

O dia em que Portugal tomou posse dos navios alemães

Quarta-feira, a desconfiança aguça-se pelas três da tarde. Uma multidão junta-se à beira-rio e será tomada por uma grande comoção ao ver 35 bandeiras alemãs serem arriadas para serem içadas outras tantas portuguesas — a Alemanha perderia numa hora os navios refugiados no Tejo. Faz esta terça-feira precisamente 100 anos.

 Os olhos estão postos no Tejo, a multidão à beira-rio vai do Terreiro do Paço ao molhe de Santa Apolónia. Os pormenores escapam à maioria, desconfia-se que a Armada está a apreender os navios alemães ancorados em Lisboa, dissipam-se as dúvidas ao ver-se a bandeira portuguesa substituir a germânica na primeira embarcação abordada. A tarde de 23 de fevereiro de 1916 jamais será esquecida pelos intervenientes, testemunhas e leitores de jornais, nem podia ser — 15 dias depois a Alemanha fez chegar a declaração de guerra.

“Os nossos marinheiros estão tomando conta dos navios alemães”, corre boca a boca por toda a parte, conta “A Capital” dessa noite. Entre as três e quatro horas da tarde, a multidão vai enchendo a praça do Comércio e o Cais das Colunas, e estendendo-se pelo entreposto da alfândega até Santa Apolónia. Parecendo alheio ao movimento, “um pequeno vapor arrasta na sua esteira, a reboque, duas fragatas carregadas de emigrantes, pobres criaturas que, acossados pela fome, talvez, fogem para o Brasil”, relata “O Século” da manhã seguinte.

“O Século” foi avisado por telefone, em cima da hora, para fazer aquilo a que o jornalista destacado chamará curiosa e bizarra reportagem. Depois de uma corrida até ao Arsenal, aguarda a oportunidade de navegar atrás do acontecimento. Enquanto isso, observa a multidão “compacta, embevecida”, no Cais das Colunas, onde “vai como que uma ânsia enorme de adivinhar o que irá suceder”. As águas do Tejo mostram-se barrentas e agitadas, à beira-rio encontram-se “gente do mar, simples curiosos, mulheres e crianças agitam lenços e dos olhos de alguns soltam-se lágrimas de comoção”.

E repara ainda o jornalista que, de algumas vedetas, saltam em terra grupos de oficiais e soldados franceses, os já conhecidos poilus, sinónimo de coragem e virilidade que ficou associado aos combatentes gauleses sem divisas na I Guerra Mundial. Desembarcam do transatlântico “Tubantia”, onde navegarão até Dakar, para um rápido passeio pela cidade. “O povo saúda-os e descobre-se ao ver no peito de alguns a

Legião de Honra". Junto ao pontão da alfândega, descortina um grupo de alemães, capitães e imediatos de alguns dos navios. Os germânicos "gesticulam, berram, indignam-se, acolitados por umas tantas senhoras da mesma nacionalidade, vermelhas de ira", quem assiste ri.

A ordem chegara pelo meio-dia ao comandante da divisão naval Jaime Daniel Leote do Rego. O capitão de fragata, que estaria de sobreaviso (constava que já tinha no bolso há alguns dias a ordem da apropriação), deu de imediato início à operação convocando oficiais e praças para bordo do "Vasco da Gama".

Quatro horas depois, os marinheiros concentravam-se no cruzador-couraçado adquirido a Inglaterra há 60 anos, em 1876, a fim de defender a barra do Tejo. E prepararam-se para enfrentar as tripulações de 35 navios que "somente devem ter estranhado que este ato se não houvesse feito logo depois de aqui terem fundeado", como dirá o oficial ao diário republicano da noite.

O jornalista de "O Século", cujo nome não aparece no fim da peça, não ficará com aquela impressão quando participar na tomada dos navios; viu os tripulantes surgirem às amuradas, boquiabertos, pareceu-lhe que "sabiam a sorte que os esperava, mas indicando claramente que a não esperavam tão cedo". Nas mesmas circunstâncias estaria o povo, já que o assunto andava a ser falado há algum tempo entre países e nos jornais - Inglaterra declarara o bloqueio aos portos alemães no ano anterior, a 11 de março, a partir daí começara a pressão aos aliados e neutros.

"Estabeleceu, esta é a verdade, duas espécies de bloqueios. Um com navios, outro sem navios, muito embora esta distinção se afigure paradoxal. Com os seus barcos de guerra isola das vias marítimas os impérios centrais, que são os seus inimigos na luta em que está empenhada. Aos neutros, não lhes opõe barreiras no mar, mas como os deixa entregues aos seus próprios recursos, que em matéria de navegação mercante são insuficientes, implicitamente os inibe de receberem, pelo mar, os géneros e as matérias primas de que necessitam", explica "A Capital" na véspera da requisição.

No dia decisivo, antes das quatro da tarde, três navios de guerra irão posicionar-se no Tejo para seguir os passos de Inglaterra, onde reina Jorge V, que, ao contrário da carreira na Marinha como lhe estava destinado, herdou o trono por morte do irmão mais velho, em 1911. O "Vasco da Gama", o "S. Gabriel" e o "Almirante Reis", que durante a monarquia se chamou "D. Carlos", colocam-se estrategicamente em triângulo, fundeando junto à estação do Sul e Sueste (a nova, aberta ao público em setembro de 2011, fica ao lado), deixando ver bem os cascos negros e elevando para o ar o fumo negro das suas chaminés. As guarnições dos navios estão reforçadas, preparadas para qualquer eventualidade.

A requisição, como se refere oficialmente a apreensão dos navios mercantes alemães, foi uma operação bem montada. Os mais críticos diriam até que foi surpreendentemente eficaz. Depois de oficiais, praças e mais dezenas de operários se reunirem no "Vasco da Gama", cuja tripulação ultrapassa os 250 homens, seis vapores acostam ao portaló e os oficiais, vestidos de azul e armados de espada e pistola, acompanhados por quatro ou seis praças de espingarda, saltam para as embarcações. Leote do Rego sobe a bordo do 'detroyer' "Douro" e, seguido pelo "Guadiana" e dois torpedeiros, aproxima-se da frota germânica.

"Um catraeiro barqueiro providencial aparece-nos no momento. É quase correndo por toda a muralha da Alfândega que nós conseguimos chegar depressa à doca, onde nos metemos num bote. Quatro braços robustos impelem a frágil embarcação. Estamos em pleno Tejo, junto aos navios alemães", conta o jornalista de "O Século", que em breve será recebido a bordo do rebocador "Cisne", um dos vapores incumbido de apreender seis embarcações.

"Os barquitos entram agora a singrar por entre o exame das bisarmas e aço, umas estreitas, esguias, metidas na água, de mastros curtos e costados, negros; outras, enormes, altaneiras, de castelos altos, de chaminés pintalgadas e cascos vermelhos", descreve o jornalista de "O Século", enquanto o seu camarada de "A Capital", também a bordo do mesmo vapor, olha para trás: "Ao fundo, na direção das embocaduras do Tejo, a curta distância, as unidades da divisão naval impõem respeito".

Quanto às tripulações, "O Século" faz-lhe o retrato: "Alguns são rapazes muito novos ainda, imberbes muitos deles, mal enroupados, em mangas de camisa, 'bonnets' velhos e usados, cabelos louros, muito brancos. Outros, gente das máquinas, são chineses e japoneses, e os mais velhos, tipos a que a vida do mar enegreceu a pele, mostram-se estáticos diante do espetáculo, caminhado a largos passos sobre os conveses e esperando, não sem constrangimento, a chegada dos marinheiros portugueses".

O primeiro alvo é o vapor "Santa Úrsula", que viera comboiado de Leixões (onde ainda se encontra um navio, o Vesta, que será requisitado no dia seguinte), depois de servir durante meses de ponto de encontro da colónia alemã no porto. O oficial português lança a intimação, o comandante hesita na resposta, mas olha para o torpedeiro e responde "Ya!". Um oficial da armada, outro maquinista, um sargento e vários praças sobem ao navio para lhe entregar a ordem assinada por Leote do Rego: "Por ordem de s. ex.^a o ministro da Marinha, fica notificado o encarregado do navio X surto neste porto que o governo português resolveu requisitar esse navio, em conformidade com o decreto 2229, de 23 de fevereiro de 1916".

"É a primeira bandeira verde-rubro que tremula em barco alemão", aponta "A Capital" referindo-se ao Santa Úrsula que há de passar a ser

Estremadura - aliás, toda a frota apreendida será rebatizada com nomes de terras portuguesas. Apenas um dos 63 navios que serão apreendidos até 3 de março levará o nome de uma pessoa. O Newva, por ser vapor de salvação, ganhou o nome de Patrão Lopes, em honra de Joaquim Lopes, que à sua conta salvou centenas de pessoas, primeiro como remador de falua no Tejo, depois como Patrão Salva Vidas, o que lhe valeu a Ordem da Torre Espada, a patente de 2º tenente da Armada e uma condecoração do governo britânico. Nascido em Olhão em 1798, o algarvio a quem uma experiência falhada como pescador em Gibraltar mudará o rumo da vida mas não a atração pelo mar, onde navegava desde os dez anos, morrerá em Paço de Arcos com 92 de idade.

“Os oficiais postam-se em continência, as praças apresentam armas e tudo está acabado. Os tripulantes velhos do navio mal deixam dissimular as lágrimas, que lhes saltam dos olhos; os novos encolhem os ombros, sorriem imbecilmente e descem às suas câmaras para prepararem a saída”. Têm meia hora para abandonar o navio, tal como os tripulantes dos restantes irão também ser informados, num cerimonial que, sendo igual em todos os barcos, “é sempre tocante, majestoso, impressionante”, como sente o jornalista de “O Século”.

Em terra, os milhares de curiosos veem içar as bandeiras. “Até que enfim, já não era sem tempo”, ouve-se. O assunto andava em maturação desde o ano anterior. O governo de Afonso Costa considerava ser do interesse da nação entrar na guerra. Portugal e a Inglaterra mantêm há muito uma relação de amor e ódio, porém, são de facto aliados desde o século XIV, com tratado assinado em Windsor. Abandonar a neutralidade mantida desde o início do conflito mundial em 1914, apesar de o país ter sido logo atacado em Angola, é visto também como um meio de fortalecer a posição da República, com seis anos de vida e os obreiros desavindos, e de manter o império colonial.

Perante a necessidade de manter as suas frotas, França e Inglaterra trocaram impressões entre si sobre a considerável tonelagem imobilizada nos portos portugueses, no final do ano de 1915, a 30 de dezembro. Passado um dia, o governo inglês assegura oficialmente a Portugal que, em caso de se achar em estado de guerra com a Alemanha, protegeria as costas de Portugal e das colónias, mas não poderia fornecer munições nem apoio financeiro, a não ser “por meio de afretamento ou compra dos navios mercantes alemães que sejam apreendidos em águas portuguesas”. Os ingleses, segundo o “Daily Telegraph”, até ao final de fevereiro perderam 485 navios, os aliados 167, a Alemanha 601, a Áustria 80 e os países neutros um total de 736 navios.

No dia 17 de fevereiro, os ingleses fizeram chegar ao Governo português um pedido formal para que, em nome da aliança, apreendesse os navios alemães que tanta falta faziam aos aliados. No dia seguinte, o ministro em Paris, João Chagas, tem uma reunião com o o ministro da Agricultura. Falam da possibilidade de serem contratados em Portugal

alguns trabalhadores, para o amanhã das vinhas, e, à saída, o português diz que o seu Governo “estaria disposto a chamar ao seu serviço os navios alemães fundeados no Tejo”. Jules Méline responde-lhe a sorrir: “Eu não ousaria pedir isso. Muito bem. Fazem muito bem!”.

Na véspera do acontecimento, “A Capital” reproduziu um artigo do francês “Le Temps”, publicado dois dias antes, sobre o facto de a Alemanha andar a tentar libertar os seus mais de 700 navios em portos neutros para transformá-los em corsários ou fazê-los render de alguma forma. Ainda nessa edição de dia 22, no editorial, o diário português era perentório: “A questão dos navios alemães está sobre nós, e não há senão uma maneira de resolver. É a que a necessidade impõe, e contra necessidades desta ordem não há argumentos”. O remate do texto é revelador, contudo, não é uma posição unânime entre os obreiros da República.

Os jornais “A Vanguarda”, onde o diretor-político Pedro Muralha não se cansará de criticar a medida do governo de Afonso Costa, e “A Luta”, do divergente fundador do Partido da União Republicana Brito Camacho, são exemplos da facção discordante. Este último periódico, até, é o único que podia entrar na Alemanha do imperador Guilherme II, contará Sidónio Pais depois de representar os interesses portugueses em Berlim, durante quatro anos, até à declaração de guerra.

“As suas propriedades não poderão ser sequestradas, nem os seus navios, carregamentos, mercadorias ou efeitos retidos para qualquer uso público, sem que lhes seja previamente concedida uma indemnização a combinar entre as partes interessadas sobre bases justas e equitativas”, determinava o acordo luso-germânico. Este era o argumento contra a tomada de posse dos navios, o tratado feito entre os dois países em 1908. Mas nessa data ainda o império austro-húngaro e a Alemanha não tinham desencadeado a primeira guerra mundial, pondo em causa as convenções internacionais. A Grande Guerra, como será conhecida até eclodir o segundo conflito mundial, teve na origem o assassinato do arquiduque Fernando da Áustria, em Sarajevo, em junho de 1914, tendo os combates começado no mês seguinte.

“Portugal, no ponto de vista do articulista do ‘Le Temps’, não pode deixar de ver nos barcos alemães a compensação aos prejuízos que a Alemanha lhe causou. É que, entre nós, não se esquecerá nunca que, sem declaração de guerra, os corsários germânicos afundaram dois dos seus barcos de comércio; que, em Naulila, os soldados do kaiser vitimaram muitas centenas de soldados nossos”, diz o jornalista, interpretando a opinião e adaptando-a, extrapolando, já que o francês não se refere a Portugal no artigo integrado na coluna do “Ponto da Situação sobre a Guerra”, debaixo do subtítulo “Situação Diplomática”. A seguir à tomada dos navios, o país passaria a ocupar com mais frequência algum do espaço do influente diário francês.

"A BAS LES BOCHES! VIVE LE PORTUGAL"

No Tejo, naquela tarde de quarta-feira, quando a bandeira preta, vermelha e amarela começou a ser substituída, o navio "Vasco da Gama" deu uma salva com 21 tiros de canhão. "A hora é singularmente solene. Há pessoas que levam instintivamente a mão ao chapéu, e se descobrem, visivelmente emocionadas", conta o jornalista de "A Capital", cujo nome não aparece. Ouvem-se vivas à República vinda da cada mais volumosa concentração de cidadãos. Nesta altura, alguns dos poilus, terminado o passeio à cidade, estão junto à muralha, num pequeno vapor, de regresso a bordo do seu navio, cuja partida estava prevista para a noite. "A comoção é contagiosa: a breve trecho, compreendem nitidamente o sentimento geral que domina a multidão, e ao passo que lá longe novas bandeiras portuguesas flutuam sobre as popas dos navios, um 'marechal logis' ergue vitoriosamente o seu 'kept' cinzento, bradando: 'A bas les boches! Vive Le Portugal'. Respondem-lhe aclamações".

No espaço de uma hora, ficaram os 35 navios notificados e com novos comandantes. Chegado a terra, o jornalista de "A Capital" regista o momento: "A tarde vai a caminho, e o sol, no ocaso, espreita um momento por entre as nuvens. O escudo das bandeiras tem cintilações de ouro. São enormes: veem-se a milhas de distância sobre o vulto escuro dos vapores, entre os quais a linha ténue de um torpedeiro perpassa, cruzando e deixando atrás de si rolos negros de fumo".

De volta ao Terreiro do Paço, o homem de "A Capital" vê luz nas janelas do Ministério das Finanças e resolve bater à porta. Pergunta se se encontra o "senhor presidente dos ministros" e a resposta não só é afirmativa como Afonso Costa se dispõe a recebê-lo. "Como? Perguntame se tivemos qualquer negociação com a Alemanha? Não, não. O ato que acaba de se passar foi a consequência lógica do decreto de hoje publicado no Diário do Governo. Fizemos o que fez a Itália e dando até mais garantias. Usamos de um direito. A requisição dos navios, determinada pelos interesses da economia nacional, foi devidamente notificada aos representantes dos armadores".

O decreto de que o primeiro-ministro, nos padrões atuais, fala é o tal 2229, publicado na manhã de 23, num suplemento do "Diário do Governo". Representa uma resolução engenhosa para tomar conta dos navios alemães, e posteriormente dos austríacos, surtos em portos portugueses e que somarão 72 no total. Insinuada por Inglaterra, trata-se de uma "lei de circunstância", como a apelidará o ministro dos Negócios Estrangeiros em entrevistas aos jornais. "O apropriamento dos navios alemães obedece à necessidade absoluta que temos de navios para transportes. Simplesmente a isso. Repito - não pode nem deve ser encarado como ato de hostilidade", dirá Augusto Soares, na certa adivinhando guerra...

O diploma determina a requisição de meios de transportes marítimos, "atendendo aos interesses da economia nacional, no que respeita aos

meios de transportes marítimos, que cada vez se tornam mais difíceis e dispendiosos, sendo um dos motivos dessa dificuldade a falta de navios que façam esse serviço; e a que semelhante assunto se prende diretamente com o atual problema de subsistências, que é de salvação pública e por isso reclama instantemente medidas urgentes e adequadas às imperiosas necessidades do país". Na base, está a lei de 7 de fevereiro que dá carta branca ao Governo em "todas as providências destinadas a promover o abastecimento do país de matérias primas e mercadorias de primeira necessidade e a normalizar os mercados internos".

Afonso Costa está convicto da solução, di-lo ao jornal republicano que lhe é favorável: "Para o Governo alemão, não tínhamos outra coisa mais a fazer além do que já fizemos: telegrafar ao nosso representante em Berlim a fim de que ele faça a respetiva comunicação ao governo germânico. E deixe-me acrescentar ainda: as coisas estão feitas por forma a que delas não poderá resultar qualquer dificuldade justa".

ALEMÃES APANHADOS DESPREVENIDOS

No consulado alemão não há respostas. Não receberam quaisquer instruções, limitam-se a receber os protestos de alguns capitães afetados. Não estavam à espera do sucedido, não antes de uma tentativa de entendimento com os armadores ou os proprietários. Os navios alemães presentes no Tejo estão consignados a companhias portuguesas, com ligações germânicas. "Como sabe, as dificuldades de comunicação com a Alemanha são grandes, enormes; só podemos entender-nos com Berlim por intermédio da telegrafia sem fios ou ainda via Madrid. Da legação, até agora, não recebemos ordens."

Pelas oito horas da noite, continua em Xabregas o desembarque das tripulações alemãs. Um oficial doente fora autorizado a permanecer no navio, juntamente com a sua mulher, que servia de enfermeira; um cão e uma galinha também foram deixados num dos cargueiros, tendo os tripulantes pedido aos portugueses que cuidassem deles. Os funcionários da Alfândega passarão a noite a verificar as bagagens dos desalojados e a arranjar-lhes quartos em hotéis e hospedarias. À meia-noite, os cafés do Rossio "estão apinhados de frequentadores que discutem o acontecimento do dia, uns apoiam outros já veem os petardos atacar a cidade". Mas ainda há muito a saber: o jornalista telefona ao oficial de serviço do Arsenal a pedir autorização para ir a bordo do "Vasco da Gama"; é-lhe concedida passados alguns minutos. Pouco tempo depois, entra no escalér que o espera no Arsenal.

Já é uma da madrugada, a bordo do navio-chefe encontra-se o comandante da divisão naval, com quem o jornalista de "A Capital" trava uma "conversa amigável", de uma hora, na sala de jantar, onde fora preso o ditador Pimenta Machado. Há menos de um ano, a 14 de maio de 1915, Leote do Rego liderara outra ação vitoriosa, mas sangrenta. Tomara conta do cruzador e capitaneara um bombardeamento à cidade

para exigir a demissão do Governo que tomara posse há cinco meses e seguia um caminho ditatorial que desagradou a uma facção dos republicanos. A pretensão foi conseguida - contudo, a revolta custou a vida a cerca de duas centenas de pessoas.

Desta vez, diz Leote do Rego, "tudo correu naturalmente, nem qualquer outra coisa era de esperar". Quanto a eventuais "indenizações" aos alemães, frisa que "já as tiveram adiantadamente: são as vidas de Naulila, os dois barcos torpedeados e as colossais despesas que o governo está fazendo com a posse dos barcos". E o dia de amanhã? "Será como o de ontem, será como o de hoje: ao lado da nossa velha aliada Inglaterra. Esse galante gesto de salut e neutralité acabou... e o nosso caminho está, como lhe disse, desde o princípio da guerra, vincadamente designado". No dia seguinte, descobre-se que os homens dos cargueiros alemães tinham retirado algumas peças essenciais ao funcionamento de seis navios.

O contentamento é geral entre os aliados. Ainda no dia 24, o embaixador inglês felicita o ministro dos Negócios Estrangeiros, Augusto Soares. No dia 25, segundo João Chagas aponta no seu diário, "a novidade portuguesa do dia, que fez sensação em Paris — todos os jornais falam disso — é a apreensão dos navios mercantes alemães refugiados nos portos portugueses". A 26, o ministro de Portugal em Londres, Manuel Teixeira Gomes, envia um telegrama a Augusto Soares: "Apreensão navios alemães causou aqui ótima impressão em círculos políticos e opinião publica".

Nada contente está a facção republicana contra a entrada na guerra. Pedro Muralha escreve na "Vanguarda": "Pode o país continuar a ser dirigido por gente que, sem o mínimo governo, está atirando um povo para um conflito que nos poderá trazer no futuro graves complicações?". E, claro, os alemães estão danados. A 27, o embaixador protesta junto do governo português, dando o prazo de horas para a devolução dos navios. A primeira fase das requisições prosseguirá até 3 de março; no dia 4, o protesto sobe de tom, o Governo alemão chama Sidónio Pais; a 9, Portugal é obrigado a entrar na I Guerra Mundial.

Na véspera da declaração de guerra, cerca de uma centena de marinheiros alemães, saídos de Lisboa, chega a Bilbao, onde se gabam de terem inutilizado as máquinas dos seus navios com o objetivo de impedir o Governo português de os utilizar. De facto, perdeu-se algum tempo em reparações e em negociações com Inglaterra, mas quando foram entregues aos ingleses (os primeiros nove em setembro), em troca de um empréstimo de três milhões de libras, já navegavam. Um quinto da frota ficou ao serviço de Portugal.