do nosso Exército, acabar com as ações da pirataria nos territórios de Macau.

Em Junho e Dezembro de 1913 e Junho de 1915 e Abril de 1916 foi a Hong-Kong onde subiu o plano inclinado para beneficiação da carena aproveitando para efectuar outras pequenas reparações.

Em 3 de Agosto de 1913 foi a Cantão devido à alteração da ordem naquela cidade onde se verificou nutrido tiroteio, entre facções rivais, que provocou centenas de mortes. O comandante combinou com o cônsul de Portugal desembarcar uma pequena força com uma metralhadora mas não chegou a ser necessário.



*A lancho-a vapor MACAU enbandeirada em arco*



A MACAU estava pronta a receber mulheres e crianças mas também isso não foi preciso e em 19 de Agosto o navio largou para Macau depois de ter sido dispensado pelo cônsul.

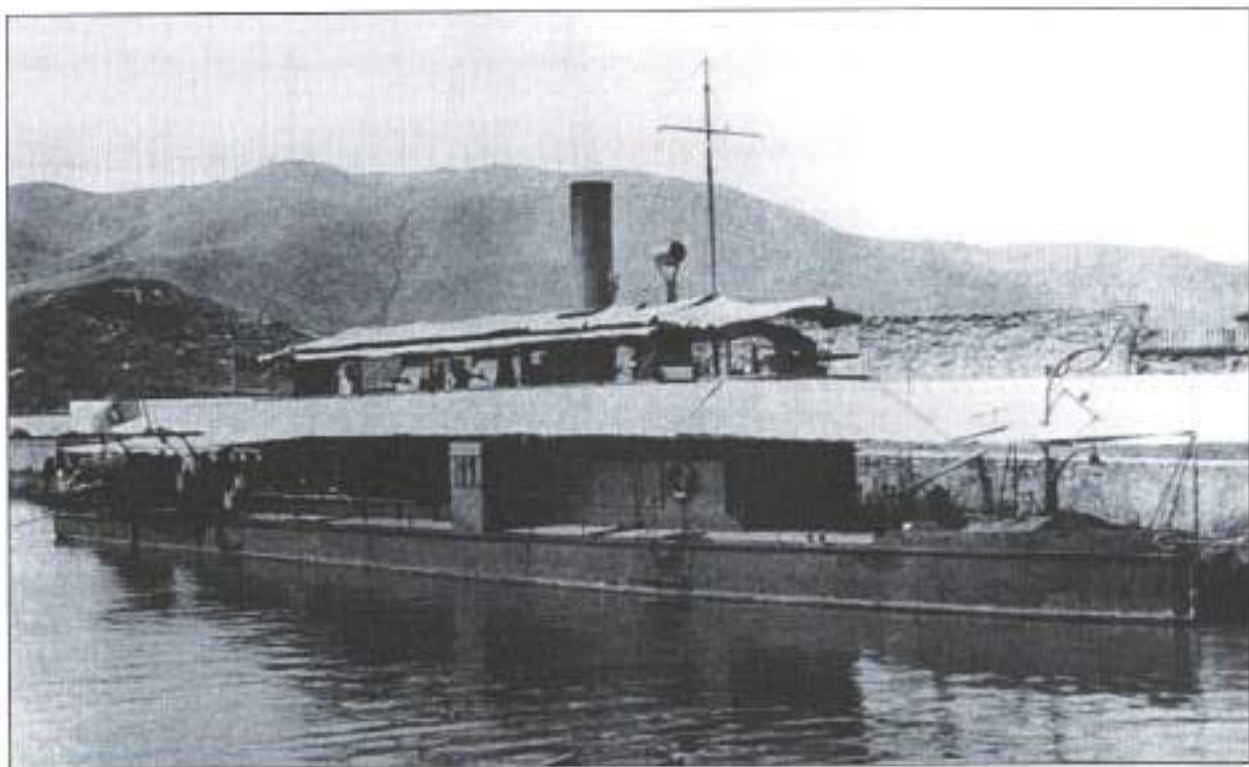
Teve a lanchar-canhoeira MACAU uma vida muito longa e muito útil durante a qual desempenhou as mais variadas missões com relevância para as actividades de carácter militar e de presença naval.

Durante o auge da segunda guerra mundial, apesar de Portugal ser país neutro, era o então todo poderoso império do sol nascente quem verdadeiramente mandava em Macau, aliás era quem mandava em quase toda a Ásia. Os japoneses cometiam toda a espécie de arbitrariedades, atropelos e desmandos. Em Macau, só entrava o arroz (e outros géneros), que eles permitiam que

entrasse e assim conseguiam doar-nos pela fome. Foi por esse processo que nos obrigaram a entregar-lhes duas boas dragas que havia em Macau.

Já há muito tempo que os nipónicos vinham cobigando a nossa lanchar-canhoeira e em 1943 a falta de arroz era tão premente que conseguiram que o Governo de Macau lhes entregasse o navio em troca de dez mil sacos de arroz, de sessenta kilogramas cada, o que fez seiscentas toneladas de arroz no valor de um milhão de patacas.

Desse modo em 15 de Agosto de 1943 a MACAU foi integrada na armada japonesa com o nome de MAMU. No final da guerra a MAMU rendeu-se, em Cantão, à armada chinesa, que, em 1946, a rebaptizou WU PENG. Em 1949 foi capturada pela China comunista.



*Outro aspecto da lancho-vaqueiro MACAU*

## 43 – Patrulha MACEDO E COUTO 1916-1918

Começou por ser o navio de passageiros de longo curso PRINCEPE, construído, de aço, no estaleiro de Sir Raylton Dixon & Co. em Middlesbrough, Grã-Bretanha, em 1898, por encomenda da Empresa Nacional de Navegação que o destinou à cabotagem entre as ilhas de S. Tomé e do Príncipe. Mais tarde utilizou-se na província da Guiné.

Tinha o número oficial 478A e o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais HJGF.

Eis as suas características principais:

Comprimento de fora a fora	33,58 metros
Comprimento entre perpendiculares	30,80 metros
Boca	6,21 metros
Pontal	2,45 metros
Arqueação bruta	604,83 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	374,22 m <sup>3</sup>

Estava equipado com uma máquina alternativa de vapor de triplice expansão com a potência de 210 cavalos indicados.

Tinha uma tripulação constituída por vinte elementos.

Em 1915 foi comprado pela Corporação dos Pilotos da Barra de Lisboa que o rebaptizou MACEDO E COUTO. Passou a ter como missão permanecer próximo da barra e fornecer pilotos aos navios de entrada e receber os pilotos que desembarcavam dos navios de saída.

Em 27 de Março de 1916 foi mobilizado para servir na Defesa Marítima da Barra de Lisboa tendo sido submetido a várias modificações e artilhado com uma peça Hotchkiss, instalada em caça, a qual, na fotografia, aparenta ser de 37 mm.

Em nota do Comandante da Divisão Naval, datada de 9 de Junho de 1917, menciona-se que o navio MACEDO E COUTO recebeu artilharia mas não se especifica qual nem quando. Por outro lado afirma-se que durante a Grande Guerra o navio esteve entregue à Divisão Naval, que usava fâmula e que era comandado por um oficial da Armada que tinha sob as suas ordens os pilotos e demais tripulantes, todos militarizados além de pessoal da Armada.

No período de 1 de Abril de 1916 a 21 de Janeiro de 1917 foi comandado pelo primeiro-tenente Francisco Luiz Rebello.

Outros oficiais da Armada a bordo do MACEDO E COUTO:

De 1 de Abril a 30 de Junho 1916 – 1.º ten. João Gonçalves Costa.

De 1 de Maio a 30 de Junho 1916 – 2.º ten. João António Correia Pereira e ainda, em 1916, o piloto-ncr Gregório Joaquim.

Além do 1.º ten. Francisco Luiz Rebello, já mencionado, também comandaram o MACEDO E COUTO os seguintes oficiais:

De 14 de Fevereiro a 8 de Maio 1917 o 1.º ten. Artur Vital da Cunha e Freitas;

De 14 de Maio a 8 de Agosto 1917 o 2.º ten. Afonso Nobre da Veiga;

De 15 de Agosto a 27 de Dezembro 1917 o 1.º ten. Artur José da Conceição Santos;

De 28 de Dezembro 1917 a 18 de Abril 1918 o 1.º ten. Edemundo Tavares da Silva;

De 24 de Abril a 13 de Setembro 1918 o Cap.-ten. – Vitor de Assis Duarte Ferreira;

De 14 de Setembro a 2 de Outubro 1918 o Cap.-ten. Augusto de Almeida Teixeira;

De 4 de Outubro a 30 de Novembro 1918 o 1.º ten. F. Araújo e Melo.

Iniciou o serviço de pilotagem em 13 de Dezembro de 1915 e até 24 de Abril de 1916 ainda não tinham sido feitas as necessárias beneficiações; porém depois de ter sido transformado e de ter sofrido importantes reparações na máquina, na caldeira, no fundo, no convés e em todo o interior ficou quase como novo. Quando militarizado passou a ter alojamentos, para além da tripulação normal, para mais dois oficiais e mais oito praças.

Desde o pôr-do-sol o navio apenas fazia um quarto de patrulhamento e vigilância alternando com o patrulha QUIONGA, navegando devagar entre a baía de Cascais e a boca da barra Sul. Como neste serviço não fundeava, nem mesmo durante a noite, passou a consumir mais carvão.

De 8 a 12 de Junho de 1917 interrompen o serviço de patrulha e vigilância tendo estado em Lisboa onde foi feita a limpeza das caldeiras e dos condensadores. Foi também, naquele período, abastecido de carvão e de água.

No dia 5 de Setembro de 1917 foi abalroado pelo torpedeiro N.º 2, tendo resultado o afundamento do MACEDO E COUTO que, refutado, depois de ter estado submerso durante quarenta e duas horas, apresentava diversas avarias. Reparadas estas o navio voltou ao serviço até que, no dia 30 de Novembro de 1918, foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada.



*O barco de pilotos MACEDO E COUTO depois de abalroado.*

## 44 – Canhoneira MANDOVY 1918-1946

Construída, de aço, no Arsenal de Marinha de Lisboa foi a quarta unidade das oito da classe BEIRA. O assentamento da quilha ocorreu no dia 15 de Fevereiro de 1915 e o lançamento à água em 7 Julho de 1917.

Fez as experiências preliminares nos dias 24, 25, 26 e 27 de Abril de 1918 amarrada à bóia. Nos dias 29 e 30 largou para provas de entrega das máquinas e das caldeiras, a navegar, tendo atingido a velocidade de 11,95 nós a 218 rotações por minuto, durante vinte minutos.

Foi dada por completamente acabada no dia 30 de Abril de 1918.

No dia 19 de Junho do mesmo ano foi aumentada ao Efectivo dos Navios da Armada.

Eis as suas características principais:

Comprimento entre perpendiculares	45,00 metros
Boca	8,30 metros
Puntal	4,50 metros
Calado máximo	2,34 metros
Deslocamento máximo	500 toneladas
Deslocamento normal	451 toneladas
Deslocamento standard	405 toneladas

Estava equipada com duas máquinas alternativas de vapor de triplex expansão com a potência total de 700 HP, duas caldeiras cilíndricas tipo Yarrow e dois hélices.

A dotação de carvão era de 85 toneladas.

O armamento, inicialmente, era constituído por duas peças

Hotchkiss de 57 mm à proa e por duas peças de 47 mm, também Hotchkiss, instaladas à popa.

A guarnição era composta por 4 oficiais, 8 sargentos e 59 praças.

Em 21 de Julho de 1918 largou para o mar pela primeira vez.

No dia 29 do mesmo mês efectuou experiências de artilharia.

Iniciou a sua actividade naval em missões de fiscalização da pesca tendo apresado numerosas embarcações encontradas a pescar ilegalmente.

Em 15 de Novembro de 1918 zarpo de Lisboa para o Funchal onde só chegou passados oito dias por ter encontrado condições de tempo particularmente severas que provocaram balanço de BB a EB muito acentuado que causou o alagamento das cobertas das praças que se viram obrigadas a mudar de alojamento.

Após uma pequena estadia no Funchal navegou para os Açores onde se manteve até Novembro de 1919. Durante essa permanência nos Açores a MANDOVY rebocou a canhoneira AÇOR do porto da Horta para o de Ponta Delgada debaixo de muito más condições de tempo com vento muito forte e mar de vaga grossa.

Navegando de Ponta Delgada para o porto de Angra do Heroísmo, em 26 de Dezembro de 1918, cruzou-se com uma esquadra norte-americana que escoltava o navio GEORGE WASHINGTON onde seguia o Presidente dos Estados Unidos Thomas Wilson.

Entre 12 e 21 de Novembro de 1919 esteve nos portos de Gibraltar e Lagos posto o que regressou aos Açores em missão de soberania que decorreu de 24 de Novembro de 1919 a 31 de Julho de 1920.

Entre 1924 e 1934 esteve em serviço de fiscalização da pesca

na Zona Norte tendo representado a Armada cinco vezes nas festas de Nossa Senhora da Agonia, em Viana do Castelo.

Por várias vezes deu assistência a embarcações de pesca que se encontravam em dificuldade.

Em 25 de Julho de 1933 efectuou exercícios de tiro contra um alvo fundeado, no largo da Figueira da Foz.

Até 19 de Novembro de 1934 manteve-se na fiscalização da pesca, na Zona Norte, fazendo base nos portos de Bicalho, Buarcos, Furdouro, Leixões e Viana do Castelo.

Até Outubro de 1937 manteve-se em Lisboa, na doca de Alcântara, ou amarrada a uma bóia do quadro dos navios de guerra, ou dentro do dique do Arsenal de Marinha.

De Novembro de 1937 a Junho de 1939 e de Julho de 1939 a Janeiro de 1943 efectuou mais duas missões de fiscalização da pesca em águas algarvias tendo entrada nos portos de Albufeira,

Armona, Culatra, Faro, Lagos, Olhão, Portimão, Praia da Rocha, Sagres, Tavira e Vila Real de Santo António.

Entre Fevereiro de 1943 e Setembro de 1945 mais uma comissão de fiscalização da pesca na Zona Norte fazendo base em Buarcos, Douro, Leixões e Viana do Castelo. O povo do Norte habituou-se a chamar-lhe «a nossa MANDOVY» e na Armada dizia-se, por brincadeira, que ela pertencia «à Marinha privada do Norte».

Em 8 de Novembro de 1945 foi a Setúbal, navegando pela última vez como canhoneira.

Em 1946 foi transformada em navio-hidrográfico no Arsenal do Alfeite tendo mudado o nome MANDOVY. Foi dotado de superestruturas totalmente novas e passou a ter uma guarnição de 38 homens.

Em 22 de Outubro de 1946 entrou ao serviço da Missão Hidrográfica da Guiné onde se manteve até 1956, ano em que foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada.



*A canhoneira MANDOVY surta no rio Douro*

## 45 – Caça-minas MANUEL DE AZEVEDO GOMES 1916-1919

**E**ra o arrastão de pesca do alto AZEVEDO GOMES, propriedade da Empresa Portuense de Pescarias, Limitada, do Porto construído, de aço, em 1903, em Bremenhaven, Alemanha.

Tinha o número oficial A172 e o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais HBKW.

Eis as suas características principais:

Comprimento	41,63 metros
Boca	6,85 metros
Puntal	3,98 metros
Calado máximo	4,57 metros
Arqueação bruta	694,24 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	239,56 m <sup>3</sup>

Estava equipado com uma máquina alternativa de vapor de triplex expansão com a potência de 312 HP.

Velocidade máxima	10 nós
Dotação de carvão	82 toneladas
Tripulação	14 homens

Foi mobilizado para o serviço da Defesa Marítima da Barra de Lisboa tendo sido adaptado a caça-minas e armado com uma peça de artilharia Hotchkiss de 47 mm.

Passou ao serviço do Estado em 19 de Maio de 1916, conforme a *Ordem da Armada* n.º 6A/1916.

Em 14 de Junho de 1916, o arrastão AZEVEDO GOMES passou a ser o caça-minas MANUEL DE AZEVEDO GOMES.

Como navio militar a sua guarnição passou a ser constituída por um oficial, um sargento, seis praças e doze civis mobilizados.

Em 29 de Maio de 1916 suspendeu de Belém e foi rocegar minas junto à barra bem como nos dias subsequentes, até 9 de Agosto, com breves interrupções, fundeando quotidianamente frente a Belém após a rocega.

No dia 10 tomou parte em exercícios com os contratorpedeiros DOURO e GUADIANA.

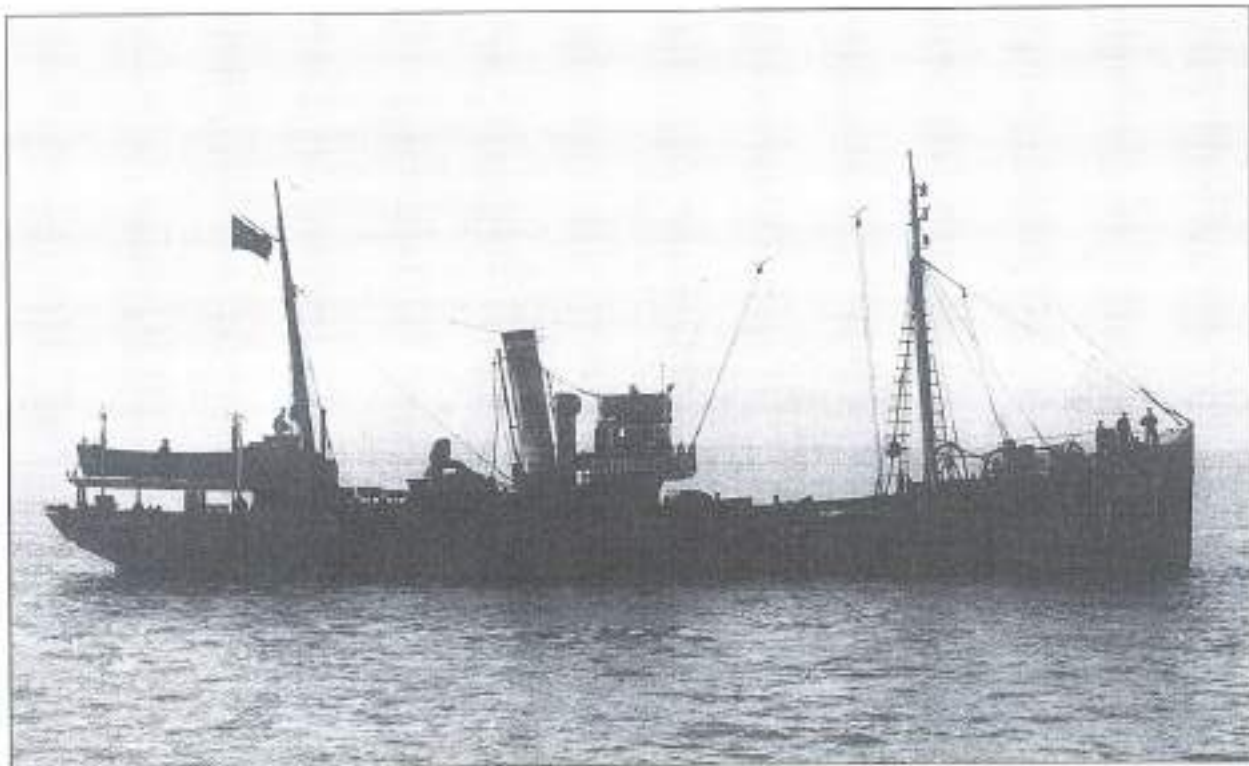
No dia seguinte sofreu uma avaria na máquina e teve que ser rebocado para Belém. No dia 16, após a reparação da avaria, voltou às operações de rocega e no dia 4 de Setembro encontrou quatro minas que foram destruídas com o auxílio do caça-minas CELESTINO SOARES.

Entre os dias 14 e 19 de Outubro as operações de rocega estiveram interrompidas tendo o navio entrado em doca seca para beneficiação da carena e reparações da máquina.

No dia 20 largou para a patrulha da costa tendo fundeado em Leixões no dia seguinte.

Em 24 de Outubro suspendeu e seguiu para Lisboa onde no dia 25 amarrou à bóia em Belém.

A partir de 26 de Outubro reconeçou com as operações de rocega junto à barra, quotidianamente.



*O arrastão AZEVEDO GOMES fotografado durante a Segunda Guerra Mundial.  
Na Grande Guerra tinha sido o caça-minas MANUEL DE AZEVEDO GOMES*



No dia 12 de Novembro rebocou a patrulha de alto mar *QUÍLONGA*, que se encontrava com avaria no aparelho motor, para o Arsenal de Marinha.

No dia 2 de Dezembro o caça-minas largou para o mar a fim de prosseguir com as operações de rosegagem, as quais interrompeu no dia 31 de Dezembro passando o fim do ano amarrado à bóia em Belém.

Em 4 de Janeiro de 1917 recommençou as operações de rosegagem de minas próximo da barra do Tejo.

No dia 5 suspendeu para comboiar os paquetes *PENINSULAR* e *PORTUGAL* da Empresa Nacional de Navegação.

No dia 7 de Janeiro retomou as operações de rosegagem. No dia 10 voltou a escoltar o paquete *PENINSULAR*. A partir de 22 de Janeiro continuou as operações de rosegagem de minas, tendo também patrulhado a zona compreendida entre o Cabo da Roca e o Cabo Espichel. No dia 1 de Fevereiro largou para o mar escoltando o aviso *CINCO DE OUTUBRO* até Leixões.

De 9 a 20 de Fevereiro patrulhou a zona compreendida entre os cabos da Roca e Espichel, de conserva com o caça-minas *CELESTINO SOARES*, patrulhando depois até Sines fundeando, seguidamente, ambos em Sesimbra.

Em 16 de Abril retomou as operações de rosegagem de minas em parelha com o navio similar *CELESTINO SOARES*. No dia seguinte detectou-se uma mina que foi afundada.

Em 3 de Maio comboiou o paquete *SAN MIGUEL*, da Empresa Insulana de Navegação, desde a barra do Tejo até ao largo. No dia seguinte voltou a rosegagem de minas em parelha com o *CELESTINO SOARES*. Desde 16 de Junho a 29 de

Julho rosegou em parelha com o caça-minas *HERMENEGILDO CAPELO*.

Em 30 de Agosto foi dar assistência ao contratorpedeiro *GUADIANA* que tinha encalhado, debaixo de nevoceiro, próximo do Cabo Raso.

Em 9 de Agosto passou a constituir parelha com o caça-minas *BAPTISTA DE ANDRADE* e mais tarde, novamente com o *HERMENEGILDO CAPELO*.

No dia 2 de Outubro de 1917, devido ao denso nevoceiro, encalhou perto de Algôs. Socorrido pelo *HERMENEGILDO CAPELO* e por um rebocador acabou por conseguir desencalhar. No dia seguinte voltou à rosegagem de minas na qual se manteve até 17 de Outubro indo depois atracar ao Arsenal de Marinha onde lhe foram efectuadas reparações que se prolongaram até 12 de Dezembro.

Largou novamente para o mar em operações de rosegagem constituindo parelha com o *BAPTISTA DE ANDRADE* e mais tarde com o *HERMENEGILDO CAPELO*.

Durante a passagem do ano permaneceu amarrado à bóia em Belém e no dia 1 de Janeiro de 1918 recommençou as operações de rosegagem de minas fazendo parelha uma vez mais com o *HERMENEGILDO CAPELO*.

No dia 10 de Fevereiro devido ao denso nevoceiro foi obrigado a fundear frente ao Dafundo. Quando a névoa levantou saiu a barra cruzando-se com os submersíveis *FUÇA*, *GOLFINHO* e *HIDRA* e o navio de salvamento *PATRÃO LOPES*.

No dia 14 de Fevereiro, quando rosegava, sobreveio uma avaria na máquina tendo sido necessário ser rebocado pelo

HERMENEGILDO CAPELO. Reparada a avaria voltou a roegar quotidianamente fazendo parêlha umas vezes com o BAPTISTA DE ANDRADE, outras com o HERMENEGILDO CAPELO e outras ainda com o caça-mínas THOMAZ ANDRÉA e fundeando todos os dias em Belém.

No dia 11 de Novembro de 1918 terminou a guerra e o

MANUEL DE AZEVEDO GOMES passou a não ter missão atribuída. Durante a passagem do ano encontrava-se amarrado à bóia em Belém.

Em 26 de Março de 1919 desarmou deixando de estar ao serviço do Estado.

## 46 – Patrulha auxiliar MARIANNO DE CARVALHO 1916-1918

Vapor com aspecto de rebocador mandado construir pela Alfândega de Lisboa, conforme adjudicação de 25 de Agosto de 1887.

Foi aberta praça, para concurso público, em 12 de Julho de 1887.

Foi construído pela casa H. Parry & Son, no Ginjal. O lançamento à água teve lugar em 25 de Agosto de 1888.

Eis as suas características principais:

Comprimento de fora a fora	22,40 metros
Comprimento entre perpendiculares	21,34 metros
Boça	4,30 metros
Puntal	3,04 metros
Arqueação bruta	184,08 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	66,27 m <sup>3</sup>

O aparelho propulsor era constituído por uma máquina alternativa de vapor de dupla expansão, de dois cilindros, com a força de 200 cavalos indicados e por uma caldeira cilíndrica para a pressão de 4,2 kg/cm<sup>2</sup>.

Tinha casco de ferro e um hélice e atingia a velocidade de 8,5 nós.

Destinava-se a serviço fluvial mas navegou também na costa, entre Sines e Peniche. Esteve depois no Porto e finalmente foi mandado prestar serviço na ilha da Madeira onde foi mobilizado, durante a Grande Guerra, sendo dado ao serviço da Defesa Marítima da Madeira a partir de Dezembro de 1916. Foi então armado com uma peça de artilharia Hotchkiss de 47 mm.

A guarnição era constituída por 7 homens, dois deles pessoal da Armada e cinco civis mobilizados.

Quando no dia 12 de Dezembro de 1917 o submarino alemão U155 bombardeou a cidade do Funchal o MARIANNO DE CARVALHO acompanhado pelo patrulha auxiliar DEKADE atacou o referido submarino que navegava à superfície próximo da ponta do Garajau.

O submarino ripostou tendo-se verificado um duelo de artilharia que durou mais de duas horas.

Com as munições quase esgotadas os dois navios Portugueses foram obrigados a retroceder e o U155 bombardeou, então, à vontade a cidade do Funchal, disparando cerca de cinquenta tiros que causaram cinco mortos e vários feridos entre a população indefesa, além de diversos prejuízos materiais.

Nada mais foi possível apurar acerca do patrulha auxiliar MARIANNO DE CARVALHO.



*O patrulha auxiliar MARIANO DE CARVALHO ancorado no porto de Funchal.*

## 47 – Patrulha auxiliar MINHO 1616-1918

**E**ra o rebocador de pequena cabotagem MINHO, propriedade de Hermann Burmester, registado na cidade do Porto. Foi construído de aço, em 1899, em Plymouth, Grã-Bretanha.

Tinha o número oficial A126 e o indistivo de chamada do Código Internacional de Sinais IIDJV.

Eis as suas características principais:

Comprimento	26,55 metros
Boa	5,50 metros
Pontal	3,20 metros
Arqueação bruta	333,35 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	128,74 m <sup>3</sup>

Estava equipado com uma máquina alternativa de vapor de triplex expansão e tinha uma tripulação constituída por cinco homens.

Foi mobilizado em 23 de Março de 1916 para servir na Esquadilha Fiscal da Costa, com sede em Faro, e que durante a Grande Guerra assumiu as funções de fiscalização da pesca com as de patrulha no mar.

Daquele esquadilha faziam, também, parte os NRP LÚRIO, LIDADOR e VULCANO e o rebocador CARRICADO. Em 10 de Junho de 1916 a patrulha auxiliar MINHO passou ao estado de completo armamento, tendo sido armado com uma peça de artilharia Hotchkiss de 37 mm.

No dia 30 de Setembro de 1917 saiu da Fuzeta para ir em auxílio de um navio francês que fora atacado por um submarino inimigo.

Em Maio de 1918 o MINHO foi devolvido ao seu armador, deixando de estar ao serviço do Estado.



*O rebocador MINHO que em 23 de Março de 1916 passou a ser o patrulha auxiliar do mesmo nome*

## 48 – Transporte de guerra MOÇAMBIQUE 1914-1918

Começou por ser o paquete belga BRUNELLESVILLE construído, de aço, em Glasgow, Escócia, pelo estaleiro A. Stephen & Sons Ltd., em 1908, por encomenda da Compagnie Maritime Belge. Em 1912 foi adquirido pela Empresa Nacional de Navegação que o rebaptizou MOÇAMBIQUE.

Tinha o número oficial 399C e o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais HBWF.

Eis as suas características principais:

Comprimento	121,90 metros
Boca	15,58 metros
Pontal	9,95 metros
Calado máximo	3,38 metros
Arqueação bruta	18508,85 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	11781,86 m <sup>3</sup>

Estava equipado com duas máquinas alternativas de vapor de triplex expansão, com seis cilindros, a potência de 4950 cavalos indicados, cinco caldeiras e quinze fornalhas.

Tripulantes	74
Capacidade de passageiros	702

Em 11 de Setembro de 1914 o paquete MOÇAMBIQUE, armado em transporte de guerra, tendo como capitão de bandeira o capitão-de-fragata D. Bernardo da Costa, largou de Lisboa para

Luanda, conduzindo um contingente de tropas, comboiado pelo cruzador ALMIRANTE REIS.

Em 20 de Janeiro de 1915 o MOÇAMBIQUE, levando a bordo o mesmo capitão de bandeira, largou novamente de Lisboa, conduzindo uma outra expedição militar a Angola, tendo chegado a Luanda em 5 de Fevereiro e regressado a Lisboa a 7 de Abril do mesmo ano. Dessa vez o transporte foi comboiado pelo cruzador VASCO DA GAMA.

Transcreve-se seguidamente, com a devida vénia, uma passagem da obra *Paquetes Portugueses* da autoria de Luís Miguel Correia:

«Comandado por Alberto Harberts o paquete MOÇAMBIQUE viveu momentos dramáticos em Outubro de 1918, quando se declarou a bordo uma epidemia de pneumónica. O navio largou de Lourenço Marques para Lisboa a 25 de Setembro, com 819 passageiros e 133 tripulantes. A maior parte dos passageiros eram militares Portugueses, mas havia também a bordo prisioneiros de guerra alemães e passageiros civis. O MOÇAMBIQUE fez escala em Cape Town a 30 de Setembro, pensando-se que durante a estadia se tenha dado o contágio com a pneumónica, doença que na altura havia afectado cerca de 600 estivadores daquele porto sul-africano.

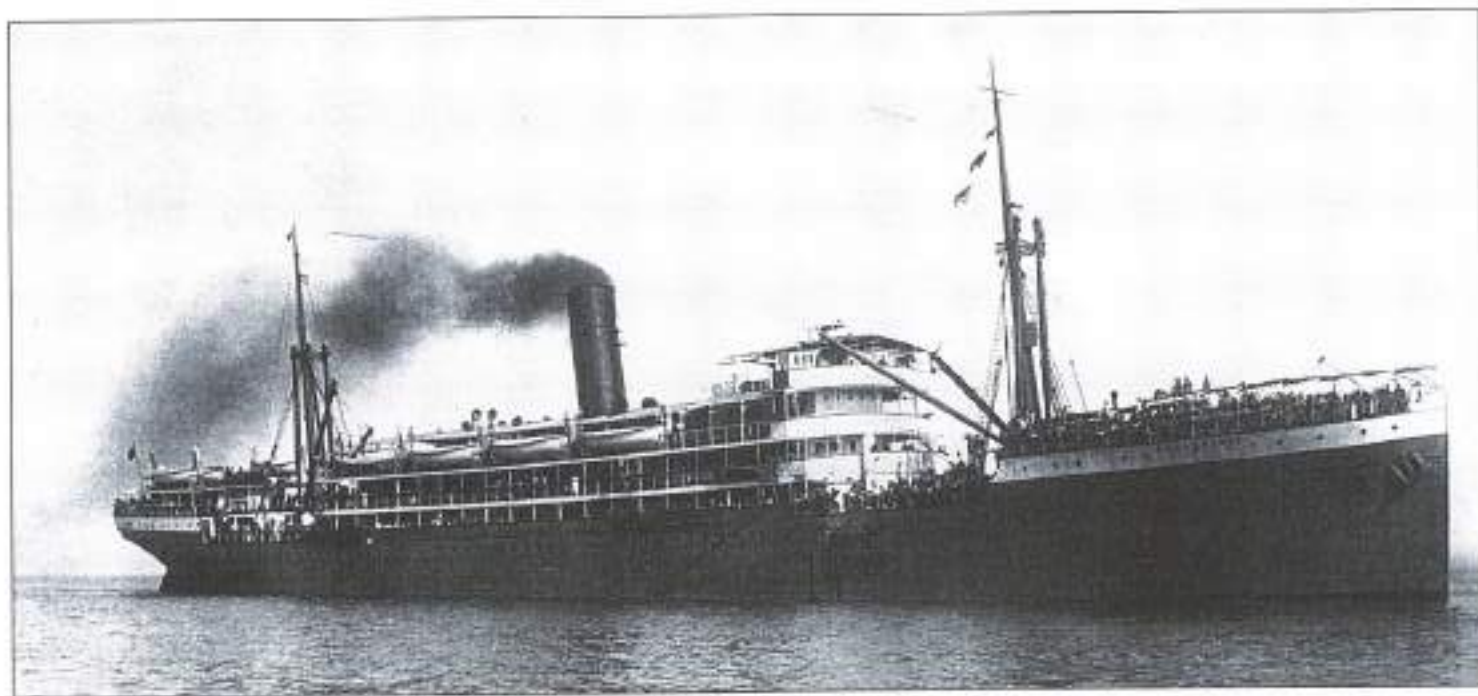
No dia 8 de Outubro deu-se a bordo a primeira morte, acontecimento repetido nos dias seguintes com demasiada frequência.

Só no dia 13 de Outubro houve 45 mortos a bordo, sendo decidido continuar a viagem directamente para Lisboa a toda a força, evitando as habituais escalas. Quando a 20 de Outubro, o MOÇAMBIQUE fundou, finalmente, em Lisboa tinham morrido 191 passageiros e dois tripulantes do paquete. O navio permaneceu fundeado

em Belém durante três dias, de quarentena, sendo os passageiros transferidos para o Lazareto de Porto Brandão.»

Posteriormente a Nacional utilizou o MOÇAMBIQUE na carreira da África Oriental e mais tarde em várias viagens ao Brasil.

Em 1938 foi vendido para suavia e desmantelado em Itália.



*O paquete MOÇAMBIQUE da Empresa Nacional de Navegação que em 11 de Setembro de 1914 foi armado em transporte de guerra*

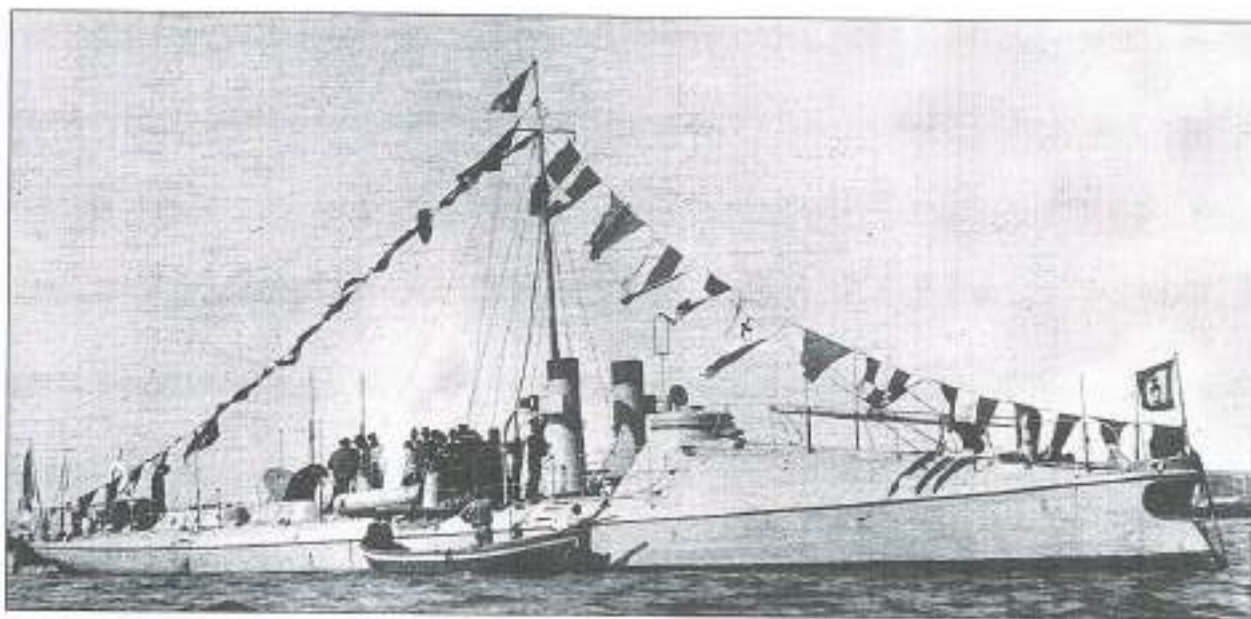


## 49 – Torpedeiro N.º 2 1886-1923

Construído, de aço, em 1886, nos estaleiros Yarrow, em Inglaterra, foi aumentado ao Efectivo dos Navios da Armada napoleu mesmo ano.

Eis as suas características principais:

Comprimento	36,50 metros
Boça	3,86 metros
Pontal	2,44 metros
Calado máximo	2,10 metros
Deslocamento	66 toneladas



*O torpedeiro N.º 2 embandeirado em arco durante a monarquia*

Estava equipado com uma máquina alternativa de vapor com a potência de 700 cavalos indicados que lhe assegurava a velocidade de 19 nós. A dotação de carvão era de 18 toneladas e a autonomia 300 milhas a 12 nós.

Tinha como armamento dois tubos lança-torpedos de 355 mm, instalados à vante, e dois canhões-revólver Hotchkiss de 37 mm/20 calibres.

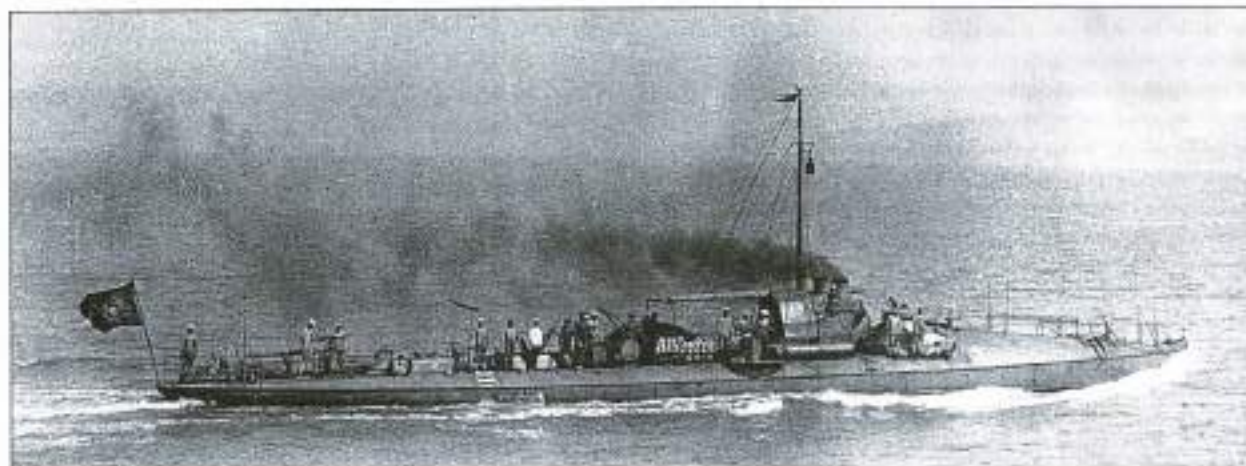
Era navio gémeo dos torpedeiros «N.º 3» e «N.º 4».

Largou do Tamisa no dia 5 de Outubro de 1886 tendo chegado ao Tejo no dia 29 do mesmo mês, depois de uma viagem tormentosa em que foi obrigado a arribar a Brest depois de ter

suportado quarenta e quatro horas de violento temporal.

Era seu comandante o capitão-de-fragata José Cesário da Silva e imediato o primeiro-tenente José Aleixo Ribeiro.

No dia 13 de Outubro de 1907 afundou, de colaboração com o seu irmão gémeo torpedeiro «N.º 3», o pontão de carvão que começara por ser o clipper britânico THERMOPYLAE e depois o navio-escola da Armada Portuguesa PEDRO NUNES, desde 20 de Agosto de 1896 a 28 de Maio de 1897, data em que passou a ser pontão de carvão. Os disparos daqueles torpedos fizeram parte do final dos treinos de mar da Divisão Naval de Instrução, do comando do contra-almirante José Cesário da Silva.



*O torpedeiro N.º 2 navegando com a bandeira republicana içada*

## 50 – Navio de salvamento PATRÃO LOPES

**E**ra o salvadego *NEWA* da frota comercial alemã construído, de aço, em 1880, pelo estaleiro Alt. Ges. Neptun, em Rostock, Alemanha.

No dia 5 de Agosto de 1914 fundeu no Tejo, vindo da base naval britânica de Gibraltar, donde saíra, apressadamente, ante a eminência do início da Grande Guerra, cumprindo ordens telegráficas do seu armador, para entrar no porto de Lisboa, na convicção de que o nosso país se manteria neutral quando a guerra deflagrasse.

Eis as suas características principais:

Comprimento de fora a fora	49,06 metros
Boca	7,88 metros
Puntal	5,79 metros
Cubado máximo	4,05 metros
Deslocamento máximo	1100 toneladas
Deslocamento standard	1044 toneladas
Velocidade máxima	10 nós
Autonomia	1400 milhas a 8 nós
Guarnição	3 oficiais, 12 sargentos e 46 praças

O aparelho propulsor era constituído por uma máquina alter-

nativa de vapor, com a potência de 378 HP; duas caldeiras cilíndricas com duas fornalhas onduladas. Tinha uma hélice.

Fôra lançado ao mar em 1880. Em 24 de Fevereiro de 1916 estando fundeado no Tejo foi requisitado por força do decreto n.º 2236 do próprio dia 24 de Fevereiro, tendo entrado a bordo uma pequena froga que arriou a bandeira alemã e içou a Portuguesa.

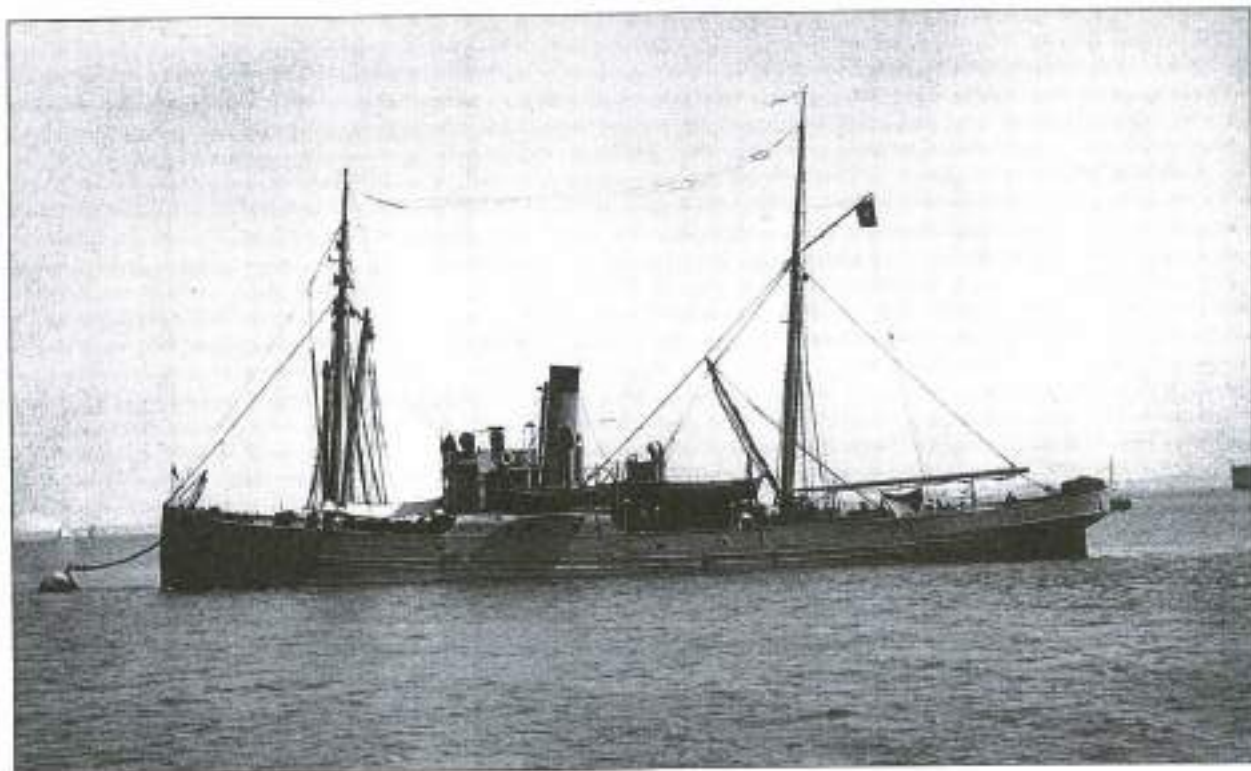
Inicialmente foi rebaptizado PATRÃO JOAQUIM LOPES. Posteriormente, por se ter reconhecido que era um nome demasiado longo, passou a designar-se PATRÃO LOPES, pela Portaria n.º 617 de 15 de Março de 1916. Foi classificado navio de salvamento<sup>(1)</sup> e artilhado com uma peça Hotchkiss de 47 mm. A 20 de Abril de 1916 assumiu o seu comando o primeiro-tenente Álvaro Augusto Nunes Ribeiro.

Em 2 de Setembro de 1916 efectuou experiências de máquina, a navegar, posto o que amarrou a uma bóia em Belém.

Em 25 de Maio saiu a barra pela primeira vez, depois de ter sido incorporado na Armada Portuguesa, e em 30 de Setembro iniciou a primeira viagem a qual teve por destino o porto de Leixões.

Durante os vinte anos em que serviu com as Forças Nacionais

<sup>(1)</sup> Embora em algumas publicações aparea como navio de salvadego.



*O navio de salvamento PATRÃO LOPES amarrado à bóia*

desenvolveu uma intensa actividade como navio de assistência e como reboador, tendo efectuado numerosos salvamentos e prestado vários comboios, durante os quais o PATRÃO LOPES percorreu 3287 milhas. Além disso actuou, por vezes, como patrulha em mares infestados de submarinos inimigos o que deu origem a um desabafo de um dos seus comandantes, o primeiro-tenente Tiborvli, que numa passagem de um relatório de viagem escreveu *que podia chamar-se uma barbaridade o ser-se obrigada a andar no mar, em serviço de toda a ordem com uma peça de 47 mm. Só em Maio de 1918 lhe foram montadas duas peças de 90 mm de modelo francês.*

Dos comboios prestados durante a Grande Guerra destaca-se a viagem de Spezia para Lisboa dos submersíveis FOCA, GOLFINHO e HIDRA recém construídos em Itália para a Armada Portuguesa.

Aliás essa viagem foi descrita com algum pormenor no capítulo do submersível FOCA.

Recorda-se também uma outra perigosa viagem, de cinco dias, em Maio de 1918, em que o PATRÃO LOPES levou a reboque, a barca Portuguesa PORTUGAL, do Porto para Bordéus, em que teve um encontro com um submarino inimigo sobre o qual abriu fogo, obrigando-o a mergulhar.

Depois de terminada a guerra fez três viagens a Veneza para reboar para Portugal os seis torpedeiros ex-austriacos que nos foram atribuídos como compensação de guerra, sendo rebocados dois torpedeiros em cada uma das viagens. Nas duas primeiras

viagens tudo correu bem, tendo chegado a Lisboa a 6 de Maio de 1921 e a 5 de Agosto de 1921 respectivamente. Aquando da terceira viagem, na noite de 29 de Dezembro do mesmo ano, um fortíssimo temporal fez rebentar os cabos de reboque e os dois torpedeiros que se iriam chamar CAVADO e ZÉZERE, levados pela vaga e pelo vento, foram encallar na costa da Tunísia ficando irremediavelmente perdidos.

Em Fevereiro de 1926 foi aos Açores levar presos políticos implicados numa revolução. Prosseguiu com a sua incansável actividade na costa do continente e indo também à Madeira e aos Açores.

Além do apoio que deu a navios que se encontravam em dificuldades também efectuou missões de fiscalização da pesca e serviços de balizagem e de hidrografia.

No dia 28 de Fevereiro de 1936 o PATRÃO LOPES fôra mandado sair para recolher uma embarcação do navio-balizador da Armada ALMIRANTE SCHULTZ, que o mau tempo levava. Entretanto foi avistado um grande batelão de nome FRANZ, que se encontrava à deriva, constituindo um sério perigo para a navegação. Apesar do péssimo tempo que se fazia sentir, o PATRÃO LOPES foi arriada uma embarcação e com enorme dificuldade lá se conseguiu passar reboque ao batelão e tentou-se trazê-lo para o Tejo. Depois de entrada a barra o reboque passou a ser feito «de braço dado». O batelão estava muito pesado, carregado de pedra, muito difícil de reboar. Vento

muito forte provocando vaga alterosa. O PATRÃO LOPES encalhou num baixo próximo do farol do Bugio. Eram 21 horas e 45 minutos do dia 29 de Fevereiro de 1936. O mau tempo não permitiu que o navio pudesse ser salvo.

No dia 1 de Março de 1936 foi batido ao Efectivo dos Navios da Armada. Tinha navegado 10497 horas como navio Português.

## 51 – Canhoneira PÁTRIA 1903-1931

Construída, de aço, no Arsenal de Marinha de Lisboa, sob a direcção do engenheiro francês Cronneau que chefiava aquele arsenal, foi o terceiro navio de construção metálica ali construído.

O assentamento da quilha verificou-se no dia 5 de Novembro de 1901 e o lançamento à água em 27 de Junho de 1903, tendo a cerimónia da bênção do navio ocorrido na véspera.

Custou 230 4178736 e foi paga com parte da quantia obtida pela subscrição efectuada, em 1890 entre, os Portugueses residentes no Brasil.

Eis as suas características principais:

Comprimento entre perpendiculares	60,00 metros
Boca	8,40 metros
Calado máximo	2,57 metros
Deslocamento	636 toneladas

O aparelho propulsor era constituído por duas máquinas alternativas de vapor de triplice expansão, verticais, com a potência total de 1890 cavalos indicados que nas experiências lhe imprimiram a velocidade de 16,7 nós.

Tinha duas caldeiras aquitubulares e dois hélices. Os painéis de carvão tinham capacidade para 210 toneladas que permitiam uma autonomia de 1300 milhas à velocidade máxima.

O armamento compunha-se de quatro peças de artilharia Schueider – Canet de 100 mm/45 calibres, 6 peças Hotchkiss de

47 mm/40 calibres e uma metralhadora Hotchkiss de 6,5 mm, instalada na grêva do mastro militar. Dispunha de dois projectores de 75 amperes com 60 cm de diâmetro.

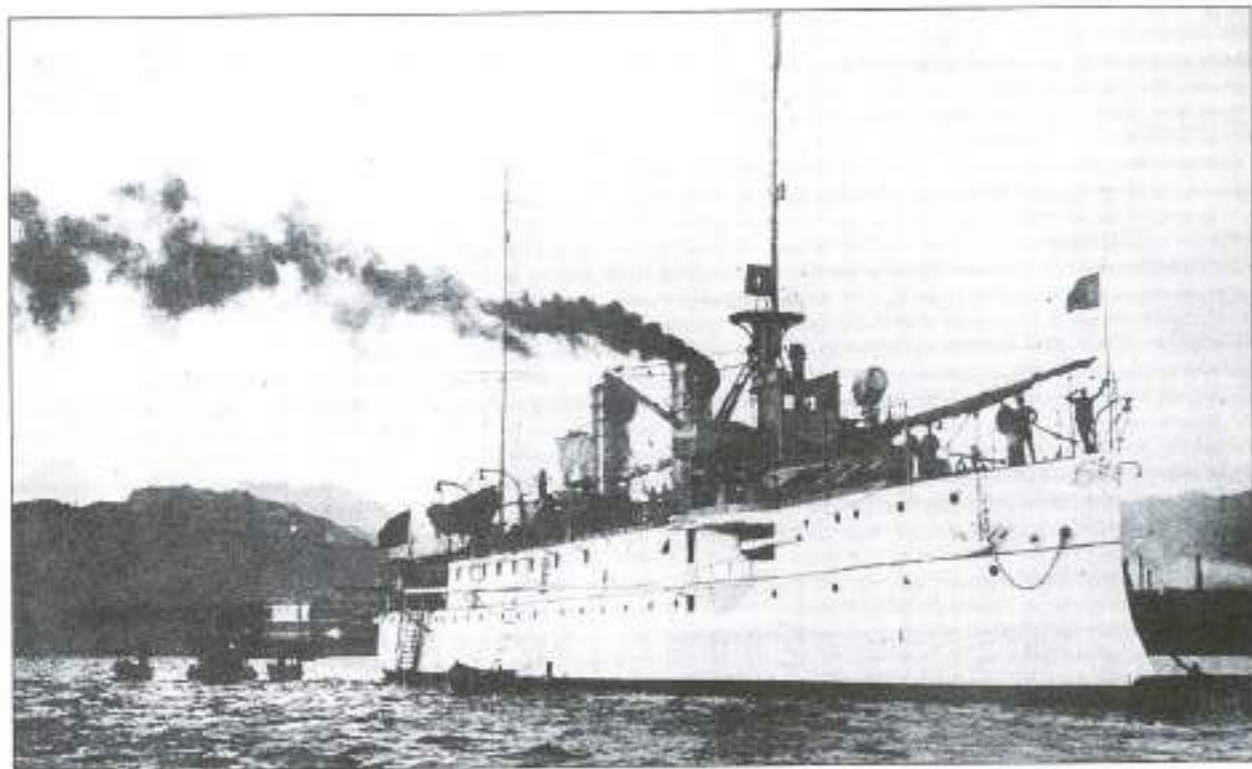
Uma portaria datada de 9 de Julho de 1903 aprovou a lotação de 160 homens, incluindo 12 oficiais.

No dia 10 de Agosto de 1903 navegou pela primeira vez no Tejo, iniciando as experiências.

Em 9 de Julho de 1904 passou no estado de completo armamento, tendo assumido o comando o capitão-tenente António Alfredo da Silva Ribeiro.

Em 19 de Janeiro de 1905 zarpoou para Angola para servir na Divisão Naval do Atlântico Sul.

Depois de ter recebido munições de artilharia de 100 mm do cruzador RAINHA DONA AMÉLIA, que estava em Angola, a PÁTRIA, em 29 de Julho de 1905, largou de Luanda para o Brasil para ser mostrada aos Portugueses que tinham pago a sua construção. Escalon Funchal, S. Vicente de Cabo Verde, Freetown e Kotonou. Partindo deste porto os oficiais do navio foram visitar o enclave Português de S. João Baptista de Ajuda, escaleando o navio seguidamente Lagos, na Nigéria, S. Tomé, Príncipe, Luanda, Ilha da Ascensão e Recife que foi o primeiro porto brasileiro visitado, onde teve uma recepção extremamente calorosa, que aliás se repetiu em todos os portos do Brasil, culminando em apoteose no Rio de Janeiro.



*A canhoneira PATRIA amarrada à bóia no porto interior de Macau*



Em Agosto de 1908 efectuou uma curta comissão a Málaga e em Setembro uma outra aos Açores em que visitou Horta e Ponta Delgada.

Em 7 de Outubro do mesmo ano foi enviada para uma longa missão de soberania em águas do extremo-oriental tendo chegado a Macau em 8 de Janeiro de 1909.

Por lá permaneceu durante vinte e cinco anos consecutivos mas com maior permanência nas águas de Macau. Visitou numerosas vezes os portos chineses de Cantão, Xangai e outros e a colónia britânica de Hong Kong onde foi mais de cinco dezenas de vezes para se reabastecer de carvão e para ser submetida a fuzilicos.

Teve uma actividade incessante e prestimosa de que se destacaram as acções contra os piratas que infestavam a região de Macau.

Em Janeiro de 1912 foi enviada a Timor para dominar uma rebelião de indígenas. Bombardou o enclave de Ocussi com as Hotchkiss de 47 mm e desembarcou uma força apoiada pelo fogo das peças de artilharia principal (100 mm). Estando a ordem aparentemente restabelecida a canhoneira retirou no dia 1 de Abril deixando alguns homens da guarnição desembarcados. Porém foi obrigada a voltar no dia 18 de Abril devido à instabilidade da situação.

Em fins de Julho de 1915 tendo havido grandes inundações na região chinesa de Shin-Hing a PÁTRIA deu assistência às populações para as quais transportou cerca de cinqüenta toneladas de alimentos.

Em 28 de Setembro de 1920 foi enviada a Cantão para proteger a colónia Portuguesa ali residente cuja segurança perigava devido a uma revolta militar.

Em 30 de Abril de 1922 zarçou para o Japão tendo chegado a Nagasaki e Meji depois de ter escaleado vários portos do extremo-oriental.

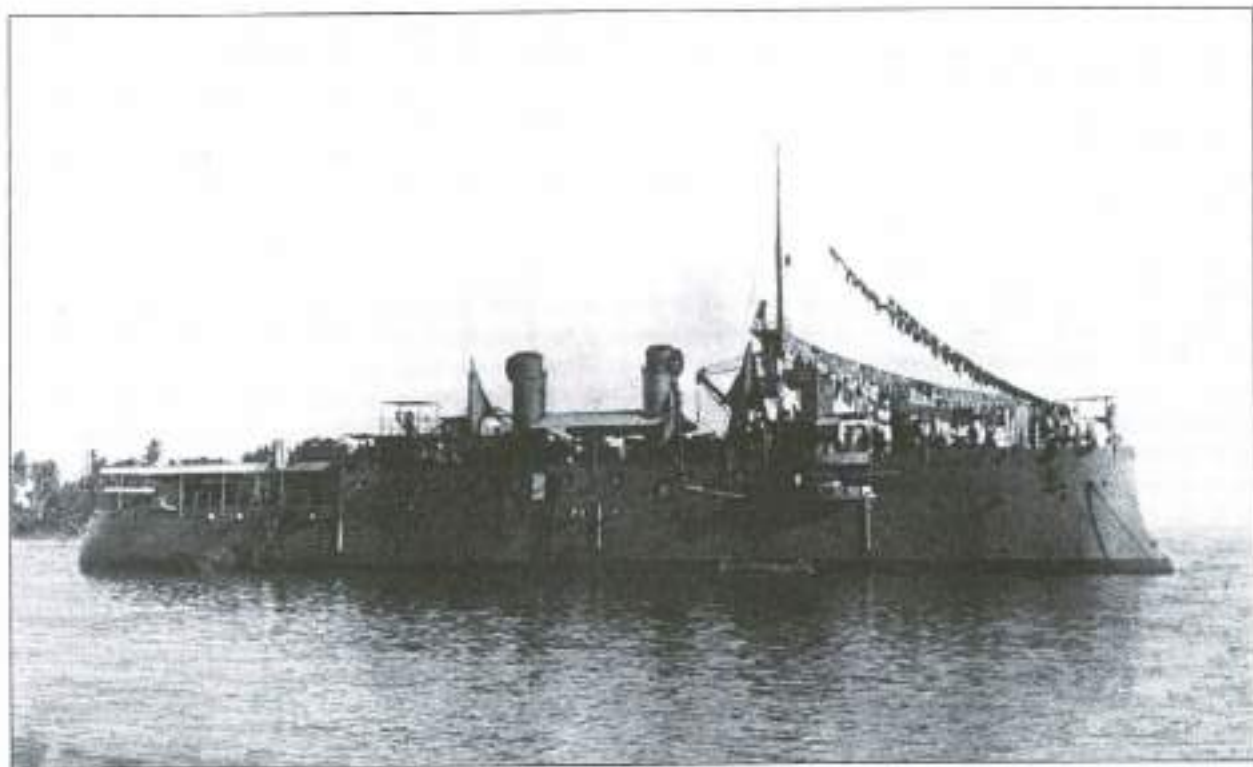
Em 2 de Setembro de 1924 foi enviada a Xangai para proteger os Portugueses que ali residiam, bem como os seus haveres, que se encontravam em perigo por motivo da guerra civil que tinha deflagrado no mês anterior. Foi desembarcada uma força militar comandada por um segundo-tenente.

Em 4 de Maio de 1926 largou para o mar à procura de dois aviadores espanhóis cujo paradeiro era desconhecido depois de terem voado de Manila rumo a Macau. No dia seguinte a PÁTRIA encontrou um navio chinês que tinha salvo os aviadores os quais passaram para bordo da canhoneira que os conduziu a Macau.

Em 24 de Julho de 1930, ao fugir de um tufão que assolava Macau, encalhou em fundo de lodo mas conseguiu desenganchar pelos próprios meios.

Em 1931 teve lugar o desarmamento da PÁTRIA. Durante a guarnição formada, com o navio surto diante da cidade de Macau, o comandante, capitão-tenente João António Correia Pereira, falou à sua guarnição. E ao pôr-do-sol de 4 de Março de 1931, a bandeira nacional, o jack e a flâmula foram arriados, pela última vez, a bordo da canhoneira PÁTRIA que prestara serviço durante vinte e oito anos.

Foi comprada, por cinquenta mil patacas, por um cidadão chinês que a vendeu ao Governo da China que a modernizou e a rearmou. Rebaptizada FU YU passou a pertencer à marinha de guerra da China.



*A canhoneira PATRIA depois de lhe ter sido suprimido o mastro de ré*

## 52 – Transporte PEBANE 1916-1922

**C**omeçou por ser o navio a vapor alemão KADETT que durante a Grande Guerra com o nome de PEBANE e bandeira Portuguesa, prestou serviço na Marinha Colonial de Moçambique, na defesa marítima da costa a partir de 1916.

Tinha o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais GQHA.

Estava equipado com uma máquina alternativa de vapor com a potência de 148 CV. Tinha um hélice.

A sua guarnição era constituída por 3 oficiais, 2 sargentos e 32 praças.

Foi aumentado ao Efectivo dos Navios da Armada em 19 de Agosto de 1916.

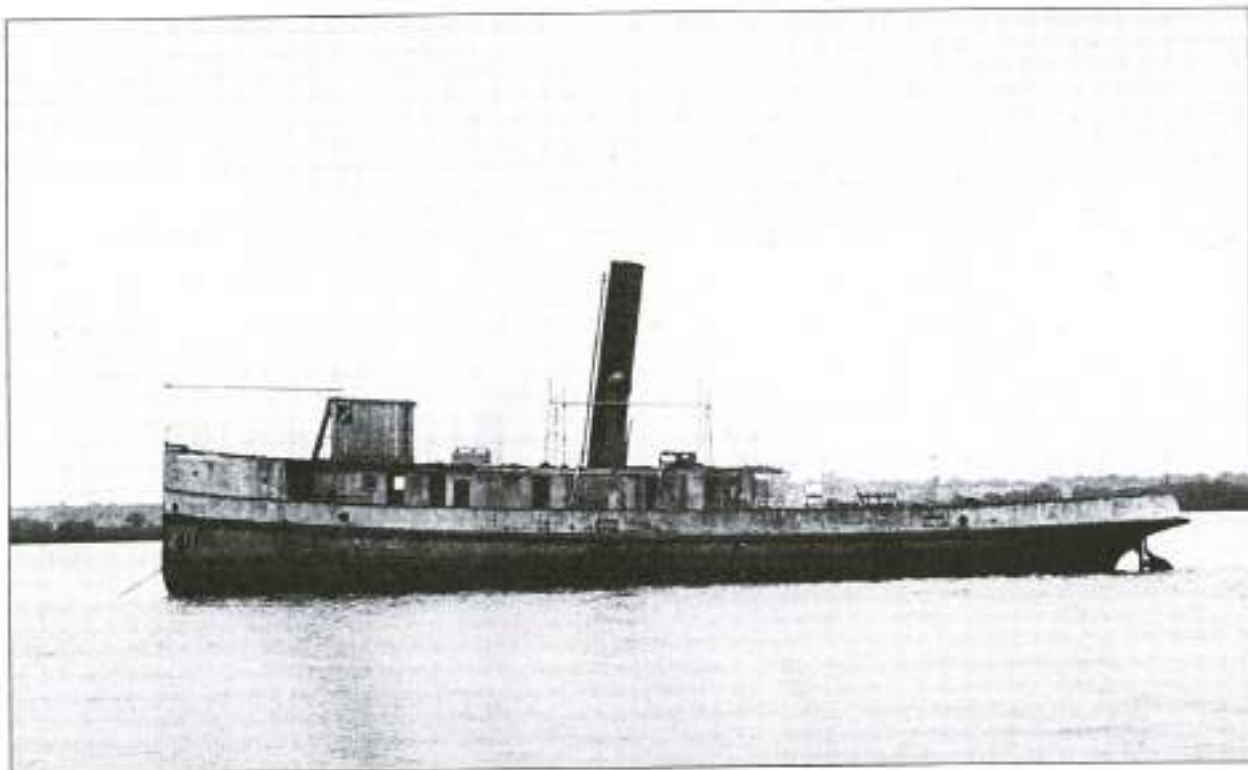
Foi um dos navios que em 1916 acompanhou a canhoneira CHAMITE subindo o rio Rovuma até onde lhe foi possível, para

apoiar a passagem das nossas tropas para a margem esquerda daquele rio ocupada pelos alemães.

Entre Agosto e Outubro de 1918 foi comandado pelo capitão-tenente João Belo.

Pelo Decreto n.º 262 de 5 de Agosto de 1922 foi reclassificado navio-hidrográfico mantendo o nome PEBANE. Entre 1923 e 1925 foi utilizado numa missão hidrográfica na costa de Moçambique, comandado pelo capitão-tenente Oliveira Moura Brás, tendo efectuado duas campanhas hidrográficas: uma desde Agosto de 1923 a finais de Setembro de 1924 e a outra de 2 de Junho a 6 de Agosto de 1925.

Foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada em 30 de Setembro de 1927.



*O navio-hidrográfico PEBANE, surto em águas de Moçambique, já depois de desarmado e abatido ao Efectivo dos Navios da Armada*

## 53 – Cruzador auxiliar PEDRO NUNES 1916-1923

Começou por ser o paquete MALANGRE construído, em 1890, no estaleiro Scott & Sons, em Greenock, Escócia, por encomenda da Mala Real Portuguesa. Em 1 de Agosto de 1902 foi adquirido pela Empresa Nacional de Navegação que lhe manteve o nome.

Eis as suas características principais:

Comprimento de fora a fora	110,78 metros
Boça	12,86 metros
Pontal	10,70 metros
Arquitação bruta	10121,57 m <sup>3</sup>
Arquitação líquida	6808,13 m <sup>3</sup>
Deslocamento	5300 toneladas

Estava equipado com uma máquina alternativa de vapor de triplex expansão com a potência de 2300 HP que lhe permitia a velocidade máxima de 14,5 nós. Tinha três caldeiras, um hélice e 91 tripulantes.

A capacidade para passageiros era de 75 em primeira classe, 25 em segunda classe e 120 em terceira. Tinha ainda possibilidade de transportar tropas dispondo de alojamento para 240 praças.

Em 17 de Abril de 1916 foi mobilizado, transformado em cruzador auxiliar, aumentado ao Efectivo dos Navios da Armada e rebaptizado PEDRO NUNES.

Apesar de ter efectuado muitas viagens transportando tropas, foi sempre classificado oficialmente como cruzador auxiliar.

Foi artilhado com duas peças Schneider de 120 mm, duas Armstrong de 76 mm e duas Hotchkiss de 47 mm.

Em 26 de Maio de 1916 a sua lotação foi aumentada provisoriamente com 2 sargentos e 20 praças e a portaria 1107, de 8 de Outubro de 1917, fixou-lhe a lotação em 12 oficiais, 19 sargentos e 176 praças.

Em 3 de Junho de 1916, dada a sua qualidade de navio militar, o seu indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais passou a ser GQBF.

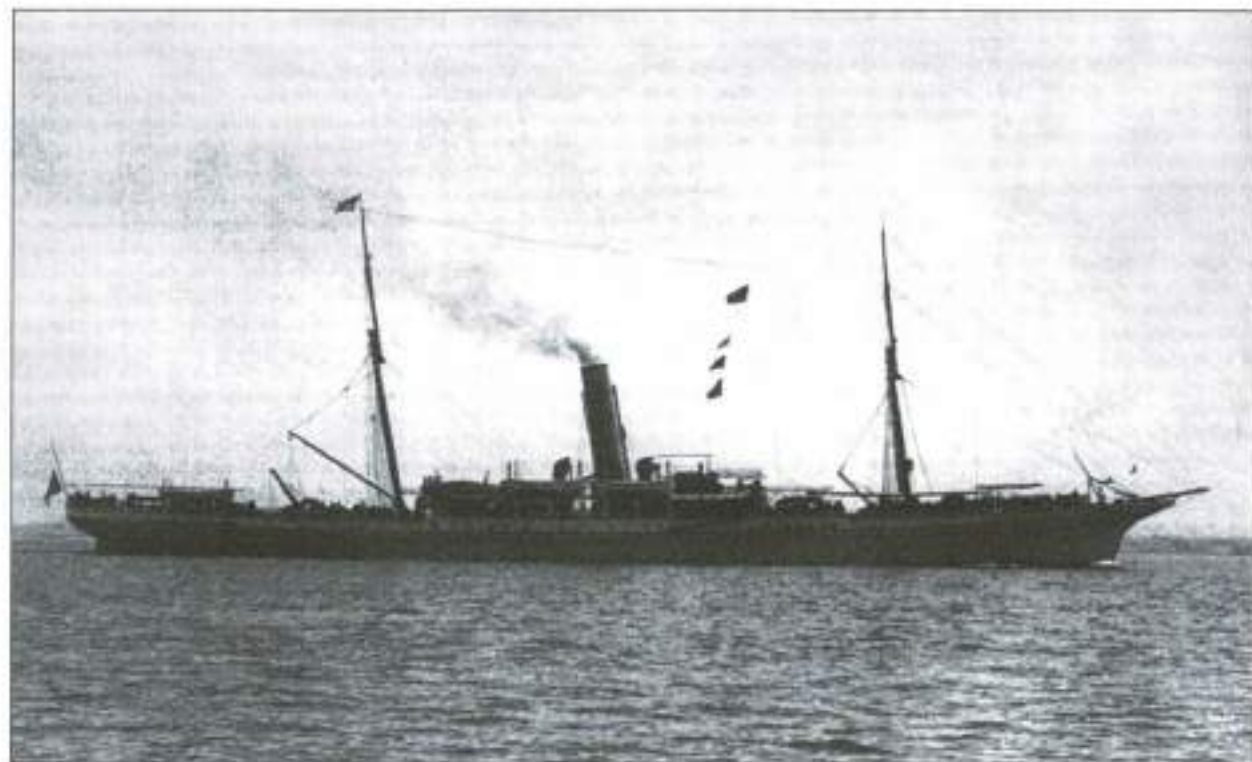
No dia 17 de Abril de 1916 (em que foi aumentado ao Efectivo), assumiu o seu comando o primeiro-tenente Silvério Ribeiro da Rocha e Cunha.

Em 16 de Junho de 1916 largou do Tejo para o arquipélago de Cabo Verde onde visitou S. Vicente, S. Tiago e S. Nicolau e depois Funchal e Angra do Heroísmo onde desembarcaram setenta prisioneiros alemães, escalando ainda Ponta Delgada posto o que voltou ao Tejo em 15 de Agosto.

Em 27 de Dezembro voltou ao Funchal levando dois oficiais, 6 sargentos, 28 praças, nove peças de artilharia e munições e ainda 15 civis.

De regresso a Lisboa, onde chegou em 4 de Janeiro de 1917, trazia 7 oficiais, 6 sargentos e 63 marinheiros franceses e 3 sargentos e 5 praças Portuguesas.

Em 8 de Fevereiro de 1917 iniciou a primeira viagem destinada a Brest, transportando contingentes do Corpo Expedicionário



*O paqueete MALANGE fotografado em 12 de Maio de 1903. Em 17 de Abril de 1916 passou a ser o cruzador auxiliar PEDRO NUNES*

Português (CEP). Naquela primeira seguiram 35 oficiais, 25 sargentos e 515 praças além de diversa carga destinada, também, ao CEP. Foi escoltado por um contratorpedeiro britânico. No regresso escolou Plymouth onde foi reabastecido de carvão.

No total foram oito as viagens que este navio fez a Brest transportando tropas e carga para o CEP, sendo seis em 1917 e duas em 1918.

Na maior parte das vezes foi escoltado pelo contratorpedeiro DOURO ou pelo GUADIANA, por vezes por contratorpedeiros britânicos. Outras por navios de guerra franceses. No total das oito viagens transportou 276 oficiais, 370 sargentos e 5.148 praças do CEP além de prisioneiros alemães e naufragos dos navios torpedeados.

Além do pessoal citado transportou, também, aviões, viaturas e muitas toneladas de material de guerra e carga diversa, igualmente, destinadas ao CEP.

Navegando em áreas infestadas de submarinos inimigos o PEDRO NUNES tornou-se um navio lendário devido às travessias arriscadas que fazia nunca tendo sido atacado. Muitas vezes navegava de França para Portugal sem qualquer escolta e por vezes as autoridades navais de Brest e de Plymouth ficavam tão surpreendidas de o verem aparecer depois de atravessar paragens em que muitos outros navios tinham sido afundados que houve quem comesse a chamar-lhe o navio-fantasma.

As autoridades navais inglesas tinham a maior consideração

pelos oficiais Portugueses que quando permaneciam em Plymouth eram considerados sócios honorários do famoso clube naval britânico *Royal Naval Barracks*.

Entre 11 e 21 de Agosto de 1917 foi aos Açores, tendo escalado Ponta Delgada e Horta, tendo sido reabastecido de carvão neste último porto, no qual embarcou 36 passageiros destinados a Lisboa, onde chegaram no dia 23.

Entre 6 de Julho e 10 de Novembro de 1918 visitou Cherburgo, Portsmouth, Belfast e St. Nazaire.

Na madrugada de 1 de Setembro de 1918, navegando da Horta para o Funchal, fez fogo sobre aquilo que supunha ser um submarino mas nada de conclusivo foi apurado.

Em Janeiro de 1919 foi nomeado navio-chefe de uma força recém constituída denominada Divisão Naval de Operações, encarregada de cooperar com o Exército na repressão de uma tentativa para restaurar o regime monárquico em Portugal, depois do assassinato de Sidónio Pais. Em 8 de Fevereiro fez fogo contra a fortaleza de Viana do Castelo que era um reduto das forças monárquicas.

Antes de ter sido abatido ao Efectivo dos Navios da Armada, em 9 de Julho de 1923, o cruzador auxiliar PEDRO NUNES foi agraciado, em 9 de Janeiro de 1923, com a medalha militar de ouro de Serviços Distintos pela acção brilhante que desenvolveu durante a Grande Guerra.



*O cruzador auxiliar PEDRO NUNES que, durante a Grande Guerra, ficou conhecido pelo navio fantasma*



## 54 – Transporte PUNGUÉ 1916-1918

**E**ra o cargueiro de longo curso alemão LINDA WOKELMANN, propriedade da Deutscher Afrika Linie, construído, de aço, em 1895, em Flensburg, Alemanha.

Foi requisitado no porto da Beira, em Moçambique, por força do decreto de 14 de Abril de 1916.

Foi rebaptizado PUNGUÉ<sup>(1)</sup> e incorporado nos Transportes Marítimos do Estado.

Tinha o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais HPUN.

Eis as suas características principais:

Comprimento	70,70 metros
Boca	10,43 metros
Pontal	4,26 metros
Arquitação bruta	3890,66 m <sup>3</sup>
Arquitação líquida	2486,49 m <sup>3</sup>

Estava equipado com uma máquina alternativa de vapor de tripla expansão com a potência de 500 cavalos indicados.

(1) Por lapso foi-lhe atribuído, inicialmente, o nome de ENLAMBANE, com que já tinha sido rebaptizado o navio HESSEN, também ex-alemão. Revertendo o engano fez-se a rectificação no *Boletim Oficial da Província*, n.º 23, série I, de 3 de Junho de 1916 e o LINDA WOKELMANN passou a chamar-se PUNGUÉ. Esta rectificação consta da Ordem da Armada n.º 12 de Maio de 1916.

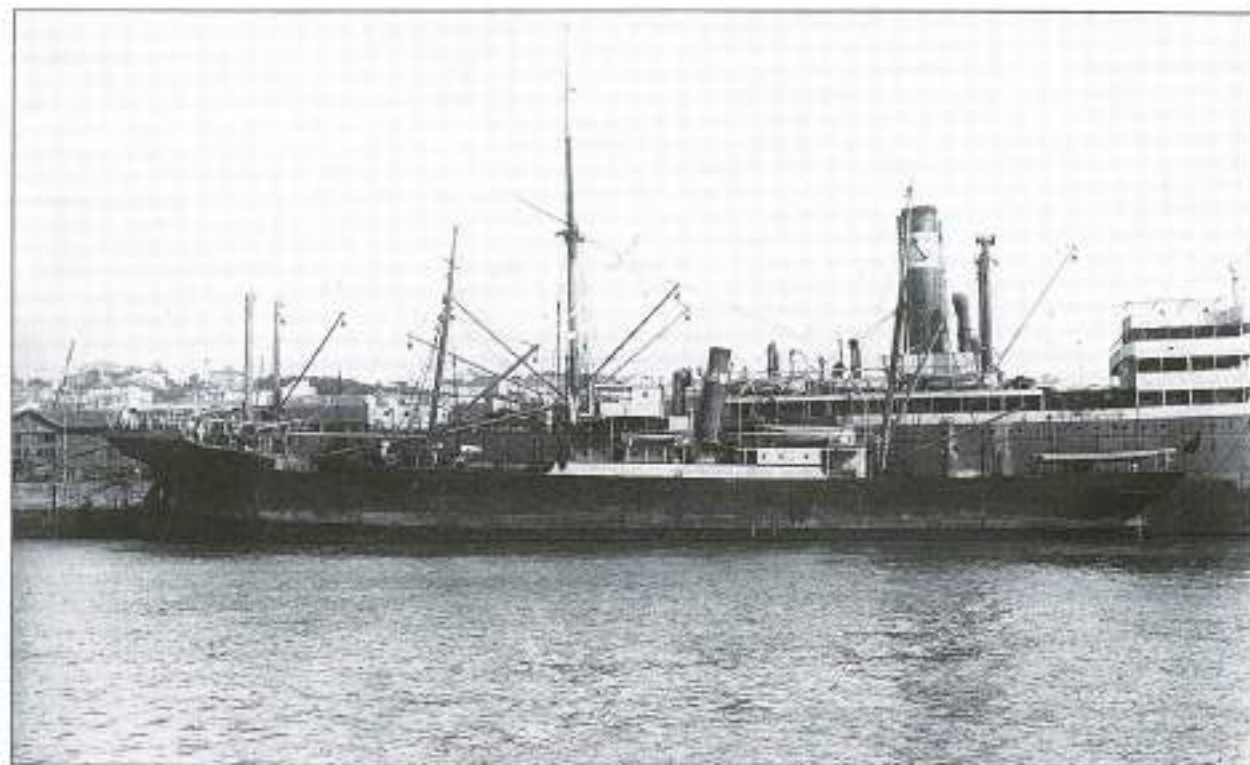
Pela portaria provincial n.º 98 de 13 de maio de 1916 passou ao estado de completo armamento como transporte da Marinha Colonial de Moçambique, para ser utilizado no serviço de abastecimento à coluna expedicionária.

No dia 25 de Maio de 1916 assumiu o comando do PUNGUÉ o primeiro-tenente António d'Andrade Pissarra e Gouveia que desembarcou em 19 de Julho, sendo substituído pelo primeiro-tenente António Júlio de Brito que se manteve no comando até 26 de Março de 1918.

Foi um dos navios que acompanharam a canhoneira CHAMITE a subir o rio Rovuma para apoiar a passagem das forças do nosso Exército para a margem esquerda daquele rio, ocupada pelos alemães.

Visitou diversos portos da província de Moçambique, nomeadamente Lourenço Marques onde se encontrava em 31 de Agosto de 1917 e Quelimane onde estava em 30 de Setembro do mesmo ano. Em 31 de Outubro esteve na base naval francesa de Diego Suarez.

No dia 26 de Março de 1918 passou ao estado de desarmamento e deixou de pertencer à Marinha Colonial.



*O pequeno cargueiro PUNGUÉ fotografado, por BB e em primeiro plano*

## 55 – Navio-hospital QUELIMANE 1916-1917

**E**ra o paquete de longo curso alemão KRONPRINZ, construído, de aço, em 1900, em Hamburgo.

Foi requisitado no porto de Lourenço Marques, por força do decreto de 14 de Abril de 1916.

Foi rebaptizado QUELIMANE e incorporado nos Transportes Marítimos do Estado.

Tinha o número oficial 372E e o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais HQUE.

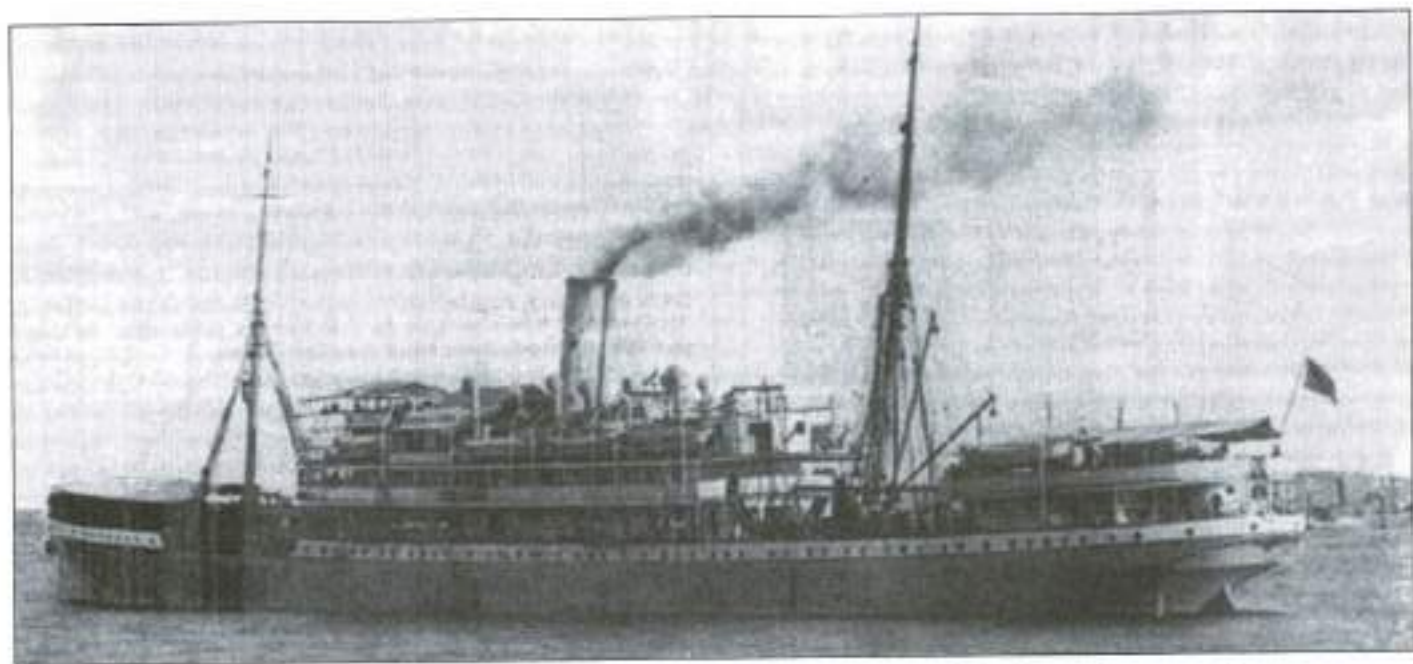
Eis as suas características principais:

Comprimento	125,30 metros
Boca	14,70 metros
Pontal	8,50 metros
Arqueação bruta	16111,25 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	10028,11 m <sup>3</sup>

Estava equipado com duas máquinas alternativas de vapor de triplex expansão com a potência total de 3200 cavalos indicados que lhe asseguravam a velocidade máxima de 13 nós. Tinha dois hélices.

Desde Outubro de 1916 a Junho de 1917 o QUELIMANE esteve incorporado na Marinha Colonial de Moçambique tendo servido como navio-hospital e também como transporte de tropas.

Em 1927 foi vendido a sucateiros italianos e no dia 29 de Março saiu pela última vez de Lisboa, rebocado, para ser demolido.



*O paquete QUELIMANE, dos Transportes Marítimos do Estado, que serviu como navio-hospital em águas moçambicanas*

## 56 – Patrulha de alto mar QUIONGA 1916-1918

**E**ra o cargueiro, a motor, de longo curso LAURA, propriedade da firma Jorge O. J. Herold, de Lisboa, construído, de aço, em 1914, em Kiel, Alemanha.

Tinha o número oficial 421C e o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais HGWJ.

Eis as suas características principais:

Comprimento	33,00 metros
Boça	6,06 metros
Portad	2,69 metros
Arqueação bruta	560,00 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	361,48 m <sup>3</sup>

A propulsão era assegurada por um motor de combustão interna com a potência máxima de 187 cavalos indicados.

A tripulação compunha-se de 9 homens.

Em 21 de Março de 1916 foi mobilizado para servir na Defesa Marítima da Barra de Lisboa tendo sido adaptado a patrulha de alto mar e rebaptizado QUIONGA.

Entre as modificações que lhe foram introduzidas contam-se a montagem de uma peça de artilharia Hotchkiss de 47 mm no castelo da proa e a instalação de um projector eléctrico montado numa plataforma construída, para o efeito, no mastro de vante.

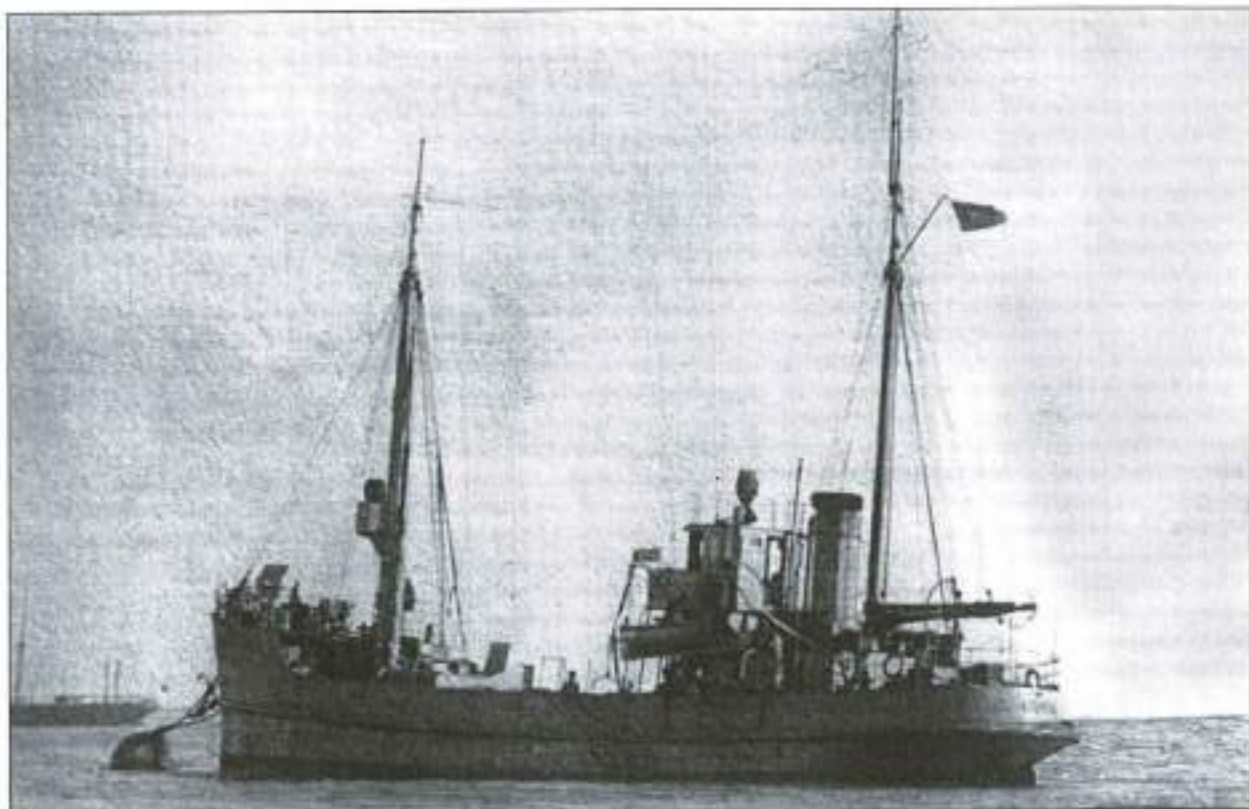
A contar de 30 de Março de 1916 foi mandado passar ao estado de completo armamento com a lotação de 2 oficiais, 4 sargentos e 16 praças. Como navio militar o seu indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais, em 26 de Abril de 1916, passou a ser GQBJ.

Em Abril de 1916 assumiu o seu comando o primeiro-tenente José Francisco Monteiro.

Tendo-se verificado que o navio QUIONGA tinha um motor sujeito a constantes avarias que o imobilizavam com muita frequência, o que não permitia contar-se com ele para qualquer serviço afastado da embocadura do Tejo propôs-se que fosse vistoriado e caso não fiasse garantido o bom funcionamento do motor por um longo período de tempo após algum fabrico não muito demorado, propor-se-ia que fosse dispensado do serviço da Marinha.

Porém, em face das conclusões da vistoria efectuada ao navio em 22 de Novembro de 1916, e dada a grande insuficiência de navios para o serviço de vigilância, foi proposto que fosse mantido em estado de armamento e que entrasse logo em fabricos, os quais foram executados pela Empresa Industrial Portuguesa, tendo sendo concluídos em Abril de 1918 e importado na quantia de 5 588\$02.

Nada mais foi possível apurar acerca deste navio.



*O patrulha de alto mar QUIONGA amarrado à bóia*

## 57 – Patrulha de alto mar REPÚBLICA 1916-1919

**E**ra o arrastão de pesca do alto REPÚBLICA, propriedade da Empresa Lisboense de Pesca, Limitada, construído, de aço, em 1911, em Aberdeen, Escócia. Tinha o número oficial 376C e o indutivo de chamada do Código Internacional de Sinais HBVM.

Eis as suas características principais:

Comprimento	41,20 metros
Boça	7,36 metros
Pontal	3,86 metros
Calado máximo	4,45 metros
Arqueação bruta	961,95 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	326,70 m <sup>3</sup>

Estava equipado com uma máquina alternativa de vapor de triplex expansão com a potência de 800 cv.

Dotação de carvão 115 toneladas.

A guarnição era constituída por um oficial, um sargento, seis praças e doze civis mobilizados.

Foi artilhado com duas peças Hotchkiss de 47 mm/40 calibres, montadas uma em viga e uma em retirada.

Em 2 de Maio de 1916 foi aumentado ao Efectivo dos Navios da Armada com a finalidade de efectuar missões de patrulha e de escolta nas costas do continente.

Em Junho daquele ano iniciou a sua actividade como patrulha de alto mar, saindo a barra quotidianamente para patrulhar a zona

compreendida entre a barra e Cascais, alternando depois esse serviço de patrulhamento com o serviço de pilotagem que consistia em fornecer pilotos aos navios de entrada e receber os pilotos que desembarcavam dos navios de saída.

Em 15 de Julho esboçou o paquete BEIRA da Empresa Nacional de Navegação que transportava contingentes do nosso Exército.

Em 31 de Julho navegou na companhia dos cruzadores ALMIRANTE REIS e VASCO DA GAMA, aviso CINCO DE OUTUBRO, contratorpedeiros BROTO e GUADIANA com os quais efectuou exercícios de postos de combate, evoluções e exercícios de artilharia.

Em 10 de Agosto efectuou exercícios semelhantes com as mesmas unidades às quais se juntaram o cruzador auxiliar GIL EANNES e os torpedeiros N.º 1, N.º 2 e N.º 3.

Enquanto durou a Grande Guerra desenvolveu a patrulha de alto mar REPÚBLICA uma actividade incessante e exaustiva patrulhando quase sempre de conserva com o patrulha de alto mar AUGUSTO DE CASTILHO mas também com outras unidades da nossa Armada nomeadamente o patrulha de alto mar QUONGA, o navio de salvamento PATRÃO LOPES, o rebocador BERRIO, os engenheiros ROBERTO IVENS e THIOMAZ ANDRÉA e ainda outros.

Foi também notável a sua acção no salvamento de naufragos de navios torpedeados por submarinos alemães. Assim, na noite de 16 de Março de 1917, quando patrulhava na zona de Cascais, na companhia do navio congénere AUGUSTO DE CASTILHO, rescou uma parte de vinte e três naufragos que se encontravam numa embar-

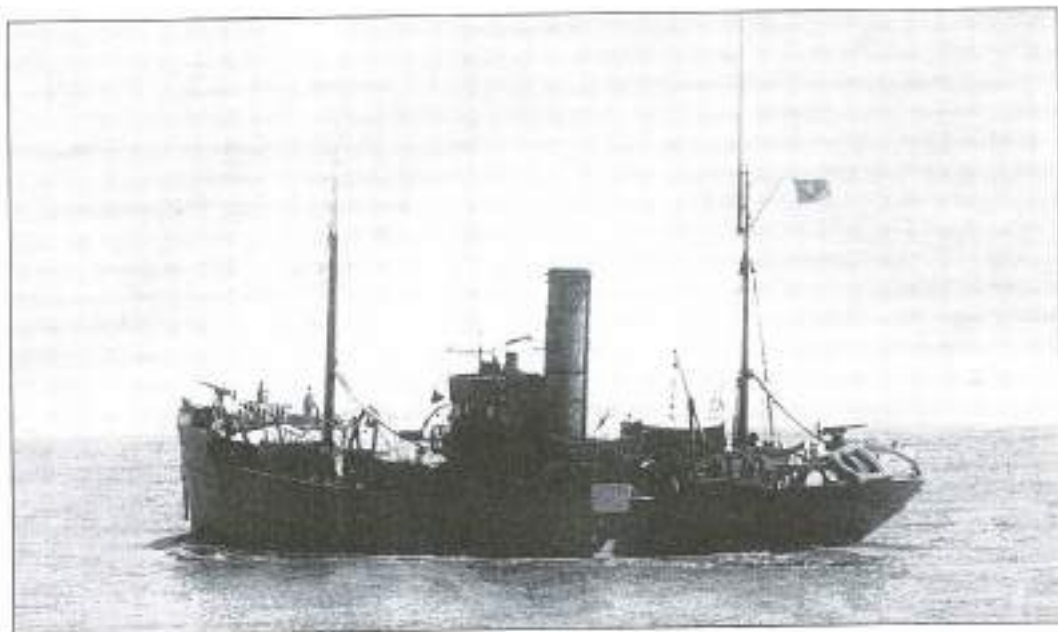
enção depois dos enérgicos de que eram tripulantes terem sido afundados por um submarino inimigo, cabendo ao AUGUSTO DE CASTILHO recolher o resto dos vinte e três naufragos.

Passados os sobreviventes para bordo do patrulha de alto mar QUONCA, que os conduziu a Lisboa, o REPÚBLICA e o AUGUSTO DE CASTILHO prosseguiram o habitual serviço de patrulha posto o que seguiram para Belém onde faziam base.

No dia 6 de Outubro do mesmo ano o REPÚBLICA avistou a Sul do Cabo Espichel um navio com fogo a bordo e recolheu cinco naufragos que se encontravam numa pequena embarcação.

Em 22 de Abril de 1918 salvou oito naufragos do iate RESTAURADO afundado por um submarino alemão a cinco milhas da Ériceira.

Na madrugada de 18 de Abril de 1917, quando patrulhava na



*O patrulha de alto mar REPÚBLICA, esarriçada do mesmo nome.*



companhia do AUGUSTO DE CASTILHO, avistou uma mina à superfície, a oeste do Cabo Raso, sobre a qual abriu fogo, afundando-a, com o auxílio dos disparos de outros navios.

Em 16 de Abril de 1918 avistou a Sul do Cabo Raso um grande submarino que navegava para Sul a alta velocidade. O REPÚBLICA dirigiu-se para ele a toda a força, tentando abaloá-lo, mas o submarino mergulhou prontamente para não mais ser visto.

Em Novembro de 1916, Junho e Julho de 1917 e Junho de 1918 o REPÚBLICA estendeu a sua acção de patrulha a águas algarvias tendo entrado em vários portos nomeadamente Albufeira, Lagos, Portimão, Vila Real de Santo António, Sagres, barra do Guadiana, etc..

Em 25 de Julho de 1917 comboiou o paquete TUNGET dos Transportes Marítimos do Estado de Lisboa a Gibraltar.

No dia 18 de Dezembro do mesmo ano largou, para a ilha da Madeira, comboiando o paquete PORTUGAL da Empresa Nacional de Navegação, tendo chegado ao Funchal no dia 20, posto o que patrulhou as águas do arquipélago, tendo efectuado o périplo da ilha da Madeira e o da ilha de Porto Santo. Navegou depois para o Algarve tendo chegado a Lagos a 28 de Dezembro.

Em 11 de Novembro de 1918 foi assinado o armistício.

No dia 31 de Março de 1919 o REPÚBLICA passou ao estado de desarmamento e deixou de estar ao serviço do Estado.

## 58 – Lancha-canhoneira RIO MINHO 1905-1948

Começou por ser a lancha-canhoneira INFANTE D. MANUEL, construída, de aço, em 1905, no Arsenal de Marinha de Lisboa, na carreira de construção deixada vaga pelo lançamento da canhoneira PÁTRIA. Foi o quarto<sup>(1)</sup> navio de construção metálica construído naquele estabelecimento fabril.

A sua construção foi parcialmente custeada pelo o saldo da quantia obtida pela grande subscrição nacional aberta entre os Portugueses emigrados no Brasil a qual permitiu a construção da canhoneira PÁTRIA.

Foi lançada à água no dia 2 de Novembro de 1905. Em 5 de Dezembro de 1910 foi rebaptizada RIO MINHO em face da mudança do regime político em Portugal.

Eis as suas características principais:

Comprimento	24,60 metros
Boça	4,00 metros
Portul	1,10 metros
Calado máximo	0,70 metros
Deslocamento máximo	38,00 toneladas

(1) O primeiro foi o cruzador RAINHA D. AMÉLIA, o segundo a canhoneira-torpedeira TRAZ, sendo a canhoneira PÁTRIA o terceiro.



*A lanca-carboneira INFANTE D. MANUEL*

Era propulsionada por uma máquina a vapor, de 64 C.V., com um cilindro e uma caldeira tipo locomotiva, que accionava duas rodas de pás posicionadas a meio navio, a um e outro bordo.

A velocidade obtida nas experiências foi de 7,5 nós. O seu armamento era constituído por uma peça Hotchkiss de 37 mm/20 calibres, montado em enca e três metralhadoras de 6,5 mm também Hotchkiss. A guarnição, em 1907, era constituída por um oficial, três sargentos e quarenta e cinco praças.

Foi destinada ao patrulhamento do rio Minho, tendo como finalidade executar tarefas várias ao longo daquele curso de água entre os quais se destacam como as mais importantes as seguintes: vigilância, fiscalização da pesca, fiscalização aduaneira e presença naval.

Em 5 de Dezembro de 1905 chegou a Caminha onde ficou fazendo base.

No dia 31 do mesmo mês assumiu o seu comando o primeiro-tenente Antero Elísio do Nascimento Trigo. Largando de Caminha visitava frequentemente S. Pedro da Torre, Vila Nova de Cerveira, Landelas, Valença, Ponta Grossa, Montorves, Seixas, etc.

Passou os anos de 1919, 1920 e 1921 amarrado à bóia em Caminha.

Em 1922 navegou para Lisboa e deu entrada no Arsenal de Marinha onde foi submetida a fabricos que se prolongaram até 1924. Terminados aqueles visitou Leixões prosseguindo depois a sua actividade habitual visitando os portos do costume e amarrando à bóia em Caminha. A partir de 1931 passou a atracar ao cais de Caminha.

O ano de 1936 foi aquele em que mais navegou, tendo visitado Valença, S. Pedro da Torre, Ilha dos Amores, Seixas, Vila Nova de Cerveira, Grade-Carreira, Landelas, Carvalha, Cabedelo, Sagadães, Ilha de Lenta, Seixas e Tui, perfazendo um total de 157 horas de navegação.

Apesar das pesquisas efectuadas não foi possível apurar a actividade da RIO MINHO entre aos anos de 1940 e 1948.

Pela Portaria n.º 12676 de 14 de Dezembro de 1948, foi mandada abater, por inútil, para o serviço da Armada.



*A lanchar-vaqueiro RIO MINHO ex-INFANTE D. MANUEL.*

## 59 – Canhoneira RIO SADO 1876-1921

**E**ra a canhoneira de propulsão mista, (de vela e de vapor), construída pelo sistema de construção «composites» que consistia em ossada metálica e forro de madeira.

Foi construída no estaleiro Laird Brothers, em Birkenhead, Grã-Bretanha.

Fazia parte do Programa Naval de 15 de Abril de 1874 que incluía igualmente a corveta coraçada VASCO DA GAMA, as corvetas de propulsão mista MINDELLO e BAIXILIA DE PORTUGAL, as canhoneiras RIO LIMA e RIO TÂMEGA e ainda o transporte AFÉRIA, todos construídos na Grã-Bretanha.

Foi lançada à água em 30 de Dezembro de 1875. Chegou pela primeira vez ao Tejo, vinda de Liverpool, em 14 de Abril de 1876 comandada pelo primeiro-tenente Pedro Guilherme dos Santos Diniz e foi aumentada ao Efectivo dos Navios da Armada em 1 de Maio do mesmo ano.

Era navio-gêmeo da RIO TÂMEGA.

Eis as suas características principais:

Comprimento entre perpendiculares	45,35 metros
Boca	8,60 metros
Calado máximo	3,40 metros
Deslocamento máximo	645,00 toneladas

Aparelhava como lugre-barea, com a superfície vélica total de 634 m<sup>2</sup>.

Dispunha de uma máquina de vapor com duas caldeiras e quatro fornalhas e a potência de 500 cavalos indicados que nas

experiências lhe imprimiu a velocidade de 11 nós. Tinha um hélice.

A artilharia, que inicialmente era de carregar pela boca, compunha-se de uma peça de 177 mm, montada em reparo de rodízio, e de quatro peças Armstrong de 127 mm.

Em Agosto de 1898 foi rearmada com quatro peças Krupp-Bange de 105 mm/35 calibres; duas Hotchkiss de 65 mm/40 calibres; uma Hotchkiss de 37 mm/20 calibres e uma metralhadora Nordenfolt de 6,5 mm.

A lotação, aprovada por portaria de 24 de Novembro de 1875, era de 116 homens.

No dia 1 de Maio de 1876 foi nomeado comandante do navio o capitão-tenente António Maria de Sando Vasconcelos e Carvalho.

No dia 23 de Novembro zarpo para a estação naval de Cabo Verde a fim de reprimir a escravatura no arquipélago e na costa da Guiné.

Visitou as ilhas de Santiago, Fogo, Brava, Sal e Boavista posto o que, a 4 de Julho de 1877, largou para Bissau donde voltou a Cabo Verde onde visitou as ilhas de S. Nicolau, S. Vicente, Santiago, Sal, Santo Antão e Maio.

Em 1 de Novembro de 1878 voltou a Bissau transportando um destacamento do nosso Exército e em Dezembro regressou ao Tejo.

Em Julho de 1879 largou para os Açores tendo visitado Angra do Heroísmo e Ponta Delgada. Em 9 de Julho estava de volta a Lisboa.

Em 19 de Julho de 1879 zarpo para a divisão naval de Angola donde só voltou em Maio de 1882.

Em Dezembro de 1883 regressou a Angola donde partiu, em 1885, para Cabo Verde e depois para a Guiné tendo voltado ao

Tejo em Junho de 1886. A partir daí efectuou várias comissões a Cabo Verde, S. Tomé, S. João Baptista de Ajuda e novamente a Angola, tendo regressado ao Tejo em Junho de 1889.

Quando, em 1890, seguia para Moçambique encalhou, em fundo de areia, à saída do canal de Suez pelo que voltou a Lisboa.

Em 1900 novas comissões nos arquipélagos de Cabo Verde e dos Açores.

Em Outubro de 1905 partiu em comissão para a Índia Portuguesa onde se manteve até 1915. Durante aquele período visitou várias vezes o porto indiano de Bombaim, geralmente para ser submetida a fabricos.

Passou ao estado de desarmamento em Goa, em 30 de Junho de 1921, e foi entregue ao governo do Estado Português da Índia.



*A embarcação RIO SADO gêmea da RIO TÂMEGA*

## 60 – Caça-minas ROBERTO IVENS 1916-1917

**E**ra o arrastão de pesca longínqua **LORDELO**, propriedade da Empresa Portuense de Pescarias, Limitada, da cidade do Porto, construído, de aço, em 1906, em Selby, Inglaterra. Tinha o número oficial A176 e o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais HGWT.

Eis as suas características principais:

Comprimento	42,72 metros
Boca	6,80 metros
Pontal	3,63 metros
Arqueação bruta	797,18 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	304,81 m <sup>3</sup>

O aparelho propulsor era constituído por uma máquina alternativa de vapor de triplex expansão com a potência de 520 cavalos indicados.

Tinha um hélice.

A tripulação era composta por 16 homens.

Segundo a Ordem da Armada 4A de 1916 foi mobilizado em 19 de Abril daquele ano para o serviço da Defesa Marítima da Barra de Lisboa, tendo sido adaptado a caça-minas e artilhado com uma pequena peça no castelo da proa a qual, na fotografia, aparenta ser uma Hotchkiss de 37 mm.

Em 24 de Maio de 1916 o arrastão **LORDELO** passou a designar-se caça-minas **ROBERTO IVENS**.

Como navio militar, em 3 de Junho de 1916, o seu indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais passou a ser **GQBR** e a sua guarnição a ser constituída por vinte e dois elementos, sendo onze da Armada e onze civis mobilizadas.

Desde 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1916 e de 2 de Janeiro a 26 de Julho de 1917 o caça-minas **ROBERTO IVENS** efectuou navegação fora da barra em serviço de roeagem de minas, com saídas quase quotidianas, fazendo base umas vezes em Cascais, outras em Belém suspendendo e fundeando praticamente todos os dias.

No dia 11 de Agosto de 1916 efectuou manobras em conjunto com a Divisão Naval.

Continuou sempre com a sua missão de roeagar minas fora da barra com largada e chegada quotidiana a Belém.

No dia 25 de Abril foi ao Algarve, tendo fundeado na baía do Beliche e em 10 de Maio foi fundear em Peniche posto o que voltou às roeagas.

No dia 26 de Junho de 1917, pelas 16 horas, navegando entre os Cabos Raso e Espichel, na sua arduíssima missão de roeagar minas, colidiu com uma delas que explodiu com grande violência, partindo o navio em dois e provocando o seu afundamento em cerca de um minuto.

Da guarnição que, como se disse, era de vinte e dois homens permaneceram quinze, entre eles o comandante, primeiro-tenente Raul Alexandre de Cascaes, cujo corpo não foi encontrado, supondo-se que tenha afundado com o seu navio.

Coube ao rebocador **BÉRRIO** resgatar os sete sobreviventes cujos nomes se mencionam seguidamente:

Aleixo Serra

2.º Figueiro A.D.M.<sup>(1)</sup>

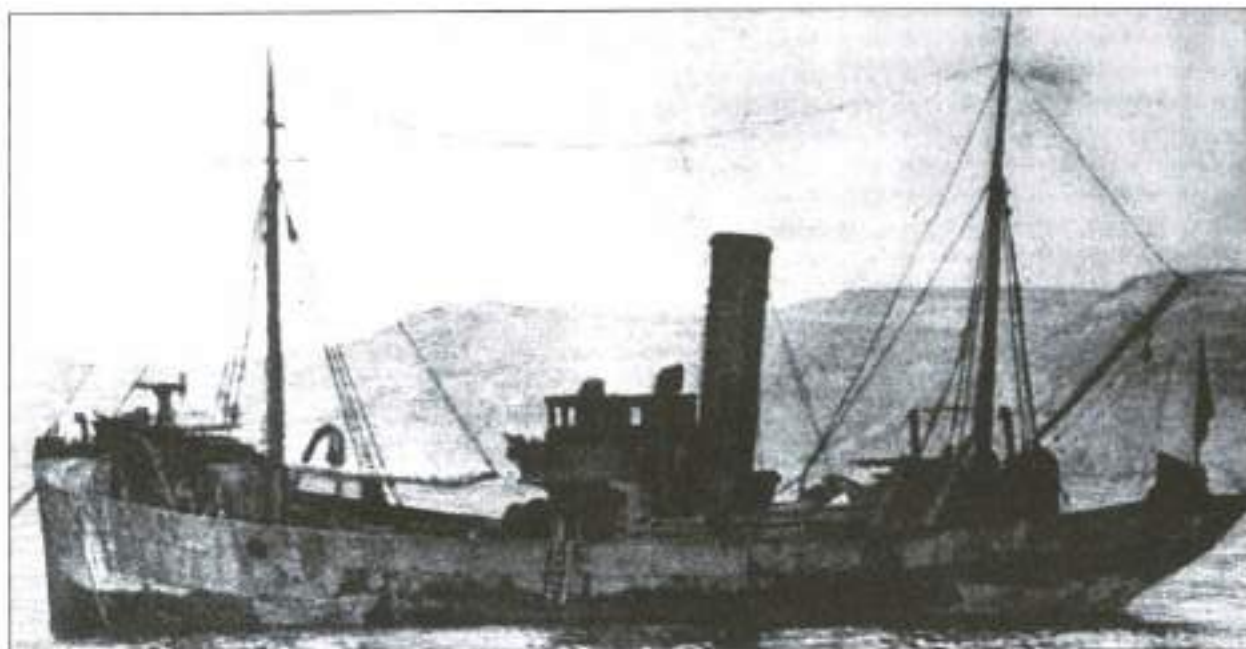
(1) Auxiliar da Defesa Marítima.

Alexandre Silva Fragozo  
António de Sousa Oliveira  
Francisco da Cunha  
Francisco de Sousa Biaia  
João Viegas Trabuco  
Tiago Gil

2.º Marinheiro A.D.M.  
1.º Marinheiro  
2.º Fogueiro A.D.M.  
2.º Tenente A.D.M.  
2.º Sargento A.D.M.  
1.º Grumete

Por Despacho Ministerial de 7 de Agosto de 1918 todo o pessoal da Armada sobrevivente do caça-minas ROBERTO IVENS tem o direito de usar o trancheim de ouro a que se refere o decreto n.º 4303 de 24 de Maio de 1918.

A Empresa Portuense de Pescarias, Limitada, armadora do arrastão LORDELO pediu ao Estado que lhe fosse paga a quantia de 65.000\$00 pela perda do navio.



*O caça-minas ROBERTO IVENS, ex-arrastão LORDELO*



## 61 – Lança-minas SADO 1916-1918

Começou por ser o cargueiro alemão PLUTO requisitado no porto de Lisboa por força do decreto de 24 de Fevereiro de 1916. Foi construído, de aço, em 1905, no estaleiro J. C. Tecklenborg A. G., em Geestemünde, Alemanha.

Eis as suas características principais:

Comprimento de fora a fora	73,91 metros
Boca	11,02 metros
Pontal	4,62 metros
Calado máximo	5,65 metros
Porte bruto	2118,00 toneladas
Arqueação bruta	4194,19 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	2897,14 m <sup>3</sup>

O seu aparelho propulsor consistia numa máquina alternativa de vapor de triplex expansão de 3 cilindros com a potência de 700 cavalos, com uma caldeira com três fornalhas.

Velocidade máxima	10 nós
Dotação de carvão	892 toneladas

Passou ao serviço do Estado Português, em 12 de Julho de 1916, tendo sido adaptado a lança-minas e artilhado com uma peça Hotchkiss de 47 mm instalada à popa.

Em 25 de Setembro de 1916 o lança-minas SADO passou a ter o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais GQUM e a Portaria n.º 720 de 19 de Julho de 1916 atribuiu-lhe a lotação de 4 Oficiais, 5 Sargentos e 27 praças.

Inicialmente não tinha iluminação eléctrica mas em 2 de Outubro de 1916 o comandante da Divisão Naval de Defesa e Instrução lembrava à Majoria General da Armada a grande conveniência de, com a maior urgência, ser montada iluminação eléctrica não só por ser muito perigoso o emprego de petróleo mas porque só com projector eléctrico se poderiam fazer lançamentos de minas durante a noite.

O lança-minas SADO tinha a possibilidade de fundear 180 minas por hora, numa linha de sete quilómetros, ficando as minas distanciadas 400 metros.

Os fabricos de adaptação demoraram de 12 de Julho de 1916 a 9 de Junho de 1917.

Nos dias 6 a 9 de Agosto de 1917 efectuou exercícios de lançamento de minas e dias mais tarde resegou essas mesmas minas. Seguidamente largou para o mar repetidas vezes para exercícios de adestramento da guarnição.

De 15 a 31 de Dezembro não navegou e durante a passagem do ano esteve amarrado à bóia em Belém. Durante o mês de Janeiro de 1918 também não navegou mas no dia 7 de Fevereiro retomou com os exercícios de adestramento da guarnição.

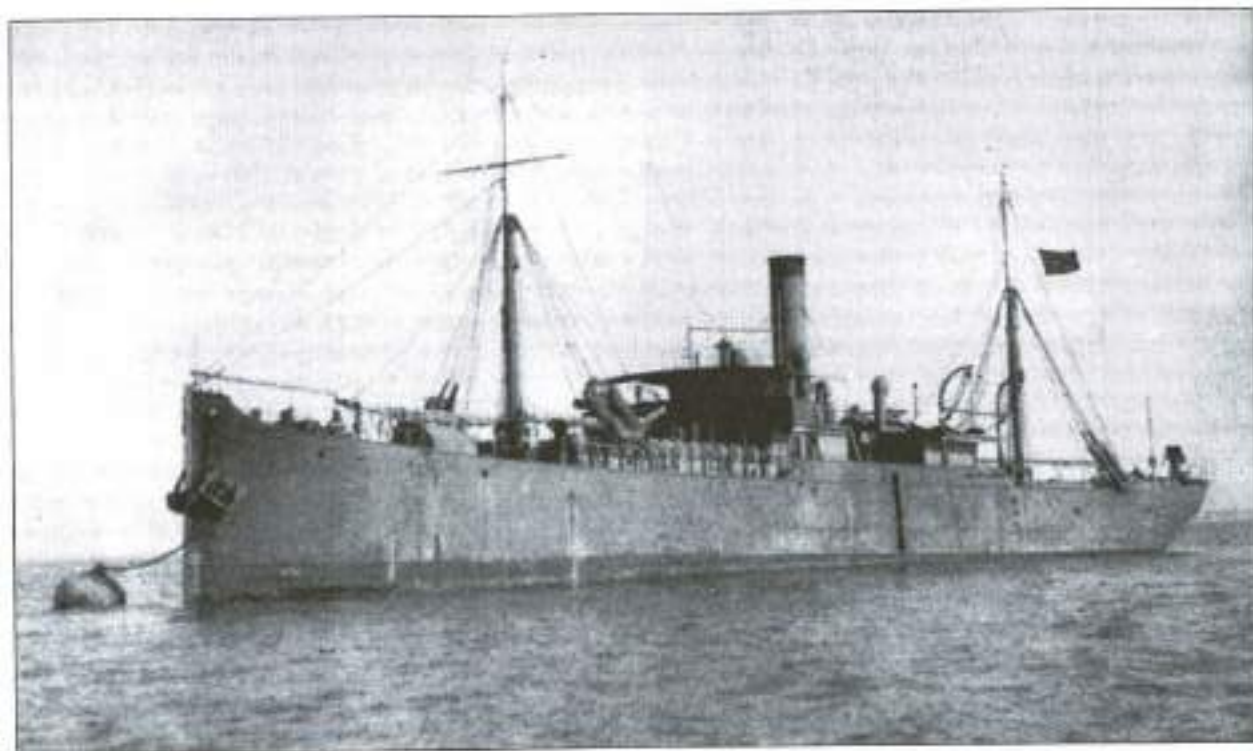
Em 20 de Março largou da bóia, saiu a barra e efectuou exercícios de artilharia.

Prosseguiram os exercícios de lançamento e de recolha de minas nomeadamente nos dias 16, 17, 18, 20 e 21 de Maio de 1918 em que saiu para o mar e depois amarrou à bóia, em Belém, quotidianamente.

Em 1 de Junho de 1918 o SADO deixou de ser lança-minas e

foi entregue ao Ministério da Guerra (Secretaria de Estado das Subsistências e Transportes), para servir como transporte de tropas e ficamos sem navio apto para fundear minas.

Em Setembro de 1918 passou à marinha Mercante.  
Em 1927 foi comprado pela Sociedade Geral e passou a ser o cargueiro ALFERMEIDE.



*O longa-minas SADO amarrado a uma das bóias do quadro.*

## 62 – Lancha-canhoneira SALVADOR 1916-1922

**E**ra a lancha fluvial SALVADOR da missão austríaca do Boror, apreendida, pelo governo Português, em 27 de Junho de 1916, no rio Zambeze.

Tinha sido construída, de aço, em 1913, em Dresden, Alemanha. Eis as suas características principais:

Comprimento de fora a fora	27,60 metros
Boas	5,00 metros
Culado máximo	0,90 metros

Era propulsado por uma máquina de vapor que accionava uma roda de pás, à popa. O combustível utilizado era lenha.

Foi armada com uma peça Hotchkiss de 37 mm e uma metralhadora de 6,5 mm.

Foi utilizada como lancha-canhoneira na fiscalização dos rios Zambeze e Chire, tendo ficado adstrita à Esquadilha do Zambeze.

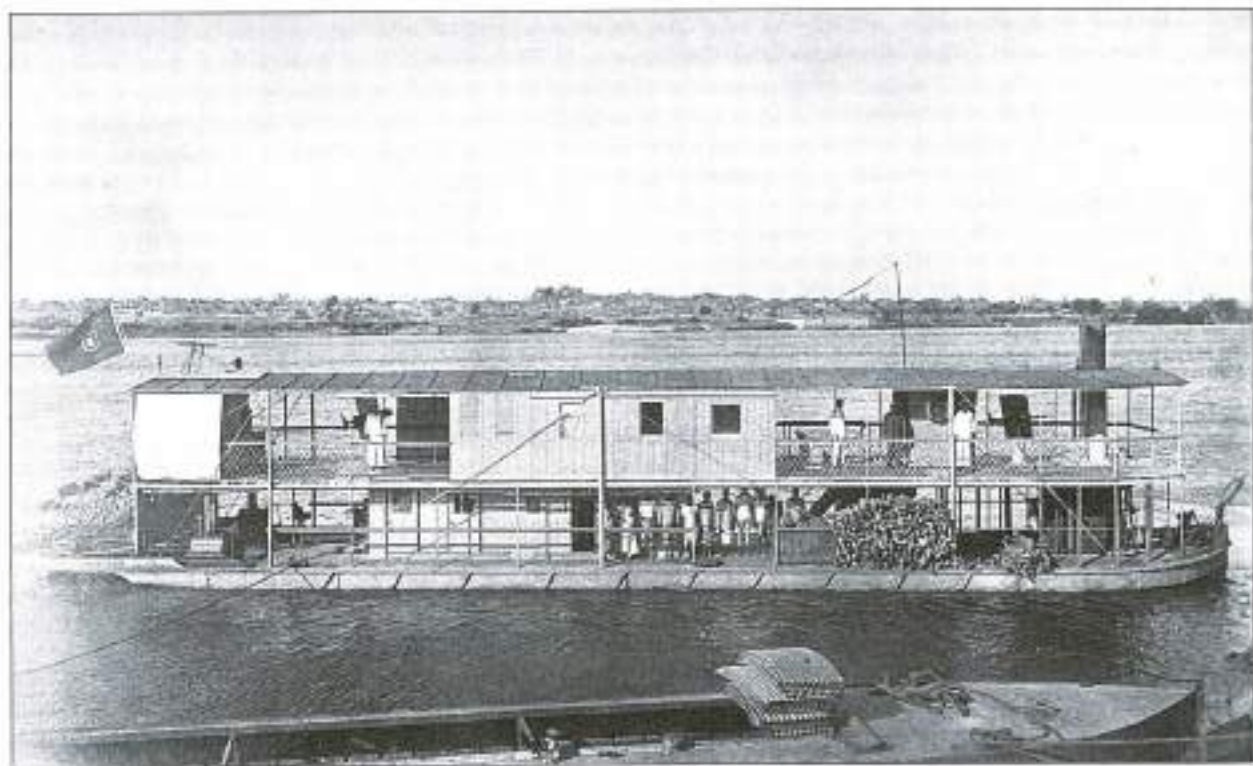
Em Moçambique, em Março de 1917, ao mesmo tempo que tropas alemãs entravam no nosso território, os indígenas do Barué, submetidos a uma intensa propaganda germanófila, revoltavam-se contra a soberania Portuguesa.

A esquadilha do Zambeze estava reduzida à lancha canhoneira SALVADOR à qual, em Maio, se juntou a pequena lancha ZANHA.

A SALVADOR, subindo o Zambeze, encontrou as povoações de Chiramba e Tambara incendiadas pelos rebeldes e foi recebida por nutrido fogo de armas ligeiras ao qual respondeu, durante várias horas com a sua peça de 37 mm e a sua metralhadora.

Voltou a efectuar intensos bombardeamentos na região de Tete e em Massangano onde os Portugueses entraram ao fim de profunda luta, tendo içado, de novo, a bandeira das quinas, e sendo assim restabelecida a nossa soberania graças à acção brilhante da lancha-canhoneira SALVADOR na dura campanha do Barué. Os alemães viram-se, assim, obrigados a desistir.

Em 24 de Fevereiro de 1922 foi vítima duma violenta tempestade que lhe provocou avarias a tal ponto graves que foi julgada irreparável uma vez que os fabricos de que necessitava teriam um preço tão elevado que não seria de modo algum compensador, pelo que foi vendida em hasta pública, tendo sido abatida ao Efectivo dos Navios da Armada em 24 de Fevereiro de 1922.



*A lancha-canhoeira SALVADOR navegando no rio Zambeze*

## 63 – Transporte SALVADOR CORREIA 1895-1929

Foi construído, de ferro, em 1895, nos estaleiros ingleses Laird Brothers de Birkenhead, com destino à Armada Portuguesa.

Uma portaria datada de 18 de Abril de 1895 nomeou seu comandante o primeiro-tenente João Coutinho (de seu nome completo João António de Azevedo Coutinho Fragoso de Sequeira). Naquela mesma data foi o navio aumentado ao Efectivo dos Navios da Armada.

Foi lançado à água em 26 de Maio de 1895.

Tinha o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais GQHV.

Eis as suas características principais:

Comprimento de fora a fora	44,26 metros
Comprimento entre perpendiculares	42,67 metros
Boca	6,40 metros
Pontal	6,00 metros
Calado máximo	2,90 metros
Deslocamento máximo	328,00 toneladas
Deslocamento standard	300,00 toneladas

Estava equipado com uma máquina Compound com a potência de 450 cavalos indíceis que nas experiências lhe imprimiu a velocidade de 11 nós.

Foi artilhado com uma peça Comet de 75 mm e duas Hotchkiss de 37 mm.

Em 20 de Junho de 1895, comandado por João Coutinho, entrou pela primeira vez no Tejo, vindo de Liverpool.

Em 26 do mesmo mês foi-lhe determinada a lotação de 4 oficiais, 2 sargentos e 54 praças.

Em 25 e 29 de Junho e em 16 de Julho de 1895 saiu e entrou a barra em viagens de experiências.

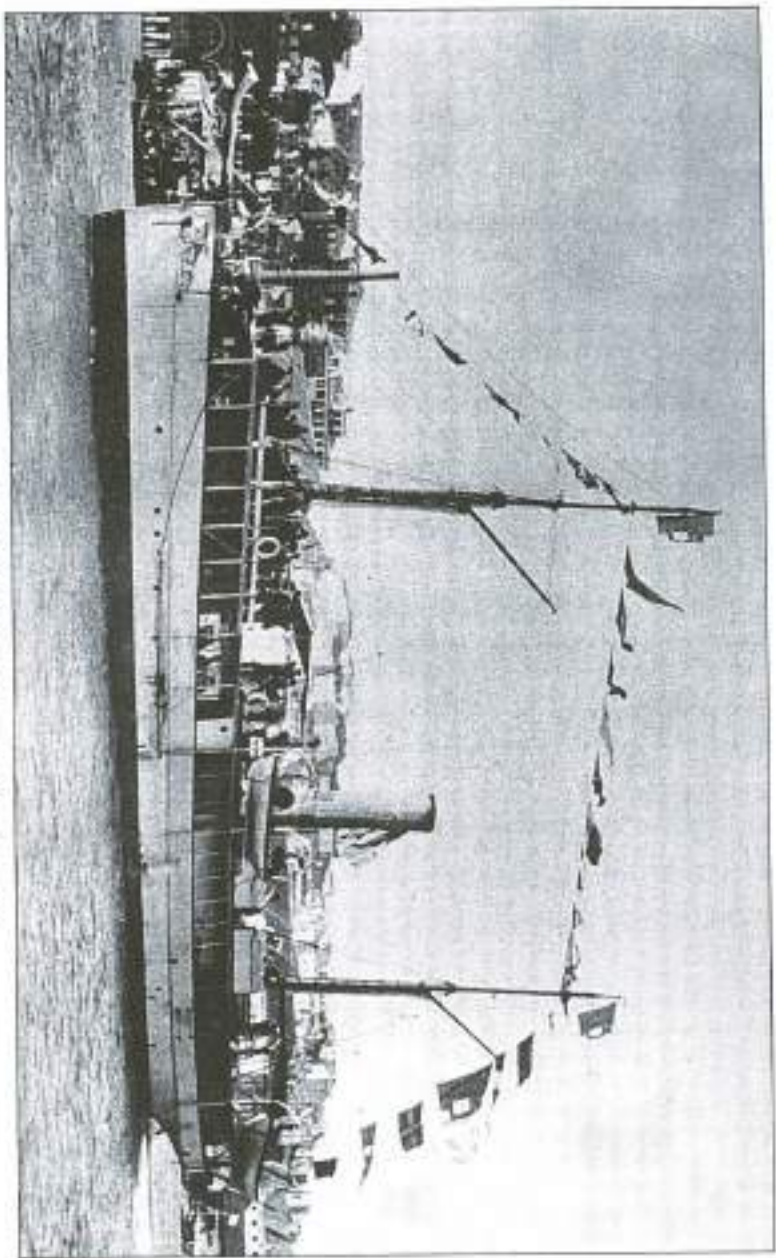
Em 21 de Julho de 1895 largou para Faro comboiando a corveta DUQUE DE PALMIRA que ficou a servir de sede da Escola de Marinheiros do Sul. Regressado a Lisboa a 4 de Agosto, largou a 22 de Setembro de 1895 para Angola onde se manteve até 1908, servindo na Estação Naval do Atlântico Sul, indo também a S. Tomé e Príncipe e tendo depois permanecido na Guiné desde Março de 1908 a Abril de 1910, voltando ao Tejo em 29 de Maio daquele ano.

Em 18 de Agosto de 1913, dessa vez comandado pelo primeiro-tenente Joaquim Vieira Botelho da Costa Júnior, largou outra vez para Angola a fim de ali estacionar fazendo parte da Marinha Colonial.

Essou os portos de Funchal, Las Palmas de Gran Canaria, S. Vicente de Cabo Verde, Praia de Santiago, Preetown e Calanda, tendo chegado a Luanda no dia 25 de Setembro de 1913.

Manteve-se em Angola até 1929. Fazendo base em Luanda visitou numerosos portos e fundeadouros nomeadamente Catumbo, Ambrizete, Santo António de Zaire, Lobito, Benguela, Moçimedes, Porto Alexandre, Baía dos Tigres, Novo Redondo, Baía de Lucira, Ambriz, Porto Amboim, Barra do Drande etc., alguns deles mais do que uma vez.

Em 24 de Maio de 1929 passou ao estado de completo desarmamento e foi entregue à província de Angola para ser vendido.



O transportador SALTEADOR CORREIA, em andamento em um dia

## 64 – Canhoneira SAVE 1908-1922

Foi construída, de aço, em 1908, no Arsenal de Marinha de Lisboa, destinada à Armada Portuguesa.

Era navio-gêmeo da LUÍTO e foi a sexta unidade de construção metálica que foi construída naquele estabelecimento fabril.

Eis as suas características principais:

Comprimento entre perpendiculares	42,80 metros
Boca	7,28 metros
Pontal	2,60 metros
Calado máximo	1,81 metros
Deslocamento	305,00 toneladas

O aparelho propulsor consistia em duas máquinas alternativas de vapor de triplice expansão, com três cilindros e com a potência total de 500 cavalos indicados. Possuía duas caldeiras cilíndricas de chama invertida.

Tinha dois hélices, páis para 62 toneladas de eixo e raio de ação de 2000 milhas.

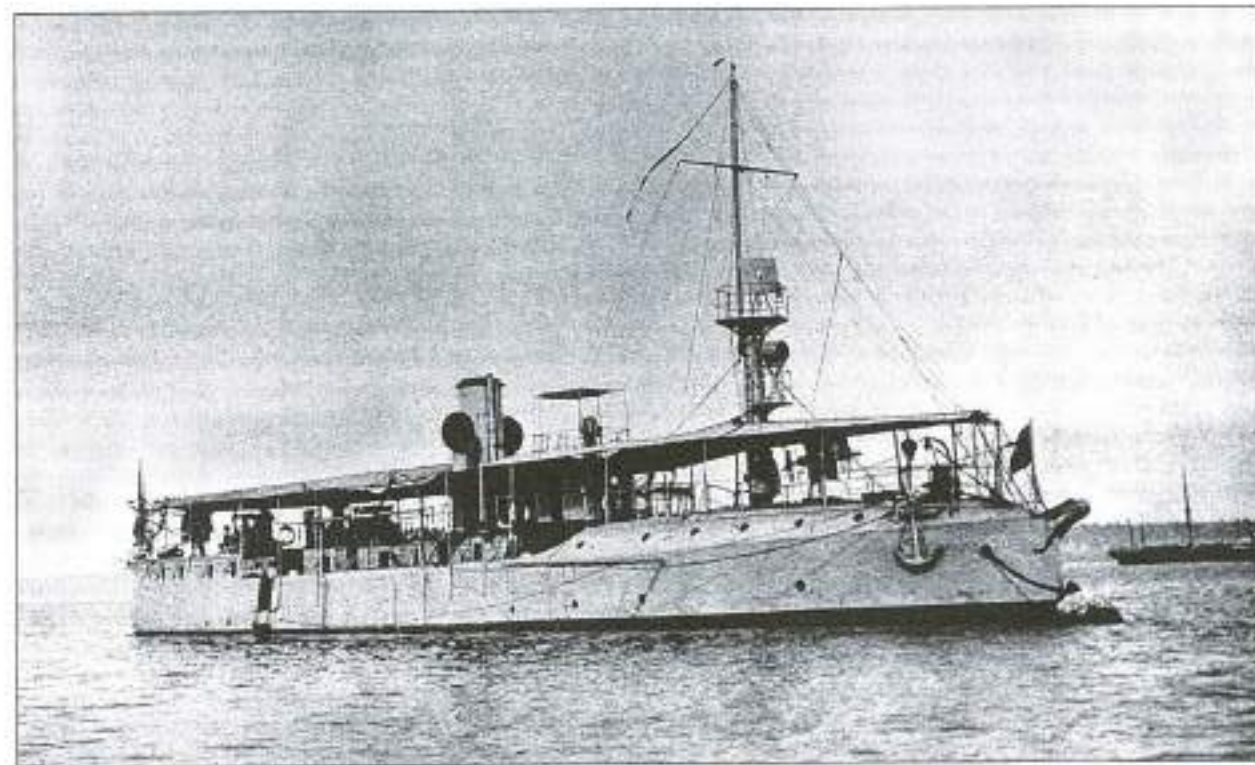
Em 20 de Outubro de 1908 largou para o mar, comandada pelo primeiro-tenente Augusto Pereira do Valle, iniciando as experiências de máquinas. Entrou nos portos de Gibraltar, Alueria, Barcelona e Valência, regressando a Lisboa no dia 16 de Novembro.

Por portaria de 14 de Janeiro de 1909, foi mandada passar ao estado de completo armamento no dia 16, tendo, naquela mesma data, o primeiro-tenente António Pedro de Andrade Rodrigues assumido o comando do navio.

Em 17 de Abril de 1909 zarpou para Angola, indo servir na Divisão Naval do Atlântico Sul. Escalou os portos de Funchal, S. Vicente de Cabo Verde, Freetown, e Ana Chaves, chegando a Luanda a 24 de Junho de 1909.

Manteve-se em Angola até 1922 patrulhando a costa, fazendo base em Luanda, visitando numerosos portos e fundeadouros nomeadamente Masserra, Ambriz, Cabinda, Santo António do Zaire, Ambrizete, Moçâmedes, Lobito, Baía dos Tigres, Baía de Santa Marta, Cuito, Benguela, Novo Redondo, Baía dos Elefantes, Porto Alexandre, Baía da Lucira, Lúndana, Pinda, Salinas, Boma, Noqui, Malembu, Ponta Padrão, Pedra do Feitiço, Moelo, Moita Seca, Barra do Quanza, Baía das Pipas, Foz do Girauil muitos deles várias vezes. Durante esse período foi por três vezes a S. Tomé e Príncipe e uma a S. João Baptista de Ajuda, tendo, além disso, subido o rio Zaire diversas vezes.

Em 22 de Dezembro de 1922, encontrando-se em Luanda passou ao estado de completo desarmamento e no dia seguinte foi abatida ao Efectivo dos Navios da Armada.



*A canhoneira SAVE amarrada a uma das bóias do quadro dos navios de guerra*



## 65 – Lancha-canhoneira SENA 1904-1917

**L**ancha-canhoneira construída, de aço, em 1904, no estaleiro H. Pury & Son, em Caenllias.

Foi lançada à água em 19 de Março de 1904 e amentada ao Efectivo dos Navios da Armada em 13 de Abril do mesmo ano.

Eis as suas características principais:

Comprimento de fora a fora	34,00 metros
Comprimento entre perpendiculares	26,20 metros
Boça	6,10 metros
Calado máximo	0,49 metros
Deslocamento máximo	70,00 toneladas

O aparelho propulsor era constituído por duas máquinas de alta pressão, de dois cilindros, com a potência de 100 cavalos, que accionavam uma roda de pás instalada à popa. A pressão de regime da caldeira (que era do tipo locomotiva, podendo queimar carvão ou lenha), nas experiências foi de 8,5 Kg/cm<sup>2</sup>, garantindo a velocidade máxima de 10 nós.

Estava dotada de iluminação eléctrica.

O casco era dividido em quatro quarteladas flutuáveis separadamente.

Tinha como armamento duas peças de artilharia Hotchkiss de 37 mm e uma metralhadora de 6,5 mm também Hotchkiss.

Possuía ainda um projector eléctrico.

A guarnição era constituída por um oficial e 27 praças.

Depois das provas de recepção foi enviada para o Chinde, em fins de Maio, desmontada, a bordo dum cargueiro inglês.

No Chinde foi armada sob a supervisão do maquinista naval Aniceto Horta. Passou ao estado de completo armamento em 1 de Dezembro de 1904, em Quelimane, tendo assumido o seu comando o segundo-tenente Augusto Carvalho Pereira de Melo e ficando a SENA a fazer parte da Esquadilha do Zambeze.

Em 31 de Outubro de 1912 foi integrada na Marinha Colonial.

Depois de ter patrulhado durante vários anos os rios Chire e Zambeze, no dia 15 de Outubro de 1917 foi abatida ao Efectivo dos Navios da Armada.



*A lancha-cambonaria SENAI ancorada a uma boia no rio Zambare.*

## 66 – Cruzador S. GABRIEL 1900-1925

Foi construído, de aço, em 1900, pelos estaleiros franceses Société Anonyme de Forges et Chantiers de la Méditerranée, do Havre. Era navio-gêmeo do cruzador S. RAPHAEL, construído pelos mesmos estaleiros. Faziam parte do programa naval do Ministro da Marinha – conselheiro Jacinto Cândido que incluiu também o cruzador D. CARLOS I, construído em Inglaterra, o cruzador RAINHA DONA AMÉLIA, construído em Lisboa e o rebocador BÉRIBO construído em França.

Eis as principais características do S. GABRIEL:

Comprimento entre perpendiculares	75,00 metros
Boca	10,80 metros
Puntal	6,90 metros
Calado máximo	4,35 metros
Deslocamento máximo	1838,00 toneladas

O aparelho propulsor consistia em duas máquinas alternativas de vapor, de triplex expansão, verticais, com a potência total de 3000 cavalos indicados que, nas experiências, lhe imprimiram a velocidade de 15 nós.

A dotação de carvão era de 500 toneladas.

O casco era de aço e a carena revestida de madeira e cobre; o convés era couçado.

O armamento compunha-se de duas peças Schneider-Canet de 150 mm/45 calibres, montadas uma em enca e uma em retirada;

quatro peças Schneider-Canet de 120 mm/45 calibres posicionadas duas a cada bordo, em embornos salientes; oito peças Hotchkiss de 47 mm/40 calibres; duas peças Hotchkiss de 37 mm/20 calibres; duas metralhadoras Hotchkiss de 6,5 mm e de um tubo lançatorpedos interior, abrindo na roda de proa, acima, da flutuação.

Foi lançado à água no dia 7 de Maio de 1898.

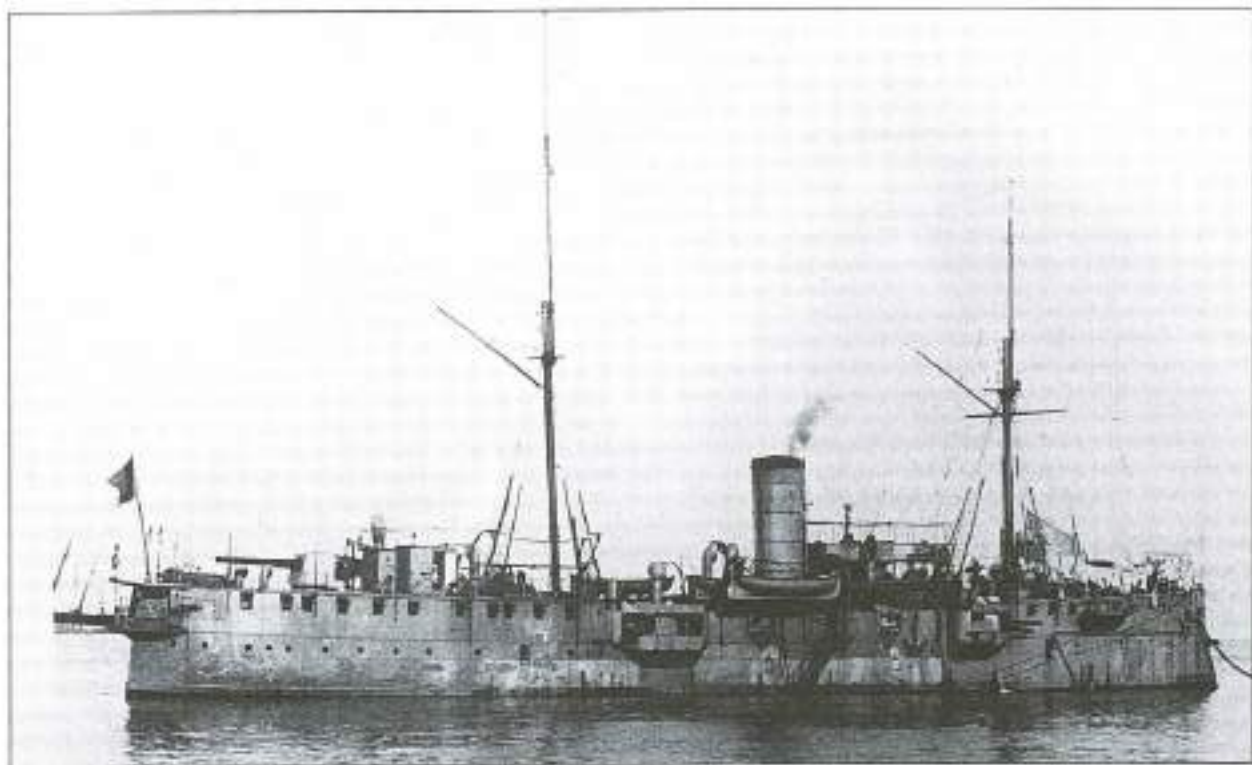
Uma portaria datada de 26 de Abril de 1899 aprovou a lotação de 13 oficiais, 23 sargentos e 212 praças.

O navio foi entregue pelos estaleiros a Portugal em 10 de Setembro de 1900 e naquele mesmo dia passou ao estado de completo armamento, tendo o capitão-de-fragata Manuel de Azeyvedo Gomes assumido o comando e o navio sido aumentado ao Efectivo dos Navios da Armada.

Em 18 de Setembro de 1900 largou do Havre para Lisboa, navegando de conserva com o seu irmão-gêmeo S. RAPHAEL, tendo entrado ambos, pela primeira vez, no Tejo, no dia 22 de Setembro de 1900.

Em 20 de Junho de 1901 partiu fazendo parte da divisão naval que conduziu o rei e a rainha na sua visita aos arquipélagos da Madeira e dos Açores. Os outros navios da divisão eram o cruzador D. CARLOS I, do comando do capitão-de-mar-e-guerra Luís António de Moraes e Sousa, e o cruzador RAINHA DONA AMÉLIA, comandado pelo capitão-de-fragata Guilherme Gomes Coelho.

Foi a primeira vez que um rei Português visitou a ilha da Madeira.



*O cruzador S. GABRIEL amarrado à boia*

No dia 19 de Agosto de 1901 largou para o mar incluído na Divisão Naval de Instrução composta pelos dois cruzadores atrás mencionados, o cruzador ADAMASTOR e a canhoneira DIU.

A esquadra fundeou frente a Loixões no dia 21, suspendendo e navegando para Sul efectuando manobras de manluças de formatura e várias outras evoluções. Largou ferro em Cascais, em 23, e no dia seguinte zarpoi para Lagos onde fundeou a 25. Nesse mesmo dia chegou o lite real AMÉLIA trazendo o estaduarte real içado, sinal que tinha o rei a bordo.

Proseguiram as manobras com exercícios de desembarque apoiados pelo fogo da artilharia do S. GABRIEL tendo sido também efectuados exercícios de lançamento de torpedos. Nos dias 27 e 28 a esquadra evolucionou na baía de Lagos e no dia 1 de Setembro regressou a Lisboa.

Em 24 de Abril de 1902 zarpoi para a Divisão Naval do Índico. Escalon Tãnger, Praia em Cabo Verde, Luanda e Ilha de Moçambique, tendo chegado a Lourenço Marques no dia 22 de Maio.

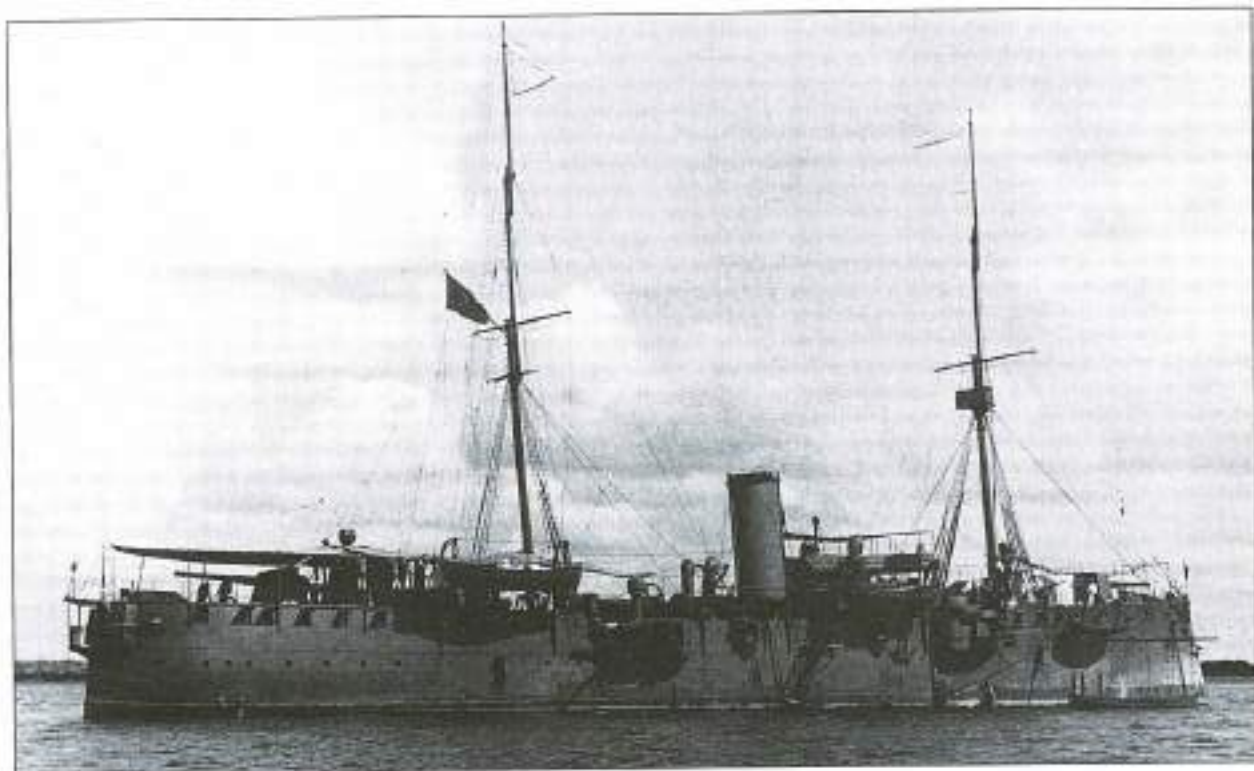
Instigados pela propaganda germanófila os indígenas da região moçambicana do Barué revoltaram-se contra a nossa soberania estendendo a sua acção perniciosa ao longo da margem direita do rio Zambeze. O governador do distrito da Zambézia, primeiramente João Coutinho, em 1902, foi encarregado de pacificar a região do Barué. Com essa finalidade foram organizadas diversas colunas totalizando 283 efectivos, além de forças indígenas.

Foi no Chinde que se constituiu a base de operações e os navios que participaram na campanha foram os cruzadores S. GABRIEL e S. RAPHAEL, as canhoneiras CHIAMITE e LIBERAL e as lancheas-canhoneiras CARABINA, CHERIE, GRANADA, OBUZ e SALVADOR e o transporte ALVARO DE CAMENHA.

A bordo da CHIAMITE seguiram para o Chinde 80 praças da guarnição do S. GABRIEL, para reforçarem as guarnições das lancheas-canhoneiras da Esquadrilla do Zambeze.

Tendo o S. GABRIEL chegado a Quelimane a 21 de Setembro de 1902 teve conhecimento que as operações do Barué se processavam regularmente, não havendo necessidade de se manter naquele porto, pelo que largou para Lourenço Marques onde amarrrou à bóia e donde partiu, no dia 24 de Setembro, para a Ilha de Moçambique conduzindo um contingente de tropas. Em 8 de Outubro largou da Ilha de Moçambique para Quelimane para receber o pessoal que tinha destacado da sua guarnição para a coluna do Barué. Tendo chegado a Quelimane no dia 12 recebeu ordem de Lisboa para regressar ao Tejo para onde seguiu no dia 5 de Novembro com escalas pela Ilha de Moçambique, Zanzibar, Aden, Suez, Port-Saïd e Nápoles. No dia 21 de Dezembro de 1902 fundeou em Belém.

Em 13 de Agosto de 1904 largou de Lisboa para ir servir na Divisão Naval do Atlântico Sul tendo chegado a Luanda a 3 de Setembro. No dia 7 partiu para Moçâmedes. Tomou parte nas operações do Cuanato nas quais um reconhecimento, comandado



*Outro aspecto do cruzador S. GABRIEL, com a bandeira nacional içada na caranqueja*

pelo capitão de artilharia Luís Pinto de Almeida, se saiu por um enorme fracasso em que foram massacrados 305 elementos das forjas armadas Portuguesas. As operações foram suspensas e só reconhecidas em 1906, comandadas pelo capitão Alves Roçadas.

Em 23 de Janeiro de 1905 zarpu para Lourenço Marques para fazer parte da Divisão Naval do Índico onde se manteve até 9 de Novembro de 1907, data em que partiu de regresso a Lisboa depois de uma ausência de mais de cinco anos. Escalou Cape Town, onde foi abastecido de carvão, e no dia 18 de Novembro fundeu em Luanda onde no dia 24 do mesmo mês chegou o transporte *AFRICA* que conduzia a expedição ao Cuamato, comandada pelo capitão Alves Roçadas que havia de vingar a afronta de 1904.

O *S. GABRIEL*, escalou ainda o Porto Grande em S. Vicente de Cabo Verde e o Funchal e chegou a Lisboa no dia 21 de Dezembro de 1907.

Foi submetido a grandes fábrios que, iniciados em Dezembro de 1907, só ficaram concluídos em Agosto de 1909. Efectuou viagem de experiências ao largo da nossa costa navegando até Gibraltar onde amarrò à bóia, no porto interior, a 6 de Agosto, tendo entrado em Lisboa no dia 8.

Em 11 de Agosto de 1909 efectuou exercícos de tiro aos quais assistiu a sub-comissão de vistorias da Comissão Técnica de Artilharia Naval constituída por um capitão-de-fragata, por um capitão-tenente e um primeiro-tenente.

A 14 de Agosto de 1909 passou a fazer parte da Divisão Naval de Instrução e Manobra com mais três unidades da esquadra.

Entre 14 de Agosto e 24 de Setembro de 1909 realizou uma

viagem de instrução de aspirantes em que foram visitadas portos franceses e ingleses e ainda o Funchal, Porto Santo, Tânger, Gibraltar, Portimão, Lagos, Sines, Sessimbra, Setúbal e Cascais.

Foi de quinze o número de aspirantes.

Em 11 de Dezembro de 1909, comandado pelo capitão-de-fragata António Aluzio Jervis de Atougnia Férreira Pinto Basto, partiu para uma memorável viagem de circun-navegação que durou dezasseis meses e nove dias, na qual foram percorridas 41981 milhas, navegando para Oeste, e visitados mais de sessenta portos e fundeadouros Portugueses e estrangeiros. No dia 20 de Abril de 1910 entrou no Tejo e amarrò a uma das bóias do quadro.

O comandante escreveu e fez publicar um interessante livro que intitulou *Cruzador S. GABRIEL - Viagem de circun-navegação*.

Pouco antes do início da famosa viagem foi instalado a bordo um posto de telegrafia sem fios, tendo sido necessário deslocar o mastro da mezena e deslocar alguns metros para ré o mastro grande. O alcance previsto para as comunicações era de quatrocentos quilómetros mas conseguiu comunicar a mil e trezentos quilómetros.

Em 24 de Maio de 1911 passou a fazer parte das Forças Navais do Norte, compostas também pelo cruzador *ADAMASTOR*, pela canhoneira *LIMPOSO*, rebocador *LIDADOR* e lanchar-canhoneira *BO MINHO*, cuja missão era colaborar com forjas do exército para reprimir um movimento monárquico emergente.

Entre 9 de Dezembro de 1911 e 5 de Fevereiro de 1912 desampanhou uma emissão nos arquipélagos da Madeira e dos Açores.

Em 7 de Junho de 1913 foi determinado pelo ministro da Marinha que os cruzadores *S. GABRIEL*, *ALMILANTE REIS* e *VASCO*

DA GAMA constituíam uma Divisão Naval de Instrução afim de efectuar exercicios em águas do arquipélago da Madeira com regresso ao Tejo a 6 de Agosto.

Entre 31 de Março e 23 de Abril de 1914 efectou uma comissão ao Porto e a Leixões e regressou ao Tejo. Em Abril de 1914 nova comissão ao arquipélago da Madeira com volta a Lisboa a 5 de Maio.

Seguiu-se uma comissão no arquipélago de Cabo Verde para onde largou a 22 de Maio de 1914 regressando ao Tejo a 20 de Junho. No dia 8 de Setembro de 1914 largou de novo para águas do arquipélago de Cabo Verde onde se manteve em estação até fins de Novembro tendo visitado a Praia em Santiago e a ilha de Maio. Em 2 de Dezembro de 1914 largou de S. Vicente de Cabo Verde ao encontro dos paquetes AMBACA e PENINSULAR, da Empresa Nacional de Navegação, que comboiados pelo cruzador VASCO DA GAMA transportavam contingentes militares para Angola.

No dia 7 de Dezembro avistou os três navios e em 26 de Dezembro entraram os quatro em Luanda.

Fô um dos navios que aderiram à revolta de 14 de Maio de 1915 contra o governo ditatorial do general Pimenta de Castro.

Em 26 de Abril de 1918 zarpoa para Moçambique e perto da

ilha da Madeira foi avistada uma esteira de periscópios de submarino; o cruzador tocou a postos de combate e abriu fogo com as Hotchkiss de 47 mm e depois com uma Armstrong de 150 mm e logo os periscópios desapareceram.

Em 22 de Julho entrou em Lourenço Marques e de 2 a 9 de Novembro visitou Zanzibar.

Regressado a Lourenço Marques seguiu para Durban a fim de serem efectuadas reparações no hélice de bombordo.

Em 4 de Junho de 1919 regressou a Lisboa.

Entre 8 e 12 de Julho visitou Bordéus oficialmente.

Desde 29 de Outubro de 1919 a 17 de Fevereiro de 1920 efectuou no Mediterrâneo uma viagem de instrução de guardas-marinhas, visitando também os arquipélagos da Madeira e de Cabo Verde.

No dia 22 de Fevereiro de 1922 passou ao estado de completo desarmamento.

A partir de 8 de Janeiro de 1924 passou a servir de navio-base a uma esquadilha composta por três contratorpedeiros e dois torpedeiros.

Em 22 de Janeiro de 1925 foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada e vendido em hasta pública.



## 67 – Contratorpedeiro TEJO 1915-1927

**E**m o produto da transformação da única canhoneira-torpedeira que a nossa Armada possuiu, navio híbrido de linhas algo estranhas e inestéticas construída, de aço, em 1904, no Arsenal de Marinha de Lisboa, segundo projecto do engenheiro construtor naval francês Alphonse Crouzet, que à data dirigia o nosso arsenal. Tinha sido baptizada TEJO e depois de transformada em contratorpedeiro manteve o nome. Começada a construir em Agosto de 1900 fôra aumentada ao Efectivo dos Navios da Armada em 19 de Abril de 1904.

Aconteceu que no dia 25 de Agosto de 1910 teve o infortúnio de encalhar num pequeno ilhéu a nordeste da ilha Berlenga de que resultou ter perdido parte da proa numa extensão de onze metros.

Fôu rebocada para Lisboa e foi decidido transformá-la em contratorpedeiro trabalho esse executado no Arsenal que a viu nascer em 1900 como canhoneira-torpedeira.

O projecto da remodelação foi da autoria do primeiro-tenente engenheiro construtor naval António Jervis de Athouguia. O navio ficou com aspecto radicalmente diferente, tendo desaparecido as quatro deslegrantes chaminés para darem lugar a duas mais baixas e mais largas. Receberam uma proa nova com o respectivo castelo e as superestruturas e a mastreação foram profundamente alteradas.

Eis as características principais do contratorpedeiro TEJO:

Comprimento de fora a fora	70,00 metros
Boca	7,00 metros

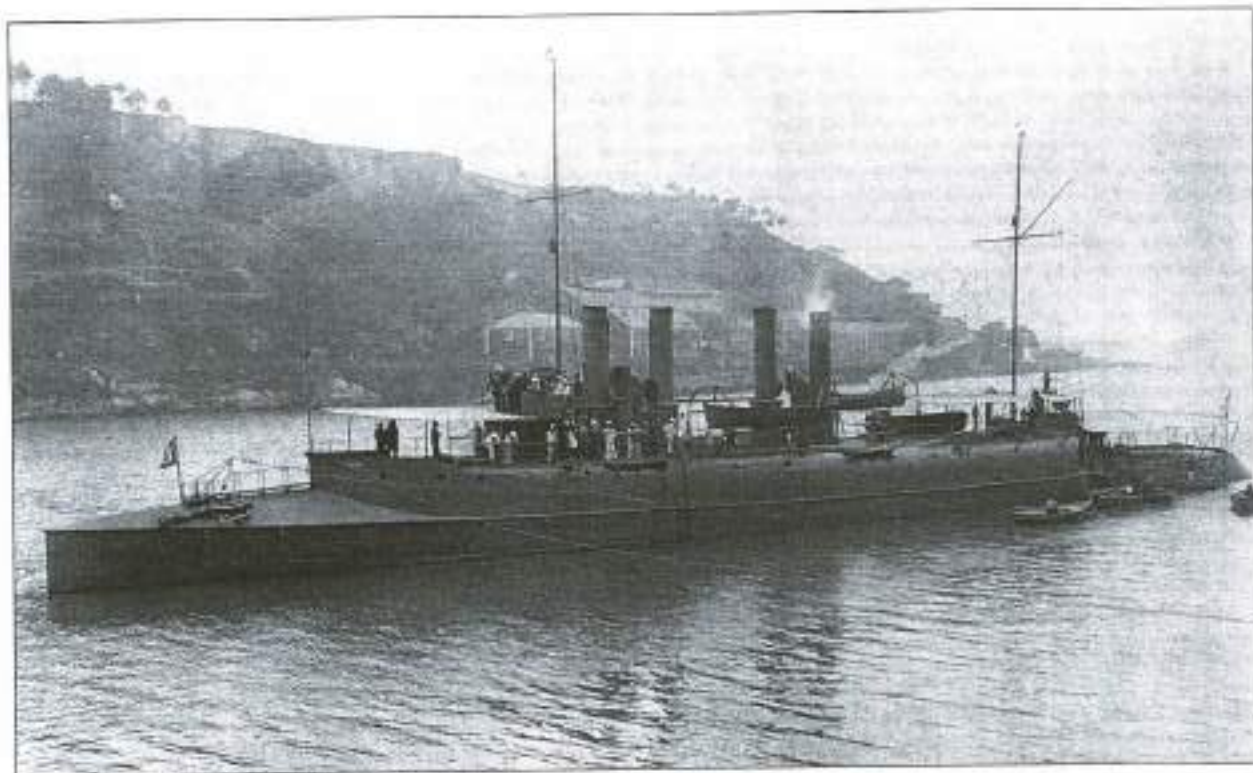
Pontal	4,13 metros
Calado máximo	3,20 metros
Deslocamento máximo	536,00 toneladas
Deslocamento standard	472,00 toneladas
Velocidade máxima	25 nós
Velocidade de cruzeiro	13 nós
Autonomia	2260 milhas a 13 nós

O aparelho propulsor, que foi mantido, era constituído por duas máquinas alternativas de vapor de triplex expansão, com três cilindros cada, com a potência total de 7000 cavalos indicados e quatro caldeiras tipo Normand Sigandy, com duas fornalhas. Tinha dois hélices.

O armamento compunha-se de uma peça Armstrong de 101,6 mm (4 polegadas) montada em retirada, de uma de 76 mm também Armstrong, instalada em caça, de duas Hotchkiss de 47 mm, uma a cada bordo, e de dois tubos lança-torpedos rotativos de 350 mm.

Depois da remodelação ficou com alojamentos para 4 oficiais, 16 sargentos e 77 praças.

Como contratorpedeiro foi aumentado ao Efectivo dos Navios da Armada em 28 de Setembro de 1915 mas a sua reconstrução só ficou terminada em 19 de Junho de 1916 e passou ao estado de completo armamento em 4 de Agosto de 1917, tendo assumido o seu comando o capitão-tenente António da Câmara Melo Cabral.



*A canhoneira-torpedeira TEJO antes de ter sido transformada em contratorpedeiro*

Em 17 de Agosto de 1917 navegou nas imediações do Cabo Espichel para efectuar experiências.

Em 25 de Agosto fundou em Algés aguardando o paquete PORTUGAL da Empresa Nacional de Navegação (ENN) que conduzia tropas destinadas à província de Moçambique, o qual escoltou até à ilha da Madeira. Escoltou também o cargueiro GAZA dos Transportes Marítimos do Estado e o paquete ÁFRICA da E.N.N. Avarias nas máquinas do TEJO obrigaram-no a arribar a Lisboa depois de ter prestado comboio ao longo de duzentas milhas.

Em 27 de Setembro navegou para o Algarve por ter tido conhecimento de submarinos inimigos a sul do Cabo de S. Vicente. Mais tarde foi informado pelo rebocador LIDADOR que avistara um submarino a sul do Cabo de Santa Maria. O TEJO procurou durante algumas horas mas não encontrou nada de suspeito.

No dia 30 entrou em Gibraltar onde foi submetido a algumas reparações e foi readoçado de carvão. Largou para Lisboa a 13 de Outubro. No dia 18 de Outubro de 1917 partiu do Tejo escoltando o paquete MOSSÂMEDES da E.N.N. até ao Funchal onde chegaram no dia 20.

No dia 16 de Novembro o iate americano MARGARET ROBERTS carregado de trigo foi afundado por um submarino alemão a oeste da ilha da Madeira.

No dia 18, às primeiras horas, o TEJO recebeu a bordo os sete naufragos do iate que se encontravam numa lancha a gasolina.

No dia 23 de Novembro o TEJO largou do Funchal para Lisboa

escoltando o paquete INDIA dos Transportes Marítimos do Estado. Entraram no rio Tejo no dia 26. Segundo o Comandante Jaime do Inso em *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra* o TEJO, durante aquele conflito, prestou sete comboios a navios de comércio durante os quais foram percorridas 3700 milhas.

Em 31 de Maio de 1918 largou para o mar para experiências de máquinas e para exercícios de artilharia os quais se prolongaram pelos dias 7 e 10 de Julho.

No dia 17 de Julho de 1918 largou para o Funchal escoltando o paquete LOURENÇO MARQUES da E.N.N.

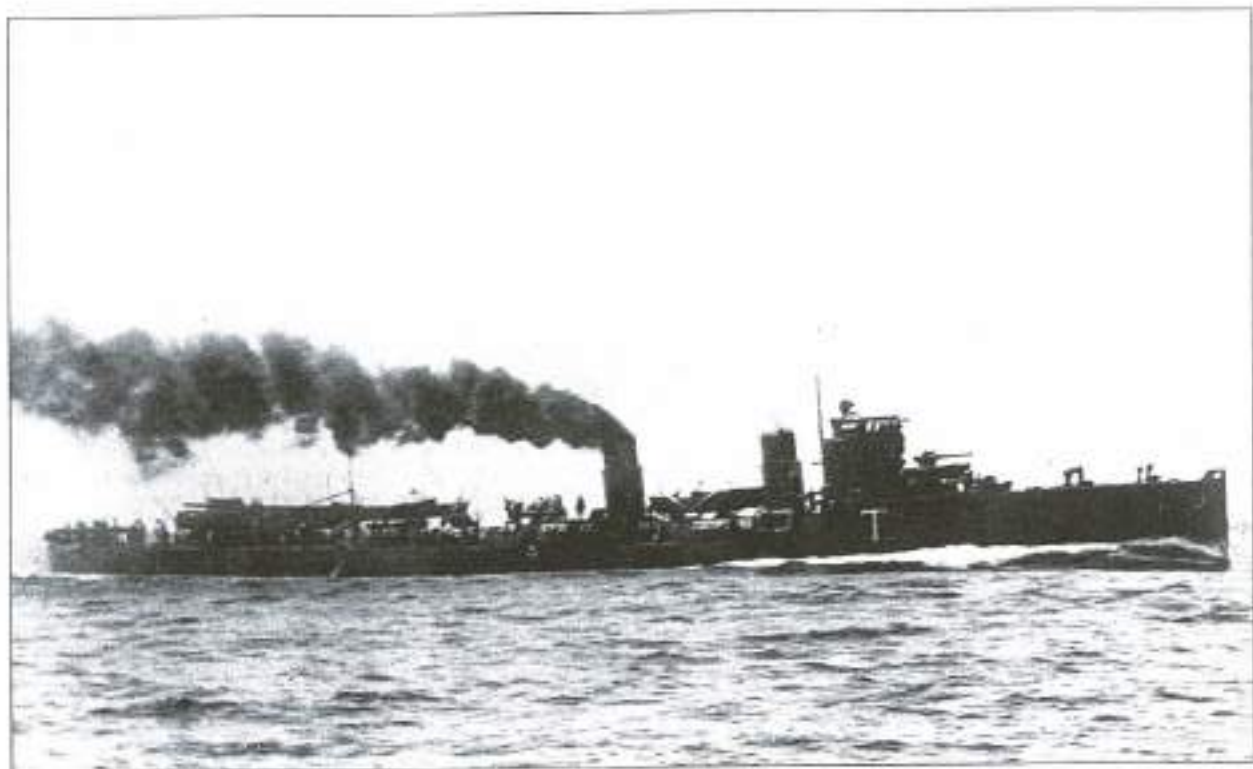
Largou a 27 escoltando para Lisboa o transporte QUELLMANN que conduzia 650 passageiros e 150 tripulantes.

Em 6 de Agosto de 1918 largou, para a Madeira e Açores, escoltando o cruzador-auxiliar PEDRO NUNES e o paquete ÁFRICA da E.N.N.

Durante a sua vida operacional o contratorpedeiro TEJO terá saído para o mar mais de duzentas vezes, navegando cerca de 1822 horas, tendo entrado nos portos de Cascais, Lagos, Gibraltar, Funchal, Ponta Delgada, Angra do Heroísmo, Setúbal, Nazaré, Bueiros, Peniche, Leixões, Sines, Viana do Castelo, Douro e Figueira da Foz, alguns deles mais de uma vez.

Em 13 de Abril de 1927 passou ao estado de completo desarmamento, desenhando o comandante capitão-tenente Raúl Álvares da Silva e sendo o navio abatido ao Efectivo dos Navios da Armada.

Em Outubro de 1929 foi vendido em hasta pública.



*О торпедоносце ТК-10 в рейсе*

## 68 – Patrulha auxiliar TENENTE ROBY 1917-1927

**E**ra a traîneira CONDESTAVEL, propriedade da Sociedade Boa Harmonia, da cidade do Porto, construída de ferro e madeira, em 1909, em Vigo. Tinha o número oficial P213Y. Eas as suas características principais:

Comprimento de fora a fora	20,10 metros
Comprimento entre perpendiculares	18,02 metros
Boca	4,42 metros
Pontal	2,00 metros
Arqueação bruta	107,28 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	44,24 m <sup>3</sup>

Estava equipada com uma máquina alternativa de vapor com a potência de 85 cavalos indicados.

A tripulação era constituída por 24 homens.

Em 1917 foi mobilizada e adaptada a patrulha auxiliar para servir na Defesa Marítima da Barra de Lisboa. Desempenhou várias missões durante a Grande Guerra, nomeadamente a protecção dos navios de pesca que operavam no alto mar.

Inicialmente foi artilhada com uma peça Hotchkiss de 47 mm instalada em caça mas uma nota emitida pela Direcção de Material de Guerra, em 19 de Junho de 1918, solicitava a instalação de uma segunda Hotchkiss de 47 mm na patrulha auxiliar TENENTE ROBY uma vez que o serviço de assistência aos pescadores o obrigava a afastar-se muito da costa. Existem fotografias que mostram que chegou a ter uma segunda Hotchkiss de 47 mm montada em retirada. Em 4 e 5 de Abril de 1918 efectuou experiências de artilharia.

Era semelhante ao patrulha auxiliar GUARDA-MARINHA JANEIRO que também se tratava de uma traîneira adaptada.

Em 24 de Março de 1919 passaram ambos ao Departamento Marítimo do Norte e em 2 de Agosto de 1919 a lotação de ambos passou a ser constituída por um sargento-ajudante da classe de manobra (mestre) e onze praças, incluindo dois artilheiros.

Em 1 de Junho de 1927 o TENENTE ROBY passou ao estado de completo desarmamento e em 14 de Setembro do mesmo ano foi vendido em hasta pública e regressou à faina da pesca.

Em princípios de Fevereiro de 1931 naufragou à entrada do porto de Vila do Conde.



*O patrulha-suslítor TENENTE ROBY artilhado com uma peça Hotchkiss de 47 mm, montada em caça*

## 69 – Lancha-canhoneira TETE 1904-1917

**L**ancha-canhoneira construída, de aço, em 1904, no estaleiro H. Parry & Son, em Casilhas.

Era gémea da lancha-canhoneira SENA.

Eis as suas características principais:

Comprimento de fora a fora	34,00 metros
Comprimento entre perpendiculares	26,20 metros
Boça	6,10 metros
Calado máximo	0,49 metros
Deslocamento máximo	70 toneladas

Estava equipada com duas máquinas de vapor, de alta pressão, de dois cilindros, com a potência de 100 cavalos, que accionavam uma roda de pás instalada à popa.

A pressão de regime da caldeira (que era do tipo locomotiva, podendo queimar indiferentemente carvão ou lenha), foi de 8,5 kg/cm<sup>2</sup> nas experiências, assegurando a velocidade máxima de 10 nós.

Era já dotada de iluminação eléctrica.

O armamento era constituído por duas peças de artilharia Hotchkiss de 37 mm e uma metralhadora Hotchkiss de 6,5 mm.

Estava equipada com um projector eléctrico.

Tinha como guarnição um oficial e 27 praças.

Foi lançada à água no dia 8 de Dezembro de 1903 e no dia 14 efectuou provas de velocidade e consumo.

Foi nomeada ao Efectivo dos Navios da Armada em 26 de Março de 1904.

Depois das provas de recepção foi enviada para o Chinde, desmontada em quarteladas, a bordo de um cargueiro inglês, no final de Maio.

No Chinde foi montada sob a direcção do maquinista naval Aníeto Horta.

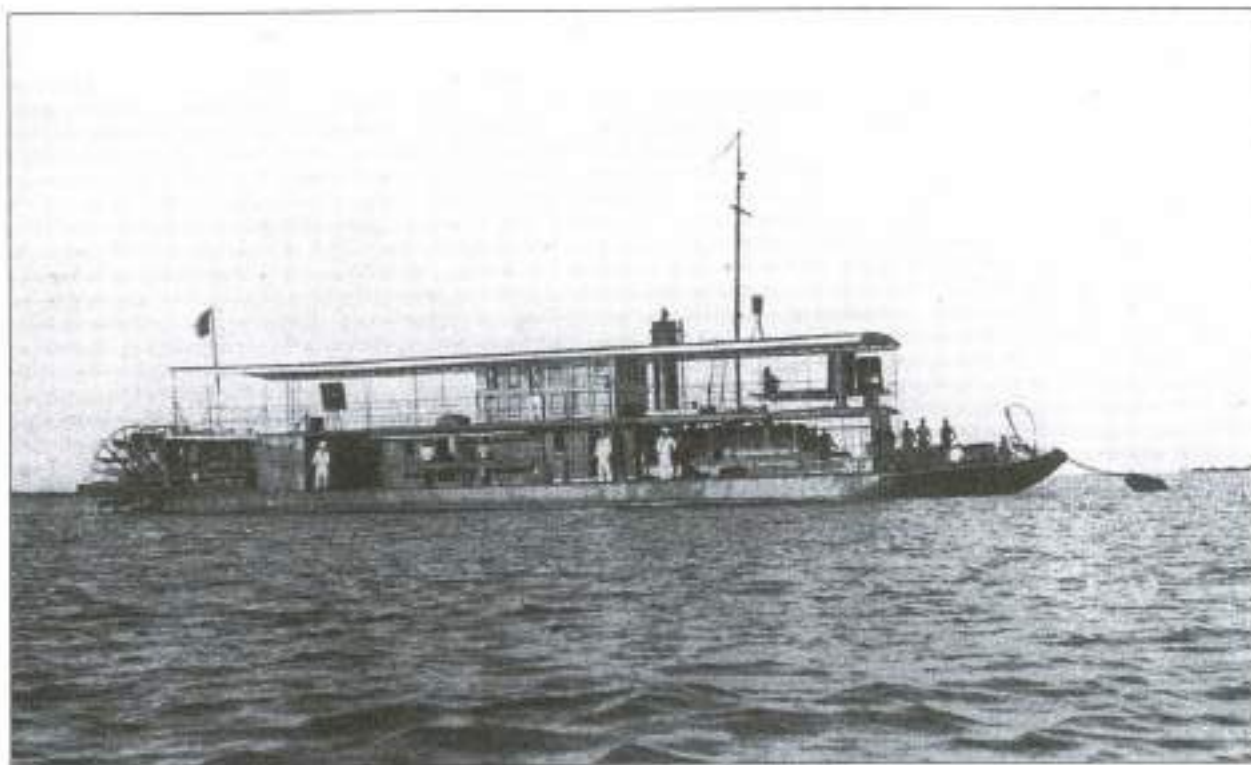
No dia 1 de Dezembro de 1904 passou ao estado de completo armamento assumindo o seu comando o segundo-tenente António Pedro de Andrade Rodrigues.

Passou a fazer parte da Esquadilha do Zambeze tendo por missão patrulhar aquele rio e o Chire. Em 1917 participou na campanha do Barué comandada pelo segundo-tenente Jerónimo Weinholtz Bivar.

Em 31 de Outubro de 1912 passou à Marinha Colonial de Moçambique.

No dia 20 de Fevereiro de 1917, estando atracada na margem direita do rio Zambeze, ao largo verificou-se uma explosão na caldeira que destruiu totalmente o navio e provocou o seu afundamento e a morte do comandante, segundo-tenente Mário de Sena Barcelos Nascimento, e de mais doze pessoas das vinte e uma que na ocasião se encontravam a bordo.

Foi abatida ao Efectivo dos Navios da Armada em 20 de Fevereiro de 1917.



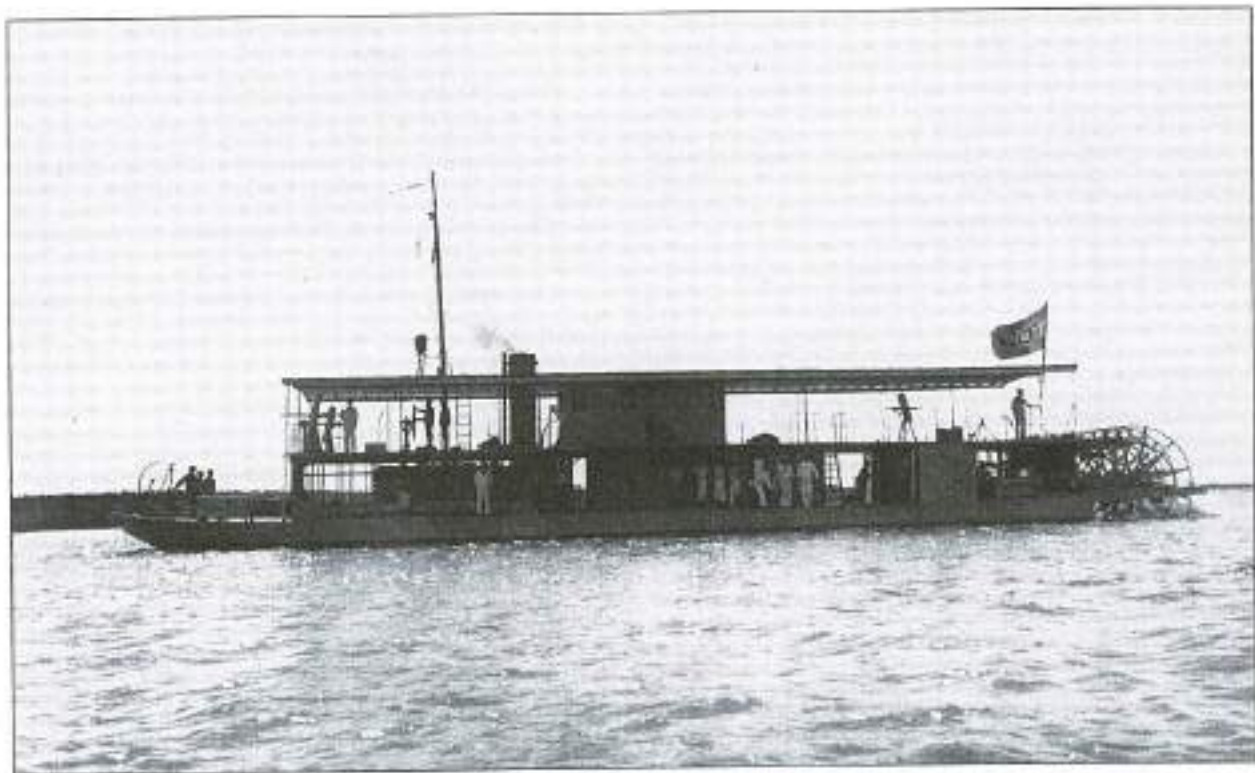
*A lanchar-carruocreira TETE fotografada por estibordo, amarrada à bóia, no rio Zambeze*



Na sua bela obra *Armada Gloriosa* o saudoso Matúcio de Oliveira refere-se a este acontecimento nos seguintes termos:

Em Fevereiro de 1917 uma misteriosa explosão a bordo da

lancha-canhoneira TETE destruiu aquele pequeno navio de guerra atribuindo-se o facto às consequências da campanha germanófila.



*A lanca-estanhoeira TETE fotografada por bombordo, navegando*

## 70 – Caça-minas THOMAZ ANDRÉA 1916-1919

**E**ra o arrastão de pesca longínqua DOURO propriedade da Sociedade de Pescarias Portugal, Limitada de Lisboa, construído, de ferro, em 1907, no estaleiro John Duthie Torry Shipbuilding & Co, em Aberdeen (Escócia).

Tinha o número oficial 361C e o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais HCTK.

Eis as suas características principais:

Comprimento	43,00 metros
Boca	6,86 metros
Pontal	3,80 metros
Calado máximo	4,58 metros
Arqueação bruta	878,32 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	289,60 m <sup>3</sup>

O aparelho propulsor consistia numa máquina alternativa de vapor, vertical, de triplex expansão, com a potência de 390 cavalos indicados, com três cilindros e uma caldeira com três fornalhas.

Velocidade máxima	9,5 nós
Dotação de carvão	102 toneladas
Tripulação	14 homens

Em 23 de Abril de 1916 foi mobilizado e adaptado a caça-minas para servir na Defesa Marítima da Barra de Lisboa. Foi artilhado com uma peça Hotchkiss de 47 mm/40 calibres.

Em 24 de Maio de 1916 o arrastão DOURO passou a denomi-

nar-se caça-minas THOMAZ ANDRÉA e foi aumentado ao Efectivo dos navios da Armada.

Em 3 de Junho de 1916 como navio militar o seu indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais passou a ser GQBS.

A sua guarnição ficou a ser constituída por um oficial, um sargento, cinco praças e onze civis mobilizados.

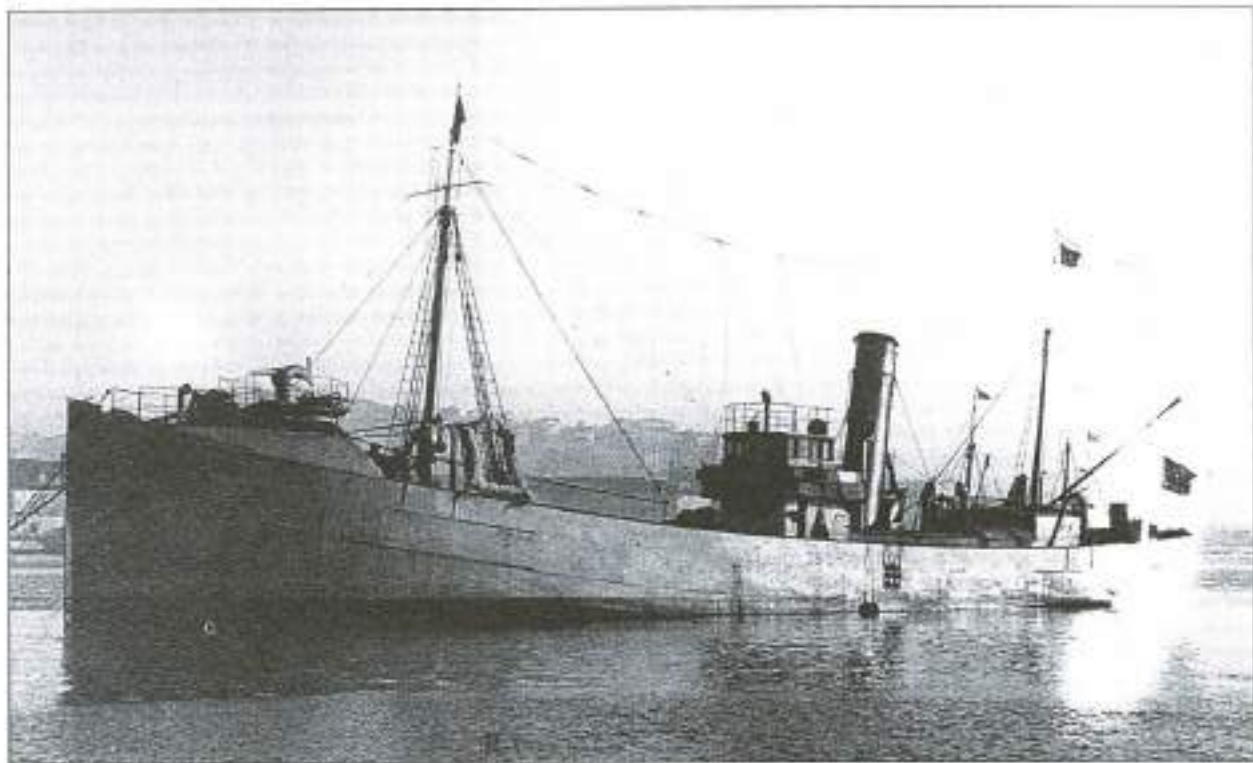
Em 16 de Agosto de 1916 assumiu o seu comando o primeiro-tenente Jaime Júlio de Sousa.

Depois de aumentado ao Efectivo navegou várias vezes entre 1 de Junho e 30 de Dezembro de 1916 mas não se conhecem quais as missões desempenhadas. Durante o mês de Janeiro de 1917 manteve-se amarrado à bóia em Belém. No dia 31 de Janeiro largou para o mar para a primeira missão que consistiu em patrulhar a costa até Aveiro com regresso a Lisboa.

Em 17 de Fevereiro de 1917 patrulhou a zona entre os cabos Espichel e Raso. Em 22 de Fevereiro navegou até Leixões, onde fundeou, posto o que voltou a Lisboa. No dia 26 de Fevereiro patrulhou entre os cabos Espichel e Boia e em 3 de Março navegou até Sesimbra onde fundeou.

À uma hora da madrugada do dia 25 de Maio de 1917 o caça-minas THOMAZ ANDRÉA colidiu com a sua amarra de bombordo no painel da popa do arrastão da pesca do alto NOTITE que se encontrava fundeado em 16 braças de fundo, a três milhas do Farol de Santa Marta e com o farol de fundeado ligado.

Resultaram pequenas avarias em ambos os navios tendo sido



*O caça-minas THOMAZ ANDRÉA amarrado à bóia em Belém*

as do NORTE avaliadas em 60\$00 e o seu proprietário, Empresa Industrial Marítima Lda., indenizado na quantia de 53\$50.

As avarias do THOMAZ ANDREA, sendo de pouca monta, não impediram que ele continuasse a desempenhar a sua habitual missão de patrulhamento.

Em 4 de Junho de 1917 comboiou o cargueiro CAIO VERDE, da Empresa Nacional de Navegação, de Setúbal até à entrada da barra de Lisboa.

Posto isso prosseguiu com a missão de patrulhar entre os cabos da Roca e Espichel agora na companhia do caça-minas BAPTISTA DE ANDRADE outras vezes era acompanhado pelo caça-minas CELESTINO SOARES umas vezes e pela LIMPOPO outras. Em Agosto continuou com o mesmo serviço de patrulha por vezes com a companhia do navio de salvamento PATRÍCIO LÓPES. Depois de Outubro passou a ser acompanhado pelo patrulha de alto mar AUGUSTO DE CASTILHO e outras vezes pelos caça-minas CELESTINO SOARES e BAPTISTA DE ANDRADE e também pela canhoneira LIMPOPO.

Em 19 de Maio de 1918 largou da bôia para fazer experiências de máquinas e exercícios de artilharia com a pega de 47 mm. Terminadas as experiências foi amarrar a uma das bóias do quadro dos navios de guerra.

No dia 21 de Junho largou da bôia, saiu a barra e recebeu ordem para, acompanhado pelo patrulha de alto mar REPÚBLICA, navegar para sul para prestar socorro a um navio que estava com problemas. Como o navio em questão já tinha conseguido entrar

em Lisboa o THOMAZ ANDREA, a 26 de Junho de 1918, largou para patrulhar na companhia do VULCANO e mais tarde do REPÚBLICA.

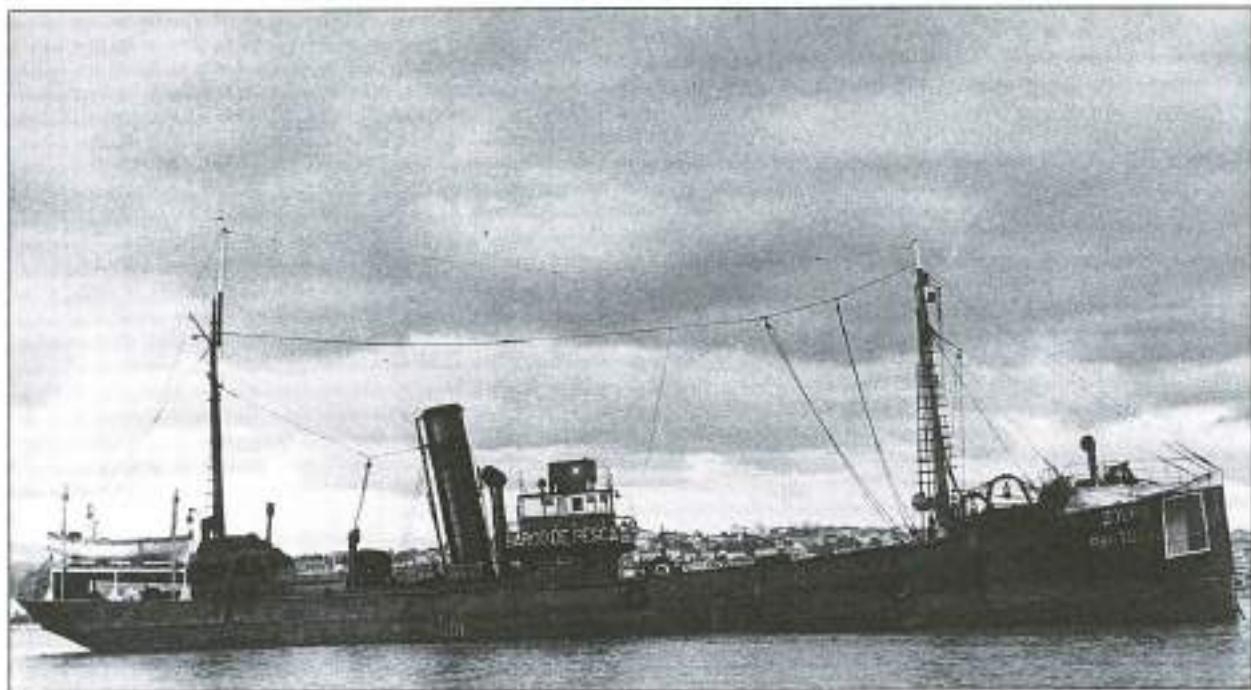
Em 14 de Julho comboiou, até Cascais, um navio norte-americano que levava um submersível a reboque.

Também, várias vezes, foi chamado a escoltar os nossos submersíveis HIDRA, FOCA e GOLFÍNHO até ao cabo da Roca, outras vezes até Cascais.

No dia 6 de Agosto de 1918 largou para o mar para pela primeira vez rocegar minas e fê-lo em parelha com o caça-minas MANUEL DE AZEVEDO GOMES. A parelha rocegava durante toda a noite e de manhã passava ao serviço de patrulha terminado o qual fundeava em Cascais. Este esquema manteve-se assim durante vários meses alternando o serviço de rocega nocturna com o de patrulha diurna. O companheiro de rocega era, geralmente, o MANUEL DE AZEVEDO GOMES mas outras vezes era o caça-minas BAPTISTA DE ANDRADE. Já o companheiro de patrulhamento era geralmente o patrulha REPÚBLICA. No dia 7 de Setembro interrompeu a rocega por ter sido avistado um submarino alemão. O THOMAZ ANDREA fez três tiros e logo o submarino desapareceu para não mais ser visto apesar das buscas persistentes.

Por vezes, mais para o final de 1918, também rocega em parelha com o caça-minas HERMENEGILDO CAPELO. Desde 19 a 31 de Dezembro continuou a largar, quotidianamente, da bôia para rocegar.

Em 16 de Março de 1919 passou ao estado de completo desarmamento e deixou de estar ao serviço do Estado.



*O arrastão DOURO fotografado durante a Segunda Guerra Mundial.  
Na Grande Guerra tinha sido o caça-minas THOMAZ ANDRÉA*

## 71 – Patrulha-auxiliar TRÊS IRMÃOS 1918-1919

**E**ra o rebocador de pequena cabotagem TRÊS IRMÃOS propriedade da firma algarvia Três Irmãos, construído, de ferro, em 1912, em estaleiros ingleses e que em 2 de Junho de 1918 foi mobilizado para servir na fiscalização da pesca na costa do Algarve.

Possuía o número oficial 756 e o indicativo de chamada do Código Internacional de Sinais CSJK.

Tinha Tavira como porto de registo e uma tripulação de cinco homens.

Eis as suas características principais:

Comprimento	20,98 metros
Boia	5,18 metros
Pontal	2,00 metros
Arqueação bruta	104,13 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	46,90 m <sup>3</sup>

Era propulsionado por uma máquina alternativa de vapor. Tinha um hélice.

Como navio militar a sua guarnição passou a ser constituída por um oficial, três sargentos e catorze praças.

Foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada em 31 de Março de 1919.



*O rebocador TRÊS IRMÃOS que mais tarde foi a patrulha auxiliar do mesmo nome*



## 72 – Cruzador VASCO DA GAMA 1903-1933

Começou por ser a corveta-couraçada VASCO DA GAMA construída, de ferro, nos estaleiros britânicos Thames Iron Works & Shipbuilding Company, em Blackwall, lançada à água no dia 1 de Dezembro de 1875.

Depois de uma vida operacional bem activa, lá por 1900 a corveta-couraçada, com o seu aparelho de lugre-esema era já um navio obsoleto, tecnicamente ultrapassado. No entanto o seu casco encontrava-se em perfeitas condições e a sua cintura couraçada completa, cuja espessura atingia 254 mm na zona central, diminuindo para a proa e para a popa mas sem nunca descer a menos de 100 mm, continuava bem robusta pelo que surgiu, então, a ideia de modernizar o navio e até de o alongar.

Assim, em 25 de Novembro de 1901, largou de Lisboa para Livorno para ser transformada em cruzador nos estaleiros italianos Fratelli Orlando.

Os trabalhos que duraram dois anos, de Dezembro de 1901 a Dezembro de 1903, incluíram, com o navio em doca seca, cortar transversalmente o casco na zona de meio navio e aí intercalar-lhe uma secção, construída de novo, com o comprimento de 9,92 metros. Por outro lado, à proa, o comprimento foi acrescentado dois metros do que resultou que o cruzador ficasse com comprimento entre perpendiculares de 71,30 metros. Quanto às restantes características elas eram:

Boca	12,28 metros
Calado máximo	5,56 metros

Deslocamento máximo	3100 toneladas
Deslocamento standard	3030 toneladas
Dotação de carvão	420 toneladas

Na reconstrução foram utilizados ferro e aço.

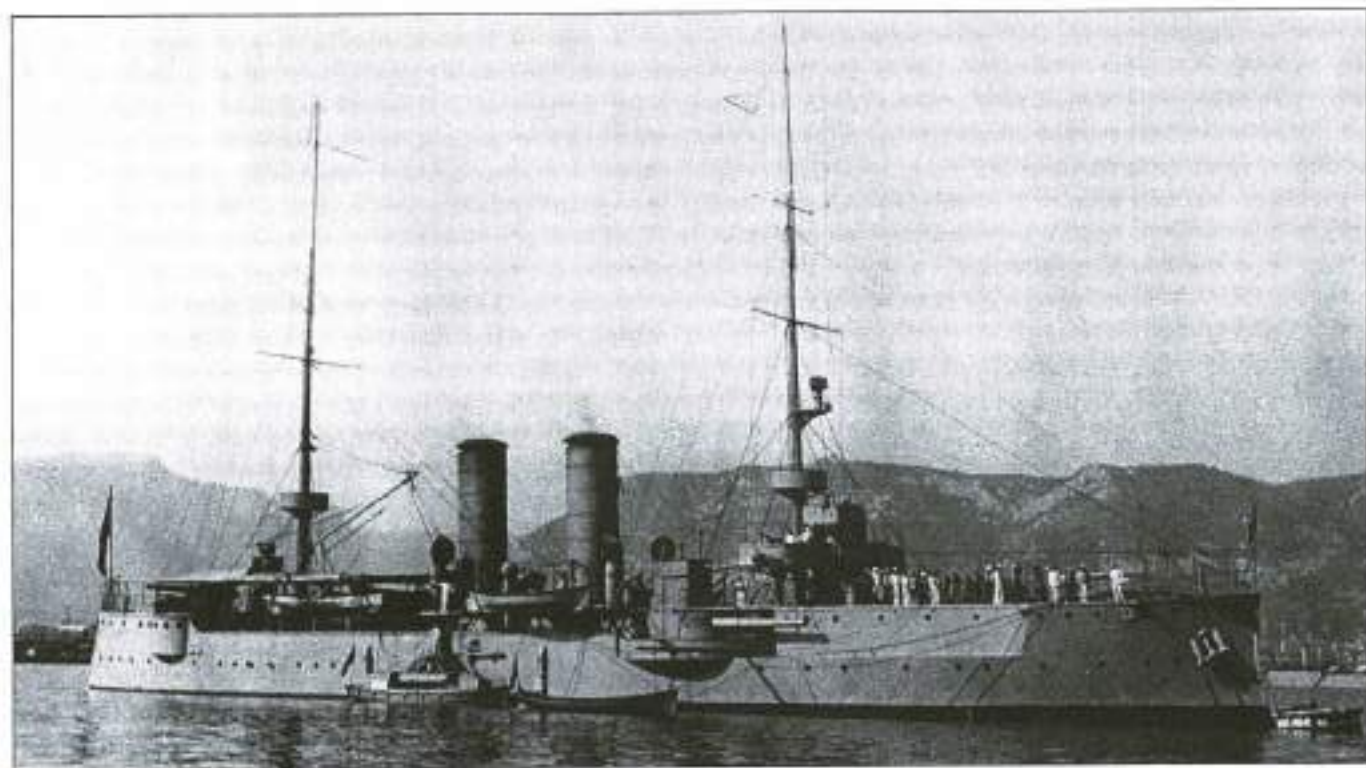
O navio ficou com uma silhueta muito mais atraente: passou a ter duas chaminés em vez de uma e dois mastros novos em vez dos três iniciais.

O aparelho propulsor foi substituído e as duas novas máquinas alternativas de vapor de triplex expansão, com a potência de 6000 H.P., com cinco caldeiras cilíndricas tipo Yarrow, dispostas, de quatro fornalhas de chapa ondulada, conferiram-lhe a velocidade de 15 nós.

Também o armamento foi totalmente renovado, passando a ser constituído por duas peças Armstrong de 203 mm (8 polegadas) instaladas em embornos, um a cada bordo; uma peça Armstrong de 152 mm (6 polegadas) / 45 calibres, montada em retirada; uma peça Armstrong de 76 mm (3 polegadas) / 40 calibres, instalada em caça; oito peças Hotchkiss de 47 mm/40 calibres, quatro a cada bordo; quatro metralhadoras de 6,5 mm e dois tubos-lança torpedos submersos.

A guarnição passou a ser constituída por 15 oficiais, 16 sargentos e 234 praças.

Em 23 de Setembro de 1903 passou ao estado de completo armamento e em 4 de Dezembro, terminada a modernização, foi



*O cruzador VASCO DA GAMA, fotografado por estibordo, amarrado à bóia na base naval francesa de Toulon*

reclassificado cruzador-couraçado e largou de Livorno para Lisboa sob o comando do capitão-de-mar-e-guerra Guilherme Gomes Coelho.

No dia 11 de Dezembro de 1903 o cruzador-couraçado VASCO DA GAMA, agora um novo navio, entrou pela primeira vez no Tejo.

Em 21 de Fevereiro de 1904 largou de Lisboa para a Estação Naval de Macau onde chegou a 17 de Abril depois de ter escalado Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, e Singapura.

Em 19 entrou em Hong-Kong onde foi reabastecido de carvão.

Em 1 de Maio de 1904 navegou para Xangai onde chegou no dia 4 e onde se manteve durante dois meses.

Em 23 de Julho largou para o mar para fazer exercício de tiro com as peças de 203 mm e 152 mm.

Em 9 de Dezembro chegou a Hong-Kong onde entrou em doca seca para limpeza do fundo e onde foi reabastecido de carvão.

Em 16 de Janeiro de 1905 voltou a Macau e no dia 20 largou para Portugal tendo escalado Hong-Kong, Singapura, Colombo, Suez e Port-Saïd e chegando ao Tejo a 16 de Março de 1905.

Em Abril de 1906 participou, com o cruzador D. CARLOS I, na chamada insubordinação dos cruzadores.

Às primeiras horas do dia 28 de Dezembro de 1908 verificou-se na Sicília um violento tremor de terra que destruiu a cidade de Messina e matou grande parte da sua população. O Governo decidiu enviar o VASCO DA GAMA, no dia 11 de Janeiro de 1909 com o socorro possível que compreendeu trinta mil rações e muitos outros alimentos além de grandes quantidades de roupas, cobertores e medicamentos.

Em 20 de Janeiro de 1909 largou de Messina para a Estação

Naval de Macau onde chegou a 18 de Março, depois de várias escalas.

Seguiram-se comissões em Xangai em Outubro e Novembro de 1909 e no Japão em Junho de 1910.

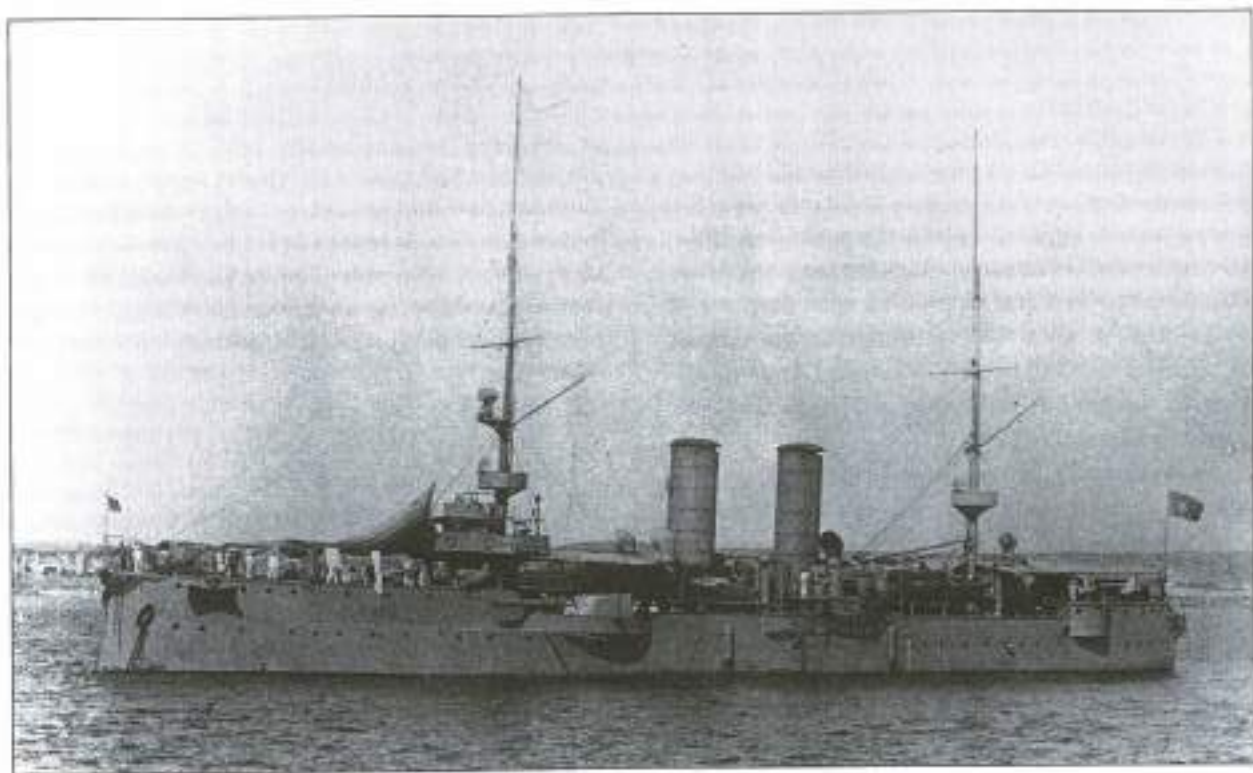
Em Julho do mesmo ano auxiliou o governador de Macau nas operações contra os piratas de Coloane tendo desembarcado uma força de oitenta e oito homens. Participaram também nas operações o cruzador RAÍNHA DONA AMÉLIA, a canhoneira PÁTRIA e a lança-canhoneira MACAU.

Entre 1 e 29 de Setembro de 1910 efectuou uma viagem a Timor.

Em 1 de Outubro de 1910 largou para Lisboa com passagem pelo Cabo da Boa Esperança. Chegou a Batávia no dia 6 tendo então sabido da mudança do regime político em Portugal. Escalou Colombo, Lourenço Marques, Cape Town, Moçâmedes, Benguela, Freetown e S. Vicente de Cabo Verde, tendo chegado no dia 26 de Janeiro de 1911.

Em 1912 colaborou com as forças que combateram as intenções monárquicas no Norte do País.

No dia 3 de Dezembro de 1914 largou, comboiando até à Ilha de Palma, os paquetes AMBICA e PENINSULAR da Empresa Nacional de Navegação que transportavam tropas para Angola. No dia 6 o cruzador deixou os paquetes e regressou ao Tejo onde chegou no dia 10 de Dezembro. Em 20 de Janeiro de 1915 largou novamente dando comboio aos paquetes MOÇAMBIQUE e ZAIRE da mesma empresa armadora que transportavam também contingentes militares para Angola. Escalou Freetown e chegou a Luanda no dia 5 de Fevereiro de onde partiu a 6 de Março para Lisboa



*O cruzador VASCO DA GAMA, fotografado por bombardeio, fundeado*

com escalas por S. Vicente, Cabo Verde e Pinedal. Entrou no Tejo no dia 7 de Abril.

Em 14 de Maio de 1915 eclodiu a bordo uma revolução em que o capitão-de-fragata Jaime Daniel Leotte do Rego assumiu o comando e da qual resultou ter sido destituído o governo ditatorial do General Pimenta de Castro.

Lamentavelmente o capitão-de-mar-e-guerra Francisco Assis Camilo, que comandava o VASCO DA GAMA, acabou por falecer em consequência de ferimentos com origem no movimento revolucionário.

No dia 5 de Junho de 1915 uma portaria mandou constituir a Divisão Naval de Defesa e Instrução composta pelos seguintes navios: cruzadores VASCO DA GAMA, ALMIRANTE REIS, REPÚBLICA e ADAMASTOR; contratorpedeiros DOURO e GUADIANA; torpedeiros N.º 2 e N.º 3; submersível ESPADARTE e rebocador LIDADOR.

Esta divisão foi comandada pelo Capitão-de-Fragata Leotte do Rego, embarcado no VASCO DA GAMA.

Por força do decreto n.º 2236 de 24 de Fevereiro de 1916 o Governo Português requisitou os trinta e cinco navios de comércio alemães que se tinham acolhido ao porto de Lisboa a partir do início da Grande Guerra. Naquele dia a Divisão Naval enviou seis pequenos rebocadores guarnecidos por oficiais, praças e operários do Arsenal a abordar os citados trinta e cinco navios. O contratorpedeiro DOURO levando a bordo o comandante da Divisão Naval, liderava a flotilha composta pelos seis rebocadores. Entretanto as equipas de presa, constituídas por marinheiros, faziam arrear a bandeira alemã dos navios e substituíam-na pelo pavilhão Português, ao mesmo tempo que o VASCO DA GAMA, frente a Lisboa, salvava com uma salva de vinte e um tiros, a Bandeira Nacional.

Na tarde de 6 de Dezembro de 1917, estando fundeado frente à Praça do Comércio recebeu ordem para bombardear Lisboa contra o movimento revolucionário chefiado pelo major Sidónio Pais, movimento esse que acabou por triunfar.

Porque os americanos foram autorizados a estabelecer, no porto de Ponta Delgada, uma importante base naval que a partir de 26 de Março de 1918 passou a ser comandada por um Almirante norte americano e porque Portugal apenas ali tinha fracos meios de defesa como a insignificante canhoneira AÇORES e por vezes outros navios mas com curtas demoras como por exemplo o contratorpedeiro DOURO e a canhoneira BEIRA, foi decidido pelo Governo Português enviar para os Açores, em Março de 1918, o VASCO DA GAMA comandado pelo capitão-de-mar-e-guerra Augusto Eduardo Newparth.

No dia 8 de Janeiro de 1918, encontrando-se o navio dentro da doca seca da Parceria dos Vapores Lisbonenses nova revolta contra Sidónio Pais, o qual já então Presidente da República, deu ordem para a artilharia do Castelo de S. Jorge disparar sobre o navio que foi atingido, embora ligeiramente.

Em 7 de Julho de 1925 sendo o VASCO DA GAMA navio-chefe da esquadra de operações, composta por cruzadores, contratorpedeiros e outros navios mais pequenos, estando fundeado em S. José de Ribamar, foi tomado de assalto pelo capitão-de-fragata José Mendes Cabeçadas Júnior que se apossou do comando sem encontrar oposição. Tendo a rebelião terminado no próprio dia 7 o comandante do navio, capitão-de-mar-e-guerra Jaime Freixo, assumiu de novo o comando.

Em Setembro de 1925 efectuou uma viagem de instrução de

aspirantes em águas dos arquipélagos da Madeira e dos Açores, na qual foram realizados diversos exercícios inclusivamente de artilharia.

Até finais de Abril de 1927 continuou efectuando exercícios para adestramento da guarnição e desde 10 de Julho até fins de Agosto de 1927 uma outra viagem de instrução de aspirantes em que foram visitados seis portos do Mediterrâneo.

Em Abril de 1931, aquando da revolta da Madeira e dos Açores, comboiou o paquete CARVALHO MATAJO da Empresa Insulana de Navegação e o paquete NYASSA da Empresa Nacional de Navegação classificados cruzadores auxiliares E e F respectivamente. No primeiro seguia o ministro da Marinha, comandante Magalhães Corrêa nomeado Chefe-Supremo de todas as

forças militares destinadas restabelecer a ordem nos dois arquipélagos.

No dia 10 de Agosto de 1932 zarpoi para Ponta Delgada para participar nas comemorações do 5.º centenário do descobrimento dos Açores.

De 12 a 30 de Janeiro de 1933 *O FIMBRIO*, como era conhecido na gíria naval, realizou a sua última viagem ao longo da costa do continente, não mais voltando a navegar a não ser quando rebocado pelo rebocador britânico SUPERMAN com destino ao sucateiro escocês que o comprou.

Em 1 de Julho de 1933 tinha passado ao estado de completo desarmamento e em 25 de Novembro de 1936 fora abatido ao Efectivo dos Navios da Armada.

## 73 – Transporte de guerra VIANA 1916-1918

Começou por ser o cargueiro alemão *SEALAND* construído de aço, em 1911, nos estaleiros Aktien Gesellschaft Neptun Schiffswerft und Maschinenfabrik, em Rostock, Alemanha. Era propriedade de Robt. M. Sloman Jr. - Hamburgo. Em 24 de Fevereiro de 1916 foi apresado pelo Governo Português e passou a ser o cargueiro *VIANA* dos Transportes Marítimos do Estado.

Eis as suas características principais:

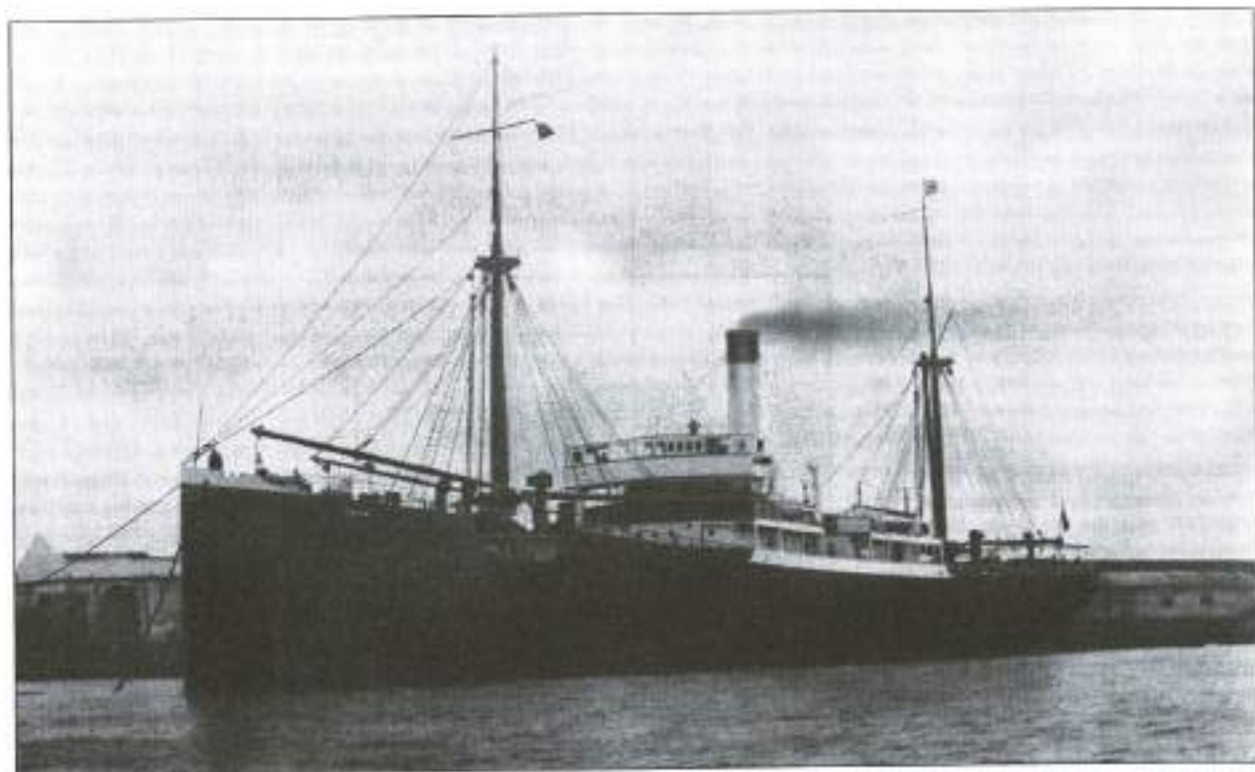
Comprimento entre perpendiculares	87,09 metros
Boca	12,55 metros
Calado máximo	5,11 metros
Arqueação bruta	4953,17 m <sup>3</sup>
Arqueação líquida	2916,96 m <sup>3</sup>

Estava equipado com uma máquina alternativa de vapor de triplice expansão, com três cilindros, desenvolvendo a potência de 192 cavalos nominais, construída pelos próprios estaleiros.

Durante a Grande Guerra o *VIANA*, armado em transporte de guerra, foi artilhado com duas peças de 90 mm e prestou vários comboios nomeadamente a um grande cargueiro britânico, carregado com 10000 toneladas de farinha, de Leixões para Bordeus. Uma vez descarregada a farinha naquele porto francês o *VIANA* navegou para Cardiff onde recebeu ordens para se integrar num grande comboio constituído por 32 navios de comércio de diversas nacionalidades, escoltados por seis navios de guerra aliados. O destino dos navios desse comboio foram portos do Atlântico e do Mediterrâneo. Há também conhecimento do *VIANA* ter comboiado um navio de comércio grego de Leixões para S. João da Luz, na primeira metade de 1918.

Após falência dos Transportes Marítimos do Estado, ocorrida em Setembro de 1922, o *VIANA* foi comprado em hasta pública, em Junho de 1924, pela Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos que o rebaptizou *LAGOA*.

Em 18 de Dezembro de 1928 perdeu-se por encalhe, sob intenso nevoeiro, cerca de 5 milhas a Norte de Esposende.



*O canqueiro LAGOA da Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos ex-VIANA das Transportes Marítimas do Estado*



## 74 – Canhoneira VILHENA 1882-1916

**E**ste navio aparece também classificado como vapor, como transporte e como navio auxiliar.

Foi construído, de ferro, em 1882, nos estaleiros britânicos Thames Iron Works & Shipbuilding Company para a missão civilizadora do Zaire.

Eis as suas características principais:

Comprimento entre perpendiculares	28,96 metros
Boca	4,90 metros
Calado máximo	1,80 metros
Deslocamento	159,00 toneladas

Era propulsionada por duas máquinas alternativas de vapor de 40 cavalos nominais que nas provas lhe imprimiram a velocidade de 11 nós. Tinha dois hélices. Aparelhava como iate com a área vélica de 87 m<sup>2</sup>. Estava artilhada com uma peça francesa de 80 mm instalada em reparo de lanchea.

Foi lançada à água em 14 de Janeiro de 1882 e naquela mesma data assumiu o seu comando o primeiro-tenente João Monteiro Pinto Fonseca Vaz.

Em 2 de Fevereiro de 1882 largou de Plymouth para Lisboa onde chegou no dia 6.

Por portaria de 29 de Março de 1882 foi-lhe atribuída a lotação de 21 homens.

Em 7 de Agosto de 1882 largou para Angola tendo escalado o Píncal, Palma, nas Canárias, S. Vicente e Praia no arquipélago de Cabo Verde e Ana Chaves em S. Tomé e chegou a Luanda a 24 de Setembro.

Em Angola ficou às ordens do comandante da Estação Naval até ser organizada a estação civilizadora do Zaire.

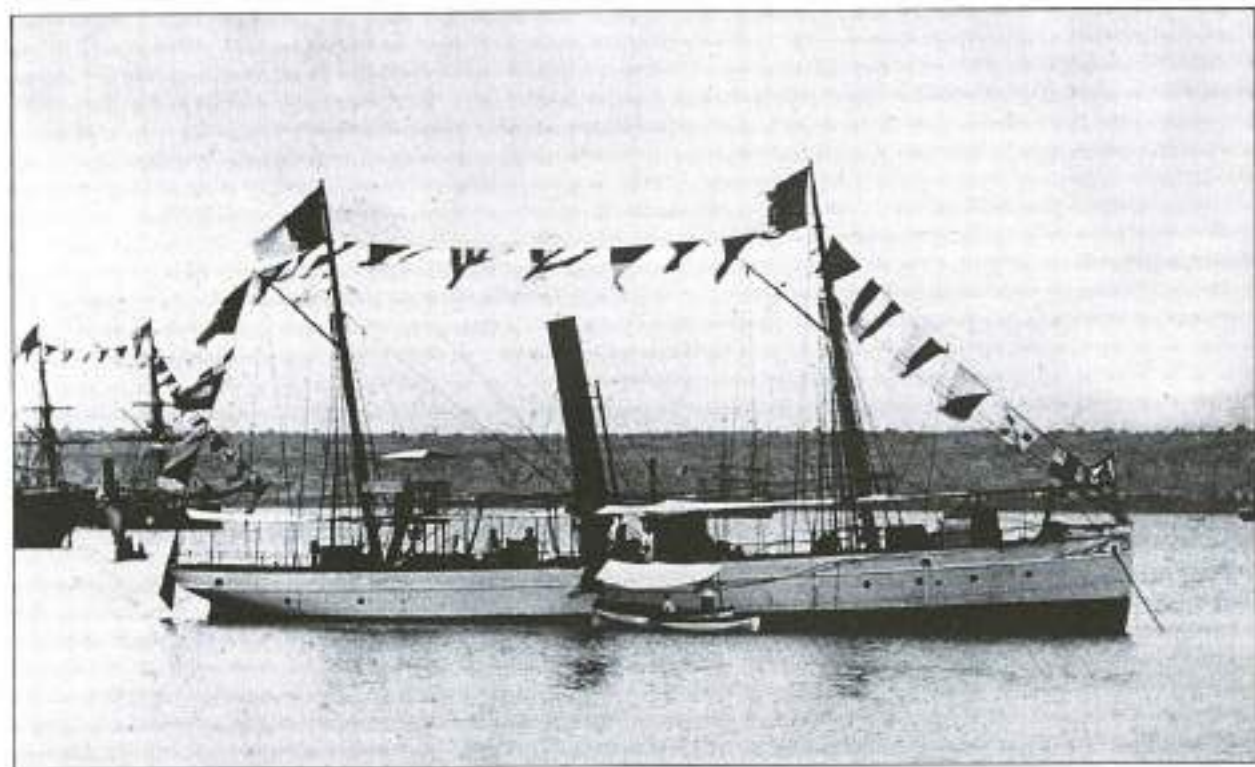
Em 18 de Agosto de 1883 largou de Luanda tendo fundeado, sucessivamente, em Santo António do Zaire, no Ambriz, em Ambri-zete, em Banana, em Cabinda e em Lândana.

Em 2 de Setembro entrou em Luanda.

A canhoneira VILHENA permaneceu em Angola durante toda a sua vida operacional tendo desempenhado numerosas comissões principalmente no norte daquela província.

No dia 22 de Outubro de 1910 a canhoneira LIBERAL encalhou, na baía do Ambriz, acabando por se perder, e foi a VILHENA que recolheu a guarnição do navio sinistrado.

Em 11 de Novembro de 1916 passou ao estado de completo desarmamento e foi abatida por inútil.



*Α επιθεώρηση VILHENA εορδαυειρα εν αρω*

## 75 – Navio-escola de torpedos VULCANO 1910-1953

Navio construído, de aço, em 1910, nos estaleiros britânicos Thornycroft, em Southampton, destinado à Armada Portuguesa e especialmente concebido para o lançamento e recolha de torpedos.

De acordo com o comandante Marques Esparteiro, em *Três Séculos no Mar*, terá sido lançado à água em 5 de Abril de 1910 e naquela mesma data terá passado ao estado de completo armamento, tendo assumido o seu comando o primeiro tenente José da Cunha Rolla Pereira.

Largou de Southampton para Lisboa em 26 de Maio, tendo entrado pela primeira vez no Tejo em 4 de Junho de 1910, ficando adstrito à Escola de Torpedos.

Eis as suas características principais:

Comprimento de fora a fora	33,53 metros
Boça	5,94 metros
Pontal	3,35 metros
Calado máximo	1,54 metros
Deslocamento máximo	172,98 toneladas
Deslocamento standard	129,00 toneladas

O aparelho propulsor consistia em duas máquinas alternativas de vapor com a potência de 412 cavalos que lhe imprimiram nas provas a velocidade de 12 nós. Queimava carvão. Tinha a autonomia de 400 milhas e dois hélices.

A guarnição era composta por 2 oficiais, 4 sargentos e 37 praças.

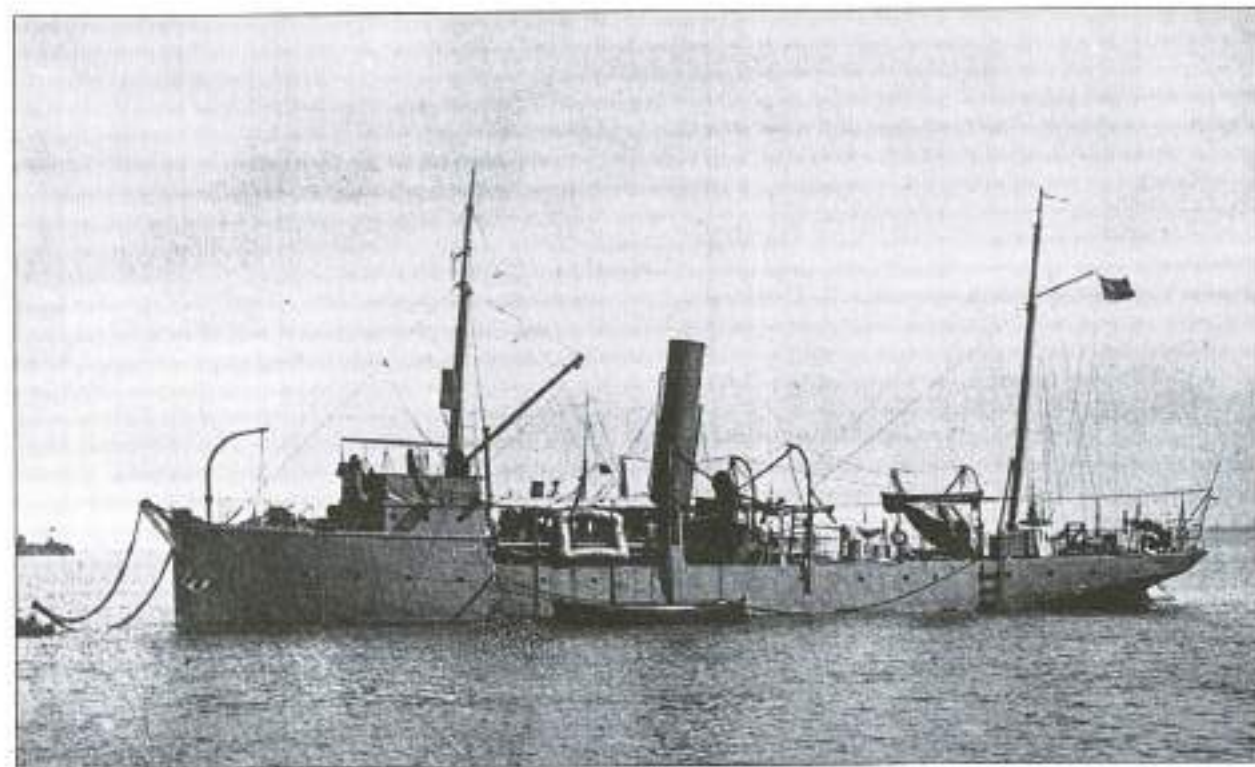
Saiu várias vezes a barra para efectuar exercícios de lançamento de torpedos em Cascais e em Sesimbra.

Em determinada altura da sua vida foi-lhe montada, em retirada, uma peça de artilharia Hotchkiss de 47 mm, provavelmente em 1916 aquando da entrada de Portugal na Grande Guerra.

Por portaria de 20 de Dezembro de 1946 foi reclassificado draga-minas.

Em 28 de Agosto de 1953 foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada por inútil.

Em 1954 foi vendido para desmantelar.



*O VULCANO sendo-se a Hotchkiss de 37 mm instalada à popa.*

## 76 – Canhoneira ZAMBEZE 1888-1920

Canhoneira de propulsão mista (vela e vapor) construída, de madeira, no Arsenal de Marinha de Lisboa, sob projecto do Conde de Linhares, teve a sua quilha assente em 18 de Março de 1885 e naquele mesmo dia foi baptizada pelo rei com o nome de ZAMBEZE.

Foi lançada à água em 30 de Setembro de 1886 e em 30 de Outubro de 1888 foi dada como pronta para passar ao estado de completo armamento.

Aparelhava a fugre-barea tendo a área vélica de 716,5 m<sup>2</sup>. Eis as suas características principais:

Comprimento entre perpendiculares	44,52 metros
Boca	8,00 metros
Puntal	5,65 metros
Calado máximo	3,92 metros
Deslocamentomáximo	641,00 toneladas
Deslocamento standard	616,00 toneladas

Estava equipada com uma máquina a vapor, Compound de alta e baixa pressão com a potência de 460 cavalos indicados, construída no Arsenal de Marinha, que nas provas lhe imprimiu a velocidade de 10 nós. Tinha duas caldeiras, quatro fornalhas, um hélice e a dotação de 85 toneladas de carvão.

O armamento era constituído por uma peças Armstrong 152 mm montada em reparo de rodízio; duas peças Armstrong de 101,6

mm; uma peça Hotchkiss de 37 mm/20 calibres e uma metralhadora Nordenfolt de 6,5 mm.

Em 30 de Outubro de 1888 foi aumentada ao Efectivo dos Navios da Armada.

Por portaria de 10 de Novembro de 1888 foi-lhe atribuída a lotação de 103 homens. De acordo com o Comandante Sousa Mendes, na página 61 do 1.º volume de *Setenta e Cinco Anos no Mar*, em determinada data, a lotação da canhoneira ZAMBEZE seria constituída por seis oficiais, nove sargentos, e noventa e quatro praças.

Em 19 de Novembro de 1888 passou no estado de completo armamento tendo assumido o seu comando o capitão-tenente Jerónimo Emiliano Lopes Banhos.

No dia 16 de Dezembro de 1888 largou para Angola para servir na Divisão Naval da África Ocidental e América do Sul. Escalou S. Vicente e Praia no Arquipélago de Cabo Verde, Ana Chaves em S. Tomé, seguindo-se São João Baptista de Ajuda e regresso a S. Tomé. Mais uma comissão a Cabinda e uma a Fernando Pó tendo fundeado em Ana Chaves a 13 de Março de 1889. Em 8 de Maio suspendeu e navegou para Luanda onde chegou no dia 13 de Maio tendo largado a 22 para Cabinda onde entrou no dia seguinte, tendo passado reboque à barca CABINDA no dia 28 e tendo nesse mesmo dia saído com ela para Luanda.

Em 8 de Julho largou para Moçâmedes onde chegou a 10. No dia 16 fundeou na baía dos Elefantes onde efectuou exercício de tiro de artilharia contra alvo.



*A embarcação ZAMBEZE, fondeada no largo de Cascais, em 10 de Agosto de 1916*

Seguiu-se nova comissão a Moçâmedes, outra a Santo António do Zaire e outra a Cabinda.

Seguidamente foi para S. Tomé para substituir a canhoneira VOUGA tendo a ZAMBEZE ali permanecido até 3 de Fevereiro de 1890. Em 7 de Fevereiro entrou em Luanda. Seguiram-se comissões a Benguela, Novo Redondo, S. Tomé, Luanda, Moçâmedes, Benguela, Lobito, Luanda, Cabinda, Santo António do Zaire, São Tomé e Luanda. Em 9 de Janeiro de 1892 largou de Luanda de regresso ao continente, onde chegou 8 de Março depois de ter escalado Santo António do Zaire, Ana Chaves, Freetown, Santiago e S. Vicente, no arquipélago de Cabo Verde e Funchal.

No dia 16 de Maio amarrrou na Trafaria e efectuou exercícios de tiro.

Em 6 de Junho de 1892 passou ao estado de meio armamento para ser submetida a fabricos que terminaram a 10 de Setembro.

Em 24 de Novembro novamente largou para Angola para servir na Divisão Naval da África Ocidental e América do Sul. Depois de várias escalas chegou a Luanda a 13 de Janeiro de 1893. Manteve-se naquela Divisão Naval até 4 de Maio de 1895 data em que largou para o continente onde chegou a 1 de Julho.

Em Novembro de 1895 entrou em fabricos tendo a peça Armstrong de 152 mm sido substituída por uma de 100 mm/28 calibres.

No dia 20 de Agosto de 1898 zarpou para Angola incluída na Divisão Naval de Instrução de que também faziam parte o cruzador VASCO DA GAMA e a corveta DUQUE DA TERCEIRA.

A ZAMBEZE permaneceu em Angola até 20 de Setembro 1898, data em que largou para o continente onde chegou a 16 de Novembro.

Foi submetida a fabricos de 6 de Dezembro de 1898 a 7 de Março de 1900.

Em 1 de Outubro zarpou para a Divisão Naval do Atlântico Sul.

No dia 9 de Janeiro entrou na Baía dos Elefantes e efectuou exercícios de tiro de artilharia.

Em 4 de Fevereiro de 1901 largou para viagem de instrução de guardas-marinhas.

Devido ao mau estado das caldeiras foi decidido que o navio regressasse ao continente onde chegou a 23 de Julho de 1902. Os fabricos iniciados a 15 de Setembro terminaram em Fevereiro de 1905.

Em 24 de Abril de 1905 largou para a Estação Naval de Cabo Verde. Em 5 de Agosto largou para a Guiné onde se manteve até 31, data em que seguiu para Cabo Verde e donde em 15 de Maio de 1907 regressou ao continente tendo chegado ao Tejo a 11 de Junho.

Foi submetido a fabricos desde Julho de 1907 a Fevereiro de 1908. Em 20 de Fevereiro de 1908 largou para a Guiné onde participou nas operações contra os indígenas sublevados.

A 31 de Maio de 1908 largou de Bolama para Cabo Verde de regresso ao continente onde chegou a 2 de Julho.

Em 19 de Outubro transportou para Bolama o novo governador da Guiné e em 24 regressou a Cabo Verde visitando Porto Grande na Ilha de S. Vicente, Praia em Santiago, Ribeira Barva, Tarrafal, Encarnação e Furna e voltando à Guiné onde visitou Bissau e Bolama antes de partir para o continente em 1 de Janeiro de 1912.

De 23 de Setembro de 1912 a 30 de Janeiro de 1913 fez uma comissão no arquipélago dos Açores. Até finais de Julho de 1914 permaneceu principalmente em Lisboa e Leixões com várias saídas para a costa com visitas aos portos de Viana do Castelo, Espinho, Massarelos, Aveiro, Peniche, Cascais, Lagos, Ollhão, Faro, Portimão e Armação de Pêra.

Em 30 de Julho de 1914 foi novamente para os Açores para a fiscalização da pesca e da emigração ilegal.

Em 24 de Maio de 1915 voltou ao Tejo e foi submetida a fabricos que terminaram em Abril de 1916, passando a partir daí, a ZAMBEZE a patrulhar com base em Setúbal e em Sines.

A partir de 18 de Outubro de 1917 passou a fazer fiscalização da pesca em águas algarvias. Em 23 de Outubro estando fundeada na enseada de Armação de Pêra as vigias avistaram, a seis milhas a Sul, aquilo que lhes pareceu ser um submersível inimigo e daí a

pouco, um outro vulto semelhante, o que não era de admirar pois o Capitão do Porto de Faro tinha a informação de que três submersíveis alemães operavam na costa do Algarvo.

Em 14 de Janeiro de 1918 largou de Pedronços par Setúbal e voltou a fazer base naquele último porto para proceder à fiscalização da pesca na zona Centro.

No dia 30 de Abril de 1920 amarrou a uma boia do quadro dos navios de guerra tendo permanecido em Lisboa, sem navegar, durante cerca de oito anos.

No dia 17 de Dezembro de 1923 desembarcou o último comandante.

Em 17 de Maio de 1928 foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada e nesse mesmo mês de Maio foi vendida em hasta pública.