HENRIQUE CORRÊA DA SILVA
(Paço d'Arcos)

Memórias de Guerra no Mar

COIMBRA
IMPRENSA DA UNIVERSIDADE
1931

MEMÓRIAS

DE

GUERRA NO MAR

HENRIQUE CORRÊA DA SILVA
(Paço d'Arcos)

Memórias de Guerra no Mar

COIMBRA
IMPRENSA DA UNIVERSIDADE
1931

À MEMÓRIA

DO

VICE-ALMIRANTE CONDE DE PAÇO D'ARCOS

Meu Pai

Saudade.

Gratidão pelo seu ensinamento.

COMANDO DA «IBO»

(1915-1919)

ANTES DA CAMPANHA

No verão de 1914, o verão do rompimento da grande guerra, eu estava em Portugal, por parecer da Junta de Saúde, mas ainda na qualidade de Governador do distrito de Mossâmedes.

Entre as razões que me levaram a insistir com o ministro das Colónias, de então, para me ser dada a exoneração do cargo que exercera, avultou o rompimento da guerra.

Afigurava-se-me que Portugal, pela própria situação de potência colonial, pelos deveres da aliança e, grandemente, pela lição do comêço do século último, não poderia deixar de definir a sua situação e de participar no conflito; o meu lugar, chegado o momento de uma guerra, não podia deixar de ser na minha arma. Lembro-me de o ministro me objectar que um pôsto de Governador no Sul de Angola, não deixaria de ter naturalmente atribuïções de responsabilidade nessa eventualidade; ao que retorqui que assim

pensava também, mas que seriam responsabilidades diferentes das que eu, como oficial de marinha, entendia natural que devessem caber-me.

Obtive a exoneração pedida e reingressei na minha arma. No próprio dia da minha apresentação na Majoria fui mandado fazer serviço... no Departamento Marítimo do Centro. Era lá preciso um oficial diplomado em Vale de Zebro, por causa da radiotelegrafia dos paquetes; o argumento era de pêso... Momentâneamente não pude deixar de dar razão aos argumentos do ministro das Colónias.

Durante os meses em que fiz serviço nessa comissão foi-se cindindo a população portuguesa em aliadófilos e germanófilos, divisão que correspondia com poucas excepções a liberais e conservadores, para não dizer republicanos e monárquicos.

Vinha eu de quási quatro anos de serviço em África, tendo estado pois afastado da evolução que havia sofrido a mentalidade da grande massa dos portugueses. Deixara Portugal ao subir da República, em fins de 1910, com o regímen que surgia acariciado pelo povo, com as adesões e as boas vontades vindas de tôda a banda. Volvidos quatro anos o ambiente português surpreendia-me. A maledicência, o sarcasmo, o aze-

dume, as antipatias e ódios de homem para homem e de grupo para grupo, chocavam-me, num contraste absoluto com o respeito com que eu, na África longínqua, viera durante êsses quatro anos respeitando e fazendo respeitar o novo regímen. Ao romper da guerra, brotara porém ainda uma outra manifestação dessa transformação do espírito português que me pareceria inacreditável se a realidade não ma patenteasse pela forma escandalosa até como o fazia. ¿Quando é que, no espírito de um militar, o dever da guerra deixara de aparecer como o mais sagrado, o mais elevado e o mais nobre dos deveres?! ¿Quando é que, no espírito de um militar, passara a idea de que o cumprimento dêsse dever fôsse discutível?! Tão estranho, tão assombroso me parecia o que eu estava vendo, que um dia, na repartição onde eu servia, pus a questão pela forma seguinte:

—Pois bem, se o nosso país entrar em guerra, e recebermos ordem para marchar, seja para onde fôr, em serviço de campanha, eu, por mim, dou a minha palavra de honra de que cumprirei essa ordem... ¿Os meus camaradas o que fazem?

Respondeu-me um absoluto silêncio. No dia seguinte, quando entrei na repartição, vozes de

camaradas acolheram-me com a saüdação irónica de «Viva o herói!».

Devo dizer que alguns dêsses camaradas partilharam depois de serviços de guerra. Era porém uma pequena manifestação do muito que ia fermentando por êsse Portugal. Em fins de Outubro, em Mafra, houve quem saltasse para a estrada à frente dos soldados...

Prosseguiram durante alguns meses essas minhas funções pacíficas. A mais importante atribuïção que havia no Departamento, relacionada com a guerra, era uma ou outra inspecção a navios alemães, dos trinta e seis barcos que se haviam recolhido no Tejo, dos quais o mais belo e mais suspeito era o *Bülow*, depois *Trás-os--Montes*, hoje *Niassa*, que tinha plataformas que pareciam para montagem de peças e era guarnecido por oficiais da reserva naval alemã. Meses passaram.

Pela ordem cronológica segue-se um caso, a que só mais tarde dei a justa interpretação, e cuja narração não é porventura desprovida de interêsse para a nossa história política.

A 1 de Dezembro, feriado nacional, dia aniversário da Restauração da independência pátria, surpreendeu-me em casa, onde estava no descanso legal, um ofício do oficial de serviço ao Depar-

tamento Marítimo, transmitindo, por ordem do Chefe do Departamento, a convocação feita pelo Ministro da Marinha para uma ida ao Paço, nesse dia, a cumprimentar o Presidente da República.

Eu viera de África, como disse, da minha longa comissão de representante da República em que tão acatada procurara ter sempre, e conseguira, essa representação. Não hesitei em comparecer à recepção e, com o sacrifício pecuniário que isso representava, mandei vir meio de transporte e pus-me, de grande uniforme, a caminho de Belém.

Á convocação dos dois Ministros, da Marinha e da Guerra, convocação transmitida por uma forma tão próxima quanto possível de uma determinação, ninguém, pode dizer-se, atendera. Por junto, de Marinha, estavam o Major General, Teixeira Guimarães, com o ajudante, Egas Alpoim, o Comandante do Corpo de Marinheiros, Nunes da Silva, com um oficial do Corpo, o Director Técnico do Arsenal, Vaz de Carvalho, o então 1.º tenente Pereira da Silva e eu. Do Exército, uns quatro oficiais de uma expedição que estava para partir e mais outro pequeno grupo de oficiais!

Esperou-se longamente, a ver se a sala se

enchia alguma coisa mais. Por fim, como não se havia de ficar todo o dia à espera da concorrência, adquirida a convicção de que ela não aumentava, abriu-se uma porta do salão e entraram em fila o Presidente da República, a veneranda figura de Arriaga, seguido do Ministério, o Ministério Bernardino Machado que se dava já então como agonisante.

O Presidente da República seguiu, um por um, o semi-círculo de oficiais, estreitando a cada um demoradamente a mão e dizendo qualquer coisa que só aqueles a quem se dirigia poderiam ouvir. Á minha direita estava Pereira da Silva; Arriaga apertou-nos a mão, com efusão, a-pesar-de com nenhum de nós ter relações pessoais, e, curvando a cabeça para entre as nossas, disse aos dois, a meia voz:

« Tenho o maior prazer em apertar a mão de V. Ex.as, oficiais de marinha e do exército, no dia de hoje, da Independência da Pátria... *¡Só os senhores é que nos podem salvar desta anarquia!* »

¡Esta última frase fôra dita num tom que parecia fremente, qualquer coisa como um apêlo!

O meu camarada e eu olhámos um para o outro espantados. Quando instantes depois a recepção estava acabada, confidenciámos, repe-

timos as palavras que ambos nitidamente ouvíramos, e não achámos para elas outra explicação senão caducidade de quem as dissera, inteira infelicidade de inspiração, na necessidade que o Presidente se impusera de dizer coisas várias a dúzia e meia de homens. ¡Como explicar de outra maneira que o Chefe do Estado, com o Govêrno a segui-lo em formatura, viesse dizer em segredo, aos oficiais, que convocara, um incitamento daquela natureza! E como sinceramente queríamos à República, e queríamos, por nós, venerar e manter venerado o Chefe da Nação, combinámos que guardaríamos pleno segrêdo das palavras ouvidas.

Assim fizemos; pela minha parte guardei segrêdo absoluto emquanto a minha ilusão durou. No mês seguinte o « movimento das espadas » e a ditadura Pimenta de Castro vinham mostrar-me que o que eu julgava uma infeliz frase irreflectida devia ser a expressão de um plano fundamente enraïzado no espírito do velho Presidente.

Não quero com estas palavras diminuir a venerabilidade da sua memória como homem de bem, de cans respeitabilíssimas, e de primeiro Chefe eleito de Portugal. Não.

Admito mesmo que, para parte dos portugue-

ses de hoje, a figura de Arriaga fique enaltecida, em vez de diminuída, com o conhecimento desta sua atitude. Não viso a diminuír ou a enaltecer. Apenas refiro um facto, de poucos, naturalmente, conhecido ou recordado, e que me parece de algum interêsse na história política dos primeiros anos da República.

Nos últimos dias de Dezembro o ministério Bernardino Machado demitia-se e a crise era resolvida com a organização do Govêrno Vítor Hugo, da chefia do Presidente da Câmara dos Deputados.

Não quero transformar estas memórias em história política. Ligada porém como se achou a minha vida, pela fatalidade das circunstâncias, aos acontecimentos que foram ocorrendo, não devo omiti-los nestas páginas prévias de memórias da guerra, da qual êles são, evidentemente, acontecimentos preliminares.

No dia 16 de Janeiro de 1915 apareceu-me em casa, à tarde, uma ordem urgente com guia do Departamento para a minha transferência para o *Adamastor*, com dispensa até da escala pela Direcção Geral e pela Majoria General, estações intermédias entre o Departamento e o navio.

O navio estava no dique do Arsenal prepa-

rando com urgência para comissão. Não tardaram a juntar-se ao serviço as prevenções rigorosas dos tempos ennublados que foram a efémera vida do ministério Vítor Hugo.

Para o pobre *Adamastor*, feito quartel de terra firme entre as muralhas do Arsenal, as prevenções constituíram trabalho duro. A guarnição era, por assim dizer, o penhor maior da defesa do Govêrno que reünia no Ministério da Marinha, e as noites de Janeiro, enregeladas, faziam-nos tiritar, a mim e aos camaradas, a pé firme, a comandar guardas e postos de vigilância.

A 20 explodiu o pronunciamento que se chamou o «Movimento das Espadas». Em marinha muito poucas foram, pelo menos inicialmente, na oportunidade em que algum alcance podiam ter, as adesões de oficiais. Por mim, por pouco valor que o facto tenha, registo nestas memórias que não aderi. Numa certa altura tive o desprazer de acompanhar a bordo do *Vasco da Gama*, sob prisão, dois oficiais de engenharia cujos nomes pedi para conhecer, o então tenente Lamas e o então alferes Gentil Soares Branco. Se lerem estas linhas, suponho que será sem aversão pelo meu papel ingrato. Esclarecido que não se tratava de um movimento monárquico, os oficiais do *Adamastor*, dos quais

alguns devotados e ardentes republicanos, pediram ao seu Comandante que os subtraísse ao papel odioso de carcereiros dos seus camaradas que sôbre êles, por forma exclusiva, estava caindo. José de Freitas Ribeiro, Comandante, também insuspeito de dedicação ao regimen, tomou a causa dos seus oficiais e as ordens antipáticas que estavam caindo sôbre nós foram de nós desviadas.

Fiel, porém, ao seu papel de navio subordinado, com quartel na doca, o *Adamastor* vinha de dia para dia e de noite para noite agüentando em pêso o serviço da defesa do Arsenal e da sede do Govêrno, e supunhamos nós, pobres oficiais abandonados de qualquer informação superior, que a nossa atitude era a da mais absoluta fidelidade e disciplina, cumprindo ordens de quem de direito e obedecendo como de dever.

Pois bem, em Belém, Pimenta de Castro havia sido investido de tôdas as pastas. O ministério Vítor Hugo deixara de ser legal, nem sei mesmo quantas horas havia que tinha deixado os seus conciliábulos no Ministério da Marinha. O *Adamastor* passara a ser considerado um rebelde, um navio que não queria render-se, um perigo para a nova ordem de cousas, que urgia dominar

quanto antes... E estivemos para ser atacados, no nosso navio que nem navegar podia, pelo grande e tremendo crime de termos cumprido o nosso dever!

Dias depois, a 3 de Fevereiro, o *Adamastor* saía a barra comboiando o *Ambaca,* o *Portugal* e o *Britânia,* êste último um vapor francês, que transportavam tropas para Angola.

¡Até que emfim saíamos da luta da política e começava o serviço de guerra! Ilusão!

A reparação no Arsenal, feita com grande urgência, prejudicada ainda pela irregularidade do trabalho no próprio Arsenal nos movimentados dias que haviam passado, ficara imperfeita. O navio, que dera uma pancada grande com a proa numa muralha do pôrto de Lisboa, ficara com a chaparia da proa bastante desconjuntada, entrara no dique para reparar essa avaria, mas, logo ao comêço da navegação, se reconhecera que metia água em quantidade por má vedação e mau ajustamento de algumas chapas. Aos primeiros dias de viagem o mal revelara-se por forma que impunha uma reparação provisória urgente. O Comandante Freitas Ribeiro hesitava justificadamente no que devia fazer, vista não só a natureza da comissão, mas a reflexão da atmosfera que nos envolvera em Lisboa e da

errada interpretação que podia dar-se a qualquer proposta sua de que pudesse resultar a suspensão da comissão que afastava o navio de Lisboa.

Feita uma vistoria, tão rigorosa quanto o permitia a situação do navio em viagem, o Comandante reüniu na sua câmara o conselho de oficiais: êste, por unanimidade, entendeu que o navio devia arribar a um pôrto próximo para, com trabalho provisório, à fôrça de cimento, naturalmente, vedar as entradas de água. Entre Las Palmas e Funchal, o Comandante optou por êste último pôrto, por o outro ser um pôrto de nação neutral onde não convinha a permanência do navio e do combóio com tropas. Entrou pois o combóio todo no Funchal. Começou imediatamente a tosca reparação, após a qual contavamos seguir viagem a caminho de Angola. Um telegrama de Lisboa, com surpresa para todos, mandou o cruzador deixar o combóio e regressar a Lisboa.

Registo estes detalhes, porque em Lisboa o pobre navio suspeito foi mais uma vez malsinado. Fomos mandados fundear o nosso barco a Oeste da Tôrre de Belém, isolado o navio de todos os outros, e tínhamos a informação de que os canhões do Campo Entrincheirado eram incumbidos de nos manter em respeito.

Quando, em conversa com um camarada que servia nessas fortificações, o informei de que regressáramos por uma ordem de Lisboa e êle me informou de que os canhões das fortalezas nos vigiavam, a surpresa dos dois e a minha indignação foram profundas! E era para isto, para êste papel continuado de suspeito, que eu viera para a minha arma servir na guerra!

* * *

Meses depois deu-se a revolução de 14 de Maio. O Comandante do *Adamastor* era já outro, escolhido pela ditadura de então.

Eu e os camaradas oficiais de marinha que comigo serviam no navio fomos assediados para tomar parte na revolução. Por sermos todos, os que então estávamos no *Adamastor*, devotadamente republicanos, encontrámo-nos numa difícil luta de consciência; por um lado entendíamos todos que dentro da República deve banir-se a solução revolução, por outro sofríamos o impulso dos nossos sentimentos. Prevaleceu no nosso espírito o raciocínio que nos fazia banir a solução revolucionária e recusámos o nosso assentimento a êsse projecto.

Entretanto a revolução foi-se forjando e na

noite, cuja data é conhecida, fêz a sua explosão.

Tôda a guarnição do *Adamastor* estava a bordo. A minha atitude tinha agora a regular-se por circunstâncias diferentes. A Marinha levantava-se pela Constituïção que tinha jurado defender. O mal revolucionário não tinha já que ser discutido como conveniente ou inconveniente, ante a existência do facto. Tôda a guarnição do *Adamastor*, do Comandante ao último grumete, ficou a bordo do seu navio; tôda a marinha que estava no Tejo formou um corpo só.

Não entro na história dêsse movimento, que aqui vem descabida. Todos nós, sem uma excepção, lamentámos as mortes de Nunes da Silva e Assis Camilo, mas não posso deixar de ceder ao impulso de protestar contra a injustiça com que tem sido por muitos apreciado êsse movimento. Ante a ditadura germanófila, como mais tarde o próprio ditador o confirmou, o movimento que visava simultâneamente ao restabelecimento da lei fundamental do Estado e à definição honesta da situação de Portugal perante a guerra, não merece a malsinação que tantos despenharam sôbre êle. E os numerosos, que tantos foram, oficiais que no Tejo permaneceram à testa dos marinheiros com que Leote Rego

fizera a revolução, têm jus a algum reconhecimento pela disciplina que através de tudo procuraram manter, pelo respeito que procuraram incutir pelos direitos, pelas vidas e pelos bens de todos. Recordo-me de, ante a alucinação de alguns marujos que viam inimigos em todos os mirantes da cidade e, no seu fanatismo, queriam inundar Lisboa de granadas, lhes dizer: «¡Olhem que é Lisboa! A nossa Lisboa! A Lisboa das nossas famílias!»

Aos que suponham ver uma contradição entre o meu sistemático anti-revolucionarismo e a minha participação nesse movimento, responde a minha voz de republicano, o meu amor à Marinha e a minha consciência de homem com uma completa tranqüilidade de espírito.

A revolução teve horas em que se julgou perdida. Não foram porém essas horas as mais amargas para o meu espírito. É triste, evidentemente, ver diante dos olhos a derrocada de tôda uma vida, a prisão, o destêrro, a miséria talvez no lar, tôdas as negras sombras que nessas horas surgiam naturalmente ao pensamento. A hora mais triste porém não foi essa. Foi mais tarde, já com o triunfo da revolução plenamente consumado.

Senti de madrugada navegar o navio. Como

tinha vindo para bordo, sob prisão, o depois tão infeliz Machado Santos, camarada de todos, amigo de alguns de nós e como tal por todos acolhido, supus que tivéssemos tido ordem para o transportar a algum destino. Subi à ponte a indagar o que havia.

Responderam-me: vamos para Oeste da Tôrre, prestar as honras a uma esquadra espanhola, que, segundo comunicação que um diplomata da Legação levou ao Quartel General, vem proteger os súbditos e interêsses espanhóis e colaborar na manutenção da ordem!

Nessa série de dias das mais fundas e angustiosas sensações o choque causado por essa notícia foi inexcedivelmente doloroso. A impressão era de que a nossa sorte não podia ser mais desgraçada. Era a intervenção, a intervenção por quem odiava a República e aspirava a estrangulá-la ou mesmo a aniqüilar a nossa Pátria, tendo nós sido cúmplices, sido dos principais agentes de tôda aquela convulsão desgraçada! De que me servira a pureza de tôdas as minhas intenções, a minha recusa formal a conspirar, a veemência com que verberara sempre os perigos de o fazerem?! De que me servia ter porfiado tão conscienciosamente no que entendia a estrita linha dos meus deveres? Uma hora chegara em

que o destino me precipitara naquele lance trágico, e sempre na ilusão de que seguia essa linha do dever, eis que — de desvairado — via erguer-se-me na consciência um espectro pavoroso, a desgraça da minha Pátria, a desgraça dos meus, a morte de tôda a minha felicidade, a ignomínia do nome dos meus filhos!

¡Quanta angústia eu vivi nessa hora! E a nuvem do meu espírito era a nuvem de todos.

Mas varram-se as sombras.

A lida no navio era afanosa. Era indispensável, todos o reconhecíamos, que a esquadra encontrasse um navio de guerra modêlo, ao passar pelo *Adamastor* ao ter o primeiro contacto com a marinha que a Espanha, com os seus agentes a minarem a nossa vida interna, os seus *marqueses* a oferecerem-se em holocausto em noites agitadas do Martinho, considerava naturalmente um foco de anarquia. E conseguiu-se. O *Adamastor*, poucas horas depois de recebida a ordem para a sua missão, não era um barco que saía de uma revolução, era um navio brilhante e apurado para uma parada naval. Um rádio do *Rio de La Plata*, cruzador da esquadra, directamente para o *Adamastor*, veio fortalecer a nossa melhoria de espírito. Quando a esquadra passou, pelo comêço da

tarde, pelo través do nosso barco, a continência do *Adamastor* foi de um aprumo impecável, e pelo nosso través desfilaram em continência, de igual para igual, o *dreadnought* e os dois outros navios de Espanha.

Entretanto, corria a bordo, o Govêrno embrionário que a revolução implantara com José de Castro, Fernandes Costa e José Jorge Pereira tinha delegado para a legação inglesa um oficial de marinha, Jaime da Fonseca Monteiro, a informar da afrontosa *comunicação* do subalterno da legação de Espanha. Vinte e quatro horas depois de a esquadra espanhola entrar no Tejo, o *Caesar*, couraçado britânico, fundeava no mesmo ancoradouro. O almirante que tinha a insígnia a bordo do *España* não interveio para restabelecer a ordem, que vinha já encontrar completa. A sua missão passou a ser apresentar ao Presidente da República Portuguesa os cumprimentos do seu monarca.

Podíamos erguer a fronte...

O 14 de Maio tinha firmado a República e impelido Portugal para o caminho digno da nossa Nação perante a guerra do mundo.

* * *

Havia nas kalendas de 1915 (ignoro se é sistema que ainda exista, e não discuto se é bom ou mau processo), uma inscrição mais ou menos oficial, no Gabinete do Ministério da Marinha, dos oficiais que queriam comandar.

Reentrado na Marinha nas condições em que o meu acto tivera lugar, claro é que o meu nome logo inicialmente ficara inscrito nessa lista. Em meados de Setembro, o ajudante do Major General, o meu maior amigo na Marinha, preguntou-me se eu desejava o comando da *Ibo*. A minha resposta não podia deixar de ser a mais plena afirmação.

A 20 de Setembro era eu nomeado Encarregado do Comando dêsse navio, que estava no Tejo, em meio armamento, destinado a fabrico que o aprontasse com urgência, pois, na fase nova em que a vida da Marinha entrava com a imminência da guerra, que se previa, e o impulso herculeo de Leote Rego, tudo tinha que se armar, tudo tinha que ser pôsto a navegar, tudo havia de servir para a guerra.

O fabrico da *Ibo* era porém muito importante. O navio, que havia estacionado meses antes em

Cabo Verde, tivera a bordo uma explosão seguida de incêndio que o danificara grandemente. Pode dizer-se que, da ponte para vante, tudo ficara arruinado ou ameaçando ruína. Além disso o casco, no dizer dos técnicos do Arsenal, precisava cêrca de quatro dúzias de chapas novas, algumas das maiores do costado. Nas caldeiras e máquinas, havia a fazer, como sempre, inúmeros arranjos; emfim, de proa à popa e da quilha ao galope, um rol enorme de consertos, uma série interminável de trabalhos que, traduzidos em estímativa, anunciavam meses de obras e um orçamento descomunal.

Mas êsses embaraços tinham de vencer-se e, após as indispensáveis vistorias e relatórios, em meados de Novembro o Ministro da Marinha determinava a abertura do concurso para tôdas as reparações.

Havia porém que contar com a burocracia, as leis de finanças, todos os entraves habituais das cousas públicas que se amontoavam uns sôbre os outros a dificultar uma cousa tão naturalmente necessária como era, numa hora daquelas, aprontar um navio de guerra. Para o fabrico era preciso dinheiro, para o dinheiro verba, para a verba tôdas as solenidades e autorizações oficiais.

A 23 de Fevereiro de 1916, com o navio ainda aguardando que dêle pudessem fazer alguma cousa de útil, assistia eu de seu bordo, como de um camarote de espectáculo, ao apresamento de tôda a frota alemã fundeada no Tejo.

O *Vasco da Gama* celebrava o acto com uma salva de vinte e um tiros. O Govêrno, por seu lado, publicava decretos cuidadosamente elaborados apresentando o acto praticado a dentro do mais legítimo direito.

Nos últimos dias de Fevereiro dava-se como certo um *ultimatum* da Alemanha. Era a hora crítica, a hora tenebrosa, do assalto a Verdun, essa hora em que Portugal avançava para o campo do grande sacrifício. As vozes sinistras que, de longe já, vinham atacando a República à mistura com o louvor da Alemanha, erguiam-se mais furiosas, mais desesperadas do que nunca. A 9 de Março a Alemanha declarava guerra a Portugal.

Era impossível para mim resignar-me ao passivo papel de comandante de um barco inútil. Á medida que a situação ia marchando para a sua fatalidade, as minhas diligências, a minha luta, os meus esforços, eram cada vez mais tenazes. A bordo do *Vasco da Gama,* no gabinete ministerial, no Arsenal, por tôda a parte eu

lutava. Acercava-me de deputados, para que fizessem votar a verba de que o meu navio carecia; a Carvalho Araújo, deputado camarada e amigo, forneci os apontamentos para uma catilinária na Câmara a protestar contra a inacção que me tolhia. Pedia que me consertassem o navio como quem pede o pão para a família.

Para cúmulo, para maior dificuldade, surgiam as reparações dos trinta e seis navios alemães que os seus tripulantes haviam deixado danificados, alguns grandemente, e que deviam ocupar por longo tempo o Arsenal, as oficinas particulares e as docas de Lisboa. Não desanimo, porém, e obtenho da Parceria uma proposta de reparação pela qual, limitando os fabricos ao mais indispensável, a Parceria se comprometia a dar o navio pronto em algumas semanas.

Havia porém já nesse passo uma exorbitância grave das minhas funções, e fui por isso chamado à Majoria para explicações sôbre o meu abuso, visto não ter autorização para os passos que estava dando nem competência para discordar dos pareceres técnicos do Arsenal. Valeu-me o nome de Leote, com quem eu abordara, e que, com a sua autoridade suprema, era então o verdadeiro Chefe da Marinha.

Segui para a Parceria com plenos poderes

para tudo tratar, e o prazo da obra foi definitivamente fixado em dois meses; a 16 de Março o navio era rebocado para as muralhas da Parceria e entregue aos seus trabalhos.

Trabalhava-se em domingos e dias feriados e havia serões todos os dias, mas... nem tudo corria como os meus desejos. A difícil atmosfera que se respirava, criava embaraços sôbre embaraços em tudo. Um dia ardia o Depósito de Fardamentos, no outro dia ardia a Escola Naval com tôdas as suas preciosas relíquias... Hoje declaravam-se em greve os ferroviários, no outro dia os metalúrgicos... Quando chegou a vez dêstes, a pobre *Ibo* estava na doca, de chapas arrancadas, com as entranhas à mostra... e passaram-se semanas após semanas até que metalúrgicos e patrões puderam entender-se.

Mesmo na doca, a 11 de Abril, com a notícia que um rádio nos transmitia, da ocupação de Kionga, formei a minha guarnição na tolda, ante os operários curiosos, a dizer-lhe o facto e a significação que tinha. Foi a primeira de uma de muitas falas aos meus marinheiros, com que, durante três anos, eu tive nêles a mais modelar das guarnições.

A 17 dêsse mês, um vapor norueguês vindo da América carregado de trigo, esbarrava numa

mina e afundava-se à entrada do Tejo. Era depois das acções na África, o primeiro sinal do ataque alemão. Cresceu o côro, não da incriminação à Alemanha, mas contra Leote Rego e os seus supostos sequazes que forjavam minas, não para a defesa de Lisboa, mas para fingir que a Alemanha nos agredia. E só três anos depois, quando a Alemanha nos forneceu dados sôbre as minas que os seus barcos ou os seus agentes haviam deposto nas nossas águas, essa acusação foi levantada. O serviço de dragagens, montado logo após o sinistro do vapor norueguês, não tardava a revelar o grande número de minas que os alemães haviam logrado semear. Como? Com que barcos? Quem sabe até se com os próprios vapores noruegueses. ¡Pela guerra adiante alguma cousa ia eu aprender a respeito dessas neutralidades!

A greve apresentava-se cada vez mais nitidamente como um acto de guerra à guerra, se é que não era, sob forma oculta, um acto de guerra alemão. Não era só a grande frota mercante apreendida que estava, na quási totalidade ainda, a ser reparada. Havia contractos de fornecimento de munições aos aliados e havia trabalhos para o nosso próprio armamento. O crescendo da carestia da vida era assustador, e os milhares

de grevistas mantinham-se sem recursos justificados, ao lado de privações dos que trabalhavam.

Em Mafra, na Covilhã, rompiam insubordinações. ¡Que difícil hora, no Govêrno de Portugal!

A Marinha Portuguesa, no Rovuma, tinha os primeiros mortos. Nas águas da Jutlândia, as duas grandes esquadras alemã e britânica, batiam a batalha colossal que para sempre as fazia depois esconder nos portos.

Em meados de Junho, finalmente, os operários metalúrgicos retomavam o trabalho. Dois meses depois, a 11 de Agôsto, o navio fazia as suas experiências e passava a completo armamento. Preparativos finais, municiamentos, complemento da guarnição e o navio estava pronto.

A comissão que se lhe destinava era Cabo Verde, onde a *Beira,* gêmea da *Ibo,* vinha representando a Marinha Portuguesa no pôrto de S. Vicente feito base naval britânica.

Tinha pois diante de mim, como mais antigo dos dois comandantes, uma linda mas difícil comissão de guerra.

A 24 de Agôsto, às 4 horas da tarde, a *Ibo* largava da bóia do quadro do Arsenal, dava a volta a montante do quadro, e de bandeira e

flâmula retesadas pelo Sudoeste, seguia rumo à barra.

Os navios do quadro empavesavam-se com os sinais de boa viagem. Um rádio do Major General desejava-nos felicidade. Outro rádio dizia o seguinte:

«O Comandante da Divisão Naval e seus subordinados desejam ao seu excelente camarada Correia da Silva e seus subordinados tôdas as prosperidades ficando certos de que todos cumprirão honradamente o seu dever no desempenho da delicada missão que lhes vai ser confiada».

Bandeiras na *Ibo* a agradecer.

Rádios a agradecer.

Rio abaixo... barragens da barra... Adeus à praia de onde os meus estarão a olhar-me...

Para a guerra!

IBO

ALTO-MAR

A *Ibo,* de 405 toneladas de deslocamento, com duas máquinas de tríplice expansão que lhe davam então uma velocidade máxima, com tiragem forçada, de 12 $^1/_2$ nós, foi lançada ao mar no Arsenal da Marinha em 1911. É um lindo naviozinho, com umas formas de casco muito felizes, um aspecto de pequeno cruzador que levou os inglêses, em Cabo Verde, a darem à *Ibo* e à irmã mais velha *Beira*, a classificação graciosa de « pocket-cruisers ». Diferia da *Beira* apenas no armamento que era, para a *Ibo,* no comêço da sua campanha de guerra, de quatro peças Hotchkiss de 47 milímetros, tiro rápido, e duas metralhadoras, colocadas as peças duas em caça e duas em retirada, e as metralhadoras em pequenos embonos a meio do navio.

Como imediato seguia no navio o segundo tenente Owen Pinto, único oficial de marinha além do Comandante. Um oficial da administração

naval, Costa Lázaro, um médico, Óscar Cardoso e um oficial maquinista-condutor, Guilherme Santos, velho incansável e diligente, eram a oficialidade. Quatro condutores de máquinas, Simões, Delgado, Cândido e Neves, um sargento de manobra, Ramos, um enfermeiro, Cabrita, um outro sargento cujo nome não me ocorre e umas setenta praças de marinhagem, constituíam, ao sair de Lisboa, a guarnição que eu, primeiro tenente, comandava.

24 de Agôsto... Dia de S. Bartolomeu... Diz o vulgo que anda o diabo à sôlta. Pelas cinco da tarde, a *Ibo* arfava à primeira ondulação do mar. Do Sudoeste fresco que soprava no Tejo e do ruído da ressaca que, de minha casa, ouvira de manhã na praia do mar, conjecturava ir encontrar vaga fresca do vento que castigasse o navio. Enganei-me; encontrámos mar banzeiro, vaga arredondada e pouco alta, que a *Ibo* galgava suavemente e da qual deslisava para o cavado, como se nela escorregasse. Nem um salpico, nem uma crista de vaga galgava a borda do navio.

Passadas as barragens da barra serviu-se a ceia, que é o jantar da guarnição. A seguir, sem dar tempo a qualquer repouso, mandei formar em postos de combate. Era o primeiro exercício

dessa ordem, pelo menos na *Ibo,* para a quási totalidade da guarnição que nos dois dias últimos entrara o portaló do navio com guia do Quartel. O navio vinha já da bóia com a balaustrada arrazada, cunhetes com cinqüenta tiros por peça no convés, todos os preparativos, emfim, que era viável e indicado fazer ainda adentro das protecções do pôrto. O exercício não correu mal, e a-pesar-do balanço, com que se estreavam no mar muitas das praças, fazer pagar o tributo ao enjôo, que é tão mau inimigo, que é mal que tanto abate decisões e energias, em muito poucos minutos a *Ibo* estava pronta para se bater.

Chegou o sol ao poente. Começou a escurecer... O imediato e eu na ponte, perscrutando todo o mar em tôrno, conversámos:

— Hora clássica dos ataques de torpedos...

— Tôda a cautela é pouca; não vá o aviso sair certo.

É que o Comandante da Divisão Naval, na minha visita de despedida, informara-me de que tinha um aviso de origem britânica de que andava um submarino ao largo da costa de Portugal.

Mas como levava os meus canhões prontos e convinha aproveitar a sota de bom tempo, pus rumo à Madeira, um pouco aberto apenas por Oeste, por não querer perder muito caminho.

Como éramos só dois oficiais de marinha, comandante e imediato, resolvi, para singraduras longas, que alternássemos em quartos de seis horas para vigiar a navegação. Eu porém, comandante, permaneceria sempre na ponte, quando navegando, pronto a tôda a eventualidade, repousando encostado no sofá da casa da pilotagem, tomando as minhas refeições na mesa dos mapas, regra que, por três anos seguidos, ia ser fixa na minha vida.

Dez horas da noite; não há lua mas as estrêlas estão luminosas e na limpidez do ar dão uma relativa claridade. O imediato está de quarto, binóculo pôsto, pesquizando a um lado e outro; na ponte, com êle, também binoculando o mar, o trinta, cabo de marinheiros, um algarvio de meia idade, boa praça; um grumete à proa, outro no cesto de gávea estão também de vigia. Eu vou encostado a um canto do sofá da pilotagem, portas abertas para a ponte, ouvindo todos os ruídos, num semi-sono que passava a ser a minha forma de descanso, e que era ainda uma vigilância.

— O que é aquilo?! ¿O que é aquele traço pela amura de estibordo?! ¡Que rapidez, que linha tão recta! Comandante!!...

Ergui-me de um salto...

O traço passara pela proa, a pouca distância, vinte metros talvez, avante do navio; sempre em linha recta, sumira-se pelo lado de bombordo. A seguir, magestosamente, serenamente, sob a quilha da *Ibo*, passava como um cetáceo imensamente grande, que a luminosidade do romper da água melhor desenhava, o casco de um submarino.

A *Ibo* guinava tudo para estibordo. A guarnição, ao primeiro brado de alarme, acorrera a postos de combate, nuns instantes que eram décimos apenas dos minutos do exercício dessa tarde. Tôdas as luzes, que vinham disfarçadas, foram extintas, ficando apenas luz na máquina, com a escotilha fechada e encapada para que nem uma frincha pudesse transparecer. As peças carregadas; apontadores curvados; mãos nos gatilhos. A *Ibo* guinara noventa graus; o submarino pela direcção que levava, devia navegar em sentido oposto ao nosso. A nossa invisibilidade, com êsse agravar duplo da distância, devia ser pois para êle absoluta; não havia transparência de periscópios que lograsse ver-nos, que lhe permitisse nova tentativa de torpedo, com o casco oculto nas águas, que outra cousa não havia sido a trajectória veloz e rectilínea com que a passagem do submarino fôra precedida. A *Ibo*,

com o seu aspecto de pequeno cruzador, o cachão que levantava à proa, enganara quanto à velocidade com que marchava; o torpedo antecipara-se uns instantes à passagem do navio; a *Ibo* salvara-se. Agora, na sombra da noite, com as distâncias do mar, com a *Ibo* tôda oculta na treva, com os canhões prontos a fazer fogo, o submarino que aflorasse, que viesse ver a sua obra...

E veio... Uma luz surgiu quási na direcção da nossa popa... A que distância?... Sabia-se porventura... Na noite negra, sem se ver sequer o vulto do barco!

—¿O que é aquilo? Pescadores aqui, no mar alto, aparecidos de repente?...

—¡Qual pescadores! É o submarino!!

— Fogo!

E as duas peças de ré atiraram na direcção da luz.

A luz sumiu-se.

Afundou-se o barco inimigo?

¿Quem é que tem essa ilusão? Ninguém. Duas balas perdidas no mar; um mergulho mais, quando muito, do submarino; mas nada mais era preciso. O efeito moral era tudo; os papeis estavam trocados, era agora a *Ibo*, que atacava, que dominava o campo, ante a impossibilidade

do torpedeamento, na escuridão em que estava oculta, e a facilidade com que atraz dos dois tiros dados seguiriam quantos fôssem precisos para se bater. O próprio aspecto que iludira, com respeito à marcha com que seguia, iludira naturalmente também quanto ao seu armamento; ¡quem suspeitava que estava ali apenas uma canhoneirazita com peças de 47 milímetros! Não, com aquele aspecto era talvez algum cruzador armado com peças de 10 ou 15 centímetros, de que um tiro só furaria a chapa do barco inimigo...

Ninguém mais o viu.

Duas horas ainda a guarnição esteve em postos de combate. Na casa da máquina abafava-se. O navio seguia para Oeste, a caminho dos Açores, a caminho da América... O submarino, a ter-nos procurado, devia estar de todo despistado. Podia aliviar-se aquele rigor de prevenção. Ficou a guarnição para uma peça pronta a guarnecer a cada bordo; deixou-se entrar algum ar para a casa da máquina, e a *Ibo* seguiu para Oeste, sempre para Oeste.

Ao meio dia do dia seguinte, a 120 milhas do local do encontro, achei que só um acaso, cuja regra não podia prever, me faria encontrar de novo o meu atacante. Ante o risco de ir invo-

luntàriamente descobrir a América, resolvi pôr de novo o rumo na Madeira. À cautela, porém, ainda a fui demandar por Oeste, pela Ponta do Pargo.

Horas depois um vapor, vindo de Oeste, avançava para nós a tôda a fôrça; chegou a distância a que, com binóculo, se lhe distinguia no costado, como era uso dos neutros nesses tempos, as côres da nação. Era holandês... Súbito, guina dois quadrantes, inverte o rumo, e aí vai êle a tôda a fôrça...

Mistério! Não gostou do encontro... ¡Era outro barco talvez que êle contava encontrar! que contratempo! que transtôrno!

Deixei-o em paz. Andava mais que a *Ibo* e já tínhamos perdido longas horas com o desvio que a nossa navegação tinha sofrido.

O almirantado britânico identificou depois o submarino que a *Ibo* encontrou a 24 de Agôsto, às 10 horas da noite, a 60 milhas WSW da barra de Lisboa; U 22, se a memória me não falha. Escapou ao nosso encontro, como a *Ibo* escapou também; mas foi menos feliz, meses depois era afundado ao mar de Cartagena.

* * *

¡Oh que delicioso comêço de tarde, naquele domingo 27 de Agôsto, à babugem da terra da Madeira, numas águas planíssimas, com as povoações engalanadas de arraiais, arcos de verdura, bandeiras e foguetes, numa alegria muito portuguesa, que vinha às nossas almas felizes da salvação por que passáramos!

¡Que prémio, que doce prémio que nós estávamos recebendo!

Às quatro da tarde a *Ibo* largava ferro no Funchal. O Capitão do pôrto, Sales Henriques, vem a bordo. Na conversa, logo ao princípio, sabe do nosso encontro com o barco inimigo. Eu não pensava comunicá-lo em telegrama; reservava-me para no relatório da viagem, no meu dever de o narrar, o comunicar à Majoria. Mas Sales Henriques protesta, as instruções são positivas, tôdas as notícias de submarinos são precisas, têm de ser transmitidas também para Inglaterra, tem de ser consideradas nas instruções à navegação...

Seguiu então telegrama para o Major General da Armada, feito em termos cuidadosamente simples, a designação do local do encontro, a hora,

a afirmação de que os tiros da *Ibo* não tinham atingido o submarino.

Simples embora! Êsse telegrama, chegado à Majoria, conhecido dos repórteres que todos os dias correm os ministérios, afixado em *placards* de jornais como nova de interêsse — ¿e não o era, porventura? — ecoou por essa Lisboa da ironia, da maledicência, dos rancores políticos, do germanofilismo, como se fôsse a mentira de um charlatão, a pantomimice de um *serventuário de Leote Rego*, como se dizia, mordazmente, venenosamente dos homens que entendiam cumprir o seu dever na guerra! Houve, consoladoramente, quem o interpretasse de outra forma, houve quem fôsse até àlém da justiça, e quem fizesse daquele tão simples caso de um dever cumprido, alguma cousa de maior, e enaltecesse a *Ibo* e os seus homens mais, certamente, do que nós merecíamos, muito mais, certamente, do que nós imaginávamos merecer. Entre êsses dois extremos, estava o que nos dizia a consciência, que nos fazia ser gratos para os que nos louvavam e despresar os que nos mordiam... Despresar?... nem sempre se pode! Doi muito, a quem é honesto, a quem é digno, ver-se anavalhar como um embusteiro. Doeu-me, doeu-me muito, — porque não dizê-lo? —, ver o meu nome honrado, o nome de meu Pai que tão

digno recebi e tenho trazido neste mundo, acusado da farça de que me acusavam!

¡A cegueira e o ódio a que se chegou em Portugal!

A 28, entrou a *Ibo* para o abrigo da Pontinha. Nesse dia fundeou no Funchal o transporte de guerra francês *Le Loiret*. O Comandante era mais graduado do que eu; cumpria-me visitá-lo primeiro. Informado porém, antes da troca das nossas visitas, do encontro que a *Ibo* tivera, ei-lo que embarca num escaler e vem à *Ibo* abraçar-me, entusiasticamente, por eu ter *corrido o boche a tiros,* por eu o ter afundado... sei lá onde ia, Senhor! Eu moderava-lhe os entusiasmos, dizia-lhe a verdade, a simples verdade que ocorrera, mas êle respondia-me:

—¡Commandant, avec les sousmarins, s'ils ne parviennent pas à nous couler, c'est une rencontre où l'on est vainqueur!

¿E não será essa a verdade? Considerar-se-á como forçado, como obrigatório ir ao fundo, para se documentar que se encontrou um submarino?

Parece que era êsse o critério em Portugal... o critério dos germanófilos.

Meses depois, julguei do meu dever escrever ao Club-Militar-Naval, ao Club dos Oficiais da Marinha de Guerra, de que eu, quási como trans-

missão de direito hereditário, era sócio desde guarda-marinha, a seguinte carta:

Ex.mos Camaradas

Na noite de 24 de Agôsto as peças da canhoneira «Ibo» romperam o silêncio de oitenta anos dos tiros de combate no mar da Marinha Portuguesa, defendendo-a do ataque de um submarino que tentara torpedeá-la.

Folheando os «Anais do Club Militar Naval», revista dos oficiais da Marinha de Guerra Portuguesa, no seu número de Outubro, agora chegado, como havia feito aos números dos meses anteriores, reconheço que, continuando a referir-se a todos os grandes ou pequenos acontecimentos da guerra naval, mantém sôbre o caso aludido, levado a termo sem infelicidade nem deslustre para a nossa Marinha, inteiro silêncio.

Suponho êsse silêncio devido ao desejo de não manifestar parcialidade na comunicação dessa ocorrência, alcunhada de invenção por tantos que formam a idea de que os galões de um primeiro tenente de marinha usados por um homem que tem um nome honesto podem servir para autorizar uma comédia como essa invenção seria. E ante a divisão da opinião sôbre êsse facto, caberiam até

agradecimentos aos «Anais» do Club Militar Naval» por se manterem silenciosos, se o portador dos galões aquilatasse levemente o pêso dêles.

Não fui ainda exonerado pelo Govêrno do comando que exercia na noite de 24 de Agôsto. Como, emquanto muitos dos meus camaradas continuam exercendo dignamente as suas funções mais ou menos burocráticas e descansando dêsses trabalhos honestamente sob os tetos de suas casas, eu continuo no meu navio em águas declaradas perigosas pela marinha nossa aliada e em risco de, a qualquer hora, perder a vida, completando por essa forma o cumprimento do meu dever, o que em 24 de Agôsto não sucedeu por o ter completado salvando o meu navio e desempenhando com êle a comissão que me estava incumbida, e como não quero dar a V. Ex.as o sacrifício de, na secção necrológica dos «Anais», terem de pôr o nome de um sócio de tão pouco lustre, rogo a V. Ex.as a finesa de pedirem à Ex.ma Direcção do Club Militar Naval para riscar o meu nome dos sócios dêsse Club.

Reservo-me o direito de fazer uso desta carta.

. . . . . .

O meu imediato entendeu dever também mandar uma carta de igual significação. A direcção dos *Anais* do Club respondeu a ambos indivi-

dualmente por uma forma atenciosa que nos tirou o direito de que queríamos usar. A carta porém aqui fica no livro das minhas memórias porque é um documento do estado do meu espírito e reflecte o que ia em Portugal.

Mais tarde, em Cabo Verde, os oficiais da marinha inglêsa, em Dakar, os da francesa, haviam de acolher a *Ibo* e de referir-se ao seu encontro de 24 de Agôsto com consolador aprêço. Em Cabo Verde, a bordo do *Suttlej*, navio almirante à data da minha chegada, acolhido com curiosidade extrema para saber como tudo se passara, foi de interêsse o debate sôbre a táctica que eu seguira. Era então de regra, como foi até quási ao fim da guerra, zig-zaguear para furtar o alvo ao submarino. Eu não o atendera; conhecendo, como conhecera, a direcção em que o submarino seguira, tomei o sentido oposto, de forma que, navegando os dois barcos, pouco tempo que fôsse, em rumos opostos, e ocultando totalmente as luzes da *Ibo*, a escuridão da noite se encarregasse de tornar impossível êle voltar a avistar-nos até que a distância em absoluto nos tivesse apartado. E os oficiais britânicos, vice-almirante Moore, Chefe do Estado Maior, ajudantes, todos que me ouviam curiosamente, felicitaram-me, aplaudiram a minha táctica, re-

conheceram a sua justificação que o bom êxito confirmava.

Mais tarde, quando o contra-almirante Sydney Fremantle, um dos mais distintos almirantes britânicos, tomou posse do comando e me apresentei como Comandante da *Ibo* e da fôrça naval portuguesa, ao nome da *Ibo*, retorquiu:

Oh, a *Ibo* tem o seu nome conhecido em Inglaterra.

Só para os germanófilos de Portugal é que o caso da *Ibo* fôra um embuste.

* * *

Quatro dias de paragem no Funchal. Desembarcado material de guerra que levávamos para a Ilha, limpas as caldeiras, atestados os paióis de carvão, a *Ibo* estava pronta.

A 31 de Agôsto, pela tarde, saíu da doca da Pontinha para o fundeadouro da baía. Às 10 ½ da noite, luzes apagadas, completamente oculta na treva, fêz-se ao mar, rumo a passar a mais de 100 milhas das Canárias, ilhas suspeitas...

Bom tempo... Mar plano... Céu de estrêlas...

COM A ESQUADRA INGLÊSA

Ao segundo dia da nova singradura a *brisa* estava às voltas comnosco. A vaga do Nordeste, grossa e alterosa, empurrava, rolando, o navio. O pior para nós não era a vaga; ao naviozinho parecia ela indiferente, batendo-lhe na alheta; até nos sabiam bem os impulsos que nos dava. O pior era a carneirada, as cristas de todo o mar em espuma, que tão fàcilmente disfarçaria qualquer submarino.

E desta vez éramos nós que o queríamos, êramos nós que o procurávamos ansiosamente, desejosos de novo encontro, porque de Cabo Verde, em telegrama de 28, e de Lisboa, dois dias depois, haviam-nos prevenido constar ir a caminho de Buenos Aires, devendo por aquela data ir passando em águas vizinhas das nossas, um grande submarino com que os alemães iam tentar uma viagem de abastecimentos. Oh! se nós o encontrássemos, se do meio daquela car-

neirada êle surgisse à flor da água e as nossas peças, sempre prontas, pudessem atacá-lo!

Não estava no nosso destino.

Na manhã de 5 estávamos à fala, pela T. S. F., com o cruzador almirante inglês; horas depois começávamos a falar com a *Beira*. Pelo comêço da tarde arrumação da ponta Leste de Santo Antão denunciou-nos a primeira ilha de Cabo Verde.

A-pesar-da restrição da entrada de noite em S. Vicente, a *Beira* telegrafou-nos dizendo para demandarmos o pôrto, de luzes acesas para ela nos reconhecer. Cruzámos no canal o *Marmora*, cruzador auxiliar inglês, barco soberbo, bem artelhado, que ia de S. Vicente para o mar e com o qual trocámos pelo « morse » os nomes. Perto do pôrto, dançando em cima das vagas do canal, a *Beira*, de luzes acesas, esperava o navio irmão. E vieram quási à abordagem, e a gente da *Beira*, subida à ponte alta, marinhada às enxárcias, empoleirada nos turcos das embarcações, num viva unânime estrepitoso, saüdou a *Ibo*, salva do inimigo, que vinha trabalhar na guerra ao seu lado.

No dia seguinte fazia as minhas apresentações ao Governador da Província, em terra, e ao almirante britânico no mar.

Era êste o vice-almirante Gordon Moore, oficial de cêrca de sessenta anos, de carreira prestigiosa, mas que, não tendo utilizado tôda a vantagem que tinha a fôrça inglêsa na batalha de Dogger-Bank, e por sua culpa ou culpa de outrem tendo deixado fugir a salvo os cruzadores alemães, estava, à data em que eu vinha a conhecê-lo, um bocado discutido no seu prestígio.

Nessa primeira visita, a bordo do *Suttlej*, navio onde Sir Gordon Moore tinha o seu pavilhão içado, é que teve lugar a conversa interessante sôbre o encontro com o submarino, a que já fiz referência. Contei como, ao princípio, o imediato e o cabo de marinheiros afirmavam tratar-se de dois submarinos, idea oposta à minha, que sempre julguei a trajectória que cortava a nossa proa como sendo de um torpedo, por ser impossível, a meu ver, a navegação de dois submarinos, em conserva, mergulhados, a tão pequena distância. Um torpedo grande, como aqueles com que os alemães vinham afundando navios, lançado a pequena distância da *Ibo*, de maneira que não houvesse ainda buscado a profundidade, ou regulado para trajectória com pouca imersão, a-fim-de não passar por debaixo do casco alvejado, dera aquela ilusão. Os oficiais britânicos concordaram inteiramente co-

migo, como concordaram quanto ao acêrto da manobra que eu fizera.

Nessa mesma primeira conferência com o almirante e o seu Estado Maior, em que o Comandante da *Beira* me acompanhava, ficou combinada a forma como os nossos serviços prosseguiriam.

O meu antecessor, no Comando português, que passava a ser agora o meu companheiro, o Comandante da *Beira*, Cisneiros de Faria, o meu grande amigo de sempre, tinha-me preparado, junto dos inglêses com quem íamos colaborar, o melhor dos ambientes.

As duas Marinhas tinham servido juntas, havia um século, — onde isso ia! — quando o marquês de Niza colaborara com Nelson e os navios portuguêses, em Nápoles e na caça à esquadra de Brueys, tinham erguido o pavilhão branco da nossa velha monarquia ao lado do pavilhão branco das naus britânicas.

¡Estava sumida e bem sumida na História a lembrança da colaboração das duas Armadas! O meu estranho destino, que tão caprichosamente tem conduzido a minha vida, deparava-me aquela missão tão bonita mas tão grave, de uma responsabilidade tão grande, de comandar superiormente, na Grande Guerra, os pequenos navios

portuguêses, ao lado da modelar, da poderosa, da brilhante Marinha da Inglaterra!

¡Que honrosa mas que grave missão!

Cisneiros de Faria fôra muito feliz nos meses em que, com a *Beira* isolada de qualquer outro barco português, tivera de manter aquele contacto. Oxalá eu pudesse vir a dizer o mesmo, era o meu pensamento. O destino também quis proteger-me.

S. Vicente era a base da fôrça naval inglêsa encarregada da polícia do Atlântico desde as Canárias até à costa da América do Sul e ao Golfo da Guiné. Simultânemente, a fôrça naval britânica utilizava o pôrto para sua base, com barcos oficinas, navios carvoeiros etc., e protegia com a sua presença os avultados interêsses aliados, mais especialmente britânicos, que representavam os quatro grandes depósitos de combustível, que havia em terra, e os nove cabos submarinos, nada menos, que amarravam nas praias de S. Vicente, como núcleo através do qual eram transmitidas as comunicações telegráficas entre tôdas as costas e ilhas do Atlântico.

Compunham a esquadra um numeroso grupo de cruzadores da Marinha de Guerra, *Suttlej, Swiftsure, Donegal, High-Flyer, Kent, Berwick,* mais tarde o *King-Alfred* substituindo o *Suttlej*, e alguns cruzadores auxiliares, grandes paquetes

armados em guerra, como o *Marmora* e o *Albermale Castle*. O *High-Flyer*, de 5.600 toneladas, era o menor dêsses barcos. Os cruzadores auxiliares eram comandados por capitães de fragata; os outros todos por capitães de mar e guerra. A maioria dêsses navios andava em cruzeiros no mar por tôda a área que competia ao Comando de S. Vicente; havia sempre porém fundeado no pôrto um grupo forte, que raras vezes baixava de três cruzadores; o navio almirante, êsse, era quási inamovível.

Ao lado dessa fôrça poderosa, cujo comandante em chefe tinha os galões de vice-almirante, vinha formar o grupo português de duas canhoneiras que os meus modestos galões de 1.º tenente comandavam.

Aos navios portuguêses competia naturalmente um papel de responsabilidade, e sem dúvida o de maior pêso e fadiga de tôda a frota de guerra ancorada em S. Vicente.

Tendo sido pelo Govêrno Português, embora a instâncias da Marinha Britânica, determinada a proïbição do acesso nocturno ao pôrto de S. Vicente, cumpria-nos a nós a efectivação dessa proïbição. Pela impossibilidade em que uma canhoneira só se encontrava de desempenhar tão árduo serviço, ou por outra, pelo excesso de trabalho

que representava para um só navio, porque a *Beira* o desempenhou meses seguidos, fôra a *Ibo* mandada em refôrço para Cabo Verde.

Naturalmente também, a êsse papel, estava acrescido de uma forma geral o dever do policiamento das águas, mais especialmente das vizinhas da esquadra, as da bôca da baía e do canal, e de uma forma mais geral o dever de tudo que representasse protecção à fôrça aliada que utilizava o pôrto português. Dessa protecção, dessa vigilância, fazia também parte a visita aos fundeadouros mais suspeitos do arquipélago, onde qualquer base de submarinos podia ser estabelecida, visita que, passando a haver dois navios, o navio de folga semanal nos cruzeiros de S. Vicente procurava, sempre que podia, realizar. A Baía de Santa Luzia na Ilha dêsse nome, o Carriçal e a Preguiça em S. Nicolau, a Mordeira e Santa Maria, na Ilha do Sal, eram os pontos mais suspeitos e por isso mais vigiados.

Por mim desconfiei sempre muito do fundeadouro de Santa Luzia, que, pelas suas boas condições naturais, o abandôno da ilha em que só havia um casal indígena, criados de um proprietário de S. Nicolau, concessionário da ilha, e a proximidade de S. Vicente, se tornava uma bela base para qualquer operação contra êste pôrto

ou ataque à navegação que o procurava. Volta e meia ia espreitar Santa Luzia. Os rumores porém eram mais freqüentes quanto à Ilha do Sal; os inglêses desconfiavam da Mordeira, extensa praia sem vigilância alguma; nós tínhamos razões para desconfiar de Santa Maria, porque a bordo dos vapores alemães apresados em S Vicente fôra encontrada correspondência que podia denunciar qualquer entendimento nesse pôrto do arquipélago. Tôdas as oportunidades pois eram aproveitadas para visitarmos essa ilha.

O que eram os cruzeiros no canal e nas águas exteriores do Pôrto Grande, feitos de sol a sol, com uma pontualidade matemática na largada para o serviço, com uma eficiência de vigilância que nem uma única vez foi iludida, nas condições de tempo, por vezes tão ásperas, naquelas águas sopradas pela *brisa,* nome tão suave daquela brutal ventania do canal de S. Vicente, águas que encrespavam em vagas sacudidas que galgavam tanta vez os nossos barcos, o que eram êsses cruzeiros, apreciavam-o devidamente os camaradas britânicos de bordo dos seus navios. Apreciavam-o, — muita vez no-lo disseram, — e por êsses e mais serviços o seu Govêrno fêz justiça final, nas pessoas dos comandantes, aos pequenos navios portuguêses.

Mas não éramos só os guarda-costas daquela poderosa fôrça aliada. Éramos navios que queríamos ser considerados de igual para igual, éramos os donos da casa, os navios portuguêses no pôrto português. E nunca dêsses direitos e dessa categoria deixámos descer os nossos navios.

Um exemplo: o protocolo, o cerimonial marítimo, as visitas de etiqueta naval de navio para navio, acabou por ser abolido entre os aliados, e nós, fôrça naval portuguêsa de Cabo Verde, demos também a nossa adesão a essa abolição que nos libertava de uma obrigação que era massadora naquela vida pesada de serviço. Uma cousa era a vida de camaradagem, que só apreciávamos, outra a etiqueta do cerimonial, que só nos pesava.

Mas emquanto a abolição não estava assente, o cerimonial constituía dever internacional importante entre tôdas as marinhas, sendo um tiro a menos numa salva uma falta que exige explicação e a demora na retribuïção de uma visita outra falta quási de igual quilate.

Transcrevo, para o caso que quero referir, as próprias palavras de um relatório:

Cito a V. Ex.ª — (dirigia-me ao Major General

da Armada) — *um facto que especialmente mostrou o empenho do comando inglês em nos testemunhar consideração:*

Ao entrarem no pôrto pela primeira vez depois da chegada da « Ibo », os vários navios da esquadra inglêsa, vindos dos cruzeiros no mar, eu considereio-os sempre como mais antigos no pôrto do que a « Ibo » e em vez de mandar um oficial fazer a visita preliminar, ia eu imediatamente cumprimentar o comandante que, sendo em todos capitão de mar e guerra, tinha o direito a uma primeira visita minha. Todos mostraram compreender essa minha atenção, tanto mais para apreciar que, chegando fatigado do cruzeiro de uma noite inteira, todo passado na ponte, como eu e o meu camarada da « Beira » entendemos dever fazê-lo, o facto de não demorar a minha visita e de às 8 horas me apresentar nos navios, que entravam em geral no começo da manhã, representava algum sacrifício. A retribuição dessas visitas foi sempre feita sem demora por todos os comandantes, excepto pelo comandante do « High-Flyer ». É possível que êste oficial, devido ao facto de eu me ter referido no decurso da visita a ter sido o « High-Flyer » que extinguira o incêndio havido na « Ibo », e por êsse facto representar também a minha visita, naquele primeiro encontro dos dois navios, o reconhecimento da « Ibo »,

não désse ao meu passo a sua principal significação. O que é facto é que esperei dois dias a retribuïção da visita, e como ela se não efectuasse, na manhã do terceiro dia fui a bordo do «Suttlej», navio almirante, e entendi-me com o Chefe de Estado Maior, que era o comandante dêsse navio.

Á minha exposição, em que frizei que desejava encaminhar amigàvelmente um assunto em que sabia antecipadamente que não houvera intenção alguma ofensiva, mas que como comandante superior dos navios portuguêses não podia deixar sem solução, o comandante do «Suttlej» perguntou-me se eu exigia *que o comandante do «High-Flyer» fôsse* imediatamente *cumprimentar-me, fazendo-me essa pregunta porque, seguindo-se à nossa entrevista um conselho de guerra de que o comandante do «High-Flyer» fazia parte, a-pesar-do transtôrno que traria ao serviço o adiamento dêsse conselho, se eu o* exigisse, *o comandante do «High--Flyer» iria primeiro do que tudo cumprir o dever de visitar-me. Não respondi directamente; disse apenas que deixava ao seu justo critério o que entendesse dever fazer-se, na certeza em que ficava de que o assunto seria resolvido como eu tinha direito a que fôsse. Pouco depois de eu chegar a bordo, um oficial do «High-Flyer», armado de*

espada e com bandeira e flâmula na embarcação, vinha a bordo da « Ibo » e dizia-me que o seu comandante, por motivos que muito o haviam contrariado, não havia podido vir ainda retribuir a minha visita, que o enviava para não demorar mais os seus cumprimentos e a pedir-me desculpa, e a dizer-me que só podendo, por motivo do conselho de guerra, vir no dia seguinte, preguntava se eu, na manhã próxima, o podia receber. Na manhã referida apresentava-se o comandante do « High-Flyer » cumprimentando-me e pedindo pessoalmente desculpa do que ocorrera; pouco depois um grupo de quatro oficiais do « High-Flyer » vinha cumprimentar o comandante e oficiais da « Ibo », completando essas atenções um convite para eu jantar a bordo dêsse cruzador ».

E já agora segue outro episódio:

O Cônsul inglês apresentara um protesto na Capitania do pôrto por a *Ibo,* numa noite de cruzeiro, ter impedido a entrada do paquete *Orita.* Fui a bordo do *Suttlej* e estranhei o procedimento do Cônsul, tanto mais que a proïbição do movimento da noite fôra feita pelo Govêrno Português a pedido da própria marinha inglêsa. Dessa vez falei com o próprio vice-almirante. Sir Gordon Moore deu-me tôda a razão

e afirmou-me que ia *repreender* o Cônsul, capitão de mar e guerra da própria marinha.

Mais casos... ficarão para depois se o decorrer destas notas os trouxerem.

Numa madrugada, 22 de Setembro, a *Ibo*, ao fim do cruzeiro, avançou para um navio que entrava pelo Norte do Canal, içando a *Ibo* o sinal de boas vindas. Era o *King-Alfred*, um novo cruzador para a esquadra, com pavilhão de contra-almirante.

A bordo vinha Sir Sydney Fremantle, o novo comandante, precedido em Cabo Verde pelas apreciações de admiração e respeito, que parecia quási receio, de todos os futuros subordinados, que o referiam como dos mais distintos e mais rigorosos chefes da grande marinha.

Não me fica mal, e se ficar perdôe-se-me a sinceridade, que eu confesse que, a-pesar-da independência da minha situação como comandante português, soubesse da aproximação dêsse novo chefe aliado com alguma apreensão. Qualquer cousa de semelhante ao que, na minha mocidade, passara em vésperas de exame difícil com lente carrancudo a examinar. ¡Vivíamos tão bem com o velho Gordon Moore! ¡Apreciava-nos tanto! ¡Dava-nos tanta razão em tudo que dizíamos, em tudo que fazíamos! ¡O que iriam

ser agora as nossas relações com êsse almirante que nos mostravam como o mais exigente da marinha britânica, môço prodígio da sua classe, guindado a almirante aos 40 anos, oficial modêlo, apreciador decerto severíssimo de todo o nosso trabalho, de tôdas as nossas atitudes! ¡E como a sua atitude, o excesso de rigor com que nos olhasse, podia reflectir-se em alguma cousa de mais grave, de enormemente grave, como queixas contra Portugal e dura apreciação da nossa marinha, que justa que era a minha apreensão!

Logo à primeira visita a minha impressão foi muito agradável. Já referi que me penhorara dizendo-me que era conhecido em Inglaterra o nome do meu navio; à minha surpresa, prosseguira dizendo que tôda a imprensa inglêsa narrara o encontro que a *Ibo* tivera; mas, independentemente dessa delicadeza, que *gentleman* que eu encontrava, que distinto que era aquele homem de guerra, aquele homem de mar! Tinha 43 anos, parecia porém ter mais de 50. Um ano antes, no Mediterrâneo, o *Russell,* navio do seu pavilhão, havia sido afundado. Daí talvez uma idea mais aguda do perigo submarino, que o futuro nos havia de demonstrar.

Nessa primeira visita, protocolarmente, visto Sir Gordon Moore estar ainda no pôrto, afirmou

o Almirante Fremantle que tudo estava de certo bem, que nada havia a alterar na combinação de serviços.

Na tarde dêsse mesmo dia, o Vice-almirante Moore, depois de ter ido êle próprio — vice-almirante! — a bordo da *Ibo* e da *Beira* despedir-se dos dois primeiros-tenentes, largou do Pôrto Grande a bordo do cruzador da sua insígnia. E o Almirante Fremantle, liberto de cerimónias com o seu antecessor, formulou logo os seguintes quatro pedidos:

Montagem de um pôsto de vigilância de marinha no Ilhéu dos Pássaros;

Colocação de artelharia de 10 centímetros nas pontas Norte e Sul da baía;

Colocação de um cabo de arame entre as pontas da baía;

Serviço de vigilância dentro do pôrto por meio de vedetas.

Dois dêsses serviços podiam por nós, navios portuguêses, ser atendidos, e tomámo-los logo para nós, para que os marinheiros britânicos não tivessem justificação para nos substituir. E imediatamente as canhoneiras guarneceram o Ilhéu dos Pássaros com um pôsto de gente das suas guarnições, a que se deram duas velhas peças Krupp 76 milímetros, armamento que a Província

nos pôde fornecer, e um rebocador, arrancado com exigência a uma das casas carvoeiras, passou, guarnecido também por praças nossas, a policiar as águas interiores da baía.

Quanto à artelharia, o Govêrno da Colónia pediu-a para Lisboa, e eu, por meu lado, secundei o pedido instantemente junto da Majoria. Quanto ao cabo para barragem do pôrto, o Almirante inglês prontificava-se a fornecê-lo pela sua Marinha, e o Governador da Província assim aceitou. Não chegaram os inglêses a prestar êsse serviço, de que pareceram desinteressar-se, e se houve mais tarde barragens em S. Vicente, a-pesar-da bôca larga e profunda da baía, foram os portuguêses que as fizeram.

De Lisboa anunciaram a vinda de duas peças Armstrong 15 centímetros, velha artelharia das antigas corvetas, que foram destinadas à Ponta do Morro Branco, ao Sul da baía. O Governador, o Comandante do *High-Flyer*, para tal indicado pelo Almirante, e os dois comandantes portugueses, escolheram o local da bataria. Praças dos nossos navios eram pedreiros, eram mestres de obras, eram tudo quanto dão em regra os marinheiros. Operários dos nossos navios e do *High-Flyer* construíram as zorras para condução das peças. Na ponta do Norte da baía,

ponta de João Ribeiro, parecia-nos muito difícil qualquer obra; foi um benemérito velho de S. Vicente, que nesse tempo presidia à Câmara Municipal, que, com o Comandante da *Beira* fêz abrir a picada de acesso à ponta e a pequena obra destinada à bataria.

A fortificação do Morro Branco devia ser guarnecida por uma fôrça de Marinha, que para êsse fim veio em fins de Novembro de Lisboa com o seu comandante, 1.º tenente Joaquim Costa, que na bataria serviu até ao fim da guerra. Artelharia para a Ponta Norte, bem como infantaria, também requisitada, só muito mais tarde vieram.

Em fins de Setembro cruzámo-nos no Palácio, o Comandante da *Beira* e eu, com o Almirante Fremantle; era o primeiro encontro depois das conversações sôbre organizações de serviços. Nesse intervalo, as suas exigências, que de nós dependiam, estavam tôdas atendidas; noites de cruzeiros com tempo duro tinham-lhe mostrado a nossa tenacidade em bem servir; um ou outro incidente de intimação a algum navio, de caça a outro, mostrara-lhes que a nossa autoridade sabia impor-se; o aprumo e primor dos nossos barcos, sem toldos nem balaüstradas, com o convés todo a descoberto, que tôdas as tardes via passar, caminho do cruzeiro, quási sob a varanda

da sua câmara, com a guarnição perfilada em continência, mostrava-lhe outro feliz aspecto do nosso serviço. As suas palavras, nesse primeiro encontro após o início da colaboração, encheram-nos de satisfação. Viemos felizes para os nossos navios contar aos camaradas de bordo o aprêço que o Almirante mostrava por nós.

Com os nossos compatriotas da população do Mindêlo já não sucedia o mesmo. Excepção feita do Governador da Província, que testemunhava um grande aprêço pelos nossos serviços, parece que tôda a gente daquela terra não acreditava na guerra, considerava a estadia da esquadra inglêsa apenas como um aumento de navios no pôrto e os pobres navios portuguêses, talvez por tão activa ser a sua lida, como representando naquelas águas a mascarada da beligerância. ¡Por tôda a parte de Portugal a mesma desconsoladora apreciação! Em S. Vicente saíu cara essa antipatia a um pobre chegadorzito da *Beira,* acossado como uma fera, numa perseguição aos marujos, e retalhado com 32 facadas! ¡Até na maca onde o transportaram o queriam ainda espicaçar! Em revindita, uma praça da *Beira* assassinara um polícia. Os ânimos estavam excitados. As nossas praças precisavam contidas. Como paga dos seus sacrifícios, só viam ódio

em terra. Á praça assassina deu-se o destino da justiça. Ás outras, os nossos conselhos impuseram-se. As inglêsas, essas não punham pé em terra. Como recreio único, víamo-las fazer corridas em formatura e exercícios ginásticos a bordo dos navios.

Mas pela parte das relações com inglêses, também numa certa altura, passado meio Outubro, me pareceram os ares a entroviscar-se. Haviam-se dado dois incidentes, um de pequena importância, mas outro que me parecia grave, em que o nosso vapor-patrulha fôra assaltado e visitado por uma vedeta inglêsa, com um oficial e praças, tendo de acudir ao incidente a *Beira* cujo comandante, severamente, expulsara os inglêses de bordo do patrulha.

Não havia remédio senão decidir-me a tratar com o próprio Almirante. Pedi por sinais para ser recebido. Fui encontrá-lo ao fim do almôço, que queria que eu partilhasse. Não aceitei. Ofereceu-me um *mapple* e sentou-se noutro; ofereceu-me café; entabolou conversa sôbre as notícias da guerra; à primeira pausa, pedi-lhe para tratar dos assuntos que me haviam levado a procurá-lo. O primeiro, de pouca importância, esclareceu-se logo. Ao segundo franziu a sobrancelha. ¿O direito da visita da sua vedeta pare-

cer-lhe-ia respeitável? ¿Parecer-lhe-ia excessiva a energia do meu camarada? Com aquela fisionomia, logo de início, julguei os ares turvos.

Fiz a minha exposição; mostrei que o nosso serviço não podia estar sujeito a equívocos daquela natureza, que podiam ir até ao ponto de os nossos barcos serem atacados pelos navios inglêses que queríamos proteger. Foi desfranzindo o sobrolho. Não supunha talvez que o 1.º tenente se lhe apresentasse com aquela atitude, respeitosa, sem dúvida, mas inteiramente consciente do papel da Marinha Portuguesa naquelas águas; e a êle, Almirante, homem correcto, homem cingido aos deveres, a minha forma de proceder não desagradou talvez. Explicou-me que o facto ocorrera como resultado de um dos navios, recèmchegado ao pôrto, não estar informado do serviço de patrulha que se organizara; que fôra portanto o resultado de um equívoco; que tinha prazer em pensar que não tinha tido conseqüências, e que podia ficar certo, garantia que dava *de comandante para comandante* (foi a sua expressão), de que incidentes dêsses não se repetiriam. E alargou-se então o Contra-almirante Fremantle, o rigoroso e brilhante Almirante britânico, no elogio dos serviços da fôrça portuguêsa, que considerava modelares

e ia citar ao Almirantado britânico. Cumpriu a sua palavra, como os factos vieram a demonstrar.

Quando me erguia para sair, quis acompanhar-me; subiu comigo ao convés. Uma vez na tolda, quis novamente despedir-me; recusou-se ainda; e veio ao portaló acompanhar-me, o Contra-almirante comandante da Esquadra Inglesa do Atlântico, a mim, humilde e modesto primeiro tenente.

Na *Ibo* esperavam-me, além dos camaradas de bordo, o Comandante e o Imediato da *Beira*, reünidos, ansiosos, preguntando uns aos outros como correria e terminaria aquela conferência que a todos nós parecia tão grave. Satisfiz, tão pronto quanto pude, a sua ansiedade, e avalia-se o prazer que todos sentimos.

Em Novembro, na primeira semana de folga de cruzeiro, visitei fundeadouros de sotavento do arquipélago e tentei, nas águas tranqüilas da Furna, na Ilha Brava, dar de carena ao meu navio, para beneficiar chapas do fundo. Nesse pôrto deu-se um conflito entre marujos meus e gente da terra, que julguei, a princípio, que me levaria a grandes rigores de castigo. Deixei tudo detido a bordo e, feitas por mim mesmo, junto do Administrador, averiguações do que ocorrera em terra, soube que os meus marujos se tinham

desforçado com dignidade de ofensas e insultos que lhes tinham feito. Entrei a bordo à noite; quási todos os marinheiros descansavam. Mandei levantar tôda a gente e formar. Havia pobre marujo que tremia, na previsão talvez da minha severidade. Castiguei um homem, que me havia mentido. E aos outros disse que não queria uma guarnição de desordeiros, mas que soubera da dignidade, do brio com que os meus homens se tinham portado, e que por isso o único castigado era o que não falara verdade ao seu Comandante. Pouco depois, dois marujos, em nome de todos, vinham agradecer aquela forma de justiça, que difere um pouco da do Regulamento, mas com que me dei muito bem em tão longa comissão de guerra. As faltas graves na *Ibo* eram outras; qualquer mudança de lugar, de um marinheiro em vigilância, que por instantes o desviasse do horizonte que devia perscrutar, custava vinte dias de prisão. Um cabo de sinaleiros, um rapaz engraçado e cheio de vida, de que tôda a guarnição gostava, teve, por uma falta de zêlo no serviço de sinais, a baixa a 2.º grumete, com as divisas de cabo arrancadas em formatura imediata da guarnição. Êsse mesmo rapaz, semanas depois, em ocasião de um ataque a um submarino, foi buscar o meu cinto de salvação e não

descansou emquanto eu não o vesti. ¡Grande fôrça a da Justiça!

No próprio dia do regresso me competia começar a semana de cruzeiro nas águas do canal. Alarmes, anunciados do Ilhéu, caças a barcos que se demoravam em responder aos sinais, um ou outro tiro para fazer cumprir uma ordem, uma vez ou outra um espectáculo lindo de algum daqueles soberbos transoceânicos, iluminado com um renque de luzes verdes ao longo de todo o costado, tendo a meio, de cada bordo, em lâmpadas mais brilhantes, a cruz vermelha de navio-hospital...

Traziam quatrocentos, quinhentos, mil feridos, que iam para a África do Sul ou para a Austrália. Com êsses navios de luzes lindas, todos os nossos carinhos eram poucos, todos os direitos se lhes reconheciam.

Mas os nossos serviços estavam prestes a mudar. Cada vez vinham sendo dados como mais próximos os aparecimentos dos submarinos. A esquadra inglêsa descera em latitude, da Madeira para Cabo Verde, quando o Almirantado suposera que o raio de acção dos submarinos tornava já arriscado o pôrto do Funchal. ¡Há quanto tempo êles se vinham já assinalando para as águas do Sul! As Canárias vinham

sendo cada vez mais suspeitas como base do seu abastecimento. Na costa, a aldeola espanhola no Cabo Branco não se livrava também da suspeita da sua hospitalidade a êsse inimigo. Alguns navios, entre êles o nosso *Machico*, eram afundados ou perseguidos. O Almirantado começou a supor menos segura a sua esquadra na base de S. Vicente. As nossas peças de 15 centímetros, vindas de Lisboa, haviam desembarcado, e impelidas as zorras por marinheiros e pretos do povo, foram por uma estrada que se abrira até ao Morro Branco, e deviam, por todo Novembro, ficar prontas a servir. Da outra bataria e das fôrças requisitadas, ainda nada. Por seu lado, os inglêses não davam sinal de colocar a barragem. O Pôrto Grande continuava escancarado, com a bôca enorme aberta para o canal e as águas profundas do seu acesso, com as pobres canhoneiras e os marujos do Ilhéu como únicas sentinelas e defesas que resguardassem a esquadra.

A 17, ainda o Almirante, satisfeito com uma caça a um vapor, o grego *Antipa*, que por qualquer motivo se lhe tornara suspeito, o que nos comunicara com urgência, fazia, ao vê-lo fundear no pôrto para ser revistado, o seguinte sinal:

«Rear — admiral to *Ibo*.

«I congratulate you and the captain of *Beira* on the promptitude with which *Beira* proceeded on her mission.» (1).

Estávamos habituados a sinais dêsses; mas do nosso esfôrço até à segurança da esquadra, nós o reconhecíamos cada vez com mais evidência, ia uma distância que nós próprios temíamos.

No dia 18, à tarde, o navio-chefe fêz sinal pedindo para eu no dia seguinte de manhã ir falar com o Almirante.

Ignorava ao que ia.

Era a despedida da esquadra inglêsa.

O Almirante informou-me que, devido à ameaça dos submarinos, o Almirantado determinara a mudança da esquadra para Freetown e que...

Receio nestas páginas, que são memórias, que são impressões minhas, pôr uma nota demasiado pessoal. Não é de mim que quero tratar; quero tratar apenas do serviço que fêz a Marinha Por-

---

(1) « Contra-almirante — para *Ibo*.

« Congratulo-me convosco e com o comandante da *Beira* pela prontidão com que a *Beira* procedeu na sua missão. »

tuguêsa. Não quero, nesta altura, deixar memórias, quero registar apenas o facto oficial.

Transcrevo do meu relatório ao Major General:

..... O Contra-almirante pedira para êsse dia às 10 horas (a. m.) a minha visita, informando-me que, por ordem do Almirantado e ante a ameaça dos submarinos, deixava o pôrto, desejando primeiro que tudo agradecer a defesa prestada à esquadra, enaltecendo pela forma mais penhorante os serviços da « Ibo » e da « Beira », que me disse, como em outra visita me havia prometido, ter citado ao Almirantado, pela sua importância e pela sua correcção.

Sinto-me embaraçado, cabendo-me uma parte dos louvores recebidos, em ser intérprete para com V. Ex.ª das palavras elogiosas que ouvi, mas como oficial da Marinha Portuguesa e como subordinado de V. Ex.ª não devo nem posso deixar de transmitir que ouvi do Almirante inglês, um dos mais ilustres da Marinha Britânica, palavras que me encheram de orgulho e prazer.

Seguidamente aos agradecimentos disse que a nós confiava a defesa dos cabos submarinos, dos depósitos de carvão e de petróleo, dos altos interêsses dos aliados neste pôrto. Recebera instru-

ções do Almirantado para oferecer ao Govêrno alguma artelharia de desembarque ou praças dos navios de que o Govêrno carecesse; tinha porém a franqueza de dizer que não desejava desembarcá-las; o « Marmora », cruzador auxiliar, ficaria cruzando próximo de Cabo Verde, e, se alguma vez fôsse necessário o seu auxílio, pedia para não fazerem desembarcar dêle mais do que umas trinta praças. Instou, mas apenas por insinuações delicadamente feitas, por que o Govêrno da Província se habilitasse com os recursos necessários para a defesa em terra na possibilidade de algum desembarque, pois concordou plenamente com a minha declaração de que não desejava desguarnecer os navios. Como o Governador da Província estava ausente, fazia-me a mim essa observação.

Abordou na sua conversa as várias hipóteses de ataque que considerava possíveis, reconhecendo os nossos recursos impotentes para o ataque de algum cruzador ou corsário ou ainda de alguma flotilha de submarinos, mas supondo que, com a rigorosa vigilância que via exercida pelos nossos navios, nos haveríamos a bem com o ataque de um submarino isolado. Não alcanço a convicção com que seria feita esta afirmação, que me parece em contradição com o motivo que faz afastar a esquadra,

evidentemente possuïdora de meios de vigilância bem mais poderosos do que os nossos.

Á minha pregunta sôbre o que lhe parecia mais conveniente fazer no caso de ataques à navegação em águas próximas de Cabo Verde, pregunta cuja resposta tinha razão para prever, mas que não quis deixar de fazer para maior salvaguarda da responsabilidade que fica impendendo sôbre a nossa Marinha, disse que a nossa acção, em seu parecer, devia concentrar-se neste pôrto e no canal. A sua resposta confirmou-me a impressão de que na Marinha Inglêsa a acção contra os submarinos no alto mar não pretende ser mais do que nula, abandonando-se a navegação aos seus próprios recursos.

Já por ocasião do telegrama de V. Ex.ª, noticiando a perseguição ao vapor CSU, perto das Canárias, vapor que se via ser português, eu pedi ao Almirante para ser avisado, sendo possível, algum navio da esquadra que andasse próximo (pedido que por descargo de consciência não quis deixar de fazer) e depreendi perfeitamente que apenas por delicadeza me não foi dito que pedia o que não devia.

Emquanto tinha lugar esta entrevista, o comandante do « King-Alfred », Chefe do Estado Maior da esquadra, escrevendo por ordem do Almirante, fazia chegar a bordo da « Ibo » uma carta que

encontrei no meu regresso ao navio e que junto por cópia, pois não me engano de-certo considerando-a um documento de elevado valor. É honrosa sobremaneira para a Marinha Portuguêsa, não só por, pelas suas palavras, a esquadra inglesa nos confiar a defesa de altos interêsses em águas que abandona por perigosas, mas pela declaração, confirmativa do que verbalmente me dissera o Almirante, da protecção recebida por ela dos navios portuguêses. Parece-me que êsse documento, além de honroso para a nossa Marinha, é testemunho de um serviço prestado por Portugal à sua aliada, o que lhe multiplica o valor. Se V. Ex.ª entender por isso que convém a posse do original dêsse documento pelo Govêrno, a-pesar-de eu pessoalmente me honrar muito com ela, julgo do meu dever passá-lo às mãos de V. Ex.ª

Do alto mar, horas depois de deixar o pôrto, ainda o Almirante me remetia o rádio que, depois de decifrado, envio também por cópia, em que mais uma vez dizia a sua gratidão pelos serviços por nós prestados.

A situação para os navios aqui estacionados mudou, tornando-se talvez mais fácil, mas certamente também mais grave.

É em meu parecer mais fácil, pois o problema das relações com a fôrça britânica, numa tão

grande desigualdade de elementos e principalmente de patentes entre os comandantes, foi um problema muito grave e que, levado com fortuna e terminado com um êxito que excede a quanto eu julgava lícito aspirar, não deixou por isso de me dar sérias apreensões e preocupação permanente. O papel do comandante português, simples primeiro-tenente em contacto com um almirante, representante do nosso minúsculo país sem recursos, tendo de andar de cabeça erguida, como dono da casa, de ser prestável como aliado, tinha exigências que V. Ex.ª faz a justiça de avaliar. O meu camarada houve-se com todo o sucesso durante o tempo em que lhe couberam essas relações, e eu tive a fortuna de não ser menos feliz.

A situação tornou-se porém mais grave como situação de guerra, e a ameaça, que fêz retirar a esquadra inglêsa, ficando pairando sôbre nós acrescida com o depósito em nossas mãos da defesa de interêsses tão importantes como nove cabos submarinos aqui amarrados, patenteia essa gravidade.

Foi a nós, Marinha, que o Almirante inglês, por ordem do Almirantado, confiou a defesa de interêsses tão graves; é a nós, Marinha, que o Governador da Província declara ficar cabendo a direcção e a responsabilidade da defesa do pôrto; e nós lançamos mãos de todos os nossos recursos

e apelamos para V. Ex.ª pedindo o auxílio da sua autoridade na difícil e grave situação que temos em mãos.

. . . . . .

Julgámos, por todos estes factos, eu e o meu camarada da «Beira», ser justos para com as nossas guarnições transmitindo-lhes as palavras de aprêço que nos havia dirigido o comandante da esquadra inglêsa. A bordo da «Ibo» fiz essa comunicação na tarde de 20, em viagem de regresso do Paúl de Santo Antão, onde fôra buscar o Governador da Província acompanhado de numerosa comitiva, em parte súbditos britânicos.

Foi com prazer e orgulho que, diante dessas testemunhas, disse aos marinheiros do meu comando como os serviços da Marinha Portuguesa haviam sido apreciados.

Oxalá, no conceito de V. Ex.ª, estejamos também em dia com o nosso dever.

Pela segunda e última vez o Contra-almirante comandante da Esquadra do Atlântico subiu da sua câmara e acompanhou ao portaló o 1.º tenente. Não dispensou essa homenagem à Marinha Portuguesa.

Chegado a bordo, como disse no relatório de que transcrevi alguns trechos, esperava-me a

seguinte carta do Chefe do Estado Maior da Esquadra Inglêsa:

H. M. S. « King-Alfred ».

Sunday, 19 Nov.

My dear Captain

We are leaving St. Vincent owing to the submarine menace.

The admiral wishes me to thank you for the most efficient manner in which you have protected us heretofore, and to say good-bye from him for the present.

He feels sure you will remember the importance of the cable station here to the allied interests generally.

My best compliments to you and the Captain of « Beira ».

Yours sincerely

(a.) Frank Lewis (1).

---

(1) H. M. S. « King-Alfred » — Domingo, 19 de Novembro.

Meu caro Comandante

Vamos deixar S. Vicente devido à ameaça dos submarinos. O Almirante encarrega-me de agradecer a forma, da máxima

Temos sido tão feridos, através a nossa história, com a afronta de que a aliança inglêsa não é uma aliança mas uma protecção, que êste documento, em que as palavras que eu acabava de ouvir ficavam resumidas, e em que a Marinha Britânica registava a *protecção* que havia recebido da Marinha Portuguesa, calou fundo nas nossas almas de portugueses.

Semanas depois, a 24 de Dezembro, ao entregar em Freetown o comando da Esquadra para ir em Inglaterra exercer os altos postos da Marinha, em que chegaria, ao atingir-se a paz, a comandar em Scappa Flow, ainda uma derradeira vez, em ofício dirigido ao Governador de Cabo Verde agradecendo a hospitalidade das águas portuguesas, o Contra-almirante Fremantle salientava o serviço das duas canhoneiras, que, de novo referia, ia citar ao Almirantado.

No fim da guerra os comandantes dos dois

---

eficiência, pela qual, até hoje, nos tendes protegido, e de apresentar as suas despedidas por agora.

Êle tem a certeza de que vos lembrareis da importância da estação do cabo-submarino para os interêsses aliados em geral.

Os meus cumprimentos para vós e para o Comandante da *Beira*.

Vosso etc.

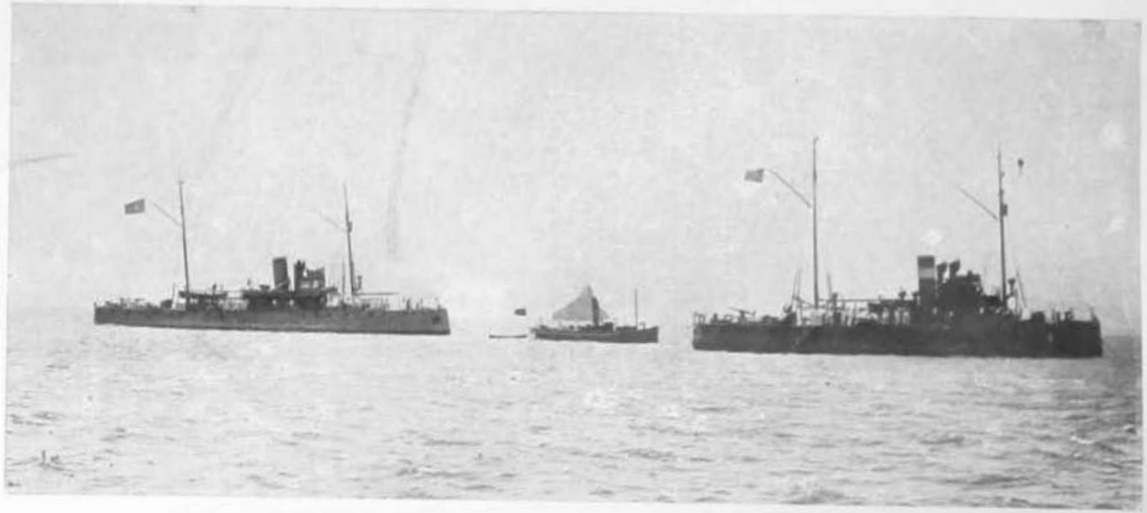
(a.) *Frank Lewis.*

navios portugueses eram agraciados pelo Govêrno Britânico.

Pelo meio dia daquele mesmo dia 19, os carvoeiros da esquadra e o navio-oficina saíam em combóio. Logo atraz o *King Alfred,* seguido do *Donegal,* únicos cruzadores então no pôrto, suspendiam também e seguiam para o mar. Troca de sinais de despedida, à noite um rádio cifrado do *King Alfred* com mais palavras gratas, e estava finda a nossa primeira missão em Cabo Verde.

Daí em diante o nosso papel era outro.

Cumpria-nos defender S. Vicente.



IBO B.ro BARREIROS BEIRA

DEFESA DE S. VICENTE

Cumpria-nos a defesa marítima de S. Vicente, nessa altura a única da ilha.

Logo a seguir à saída da esquadra reünimos na *Ibo* os dois comandantes dos navios e o meu Imediato para reflectirmos na melhor organização dos nossos serviços.

Resolvemos colocar no Ilhéu pessoal fixo e muito escolhido, com instruções do maior rigor, dar ao *Brigadeiro Barreiros*, rebocador que o Govêrno da Província havia pôsto às nossas ordens para substituir o rebocador fretado, e que estava armado com uma peça de 37^{mm} e guarnecido por oito praças nossas, o papel de patrulha diurna nas águas exteriores ao fundeadouro, e, quanto ao serviço do navio escalado para cruzeiro da noite, resolvemos que cada um dos comandantes estudasse o local em que mais pràticamente poderia exercer vigilância com o novo objectivo dos nossos esforços, que passava a ser, mais essen-

cialmente que tudo, a protecção aos cabos submarinos.

Como já referi, os cabos submarinos amarrados em S. Vicente eram então nove, dos quais um amarrava na Praia de S. Pedro, a oeste da ilha, ponto afastado de algumas milhas do Pôrto-Grande. Os outros oito convergiam todos na Praia da Matiota, dentro do Pôrto-Grande, formando dentro da baía e até às grandes profundidades um feixe pouco aberto, cujo primeiro trôço se estende entre a margem norte da baía e uma série de três bóias postas em linha, que muito bem desenhavam a principal zona onde tinham de incidir as nossas atenções.

Na *Ibo*, logo às primeiras noites reconheci que nenhum ponto da baía se avantajava, para essa especial vigilância, às proximidades da bóia exterior dessa série. Dentro em dias teria a confirmação da minha opinião.

Quanto ao cabo amarrado na Praia de S. Pedro reconhecemos que nos era impossível pretender, muito ou pouco, vigiá-lo e dar-lhe protecção com os nossos próprios recursos. Não íamos distrair um dos barcos nem sequer um destacamento das nossas pequenas guarnições com êsse fim limitado. Expusemo-lo ao Governador, que mandou instalar na Praia de S. Pedro, numa

casota que lá existia, um destacamento de tropa. Ignorada a sua amarração de quási tôda a gente, ou fôsse pela protecção da guarda que lhe foi posta ou pela protecção dêsse desconhecimento, passou até ao fim da guerra sem ninguém pretender tocar-lhe.

No dia seguinte reünimo-nos no Palácio, com o Governador da Província, os dois comandantes dos navios e o 1.º Tenente Joaquim Costa, que havia chegado de Lisboa com uma dúzia de marinheiros para guarnecer a bateria do Morro Branco. De Lisboa fôra êsse, até àquela data, o único atendimento dado às requisições feitas à chegada do Almirante Fremantle.

A primeira providência em que se assentou era evidentemente a mais fácil, telegrafar para Lisboa, instar até ser atendido, para a vinda das fôrças do exército que haviam sido pedidas, a bateria de campanha destinada à Ponta Norte e a companhia de infantaria destinada a guarnecer o Mindelo. Governador e Comando dos navios, unindo esforços, telegrafámos instantemente e, com efeito, pouco tempo depois, éramos atendidos.

Outra providência, fácil de ocorrer, era activar por tôdas as formas as obras do Morro Branco.

Quanto ao mais, dessa conferência principal, a

que presidia o Governador da Província, o que saíu foi a declaração dêste, de que a direcção e a responsabilidade da defesa do pôrto nos ficavam entregues.

Com efeito, além destas três resoluções, o Govêrno da Província, com os elementos que tinha, outra coisa não podia fazer.

Era tal a ausência de elementos de defesa em terra, tão grave parecia o perigo resultante de um desembarque do inimigo, que nessa conferência abordámos atentamente a conveniência ou inconveniência de colocarmos parte da artelharia dos navios e o grosso das guarnições em pontos escolhidos de terra, com a condição, por nós comandantes estabelecida, de que os comandantes ficariam a bordo, com uma única peça em cada navio e as praças da guarnição dessa peça, com bandeira e flâmula içadas, para, nas águas que aos seus navios cumpria defender, fazerem frente ao inimigo que aparecesse. Tão provável nos parecia o aparecimento de um navio mais forte do que os nossos, tão fatal a destruïção dos nossos, tão perigoso, por isso, o abandono em que a cidade ficaria com o afundamento de todos os meios de defesa que eram as duas canhoneiras, que, a-pesar-da opinião em contrário que eu ouvira ao Almirante inglês, e

até que pudessem chegar reforços de Lisboa, a solução nos parecia muito de discutir.

Mas custava-nos tanto, a todos, que a-pesar-de todos lhe vermos muitas indicações, todos a combatemos. Ficou sem se realizar, e dias depois víamos que andáramos acertadamente.

As Canárias eram, àquela data, segundo as informações do Almirantado que o Cônsul Britânico continuava a fornecer-nos, e segundo informações, embora incompletas, cheias de dedicação, que o nosso Cônsul em Las Palmas também enviou, a base, bem certamente clandestina, de uma flotilha que parecia contar quatro submarinos.

Nos primeiros dias de Dezembro um dêles era visto na latitude do Cabo Branco, quási portanto na nossa latitude. A 2 de Dezembro espalhava-se no Mindêlo que haviam sido torpedeados dois vapores, 100 milhas ao norte de Santo Antão; embora, dias depois, pescadores de Santo Antão fôssem comunicar às autoridades marítima e administrativa terem encontrado um submarino ao norte da ilha, comunicação que oficialmente nos foi transmitida, a versão do afundamento dos vapores nunca se confirmou. No Mindêlo, porém, houve alarme, a atitude da população inquietou as autoridades, e o Governa-

dor julgou necessário afixar editais, um pela Capitania, desmentindo o torpedeamento, e outro pela Administração do Concelho, em que aconselhava calma, salientava que a Marinha de Guerra estava defendendo S. Vicente, e convidava para, em caso de ataque, os cidadãos de 20 a 30 anos comparecerem no Quartel, devendo a restante população manter-se em suas casas. Viu-se contradição nos dizeres dos dois editais, de que resultou o pânico não ter tendências para acalmar.

No dia seguinte, 3 de Dezembro, dava-se o ataque ao Funchal, com o afundamento da *Surprise*, canhoneira francesa, do *Kangourou*, navio francês de salvação de submarinos, e de um vapor do cabo submarino, e o bombardeamento da cidade. O próprio Governador da Província veio a bordo das nossas canhoneiras trazer-nos a notícia, que o cabo submarino estava recebendo na própria hora da acção. Formei a guarnição e informei-a, explicando-lhe os factos e a previsão que tinha de que algum dos quatro submarinos das Canárias nos aparecesse no pôrto.

A 4 de Dezembro a vigilância nocturna especial pertencia à *Ibo*. Fiz um pequeno cruzeiro, de cêrca de hora e meia, pesquisando as águas exteriores da baía e fui para o pôsto em que já

tinha preferência junto à bóia exterior do cabo submarino.

O navio estava absolutamente pronto. As caldeiras com tôda a pressão; a artelharia pronta; a amarra, como nós adoptávamos nas duas canhoneiras, para não nos determos com demora de suspender ferro, estava desmanilhada no castelo, presa a uma retenida e a uma bóia de arinque, pronta a deitar ao mar em poucos segundos.

O marinheiro do leme estava no seu lugar; todo o pessoal nos seus postos, de maneira que a intensidade da vigilância e a liberdade de acção do navio em nada eram diminuídas pela sua situação de fundeado.

No pôrto, alguns navios, todos êles em águas bastante interiores à posição em que a *Ibo* estava. O mais belo de todos, o mais valioso para nós, era o *Moçambique,* vindo das duas costas de África, e que, por indicação nossa, fôra fundear à terra de todos, no recôncavo sueste da baía. Mesmo que nesse local fôsse torpedeado, o que era mais improvável, ficaria com o convés fora de água e tôda a gente se poderia salvar. A bordo vinham 500 soldados repatriados, grande carregamento de subsistências e material de guerra. Descuidadamente, com a habitual descrença dos perigos que era balda de portugueses,

fundeara ao mar de todos os navios. Fôra eu próprio a bordo fazê-lo suspender e mudar para aquele ancoradouro protegido.

Meia hora depois de a *Ibo* estar firme no seu pôsto nocturno de vigilância, do alto da ponte, binoculando para o lado exterior do pôrto, Comandante, Imediato e cabo sinaleiro, todos três vimos distintamente o casco de um submarino emerso, ou em tão pequena imersão que permitia bem distingui-lo, como que atravessado à entrada da baía com uma ponta para o lado do Ilhéu e outra para o lado da margem norte.

A postos como estava tudo para navegar, formou-se em combate, lançou-se para a água o arinque da amarra, e a *Ibo* seguiu a tôda a fôrça das máquinas ao encontro do barco inimigo.

«¡Proa bem a meio do casco»! Foram as minhas ordens para o homem do leme. — «¡Bem a meio, e oxalá cheguemos a tempo»!

A *Ibo* corria a tôda a fôrça para o abalroamento que muito possivelmente a ia sepultar e aos seus tripulantes sacrificados, nas águas profundas da entrada da baía, mas que era a forma mais segura, mais garantida, de afundar o barco inimigo. Pouco depois de começar a correr, os canhões de caça da *Ibo* rompiam fogo sôbre o submarino. Um facho encarnado queimado na

ponte alta dava à *Beira*, ao Ilhéu e ao Morro Branco, o aviso de barco inimigo. Na fumarada dos tiros e da chaminé, o clarão encarnado semelhou uma labareda; a *Beira* chegou a julgar-nos em chamas e acorreu mais pressurosa ainda.

Entretanto o inimigo, como era tão possível, infelizmente para os nossos desejos, apercebeu-se do nosso ataque, pôde pôr-se em marcha rápida, mergulhou, e pela esteira que o denunciava veio passar a estibordo da *Ibo*, em rumo oposto ao nosso; as nossas peças procuravam atingi-lo, mas a espessura de água que o cobria era a melhor couraça que o podia defender.

Na marcha, porém, em que o submarino seguia, internando-se na baía, grande risco corria de se espetar na areia ou nas rochas, por isso a sua esteira, em certa altura, fêz um cotovelo brusco, um ângulo de uns 60°, como uma curva de parábola apertada de que o ramo final seguiu em linha recta na direcção média da bôca maior da baía, entre o ilhéu e o Morro Branco. A *Ibo* virara quási sôbre si mesmo, com o leme todo trancado para estibordo e a máquina dêsse bordo parada, para, com a menor perda de seguimento, poder continuar a perseguição. Pouco depois, porém, víamos que o submarino se distanciara

imenso de nós e acabara de certo por mergulhar profundamente, porque a esteira desaparecera.

Tôda a água ficara numa área vasta coberta de espuma, do movimento das águas da superficie e das águas fundas; a acrescer, detritos e vegetações arrancadas do fundo formavam extensos tapetes que sobrenadavam. Fôra naturalmente algum contacto com o fundo, que o submarino tivera, pois devia ter chegado no ângulo da parábola a águas pouco profundas, ou pelo menos fôra devido a navegação dêle já tão próxima das vegetações do fundo que as fizera arrancar em tão grande quantidade.

Lá ao largo, já em águas do canal, tentou aflorar; a *Beira* singrava perto, e as suas peças atacaram-no logo. O Morro Branco com as velhas peças Krupp, 76^{mm}, recém-montadas, fêz também dois tiros procurando atingi-lo.

O submarino desapareceu de todo para nós.

Que pretendia? ¿O que fazia, parado, ou quási parado, naquelas águas da entrada da baía? Pela posição que ocupava, suspeitámos que pretendesse rocegar algum dos cabos submarinos, que passavam em feixe justamente naquela abertura mais estreita da baía entre o ilhéu e a margem. Outra hipótese, que o nosso camarada Comandante do Morro Branco sustentava, é que

êle tivesse chegado havia pouco, aflorasse ou estivesse em pequena imersão em observação, ignorasse a posição da canhoneira de vigilância, confiasse na escuridão da noite e se seguisse, caso não tivesse sido surpreendido, o torpedeamento de alguns navios no pôrto.

Felizmente para nós e para aqueles que protegíamos, vidas e interêsses, qualquer que a sua intenção tivesse sido, foi frustada. Não tendo sido porém afundado, como era de admitir, mas apenas tendo mergulhado nas águas profundas do canal, não havia razão para o nosso descanso.

Mandei a *Beira* passar perto do *Moçambique* a dizer que, se perigo houvera, o considerassem passado, para não haver a bordo alarme; seguidamente a *Beira* voltou para um cruzeiro vigilante durante algumas horas. A *Ibo,* a quem competia o serviço da noite, só com o sol do dia 5 já alto, deu, como descanso aos seus homens, os trabalhos do dia.

Desta vez, firmemente, resolvia nada telegrafar para Lisboa sôbre êste segundo encontro com um submarino. Havia na terra um Cônsul Britânico, havia um Governador, havia autoridades que, querendo, podiam informar-se dos factos e comunicar o que entendessem. Eu é que, com

a minha simples afirmação de comandante, sem poder ao menos testemunhá-la com um náufrago escapado do submarino ou com um torpedo que tivesse feito em sucata o meu navio e morto a sua gente, ficando eu para o narrar, não estava disposto a nova campanha contra o meu carácter. ¿Era uma pusilanimidade minha? Era, certamente; mas dominou-me, e nada então telegrafei.

Entretanto, logo no dia 5, a mesma população de S. Vicente, que a 2 e 3 de Dezembro tinha tanto alarme que haviam sido necessários os editais das autoridades a tranqüilizá-la, começava de novo a acusação à fantochada da guerra com que as canhoneiras se entretinham, sem pensarmos nos interêsses respeitabilíssimos de tôda aquela gente que queria as suas noites descansadas e daquele comércio que queria o pôrto cheio de navios!

Entre a maledicência começaram porém vozes a falar em outros termos. Havia quem tudo tivesse visto, quem mesmo tivesse visto o submarino, quem tivesse seguido as suas e as nossas manobras; dos navios que estavam no pôrto em posições mais exteriores, os testemunhos afluíam. De bordo do *Eddie,* vapor inglês, o mais exterior de todos, tudo se apreciara como de uma tribuna,

e os relatos do comandante, do imediato e do primeiro maquinista, êsses especialmente, eram concretíssimos. Começavam a chegar as notícias de Santo Antão, do Fogo, de várias ilhas, com as comunicações de marítimos que, no próprio dia 4, ou nos dias vizinhos, conforme as distâncias dos locais, tinham encontrado o submarino. Mandei então fazer um auto, e foi com a prova testemunhal dêsse auto e com relatórios de subordinados meus, que comuniquei à Majoria General da Armada a acção que houvera. Desci talvez do que devia a mim próprio, mas a mim próprio perdoei.

¡Perdoado, até premiado, me sentia eu, com um viva estrepitoso, vibrante, com o qual, quando a *Ibo*, falhado o abalroamento, rodando sôbre estibordo, se preparava para seguir o submarino que mergulhara, a guarnição saudara o seu Comandante!

¡Heroica gente, grande guarnição da *Ibo*, que no momento em que eu, bàrbaramente, a tinha arremeçado para um afundamento quási certo, erguia um viva ao Comandante que a sacrificava!

Foi nesses minutos que o 26, o cabo sinaleiro, que eu dias antes baixara a 2.º grumete, me forçou a enfiar nos braços o meu cinto de salvação.

¡Como eu devia, de facto, desprezar os que me mordessem, eu que vivera com os meus marinheiros os momentos daquela noite!

A bordo do *Moçambique*, como já contei, vinham tropas em repatriação; vinha também nos porões, mas encaixotada e arrumada sob outra carga, uma bateria Cannet 76^{mm}. Como a situação era de gravidade o Governador telegrafou para Lisboa pedindo o desembarque de alguma fôrça e do material de artelharia. O navio ficou retido, à espera da decisão do assunto; não me recordo se a autorização veio; o Governador fêz entretanto desembarcar uma fôrça de 80 praças com 3 oficiais, mas as praças, desenquadradas, doentes, contrariadas na suspensão do seu regresso, por isso tudo pouco disciplinadas, nunca foram bom elemento com que se contasse. Do material de artelharia, escondido no fundo do porão, desistiu-se do desembarque.

* * *

Por êsses mesmos dias começou o nosso serviço a ser acrescido com uma missão que era quási um recreio. Resultava êsse novo serviço daquela acidentada situação da Grécia, que nuns dias, com Venizelos, era tôda simpatizante com

os aliados, e noutros dias, com Constantino, era tôda dos Impérios Centrais. Numa dessas reviravoltas à Constantino, os aliados resolveram medidas de hostilidade entre as quais o apresamento da sua marinha de comércio, e a 7 de Dezembro, andando eu em cruzeiro à noite, recebi a ordem do Govêrno que nos mandava participar nessa medida.

Como a marinha de comércio grega é numerosa, algumas vítimas nos caïriam na rede. Logo por acaso, nessa primeira noite em que a ordem vigorava para nós, deparei, ao alvorecer, com um vapor viajando no canal muito tranqüilamente... Era o grego *Eftichia Vercotti.* Cerquei-o pelo lado do mar, dei-lhe ordem para entrar para o pôrto, êle obedeceu como um cordeiro e escoltei-o para o fundeadouro que lhe marquei ao lado dos nossos canhões. Coitado, nem sabia o que ia por êsse mundo que o motivasse. Ali ficou, aguardando companheiros, que não tardaram muitos dias a aparecer. Ao todo, chegámos a ter em S. Vicente, sob a nossa guarda, oito vapores gregos.

Um dêsses barcos gregos, o *Constantinos-Embiricos,* ia dias depois fazer companhia aos navios compatrícios, mas... averiguadas as suas condições venho a saber que ia em viagem do Rio da

Prata para Lisboa com cinco milhões de quilos de trigo. Pareceu-me o cúmulo dos cúmulos. Em Lisboa havia fome de pão, havia assaltos aos estabelecimentos, havia privações para tanta gente, e nós, navios portugueses, bloqueávamos assim o próprio país aprezando, longe de Lisboa, os barcos que nos levavam trigo. Expus o assunto ao Governador da Província; disse-me que, em vista do Ministério adoptar o cómodo sistema de não lhe responder, se abstinha de lhe comunicar. Telegrafei eu para a Majoria General e depois de uns dias de trocas de esclarecimentos, o Conselho de Ministros aprovava uma proposta minha feita de acôrdo com o Governador, sob a forma de pôr o trigo em Lisboa. O navio seguiria com uma escolta a bordo, o patrão-mor de S. Vicente, que tinha carta de capitão mercante, dirigiria a navegação, e o capitão do *Constantinos-Embiricos,* que se recuzava a seguir com escolta, desembarcava e seguiria em qualquer outro vapor para Lisboa. Uma semana depois os cinco milhões de quilos de trigo estavam no Tejo.

Na noite do mesmo dia em que outro vapor grego, *Princesa Sofia*, caía submissamente na nossa prisão, um vapor de grande vulto avançou para o pôrto, cuja entrada nocturna continuava

por nós proïbida. Fêz-se-lhe o aviso com luzes, pelo Morse, e persistiu. A *Ibo* deu um tiro de salva, repetindo o sinal; o vapor virou para o largo, mas arrependido imediatamente, pôs de novo a proa no pôrto e quis entrar. Foi então a tiro de bala; zuniu-lhe á bala naturalmente perto e dessa vez estacou. Vai reconhecer-se. Era um formoso barco. Chamava-se *Diu,* trazia bandeira portuguesa, vinha da Índia, com um oficial do exército por capitão de bandeira, que vinha na ponte, junto a um inglês que comandava a navegação, achando os dois provàvelmente a coisa mais natural do mundo, forçar de noite em plena guerra a entrada de um pôrto português, desprezando sinais, desprezando tiros de pólvora, desprezando tôda a forma de intimações.

Como a *Beira* acorrera também ao incidente, teve as honras de entrar no pôrto com as duas canhoneiras, uma em cada alheta, a servir-lhe de escolta.

¡Pobre e lindo *Diu!* Fôra aprezado em Mormugão, e estava destinado a curta vida sob a nossa bandeira, vindo a ser torpedeado pouco depois.

* * *

Entretanto, das bandas do norte, vinham-nos

duas notícias que nos impressionavam opostamente.

De Portugal, mais uma revolução... Tomar, Figueira, Abrantes, nomes da nossa corografia, corriam pelo cabo submarino. ¡Em Portugal, em plena guerra, faziam-se revoluções! ¡Que estranho, que inacreditável que um facto dêsses parecia aos nossos espíritos!

A outra notícia, essa dar-nos-ia tréguas se nós quiséssemos consenti-lo. A flotilha submarina das Canárias estava imobilizada. Parecia que tinha falta de óleos, e aguardava no clandestino pôrto de armamento que algum dedicado navio neutro a fôsse abastecer.

De Dakar comunicaram-me que a doca ia estar disponível. A bateria do Morro Branco estava finalmente concluída e no dia 25 ficava com tôdas as peças prontas a fazer fogo. Era urgente a beneficiação do meu navio e às 3 horas da noite de 27, com autorização de Lisboa, larguei para Dakar, com escala por S. Nicolau e Sal, para visitar no caminho os fundeadouros suspeitos.

Além do canal entre Sal e Boa-Vista, todo o mar até junto à costa de África, era de vaga grossa que galgava sôbre o navio e lhe fazia dar saltos e balanços desconformes. Quási paralelo a nós o *Kléber*, com quem nos íamos encontrar

em Dakar, vindo êle da Praia, apanhava o mesmo tempo, que para êle, de 7.800 toneladas, chamaram *gros temps*. Junto à costa de África o mar caíra. Pairando à vista do farol do Cabo Verde, ponta avançada de Dakar, visto a proïbição da entrada de noite no pôrto, passámos o fim daquele ano de tantas recordações e entrámos em 1917 que era para nós um futuro de grave mistério!

Uns marujos, ao bater da meia noite, subiram à ponte e pediram licença para me entregar um papel.

Eis o que, num mixto de rusticidade e de delicadeza, os meus marinheiros me diziam:

1916.

Meia noite...

Num alegre convívio da mais íntima confraternização para despedida dêste ano que perpetuamente nos ficará gravado na memória, deliberamos de mutuo acôrdo, vencida a nossa hesitação, vir por êste meio, auguriar a V. Ex.ª e aos oficiais do mui digno comando de V. Ex.ª um novo ano replecto das mais sorridentes venturas. Juntando ainda a êsse nosso desejo, as nossas mais sinceras e veementes saudações.

Não ignoramos que nestes dias das mais saudo-

sas recordações uma infinda saudade a nós avassalada, nos subtraiu a verdadeira felicidade e nos rouba tôda a alegria... ¡ Falta-nos o convívio dos que estremecemos!

Porém, nesta singela reunião de amigos, não podemos deixar de manifestar com todo o orgulho, a confiança que nos merece, comandante e oficiais dêste navio e que alimentamos a risonha esperança que através os mais cruentos dissabores e as mais negras dissidências, saberemos ter coragem para honrar as tradições gloriosas dos nossos antepassados e após cumprido o nosso dever, volveremos ao torrão que nos foi berço, ao lar que abriga os entes queridos da família que aguardam com anciedade o momento de nos abraçar.

Pedimos a V. Ex.ª que nos perdoe tão grande housadia e os termos rudes dos seus humildes subordinados.

Salve 1917.

Borbo da canhoneira «Ibo» navegando de S. Vicente para Dakar.

Os de alcache.

Alcache, para os que o não saibam, explico que é a gola de pano azul da farda dos marinheiros.

Não tinha que perdoar.

Passei um braço pelas costas de um dos marinheiros, num abraço que êle transmitiria à guarnição.

Entrávamos em novo ano... Um ano que ia ser inteiro daquele duro trabalho.

* * *

Antes do alvorecer, o primeiro de 1917, lindo e calmo alvorecer, prenúncio enganador de um ano tão sombrio e agitado, naveguei para a costa a demandar Dakar. A primeira luz do crepúsculo mostrou-me o recorte das «Mamelles», em uma das quais assenta o farol do Cabo Verde; depois desenharam-se as Ilhas Madeleines, outra nítida conhecença; a seguir foi a luz desenhando por bombordo os recortes da casaria da cidade, com as suas grandes casernas e palácios amplos e modernos. Pelas 9 da manhã estava amarrado a uma bóia, adentro de molhes, resguardado e oculto de qualquer curiosidade ou surpresa de barco inimigo, com a vigilância entregue a outros, podendo estender os toldos a abrigar-nos do sol, podendo à noite iluminar com tôdas as lâmpadas o meu navio, abrir-lhe vigias e escotilhas, deixar, plenamente, entrar ar e sair luz.

¡Parecia-nos um sonho, a nós que desde a bóia do Tejo não sabíamos o que eram essas regalias! Até apagaram as caldeiras, que nunca também, desde Lisboa, tinham deixado de estar de fogos acesos e com pressão.

Tendo aderido a fôrça de Cabo Verde à abolição do cerimonial marítimo, não havia lugar para visitas oficiais. Assim porém que calculei que eram horas de não incomodar, fui a bordo do *Kléber*, recém-chegado, e que tinha içado o pavilhão do Comandante da Divisão de Cruzadores, visitar o Almirante.

Era o Contra-Almirante Jaurés, irmão do jornalista e deputado socialista, um dos gigantes da Câmara Francesa, que um fanático, ao romper da guerra, havia assassinado em Paris. O Almirante tinha um tipo físico muito diferente do que, pelas gravuras de ilustrações, eu supusera o irmão assassinado. Baixo, com um pequeno bigode, míope, com aparência de cabelo pintado, mas muito vivo, muito conversador, com cultura que a conversa bem manifestava, em que revelava, de especial valor para nós, alguns conhecimentos e um interêsse grande da história de Portugal. Recordo curiosamente o seu grande empenho, lá para outro período das nossas relações, de saber quais eram as povoações cujos

castelos figuravam na bandeira portuguesa, e de eu um dia o fazer feliz podendo fornecer para os seus apontamentos a indicação dos seus nomes.

Durou três horas, tenho-o registado com ponto de exclamação nas minhas notas, essa primeira visita ao Almirante Jaurés. Várias vezes a quis cortar, alegando tanto que tinha que fazer naquele primeiro dia, mas êle, com a promessa de que a sua protecção me ajudaria nas minhas diligências com as autoridades e a observação de que estávamos em dia de descanso, retinha-me sempre. Foi preciso argumentar com êsse mesmo descanso, mostrando-lhe que tôda a gente, a bordo da *Ibo,* estava retida aguardando o meu regresso, para eu poder deixar o seu navio. No *Kléber* conhecia-se a *Beira,* de uma estada em S. Vicente. Quanto à *Ibo,* ou por vir então da Praia ou devido às informações sôbre os incidentes da guerra e os aparecimentos de submarinos que as marinhas aliadas tinham, também a conheciam, bem como aos serviços dos nossos dois navios. Os encontros com os submarinos tiveram de ser detalhados ao Estado-Maior da Divisão, indo ainda um ajudante, depois, a bordo da *Ibo,* para mais completa informação escrita e gráfica de todo o ocorrido, que parecia destinar-se a algum relatório. Antes de deixar o Al-

mirante, êste anunciou-me a sua visita, em pessoa, para o dia seguinte, dizendo-me, com a maior das semcerimónias, que desejava passar revista ao meu navio e aos meus homens, a estes, muito especialmente, por querer conhecer uma guarnição com tão grandes serviços na guerra.

No dia seguinte, estando a *Ibo* já no dique do Arsenal, o Contra-Almirante Jaurés, acompanhado de um ajudante, efectuou, como anunciara, a sua visita. A inspecção ao navio foi minuciosíssima, descendo até ao fundo do dique, calçando para isso grandes botas de água, para ver as formas do navio e uma avaria em uma das hélices que se carecia de reparar. Na revista às praças, conversou com numerosas, servindo eu de intérprete, e nessas conversas não poucas vezes as enchia de prazer com as suas palavras de elogio. Tudo o interessava, as províncias de que eram naturais, a idade com que vinham para a armada, as profissões de que provinham, na variedade do nosso recrutamento tão diferente da lei francesa. Era um espírito verdadeiramente curioso.

A avaria na hélice, com fendas sôbre fendas, por má qualidade do bronze, deu-nos longos trabalhos e ralações, a nós da *Ibo* e ao pessoal das oficinas da marinha francesa, trabalhos e rala-

ções que só haviam de ter têrmo definitivo em Lisboa, trocando a hélice por uma nova. Para mim, eram as ralações ainda maiores que os trabalhos, pois sabendo a importância do nosso serviço em S. Vicente, o excesso de trabalho que, com a nossa ausência, incidia sôbre a *Beira*, o pouco que eram mesmo os dois navios juntos para as responsabilidades que tínhamos, a demora a que era forçado contrariava-me em extrêmo. A certa altura, desesperando de uma reparação breve pelo contínuo aparecimento de fendas, quis partir mesmo sem a reparação completa, intervindo o Almirante francês para mo impedir, dizendo-me que, como Almirante aliado, se julgava com essa autoridade e que referisse eu os seus próprios termos à Majoria General. Fi-lo, com efeito.

O Almirante em pessoa, em carros do Comando Militar, acompanhava-nos em excursões, entre elas às fortalezas da costa. Recordo que, ao entrar em uma das fortalezas, reconheceu o cabo da guarda, que lhe apresentava armas, como um antigo condiscípulo, que chegara a *enseigne de vaisseau*, arrancado pela mobilização à vida civil; fêz arrumar as armas e destroçar a guarda e estreitou o cabo da guarda num grande abraço.

Em Ouédam, povoação indígena que visitámos num dos passeios, acolheu-nos hospitaleiramente o *Grande Marabu,* sacerdote magno da população maometana. Uma grande mesquita, construída pelo Govêrno, vivia deserta de crentes; o *Grande Marabu,* instado por nós, explicou que assim sucedia por ser obra de descrentes.

A obra de descrentes, apreciável para êle, *Marabu,* pelo menos, reconhecia-se ser outra; viviam-lhe as recordações dela havia vinte anos, de quando fôra a Meca, passara pelas Canárias, por Marselha, por Port-Said, e entrara nos cafés retumbantes de música, ouvira cançonetas gaiatas e vira levantar a perna às dançarinas. Riam-se brèjeiramente os olhos do *Grande Marabu.*

O Almirante deu-nos um banquete no *Kléber,* com a câmara e a popa do navio ornamentadas com bandeiras e côres portuguesas. Eram numerosos os convivas, visto a Divisão ter alguns cruzadores e todos estarem representados; entre os convivas, o capelão do navio almirante — ¡milagre da guerra! — ¡o capelão do irmão de Jaurés!

O brinde do Almirante, em que juntou alguns dos seus conhecimentos da nossa história aos serviços dos portugueses de então, ouvimo-lo com profundo prazer.

A 15 de Janeiro, finalmente, deixava Dakar, e com nova escala pela Ilha do Sal, e sôbre mar de bom tempo, voltava ao meu pôsto de S. Vicente, onde fundeava pela tarde do dia 18.

* * *

Em S. Vicente algumas novidades nos esperavam. De Lisboa, a mais importante, era a da partida das nossas primeiras fôrças para França, por entre grandes aclamações, segundo nos diziam do cabo submarino.

Novidades do local, duas havia também de vulto para nós. A Ponta de João Ribeiro, ponta norte da baía de S. Vicente, fôra finalmente atingida por uma vereda e o Presidente da Câmara, o bom velho que já citei, que dirigira o trabalho da vereda, dirigia entusiasmado as obras para a futura bateria, que devia ficar constituindo, a nossos olhos, uma posição magnífica para a defesa do pôrto. O outro caso local, de importância, era a estada no pôrto do vapor *Mossâmedes*, da Emprêsa Nacional, com passageiros civis e numerosa tropa, recusando-se a tripulação, mais tarde reforçada com os passageiros civis, a seguir viagem para o norte sem o navio ser escoltado por algum navio de guerra.

O *Mossâmedes* vinha de Moçambique; a fôrça militar que vinha a bordo vinha da campanha do norte daquela colónia.

Era um caso sério. De Lisboa vinham ordens oficiais para o navio seguir, e tanto as autoridades em Lisboa como nós em Cabo Verde, reconhecíamos a gravidade que teria o precedente que se estava abrindo, com a escassez de barcos da nossa Marinha de Guerra, que impedia efectuar combóios em tôda a extensão das viagens, e a absoluta indispensabilidade de manter a ligação com as colónias, de onde vinham subsistências, onde havia população e interêsses tão grandes da nação e onde havia, pendente, a campanha do Niassa.

Procurou-se dar ao *Mossâmedes,* na impossibilidade de combóio, pois nenhum dos nossos navios podia passar a ter êsse papel que de todo nos subtraïria ao objectivo da nossa comissão, tôdas as condições de defesa e segurança com que podia dotar-se em S. Vicente. Armou-se com três peças Krupp de 76^{mm}, da reserva que havia em S. Vicente, por nós já utilizada no Ilhéu e no Morro Branco, e mais tarde, ainda, tirou-se da *Beira* uma peça Hotchkiss que se montou também no paquete; um sargento e praças de Marinha, que seguiam no paquete, guarneceriam

a Hotchkiss; sargentos e praças do Exército, dos que iam também de viagem, guarneceriam as Krupp; obrigou-se o navio a levar mais seis grandes balieiras, para ter embarcações suficientes para salvamento; fêz-se tudo, emfim, que estava nos recursos do Govêrno da Província e dos nossos navios para o navio poder cumprir a ordem de Lisboa com as garantias máximas de segurança ou de salvação dos tripulantes. Era eu, nas minhas funções e com incumbência do Governador, quem passara a entender-se com a tripulação. Saía de bordo do *Mossâmedes* convencido de que tudo ficava resolvido e, pouco depois, infalivelmente, procurara-me o Comandante Botelho, capitão do barco, para me comunicar nova recusa.

O mal tinha-se prolongado por demasiados dias; um caso de insubordinação a bordo de um vapor inglês no pôrto, o *Paraná*, no qual, a pedido do próprio Cônsul, uma fôrça armada dos nossos navios tinha intervindo, o risco de qualquer atitude da fôrça militar que vinha a bordo do *Mossâmedes*, quási quinhentos homens, que até então se tinha mantido em simples espectativa dos incidentes mas que receávamos ver sair dessa espectativa, agravavam ainda o aspecto da questão e impunham que se não deixasse prolon-

gá-la. Propus à Majoria General uma solução extrema; ante a indispensabilidade de remédio urgente, por muito extrema que fôsse a minha proposta, a ponto que duvidava que a aprovassem, de Lisboa aprovaram imediatamente.

A *Beira* reduziria o seu armamento por alguns dias; ficaria amarrada em S. Vicente com uma peça, um oficial e meia dúzia de praças; comandante e tôda a restante guarnição conduziria a Lisboa o *Mossâmedes*, cuja tripulação desembarcaria sob prisão para ser julgada.

Ao regressar do cruzeiro, na manhã de 27 de Janeiro (nove dias da minha chegada de Dakar, talvez uns quinze de duração do caso de recusa de viagem), fundiei o meu navio pelo través do *Mossâmedes*, a pequena distância. A minha guarnição estava tôda equipada. Seguidamente chegaram dois rebocadores, que amarraram pela pôpa da *Ibo*, e que tinham a bordo a guarnição da *Beira*, equipada e armada, macas das praças, cunhetes de munições, tudo que deveria acompanhar essa guarnição. Indo comigo o Comandante da *Beira*, que ia também armado, e o Comandante do *Mossâmedes*, que mandara chamar a bordo da *Ibo* para o informar antecipadamente do passo que ia dar, dirigi-me na minha canoa para bordo do *Mossâmedes*, de cuja amurada

uma multidão de civis e de militares espreitava com curiosidade todos aqueles preparativos.

Entrado a bordo, mandei o Comandante chamar ao convés onde eu estava, tôda a equipagem do navio. Expus, nas palavras apenas absolutamente indispensáveis, a solução que de Lisboa estava determinada, mostrando, com a presença do camarada que me acompanhara e apontando para os dois rebocadores ali vizinhos e para a minha guarnição também equipada e pronta a armar, que faria cumprir as ordens de Lisboa imediatamente, fôsse qual fôsse a atitude que houvesse a bordo.

Ficou tôda a gente como que suspensa. Alguns tripulantes segredavam entre si. Um, que me pareceu da máquina, pediu-me para fazer umas observações. Recusei, dizendo que, para falar com a tripulação, já viera a bordo várias vezes; daquela vez vinha apenas para fazer cumprir a ordem que transmitira. Puxei do relógio, faltavam sete minutos para completar qualquer hora do fim da manhã. Como a tripulação estava tôda para vante da linha transversal do navio onde eu estava, disse que a transposição dessa linha para ré seria a resposta de obediência à ordem que eu dava, a não transposição seria a recusa. Tinham sete minutos para resolver, ao

fim dos quais o Comandante da *Beira* tomaria o comando, a guarnição militar embarcaria e a guarnição da *Ibo* viria buscar sob prisão, para a conduzir ao fortim da cidade, a tripulação do navio.

Uns instantes mais de hesitação, e os oficiais de bórdo passavam para ré da linha que eu indicara; outros instantes mais, e passava um marinheiro; ainda um instante, e passava a tripulação tôda em magote.

À tarde, metidos mantimentos frescos para a viagem, o *Mossâmedes* largava finalmente de S. Vicente. Desviando-se de sinais de submarinos, foi a Ponta Delgada. Dias depois estava em Lisboa. Quando o soube, soltei um suspiro de alívio. Havia, de mais a mais, sido anunciado, entre Pernambuco e S. Vicente, um dos *raiders* com que os alemães tantas proezas fizeram pelos mares. Mas a guerra é muito dura nas suas exigências e manda muita vez calar as outras razões.

Neste caso que referi, a atitude da tripulação e dos passageiros civis tivera sem dúvida razão para nascer. Seria fatal a sorte do navio, com a bandeira de uma nação beligerante e carregado de tropas como ia, se encontrasse um barco do inimigo. Por outro lado o Govêrno não podia

transigir e admitir que em qualquer pôrto dos trajectos a resistência, fôsse de quem fôsse, paralizasse os barcos, e a ligação entre a Metrópole e a África ficasse suspensa. Vendo o mal, instei quanto pude, para Lisboa, junto dos meus superiores e junto da Emprêsa Nacional de Navegação, para que os nossos paquetes de África passassem a andar também artelhados, como passara a suceder, de uma certa altura da guerra em diante, com tôda a navegação que servia os aliados. Dakar fêz-se o pôrto dêsse armamento, para a navegação do sul do Atlântico, e todo o navio, ao seguir para as águas do sul, mais livres de ataques, ali deixava a artelharia, que trazia da Europa, e ao seguir para o norte, águas em cada dia mais perigosas, ali a ia montar. Assim, com um número mais limitado de peças, procurava-se proteger o maior número de navios. Propunha eu que Cabo Verde, para o sul de cujas águas poucos sinais havia de inimigos, fôsse estação de armamento para os navios portugueses. Nunca se realizou; segundo a Emprêsa Nacional me informou, alegara-se não haver armamento suficiente. Não me parecia razão irremediável. O que sei é que, cada vez que, no desempenho de um dos meus múltiplos deveres, tinha de dar aos comandantes dos vapores portugueses as instru-

ções para a derrota a seguir de Cabo Verde para o norte, conforme as incompletas e tão falíveis informações de que dispunha sôbre a presença de barcos inimigos, vindas do Almirantado Britânico, pelo Cônsul inglês, da nossa marinha, algumas vezes, e uma ou outra vez de Bathurst ou de Dakar, confesso que ficava ansioso e inquieto de espírito até que soubesse o navio chegado a salvamento ao seu destino. Algumas vezes passei por grandes apreensões. O *Brava*, dos Transportes Marítimos, saído de Cabo Verde para Lisboa, e parado no mar alguns dias, por motivo de uma avaria, supu-lo uma vítima das minhas indicações. Felizmente lá chegou um telegrama a tirar-me um grande pêso da consciência.

* * *

Em fins de Janeiro chegaram finalmente as fôrças do exército requisitadas. A bateria Cannet, com 4 peças e 75 soldados, era comandada pelo Capitão João Sequeira. A companhia de infantaria era comandada pelo Capitão Paulo Mendes. As fôrças chegadas eram alguma coisa para a segurança da terra, que para a hipótese de um desembarque estava em quási nulas condições de resistência.

Êsses dois comandantes, solícitos e compenetrados da importância da situação, foram ainda, além disso, camaradas com quem os comandantes de marinha viveram sempre no melhor entendimento. A bateria da Ponta Norte competia com os navios no rigor do serviço de vigilância. No bom entendimento existente, as praças de artelharia vieram a bordo da *Ibo* receber instrução de Morse e de sinais pelo homógrafo; quanto à infantaria, quando mais tarde a *Ibo* ficou só no pôrto, passou a haver um grupo de praças a auxiliar os marinheiros na vigilância no Ilhéu, aliviando assim algum pêso de sôbre a minha limitada guarnição.

Mal chegadas essas fôrças, a *Beira* seguiu para Dakar para beneficiar e fazer algumas reparações urgentes.

A 9 de Fevereiro, quási noite feita, o pessoal do Ilhéu, que era dirigido então pelo cabo artelheiro Mortágua, do meu navio, rapaz zeloso, a quem, por merecer especial confiança, fôra entregue aquele pôsto de responsabilidade, avistava um submarino no canal. Na posição em que apareceu, estava inicialmente fora do campo de tiro das duas peças de que o Ilhéu dispunha. Ao sinal feito no Ilhéu, a *Ibo* seguiu imediatamente à procura do barco. Emquanto navegava a

tôda a fôrça para o canal, o submarino mergulhou.

Do Ilhéu, ponto elevado e avançado fora da linha das pontas da baía, o submarino fôra avistado flutuando, vindo do sul, a cêrca de uma milha a oeste e, singrando lentamente, começara uma rotação na direcção da bôca do pôrto. Entrando nessa altura no campo de tiro de uma das peças do Ilhéu, desta bateria haviam feito fogo. O submarino mergulhara então. Do Ilhéu ainda puderam seguir-lhe ao comêço a esteira; pouco depois, porém, sumia-se todo o vestígio.

A *Ibo* pesquisou tôda a noite; o projector varria as águas; das baterias binoculava-se também baía e canal; nada mais, porém, foi visto.

¡A decepção, o aborrecimento enorme desta luta contra um inimigo que se oculta, que impenetràvelmente se acoberta com as águas! Para nós, que, nesses tempos, nem dispúnhamos de uma bomba contra submarinos, que tínhamos ùnicamente peças de artelharia para os combater, — ¡e tão fracas as das duas canhoneiras! — a única forma de ataque era alvejá-los a tiro ou abalroá-los com os próprios navios. O primeiro era um recurso bem fraco, o segundo um recurso bem triste, e um e outro bem iludíveis com uma simples imersão do inimigo. Fazíamos porém o

que podíamos, e nunca os barcos inimigos surgiram nas águas que tínhamos a defender, que os nossos navios não avançassem contra êles. Não os destruímos, quero crer que nenhum ficou no fundo daquelas águas, mas forçando-os a imersão profunda que os inutilizava para qualquer ataque e fazendo-os afastar, o nosso dever de defesa dos grandes interêsses que protegíamos ficou sempre cumprido.

* * *

Por essa mesma altura, meio de Fevereiro, quando mais uma vez um barco inimigo surgia nas águas que guardávamos, uma autoridade superior da marinha, o Comando do Corpo de Marinheiros, num cumprimento de dever tão escrupulosamente executado que estava, como a estátua da Justiça, de olhos vendados para a vida, oficiou ao comando dos navios de Cabo Verde devolvendo mapas em que se averbava para as guarnições serviço de campanha, dizendo que, achando-se aqueles navios em comissão acidental numa colónia, nos termos de um determinado decreto, as nossas guarnições não se encontravam em campanha.

Não pude cumprir a indicação do Comando

do Corpo, e para que a minha desatenção pelo ofício recebido fôsse apreciada por quem, superior a ambos os comandos, nos devia a ambos julgar, fiz sôbre o assunto a minha exposição à Majoria General da Armada.

Como alguma coisa diz dos serviços dos navios, essa exposição, em que eu procurava fazer ver o êrro e a injustiça da restrita aplicação de uma disposição legal mal feita — o artigo 22.º do decreto n.º 2.877 de 30 de Novembro de 1916 — transcrevo os seus trechos principais:

O artigo 22.º do referido decreto recusa aos navios da Marinha de Guerra em serviço acidental nas colónias qualidade para os direitos nesse decreto reconhecidos. A-pesar-de ser clara a sua redacção, êste Comando leva ao conhecimento dessa Majoria General que entende não poder cingir-se ao determidado nesse artigo mas sim mandar registar como serviço de campanha ao pessoal sob as suas ordens, o seu actual serviço.

A canhoneira « Ibo » começou a sua actual comissão a 24 de Agôsto do ano último e nessa mesma data repeliu pela primeira vez um navio inimigo. Dessa data em diante os seus serviços têm sido prestados em águas que são zona de guerra para as marinhas inglêsa e francêsa e que

têm sido, para ela e para a canhoneira «Beira», não só zona de guerra, mas zona de combate.

Em 28 de Agôsto, S. Ex.ª o Ministro da Marinha, em seu nome e no de todo o Govêrno, louvava o Comandante, oficiais e guarnição da «Ibo» por um acto de guerra.

Em 22 de Setembro, o mesmo Ex.mo Senhor determinava a publicação à Marinha do relatório do seu Comandante «a-fim-de que haja conhecimento do digno procedimento do Comandante dêsse navio durante o ataque que sofreu por um submarino inimigo», procedimento em que foi acompanhado por tôda a guarnição.

A 20 do mesmo mês, a bordo dos navios da Divisão Naval e por ordem do seu Comandante, era mandada fazer leitura do mesmo relatório, e o próprio Comandante da Divisão lendo êsse documento em acto de mostra da guarnição do cruzador «Almirante Reis», fêz uma alocução exaltando o procedimento dos camaradas da «Ibo».

A 9 de Novembro, uma nova Ordem do Dia da Divisão Naval, mandada ler a bordo dos navios da mesma Divisão, dizia às guarnições: «Agora mesmo nos devemos orgulhar do feito brilhante da nossa «Ibo» e do papel honrosissimo que êsse navio e a «Beira» estão desempenhando ao lado de uma esquadra inglêsa nos mares de Cabo Verde, es-

quadra que é comandada por um dos mais célebres almirantes da Marinha Britânica».

A 18 de Novembro essa esquadra inglêsa abandonava as águas de S. Vicente comunicando ao Comandante Superior Português que o fazia «owing to the submarine menace», e, ao deixar a defesa dos interêsses dos aliados no pôrto confiada aos navios portugueses, essa esquadra, cujo pessoal tinha nestas águas tôdas as condições de zona de guerra, agradecia aos navios portugueses «the most efficient manner in which you have protected us heretofore».

Nessa mesma tarde um rádio do navio almirante agradecia de novo «the efficient patroll mantained by the «Ibo» and «Beira», como já verbalmente o almirante comandante da esquadra fizera ao serviço de guerra dos navios portugueses calorosos louvores.

A 2 de Dezembro, ante alarme na população de S. Vicente pela acção dos submarinos, o Governador da Província de Cabo Verde fazia afixar na cidade do Mindêlo um edital dizendo não haver justificação para êsse alarme por estar entregue a defesa do pôrto de S Vicente à Marinha de Guerra, aqui representada por estas duas canhoneiras.

A 7 de Dezembro S. Ex.ª o Ministro da Marinha manda louvar os comandantes, oficiais e guar-

nições da « Ibo » e da « Beira » « pela aturada vigilância e serviços de defesa, mostrando grande dedicação, zêlo e patriotismo, que tem exercido na importante comissão de que estão encarregados os referidos navios ».

A 24 de Dezembro, o Contra-Almirante Comandante da esquadra inglêsa agradecia de novo em oficio ao Governador da Província os serviços prestados pela « Ibo » e pela « Beira » e confirmava no mesmo oficio o que duas vezes verbalmente dissera a êste Comando da citação dêsses serviços ao Almirantado Britânico.

A 2 de Janeiro, o Contra-Almirante Comandante da 4.ª Divisão Ligeira Francesa, em Dakar, divisão cujos marinheiros põem nos uniformes as divisas indicativas dos anos de guerra, tal qual como os « fusiliers-marins » que têm estado nas trincheiras da Bélgica, pediu para passar revista à guarniçao da « Ibo » para conhecer homens cheios de importantes serviços que podia citar como exemplo aos seus marinheiros.

A 12 de Janeiro, os Comandantes, oficiais e guarnições da « Ibo » e da « Beira » eram louvados « pela coragem, sangue frio e presteza com que na noite de 4-5 de Dezembro se houveram na perseguição a um submarino, que, segundo o inquérito a que se procedeu, entrou submerso no pôrto de

S. Vicente, pondo-o em fuga e evitando assim o ataque aos navios fundeados no pôrto e porventura a rutura do cabo submarino ali amarrado».

Finalmente, a 17 de Janeiro, na Proclamação ao País, na hora da partida das primeiras fôrças do exército para os campos da batalha da Europa, assinada por todo o Govêrno Português, a «Ibo» e a «Beira» são citadas pela defesa do pôrto de S. Vicente e o primeiro combate da «Ibo» é citado como exemplo da «tradicional e constante bravura da Marinha Portuguesa».

Posteriormente a essa documentação, a 9 de Fevereiro último, como foi averiguado pelo Govêrno da Província e comunicado a essa Majoria General, as praças das guarnições destas canhoneiras destacadas no Ilhéu, avistavam e atacavam a tiro um submarino, contra o qual a «Ibo», única canhoneira então no pôrto, saía imediatamente a dar combate, não logrando êsse objectivo apenas por o navio inimigo ter mergulhado ràpidamente no canal.

Informar, pois, que a guarnição dêste navio não está em serviço de guerra, não o pode êste Comando fazer. O contrário é que tem sido sempre o seu procedimento. Em tôdas as oportunidades, repetindo para êsse efeito as alocuções em formatura, com quanta convicção, e por vezes com quão pouca

esperança, tôdas as palavras de quem a comanda têm sido sempre a manter-lhe no espírito a noção viva de que é um serviço de guerra, e um grave serviço de guerra, o que lhe está entregue.

Desdizer-se, negar agora, em documento oficial que é obrigado a enviar, a qualidade dêsse serviço, é um impossível moral.

Pela guarnição destas canhoneiras foi requerido a S. Ex.ª o Ministro da Marinha a alteração do mencionado artigo 22.º do decreto n.º 2.877, de maneira a não ser prejudicada em vencimentos. O signatário, a-pesar-de não as ter acompanhado nesse passo, sabe que alguma coisa de mais nobre do que uma simples aspiração de dinheiro levou a fazer êsses requerimentos, pelo íntimo ressentimento, que não se exterioriza em desrespeito mas que não deixa por isso de magoar, que sentem os marinheiros da «Ibo» e da «Beira» vendo com vencimentos e direitos de guerra os seus camaradas, incluindo os do exército em comissão em terra em S. Vicente, muitos dêstes não podendo combater sem o inimigo ter encontrado primeiro estes navios, e vendo que a lei da marinha que concede êsses direitos faz a única exclusão dêstes navios.

Seja qual fôr o despacho que o ilustrado critério de S. Ex.ª o Ministro lance sôbre êsses requerimentos, as guarnições da «Ibo» e da «Beira»,

cuja dedicação patriótica não se mede pelo dinheiro que recebam e cuja disciplina não tem com certeza outra que a exceda em fôrças militares de Portugal, acatá-lo-ão respeitosamente. Não impede isso que êste Comando, antecipando-se ao conhecimento dêsse despacho, peça que, para todos os efeitos de serviço de guerra, como pode ser o direito a pensão de sangue pelas famílias dos que tripulam estas canhoneiras, seja alterado o disposto no artigo 22.º do decreto citado.

Mas se não fôr, para todos os efeitos, considerado serviço de campanha o que estes marinheiros executam, roga êste Comando, certo de interpretar o sentir de todos, para serem mandados servir nas águas da metrópole, a-fim-de, depois de terem sido citados pelo Contra-Almirante Fremantle ao Almirantado Britânico, pelo Comandante da Divisão Naval aos seus subordinados, por S. Ex.ª o Ministro à Marinha tôda e pelo Govêrno da República a todo o país, terem ainda a honra maior de entrar na guerra em que combate Portugal.

A Majoria General nunca respondeu a esta minha nota. Alguma coisa, porém, talvez dissesse para o Comando do Corpo, pois êste continuou a receber os mapas com o registo do tempo de campanha e cadernetas de praças que

retiravam dos nossos navios e em que êsses registos iam inscritos, e nunca mais fêz observação alguma. Todavia pelo que respeitou a vencimentos de campanha, que das costas de Moçambique, com escala pelo Tejo, até aos portos de França a Marinha Portuguesa recebia, só em Novembro de 1917, após o afundamento de dois navios ao lado da *Ibo*, foi autorizado o seu pagamento ao navio em serviço em Cabo Verde. Argumentava-se naturalmente com o custo da vida... ¡Vida e vidas, tudo em Cabo Verde podia ser barato! ¡Foi a *Ibo*, então, havia muitos meses, isolada em S. Vicente, o único navio para quem êsse pagamento foi autorizado apenas depois da prova material da guerra por meio de explosão de torpedo!

¡Honra seja à sua guarnição!

* * *

Com o decorrer dos últimos meses, aparecimento de submarinos e, por último, medidas do Govêrno Britânico para as casas carvoeiras recusarem o carvão a navios que não navegassem em serviço exclusivo dos aliados, a freqüência do pôrto de S. Vicente começara ràpidamente a diminuir.

O fundeadouro, que em Setembro do ano anterior, tinha ainda, além de numerosos navios de guerra, dúzias de vapores ancorados, via-se agora quási abandonado da grande navegação. Continuavam ainda a aparecer os navios da Mala Real Inglêsa, outros grandes vapores de uma linha inglêsa para o Rio da Prata, os da nossa Empresa Nacional e poucos mais. Navegação neutra, estava quási reduzida aos navios brasileiros que, exactamente quando as águas desta banda do Atlântico se tornavam tão perigosas, intensificaram, honrosamente para a bandeira brasileira, a navegação para a Europa.

¡Calcula-se como êsse abandôno crescente do pôrto dava expansão aos descontentamentos contra nós, pobres combatentes, sempre prontos a ser sacrificados, e que vivíamos sob acusações como se fôssemos nós que tivéssemos a responsabilidade da guerra! À medida que em redor de nós tínhamos menos navios, tínhamos mais antipatias. Devia andar no facto qualquer lei de compensação.

Diminuíram os navios grandes, mas começaram a aparecer navios pequeninos, rebocadores, traineiras, cascas de nozes, que vinham do Prata, das costas do Chile e do Perú, dos portos da África do Sul, de tôda a parte, comprados a rios

de ouro, tripulados por gente de nações longíquas, atraídos para as águas do Atlântico Norte e do Mediterrâneo, onde iriam armar-se com uma peça, meter umas bombas a bordo, e entrar para algum dos muitos enxames de *vespas* com que os aliados perseguiam os submarinos. Num dêles, vindo de não sei que terra da América, vinha como comandante um português, de estirpe fidalga, que em Lisboa, como suposto oficial da Marinha Inglêsa, suposto combatente dos Dardanelos, suposto grande herói, havia andado nos escudos de certo meio aristocrático... Em outra casca de noz, que vinha também da América, embandeirada em russa, vinha como capitão um velhote de barba grisalha que ao passar pelo través do meu navio acenou com os braços e o boné expansivamente... Atribuímos a expansão à satisfação de ter atravessado a salvo o Oceano... Mas êle ilucidou-nos gritando que era português, de Viana do Castelo. ¿Qual seria o seu destino nos temporais do mar e do mundo? ¿Onde iria parar? ¿Ao fundo do mar? ¿¡Às prisões dos bolchevistas?! ¿Ou ler-me-á, por acaso, mais velho, de barba mais branca, na sua risonha terra do Minho?

Um dêsses barcos vindos da América mandou-me uma vez para bordo um jornal... Pro-

curo o que tenha que no-lo recomende, e vejo, datada de Boston e dada por uma testemunha do ataque de 4 de Dezembro ao submarino invasor, tôda a descrição do caso que naquela noite nos dera trabalhos. Chegou tarde, senão constituïria um depoïmento mais para juntar ao auto.

Fim de Março, comêço de Abril, tivemos companhia agradável. Entrara no pôrto, em viagem de Spezzia para o Brasil, o *Ceará*, navio-depósito de submarinos, estranho como eram os poucos barcos dessa classe, que eram simultâneamente doca, oficina, navio artilhado. Ainda no mar chamara a *Ibo* e saudara-nos em nome da Marinha Brasileira. O Comandante era Graça Aranha, nome que fala por si. ¡Grato convívio o dêsses dias! Os camaradas brasileiros pareceram levar boas recordações do nosso encontro; nós apreciámos-lhe o espírito, a delicadeza e a competência.

Deixei o *Ceará* no pôrto, a *Beira* de serviço, e segui com urgência para a Ilha do Sal, de onde vinham notícias de estarem dando à praia vestígios de barcos afundados... Vi os vestígios, recolhi alguns, pesquizei os fundeadouros e bati as águas próximas... Só pude concluir que havia ido ao fundo na vizinhança um navio com o nome de *Bencairn*, da praça de Liverpool, outro

com emblema que era uma bandeira e as iniciais R. L., e que algum dêles levava carga de borracha, de aguardente e de madeira... Nem escaler algum de náufragos, nem sinal do barco inimigo.

Ao voltar a S. Vicente, uma grande notícia nos esperava, sôbre a guerra... ¡A grande nação americana entrava na liça ao lado dos aliados! Era a resposta que os Estados Unidos davam à declaração do grande bloqueio submarino.

Desde êsses dias do princípio de Abril, uma grande esperança surgia de que a vitória fôsse nossa. Fiel ao meu sistema, para manter o espírito dos meus marinheiros, formei-os e disse-lhes a significação que tinha a adesão americana... ¡O telégrafo anunciava três biliões de dólares às ordens dos aliados, mil navios novos em cinco meses, cifras, as imensas cifras norte-americanas, em homens, em canhões, em tudo quanto a guerra precisava! ¡Alguns dos meus marujos abriam os olhos espantados, surpreendidos talvez de que fôsse precisa e possível tanta cousa para a guerra, quando nós, havia tantos meses, a vínhamos fazendo com tão pouco!

Fiz sinais para as baterias anunciando a grande notícia. A do Ilhéu, que só tinha praças, não

foi esquecida; tenho a resposta ingénua registada:

«*A gente* do Ilhéu agradece *bastante* ao senhor comandante».

¡A guerra submarina alastrava porém medonha! ¡Em Março, a frota mercante afundada, media-se por 860.000 toneladas! ¡Poucas semanas depois, a capitulação bolchevista libertava metade dos exércitos austro-alemães que caíam em pêso sôbre os aliados do ocidente! ¡Sombras, sombras muito densas ainda!

* * *

Mas emquanto no mundo a guerra ia mais dura, a nossa vida caïra em calmaria... Calmaria que saciava, que parecia querer tirar-nos energias.

A *Beira*, gasto o navio e cansada a guarnição com a sua comissão já longa, precisava retirar para Lisboa. Como a *Ibo* tinha de ir novamente beneficiar à doca de Dakar, resolveram em Lisboa que a *Beira* retirasse depois do nosso regresso daquele pôrto.

Em fim de Maio segui viagem.

Em Dakar a mesma boa convivência com almirante e camaradas, e dêles distingo Lagorio,

comandante do *Kléber*, companheiro interessante com quem, nos encontros dos nossos navios, tinha longas horas e quási dias de conversa... De faina, os mesmos fabricos, as mesmas lidas por causa dêles.

Dakar era então uma plena antítese do deserto de S. Vicente. O pôrto estava atulhado de navios. ¡Para alguma cousa serviam aquelas muralhas, aquelas baterias poderosas, as oficinas, o dique, a montagem e desmontagem da artilharia! Um almirante britânico tinha o seu pavilhão içado numa vivenda em terra, e daí dirigia abastecimentos de carvão, formação de combóios de navios, montagem e desmontagem de canhões.

Nesta segunda estada em Dakar houve um incidente, no terreno do Arsenal, em que um capitão de um vapor francês, que com a *Ibo* estava no dique, numa exaltação de energúmeno, avançou com um chicote de cavalo marinho contra uma praça minha, chegando a atingi-la. Era à hora do descanso, em que a guarnição brincava e folgava. A marinhagem, tôda êla, precipitou-se para atacar o agressor. Eu estava perto e intervim. Tomei o caso, oficialmente, para o Comando do navio. Fiz o meu protesto, gravemente, junto do oficial de serviço no Arsenal e a seguir junto do Comandante da Marinha. No dia seguinte

um oficial superior vinha a bordo apresentar-me os sentimentos do Comando pela ocorrência havida e pedir-me permissão para o Comandante do vapor entrar a bordo para, perante o representante do Comando da Marinha, apresentar o seu pedido de desculpas. Recebi-os na minha câmara e quando saíam de bordo, comuniquei à guarnição, que fizera reünir a ré, os sentimentos e o pedido de desculpa que haviam sido apresentados.

De Dakar vimos sair o *Kléber*, navio nosso amigo e de amigos nossos, a caminho de França. Esperava-o, no mar de Brest, uma mina oculta na água, que o havia de afundar com alguns dos camaradas com quem tínhamos convivido até à hora em que, sincera e enganadamente, lhes disséramos « Boa Viagem! ».

* * *

Em 23 de Junho estava a *Ibo* de volta a S. Vicente.

Vinha eu impressionado com as notícias do artilhamento crescente dos submarinos. Encontrei o Governador com a mesma preocupação. Parecia-nos que um cruzador-submarino, colocando-se a grande distância em frente do Pôrto

Grande, poderia bombardear pôrto e cidade fora de todo o perigo das nossas defesas.

Ocorreu que parte da artelharia da Ponta-Norte passasse para o portinho de Carvoeiros, em Santo Antão, na margem oposta do canal, justamente em frente da bôca da baía. Não se obteria ainda cobrir, pelo alcance de peças nossas, tôda a largura do canal; procurava, porém, proteger-se uma faixa de uns quatro quilómetros junto a Santo Antão, o que sempre era alguma cousa.

O Comandante da bateria, Capitão Sequeira, concordou plenamente, pôs a sua alegre boa vontade em acção, foi logo escolher posições, arranjar aquartelamentos; a *Ibo* andou cá e lá, transportando pessoal e material; dias depois, S. Vicente tinha mais uma bateria de defesa para as águas do canal. Um submarino que mais tarde nos havia de dar trabalhos, teria um dia, ao emergir em águas perto de Santo Antão, a surpresa dos seus tiros.

A 24 de Junho a *Beira* suspendia, caminho de Lisboa; havia mar no canal; a *Ibo* seguia pelo seu través. A umas dez milhas do pôrto, quando as terras de S. Vicente já ficavam pela alheta, a gente da *Ibo* subiu às enxárcias, e, ao balanço das ondas, levantou os vivas da despedida ao

navio camarada. Nos mastros de um e de outro erguiam-se bandeiras que eram adeuses de amizade.

Havia nove meses e uns dias que nas águas do canal, por uma noite, da *Beira* tinham erguido vivas à *Ibo*, que chegava... O que haviam sido a camaradagem, o entendimento, a afeição mútua daquele tempo de perigos e trabalhos comuns, nem em guerra nem em paz pode um dia ser excedido.

* * *

Ficávamos sós.

Nunca S. Vicente parecera tão deserto.

Era maior, muito maior, o nosso pêso de trabalho... A guarnição chegou a vergar a êsse pêso. De Lisboa não vinha um marinheiro, não vinha um oficial. Uma doença grave, que fêz desembarcar o meu Imediato, reduziu-me a mim prolongadamente ao número único de oficial de marinha para todo o trabalho... Para que a guarnição pudesse retemperar fôrças, ter uns dias de outro ar, de outro alimento, de outra vida, obtive do Govêrno da Província que me cedesse um casarão na Ilha de S. Nicolau, no Caleijão, e ia tôdas as quinzenas levar para êsse sanatório um grupo de marujos, e embarcar aqueles que,

no ar das montanhas, entre vegetação, tinham restaurado algumas fôrças.

E seguiram-se os meses... e sempre a mesma tenacidade, sempre a mesma exigência de serviço, sempre a mesma prontidão para todos os alarmes!... Ah! quanta energia era precisa para manter aquela dedicação, aquele rigor de serviço ante a saciedade da vida! Não se via um navio, não se via senão água e mais água, e no entanto cada distracção na vigilância custava vinte dias de prisão! E se no meu espírito havia como que a noção da inutilidade de todo aquele sacrifício, o que haveria no espírito simples de um marinheiro! Nunca foi tão ennervante a nossa vida como nesses longos, êsses intermináveis meses, em que parecia que todos os nossos trabalhos estavam acabados e o nosso trabalho tinha de continuar sempre igual!

* * *

A 28 de Outubro, ao meio dia, recebi comunicação de que fôra visto um submarino 15 milhas a oeste de Dakar.

Admiti imediatamente a probabilidade de êle vir a S. Vicente, probabilidade tanto mais para considerar, segundo pensei, que acabando o Brasil

de declarar guerra à Alemanha e sendo S. Vicente a escala dos vapores brasileiros, acrescia a hipótese de um primeiro ataque ao novo beligerante às outras razões que pudessem anteriormente atrair os barcos inimigos.

O Governador da Província tinha ido à Cidade da Praia, por motivos de administração, e tinha-me pedido, por falta de outra condução, para o ir buscar sem falta, para regressar a S. Vicente, onde, por motivo da guerra, era a sua permanência. Fiz o cálculo da distância do submarino e da sua velocidade provável, e vendo que a demora da sua também provável chegada me permitia com limitada largueza empreender a viagem de que o Governador carecia, telegrafei-lhe pedindo para estar pronto a embarcar, vista a minha urgência, e pus-me imediatamente a caminho da Praia.

A volta de Sotavento para S. Vicente foi feita já com a preocupação de um encontro muito possível com o navio inimigo. Antes de entrar em S. Vicente espreitei o fundeadouro de Santa-Luzia, sempre para mim tão suspeito. À tarde de 1 de Novembro a *Ibo* chegava ao Pôrto-Grande e desembarcava o chefe da Província. Não me enganara na minha previsão de que o submarino, a querer visitar-nos, não se anteciparia.

Se a viagem fôra de vigilância extrema, a noite de 1 para 2, em S. Vicente, foi igualmente fatigante de atenção. Rompeu, porém, o dia, sem incidente que nos perturbasse. Estava-se em plena claridade, e com a necessidade de limpar as fornalhas, sujas do fogo prolongado e da má qualidade de carvão, com o descanso relativo que a luz do dia trouxera, empreendera-se êsse serviço, de que resultara, evidentemente, uma queda temporária da pressão de vapor.

Perto das 7 horas, estando na tolda olhando para o mar, avistei eu próprio uma esteira, para que chamei a atenção do Imediato, e que reconheci instantes depois ser um torpedo, correndo já muito no interior do pôrto. Acorrer a postos de combate a bordo foi simultâneo com a corrida do torpedo, que atingia o *Guahiba*, vapor brasileiro, fundeado mesmo junto da *Ibo*. Ainda a *gerbe* da água, erguida pela explosão, com grande poeira e fumarada, não se tinha desfeito, e um segundo torpedo cortava as águas e atingia em pleno outro vapor brasileiro, o *Acary*.

Que mais se ia seguir!?

Largar imediatamente era-nos impossível, com a queda que houvera na pressão de vapor. Felizmente, da tolda, avistou-se o periscópio do submarino; fêz-se fogo, mas por precipitação do

atirador ou má visibilidade do alvo, o primeiro tiro foi mau; o Imediato, que comandava a ré, tomou êle próprio o lugar do apontador e mandou três magníficos tiros que caíram mesmo junto ao periscópio. Êste desapareceu. Entretanto, à primeira pressão de vapor, a *Ibo* suspendia e navegava a perseguir o submarino.

O ancoradouro estava alastrado de destroços; náufragos debatiam-se com as águas e procuravam agarrar-se a tábuas ou remos. Dos numerosos barcos de indígenas que andavam sempre na baía, uns haviam sossobrado, os restantes fugido. A *Ibo*, antes de largar, mandara duas baleiras em socorro dos náufragos; o Patrão-Mor de S. Vicente, num barco da Capitania, acudia também. Não houve mais vítimas do que as da explosão. Os barcos da *Ibo*, à sua parte, salvaram 28 vidas.

Da Ponta Norte rompiam fogo, na confusão resultante de tanto destrôço na água. A *Ibo* procurava seguir o submarino, mas a pressão de vapor, gasta às primeiras rotações da máquina, atraiçoava-nos de novo, e foi tal o seu enfraquecimento, que a *Ibo*, que avançara para meio da baía, esteve parada, dando o mais seguro dos alvos para que o inimigo a afundasse por sua vez.

Felizmente, deve ter coincidido a paragem da *Ibo* com alguma grande imersão do inimigo, que a não notou. E deu-se o caso espantoso, de o barco alemão, um cruzador submarino, armado de duas peças de 15^{cm}, tendo na própria ocasião um torpedo pronto a disparar, abandonar o campo, retirar adiante da *Ibo*, procurar a profundidade das águas para se ocultar, ir cada vez para mais longe quando, espreitando à superfície, a avistava no seu encalço; só se julgar emfim em segurança e livre de perigo do nosso contra-ataque, lá para oeste do canal, lá muito ao largo, com 30 metros de água por sôbre o casco!

Mas como saber-se isso?

Pôde saber-se, felizmente para mim, felizmente para a minha guarnição, para não sermos mais uma vez uns embusteiros para quem a malquerença de alguns ia tão longe, que em S. Vicente, a-pesar-de na hora de pânico haver quem só nas montanhas se sentisse seguro, chegou a dizer-se, com a reacção da afoiteza, que nenhum ataque inimigo houvera e que tinham ocorrido apenas duas grandes explosões de caldeiras!

Tenho em meu poder a cópia do *Diário de Navegação* de 2 de Novembro de 1917, do cruzador submarino U 151 da Marinha de Guerra Alemã. Está autenticada devidamente. Foi-me fornecida

por um cônsul alemão que conheci na Beira, antigo oficial combatente da Marinha Alemã, com quem, anos depois da guerra, tive prazer em conviver. E é dêsse *Diário* que eu sei que o Comandante meu adversário era o Capitão de Corveta Kophamel; que o submarino, pela $1^{h},30^{m}$ da madrugada, estava pelo norte do Ilhéu dos Pássaros; que às 6 mergulhou totalmente e veio procurar posição na baía; regista o *Diário* todos os navios que estavam no pôrto, citando um só nome, *Kennemerland,* o que aqui também registo para futuras considerações que hei-de fazer. A pobre *Ibo* é suposta pelo submarino como um navio torpedeiro dando combóio aos vapores mercantes que estavam junto. Mal sabia o inimigo que nos arrastávamos a escassas 5 milhas, com pressão arrazada, com casco sujo, e que tínhamos como único armamento peças de 47^{mm}! Os torpedos foram lançados, respectivamente, a 450 e 300 metros do alvo; a uma distância dessas, era absolutamente impossível errar um tiro; mas a *Ibo* apercebeu o inimigo, a *Ibo,* sem pressão quási na caldeira, largou a amarra para as águas e avançou para o submarino, e é êle que o diz, com registo de hora que coincide com os nossos, que não lançou o terceiro torpedo, com que já tinha um tubo carregado, por ver largar e

avançar a *Ibo*, e que ao ver aproximar esta procurou mas foi a profundidade e a salvação nas águas exteriores. De vez em quando — lá está no *Diário*, $7^h,50^m$... $8^h,40^m$, volta a espreitar o que há no horizonte a ver se é possível a continuação do ataque... ¡Mas sempre a *Ibo*, sempre a mesma perseguição, como se a *Ibo* adivinhasse realmente as direcções onde êle ia aflorar!...

E não há remédio senão desistir, ir para 30 metros de fundo e seguir para oeste, para o largo, para onde a *Ibo* o deixe em paz.

Com efeito, êle tinha duas formas de alcançar a paz: afastar-se e mergulhar... Para a *Ibo*, coitada, é que essa paz era inatingível... ¡O submarino ficava intacto e senhor de todo o seu armamento, de todo o seu poder! Ali continuava escancarada aquela bôca enorme e profunda do Pôrto Grande de S. Vicente, com 5 quilómetros de uma ponta a outra, com 60 braças de água para o submarino buscar a profundidade que quisesse. Ali estava aquela frota aliada, outros vapores brasileiros, um lugre americano, os barcos do serviço do pôrto; ali estavam os cabos submarinos e a sua estação em terra, os depósitos de carvão, tudo que a Esquadra Inglêsa nos entregara para defender; ali estava uma cidade portuguesa, uma população portuguesa, uma colónia

de Portugal... e ali estava também a *Ibo*, ali estavam os meus marinheiros, condenados a morrer!

Para a *Ibo*, para essa, não podia haver mais trégua. E começou uma vida infernal, uma vida de completa exaustão de fôrças, em que os marinheiros e os oficiais da *Ibo*, agora acrescidos com um guarda marinha, Guerreiro de Brito, que foi incansável de dedicação e de sacrifício, viviam a vida de bordo, de vigilância e de acuïdade extremas, faziam barragens inventadas para o fundeadouro, com filas de batelões e chapas pendentes das bordas dêstes, acorriam a todos os alarmes... Até os marinheiros doentes no Hospital fugiram dêste e me apareceram num catraio, a meio da baía, numa das horas em que a *Ibo*, avistado o inimigo, marchava mais uma vez a todo o vapor contra êle.

No pôrto encontrava o inimigo traição que o auxiliasse. Era o *Kennemerland*, o vapor holandês, que, por sinais, por auxílios de embarcações, por todos os actos de cumplicidade que a situação lhe permitia, tentava ajudar à sua obra de destruïção. Os meus apelos para o Governador, para que a sua autoridade impedisse aquela traição, foram tantos quanto me era possível fazer. Arrastavam-se os dias; a cumplicidade conti-

nuava patente; uma guarda de infantaria posta a bordo do barco holandês de nada valera, como fàcilmente reconhece quem sabe o que é um navio, os esconderijos e os recursos que há nêle... Ao fim de alguns dias daquele alarme continuadamente repetido, daquela vigília permanente, daquele esfôrço físico fatigante, a gente da *Ibo* estava arrazada de fôrças e excitada de nervos. O Governador, aos meus apelos escritos e por intermédio do Imediato, para que fôsse desembarcada a tripulação traidora para acabar aquela cumplicidade no pôrto, levado por uma grande calma que a sua situação em terra naturalmente lhe permitia e seguramente, também, por aquele desgraçado ambiente de S. Vicente, em que o sacrifício da *Ibo* era, aos olhos de quási todos, a fantochada da guerra, o Governador, sempre tão atencioso comigo, nem sequer respondia ao que eu lhe escrevia ou mandava dizer.

As denúncias contra o *Kennemerland*, a juntar-se às nossas próprias observações, vinham de muitas origens. Os tripulantes dos navios brasileiros, o pessoal da artelharia da Ponta-Norte, os nossos homens do Ilhéu, todos, com urgência, vibrantemente, nos faziam as comunicações dessa traição. A 5 de Novembro, de manhã, a minha guarnição, indignada, presenciou um sinal pa-

tente, no vapor holandês, que, a mim, me levou à convicção de que deixava de cumprir o meu dever se não procedesse eu. Por que esperava? ¿Esperava novos torpedos, algum ataque de artelharia contra o pôrto, esperava o esgotamento completo dos meus homens? ¿Eram estes, porventura, uma récua de escravos, de cujas vidas e sacrifícios eu dispusesse por simples arbítrio meu? Era eu que faltava ao meu dever não procedendo; visto que a autoridade da Província não me ouvia, procederia eu, o Comandante das operações no pôrto.

Mandei armar uma fôrça para efectuar a prisão da tripulação do *Kennemerland;* pelo cabo do mar, mandei a requisição de um rebocador para a transportar. Surgiu-me o ajudante do Governador com um ofício em que êste me declarava a sua oposição à minha atitude e sôbre mim lançava as suas responsabilidades. Entendi não o dever fazer, nessas circunstâncias da sua oposição manifestada; entreguei o navio ao Imediato e desembarquei, em companhia do ajudante, para me ir avistar com o Governador.

Ante a declaração de que lhe obedecia rigorosamente, mas não podendo conciliar dois deveres, iria telegrafar imediatamente a pedir a exoneração por aquele motivo, o Governador

concordou comigo no acto que eu entendia necessário.

Meia hora depois, a guarnição do *Kennemerland* desembarcava entre duas filas de marinheiros da *Ibo* e era entregue às autoridades da colónia.

O submarino ignorou-o alguns dias. Numa noite levou o seu arrôjo a entrar novamente mergulhado na baía e a aflorar pelo través do *Kennemerland*, a cujo costado encostou. A guarda de infantaria que tinha a bordo, comandada pelo Tenente Modesto, surpreendida, abismada com aquela atracação inacreditável, acolheu o barco com uma descarga. O submarino, surpreendido por sua vez com o acolhimento, largou do *Kennemerland* e escondeu-se de novo nas águas. ¡Percebia emfim que a cumplicidade do vapor holandês tinha acabado! Manteve-se ainda uns dias no canal; a 16 de Novembro fazia um último *raid* a grande velocidade, e deve ter abandonado, nessa data, definitivamente, as águas de S. Vicente.

* * *

Retrocedamos a quinzena.

2 de Novembro. Torpedeamentos no pôrto. Vapores aliados afundados. Mortos e feridos.

É dia de finados, segundo a crença de muitos povos. Sinistro dia.

Há baile à noite no cabo submarino. Luz *a giorno* nas salas, música, dansas animadas. No meio do bulício, na efervescência das boas disposições, comentam-se os acontecimentos do dia. ¡Não há marinha senão a Marinha Britânica! ¡Uma canhoneirazinha, uma lata de sardinhas, a boiar ali nas águas, naquele arremêdo de defesa, naquela triste figura! Coragem? ¿¡Quem fala nisso?! Coragem só a inglêsa! Sôbre as águas tudo mais ou é brincadeira ou é cobardia!... Esta última palavra chegara a ser proferida.

A essa hora, à hora da dansa e do *whisky*, a *Ibo* estava na baía, com a sua gente cansada e de olhos vigilantes, não fôsse o inimigo cortar os cabos submarinos, lançar umas granadas para aquele palácio de alegria!

Foi o próprio Governador, numa manhã em que eu, esgotado de fadiga, pude aparecer-lhe, quem me disse, como justificação ao seu receio de complicações internacionais no caso *Kennemerland*, o que se passara no cabo submarino.

Como eu, às suas ponderações, observasse:

—¿Mas o Governador quere mais conseqüências do que uma guerra? ¿Pois não estamos nós

em guerra? ¿Na maior guerra que podia envolvernos?

O Governador respondeu-me, para demonstrar como nos encontrávamos desamparados dos nossos próprios aliados, com a falácia do baile do cabo submarino.

Dei-lhe exagerado valor? Não sei. Sei que, prostrado de fadiga, ante aquela revelação de uma tão dolorosa injustiça, fiquei aniqüilado, sem decisão para um argumento... Ergui-me instantes depois da cadeira onde estava como que mergulhado, estendi a mão ao Governador, em silêncio, e saí. Ia na mesma prostração. Entrei na canoa. O ar do mar refrescou-me. Nos poucos minutos da travessia para bordo o meu espírito revigorara-se, a minha decisão estava tomada. O sr. Cônsul inglês, capitão de mar e guerra da Marinha Britânica, por si, como parceiro do baile, e como chefe da comunidade britânica, tinha de dar-me explicações precisas. Escrevi ao sr. Cônsul, marcando eu próprio a hora a que no dia seguinte pela manhã o ia procurar.

O Cônsul aguardava-me.

Queria recusar transmitir ao Almirantado o relato dos acontecimentos que eu, como responsável pela defesa dos interêsses britânicos, queria

eu próprio fazer. Teve de anuir. Quanto à versão das apreciações injustas, tôdas as explicações lhe pareciam poucas, tão nobre, tão pronta ao sacrifício, dizia, havia sido sempre a forma inexcedível como a Marinha Portuguesa havia procedido em S. Vicente. E respondia-me por escrito, em ofício timbrado com as armas reais britânicas:

With reference to the first paragraph of your letter, I think that the opinion of the British Colony is a I assured you verbally and as you have quoted later in your letter, namely that the instant action of the «Ibo» saved the «Tibagy» and other vessels. I may mention that such was my official report before I had the pleasure of seeing you at my house on the 7th November.

I quite agree with you that but for the action of the «Ibo» a great deal more damage could have been caused by the submarine which the forts would have been powerless to prevent. When the British Colony has grasped this fact I am sure you will hear no more of the rumours which you mention.

You are aware, Sir, of my personal opinion frequently expressed, of the efficiency of the services of the «Ibo», which opinion coincides with that of the British Admirals whom you have quoted, and

of several other Officers Commanding H. M. Ships, which have been at S.t Vincent. I am now glad to observe signs that most of the inhabitants of S.t Vincent, not only of Portuguese nationality, are beginning to realize that your diligent look-out during so many uneventful months was not without good reason, and, as subsequent events have proved, not without success in the role which you assumed in safeguarding the international interests of this port.

I will with pleasure submit your report to the British Admiralty.

I take this opportunity of thanhing you for the ever-ready aid which you are kind enough to lend me at all times, and of complimenting you, the officers, and men of the «Ibo» on the prompt and zealous action displayed in so marked a manner on all needed occasions (1).

---

(1) Tradução:

«Com referência ao primeiro parágrafo da vossa carta, eu julgo que a opinião da Colónia Britânica é, como vos assegurei verbalmente e como mais adiante citais na vossa carta, que a acção imediata da *Ibo* salvou o *Tigaby* e outros navios. Posso declarar que tal foi a minha comunicação oficial, antes de ter o prazer de vos receber em minha casa em 7 de Novembro.

«Concordo absolutamente convosco, que se não fôsse a acção da *Ibo*, o submarino podia ter causado muito maior dano, o que as fortalezas não poderiam evitar. Quando a Colónia Inglêsa

Eram alguma cousa, sem dúvida, as afirmações dêste ofício. Mas não foi julgado ainda bastante, e dias depois, o mesmo Cônsul, em nome e como Chefe da Comunidade Britânica, ia a bordo da *Ibo* comunicar-me que troféus de prata, uma taça e um escudo, com a inscrição do reconhecimento britânico, seriam entregues à *Ibo* como sinal de gratidão pela defesa de S. Vicente.

O reconhecimento dos portugueses de S. Vicente, êsse limitou-se a um ofício de um antigo

---

compreender êsse facto, estou certo de que não mais ouvireis os boatos a que vos referis.

«Vós sabeis, senhor, a minha opinião pessoal muitas vezes formulada, da eficiência dos serviços da *Ibo*, opinião que coincide com a dos Almirantes Inglêses a que vos referis e com a de muitos outros oficiais comandantes de navios de S. Majestade que tem estado em S. Vicente. Folgo agora em notar sintomas de que a maioria dos habitantes de S. Vicente, não só de nacionalidade portuguesa, começa a compreender que a vossa diligente vigilância durante tantos meses passados sem incidentes, não era feita sem boas razões, e, como os factos subseqüentes o provaram, também não sem sucesso, para o papel por vós assumido na salvaguarda dos interêsses internacionais dêste pôrto.

«Terei muito prazer em apresentar o vosso relatório ao Almirantado Britânico.

«Aproveito a oportunidade para vos agradecer o pronto auxílio que amàvelmente me tendes prestado em tôdas as ocasiões e para vos cumprimentar, e aos oficiais e marinheiros da *Ibo*, pela rápida e zelosa acção manifestada de forma tão notável em tôdas as ocasiões necessárias».

mestre-escola, o sr. Lages, que nos comparava, na sua fantasia heróica, a gentes sublimadas, e a uma portaria no *Boletim Oficial de Cabo Verde,* com um louvor ao cabo do mar da Capitania pelos serviços prestados no dia 2 de Novembro, em que a *Ibo* é citada... pelo perigo que o cabo do mar correu por causa dos nossos tiros...

PARA CONSELHO DE GUERRA

A 15 de Janeiro de 1918, esperando-se em S. Vicente dois vapores da nossa carreira, o *Loanda* e o *Zaire*, a *Ibo*, no seu fadário que parecia nunca terminar, andava desde meio da noite cruzando no canal, pesquizando as águas, à espera que os navios portugueses aparecessem.

A-pesar-do estado de fadiga da guarnição, a começar por mim próprio, e do descalabro em que começava a estar muita cousa do navio, de Lisboa vinham apenas promessas quanto a sermos rendidos.

Naquela noite, naquela manhã, naquele dia, mais uma vez a *Ibo* e os seus homens ali andavam de um lado para outro, peças prontas, binóculos perscrutando, não fôsse o inimigo traiçoeiro afundar um dos vapores portugueses!

Pela tarde, um rebocador trouxe-nos a mala vinda no *Loanda*, de Lisboa.

Vinha uma nota confidencial da Majoria General da Armada. Na ponte, onde me achava,

abri-a. Mandava-me informar, com urgência, sôbre dois documentos que o Ministério das Colónias remetera.

São êsses documentos e a minha resposta que vão constituír êste capítulo.

É o único, de todos estes capítulos, que eu tenho pezar em escrever. É que a minha defesa, que vai seguir-se, envolve, como não podia deixar de ser, palavras em que eu firo alguém. Faço-o dolorosamente, mas sou forçado a fazê-lo. Êste livro é de memórias minhas, de memórias de um homem que teve uma acção, numa hora grave do país, pela qual lhe ficaram competindo responsabilidades. O caso do *Kennemerland* acarretou uma reclamação holandesa; anos depois, quando regressei do Govêrno de Macau, informou-me o Director dos Negócios Diplomáticos, Henrique de Vasconcelos, que a reclamação holandesa estava ainda pendente e o assunto por liquidar.

Foi-me feita uma acusação muito grave, em dois dos documentos que vou transcrever, e o assunto foi realmente importante para Portugal, para que eu possa passar por êle sem fazer por extenso a minha defesa. Tem de ter lugar, indispensàvelmente, nestas memórias.

Atenuo o pezar com que escrevo êste capítulo,

dizendo que formo do então Governador de Cabo Verde a idea de um são, de um autêntico português; errou em minha opinião, mas errou por uma falsa interpretação de um problema grave numa hora gravíssima, e, estou certo, principalmente, pelo ambiente que lhe falseava a visão. E feita esta justiça, posso e devo expor plenamente a minha defesa.

Procurei, muito calmamente, nessa tarde de 15 de Janeiro, patrulhar emquanto os dois vapores portugueses estavam sob a minha vigilância. Quando, pela partida dêles, pude dar êsse serviço por terminado, fundeei a *Ibo*, convidei o imediato a acompanhar-me e fui ao Palácio falar ao Governador.

Recordei-lhe como se passara a nossa entrevista que precedera o desembarque da tripulação do *Kennemerland*, e ante a confirmação, feita pelo Governador, da minha recordação, comuniquei-lhe que, em virtude dos documentos que acabara de receber, ia para bordo telegrafar à Majoria General pedindo a minha exoneração do comando e o meu julgamento em Conselho de Guerra.

O Governador quis dissuadir-me. Baldado intento. A minha resolução era inabalável. O telegrama seguiu ao seu destino.

Era redigido nos seguintes termos:

Vou responder máxima prontidão nota 2807 declarando porém desde já não considerar a expressão dos factos os documentos juntos. Solicito respeitosamente exoneração comando julgamento em Conselho de Guerra.

É dispensável transcrever a nota da Majoria General; era uma simples determinação para prestar a minha informação sôbre o assunto dos documentos que remetia.

Êsses documentos é que têm todo o interêsse. Eram os seguintes:

Cópia — Ofício n.º 2917 — 6.ª Repartição da Direcção Geral das Colónias. — Ex.mo Sr. Remetendo a V. Ex.ª cópia do telegrama junto n.º 443 do Governador de Cabo Verde acêrca do incidente ocorrido no pôrto de S. Vicente com o vapor holandês « Kennemerland », incumbe-me S. Ex.ª o Ministro das Colónias, de comunicar a V. Ex.ª que num pôrto de uma colónia portuguesa em que o seu Governador, delegado do Ministro das Colónias, é suprema autoridade com as honras de Vice-almirante pelo artigo 36.º da respectiva Carta Orgânica e atribuïções do artigo 40.º do mesmo

diploma, não é conveniente que o Comandante de um navio de guerra, que para ali foi a fim de cooperar na defesa e vigilância do pôrto, em vez de em tudo quanto respeita à Colónia proceder de acôrdo com o Governador, adoptasse uma linha de conduta divergente, cujas conseqüências nos podem trazer sérios embaraços e um provável pedido de indemnização, porquanto do inquérito que se fêz, nada de positivo se prova contra aquele vapor. Tais são os resultados prováveis que a liberdade de acção que se arrogou o Comandante da «Ibo», forçando o Governador a consentir no desembarque da guarnição do «Kennemerland», nos podem trazer em tão melindrosa questão. Saúde e Fraternidade. — Direcção Geral das Colónias, 22 de Dezembro de 1917. — Ex.mo Sr. Major General da Armada — O Director Geral, (a.) Joaquim Basílio Cerveira e Sousa de Albuquerque e Castro.

Cópia — 6.ª Repartição da Direcção Geral das Colónias. — Cópia do telegrama n.º 443, vindo de Cabo Verde em 29 de Novembro, para Ministro Colónias:

Referência seu telegrama ontem quando disse inquérito jurìdicamente nada vale referir-me apenas haver indícios ou suspeitas. Impossível aqui

fazer inspecção rigorosa carga não ser possível descarregar milho granel oitocentos barris sebo muito algodão. Quanto procedimento com tripulação eis factos embora afirmar V. Ex.ª minha repugnância alijar responsabilidades. Dia dois avolumados boatos suspeitos « Kennemerland » entendimento submarino mandava o capitão do pôrto proceder inquérito rigoroso. Quatro devido reclamações (?) (1) *mandei fôrça infantaria a bordo K evitar sinais luzes insistindo Comandante da « Ibo » desembarque da tripulação vapor com que não concordei. Cinco soube « Ibo » com fôrça armada queria desembarcar tripulação vapor enviei ajudante campo procurar evitar facto por isso inquérito continuava veio Comandante « Ibo » terra declarar sua defesa e marítima pôrto começar imediato desembarque envidei todos esforços evitar tal motivo melindre internacional e esperar resultado inquérito. Declarou Comandante « Ibo » desembarcaria imediatamente tripulação vapor, fim evitar conflito deplorável entre mar e terra e recentes dificuldades insuperáveis declarei deveríamos (?)* (1) *ao menos ir Cônsul pedir seu representante para vapor (?)* (1) *o que foi feito. Depois fôrça « Ibo » trouxe tripu-*

---

(1) Os sinais de interrogação são do próprio documento recebido, parecendo dúvidas sôbre tradução de cifra.

lação terra alojou hoteis. « Ibo » só receber ordens Ministério da Marinha. Já preveni V. Ex.ª funestos resultados pode dar divisão poderes. Tudo teria corrido outra forma fôsse V. Ex.ª seu representante mandarem. Inquérito seguiu hoje manhã via Cadiz estará ai 10. V. Ex.ª resolverá. (a.) Governador. — Está conforme. — 6.ª Repartição da Direcção Geral das Colónias, 22 de Dezembro de 1917. — O Chefe da Repartição, (a.) E. de Vasconcelos, capitão de mar e guerra.

Segue agora o relatório com que respondi:

Ex.mo Sr.

Cumprindo a ordem de V. Ex.ª, constante da nota $\frac{2807}{28-12-917}$, *da Majoria General, passo a informar V. Ex.ª sôbre o assunto da nota dá Direcção Geral das Colónias e do telegrama do Ex.mo Governador de Cabo Verde que vinham juntos àquela nota.*

Dividirei a minha informação em duas partes: a primeira, a indicação das razões pelas quais considero a tripulação do « Kennemerland » como criminosa de espionagem e o navio como suspeito de

transportar contrabando para o inimigo, e a exposição do meu procedimento; a segunda, a análise dos documentos remetidos a essa Majoria e em que me são feitas acusações.

PRIMEIRA PARTE

Dos factos considerados como actos de espionagem, uns referem-se a movimentos de embarcações, e, por muito evidente e grave que pareça a sua interpretação, não devem ser considerados mais do que simples suspeitas; outros referem-se a sinais, comunicações Morse, praticados pelo navio para o lado do mar, onde mais nenhum navio havia e de onde na noite de um para dois veio o submarino e onde nas noites seguintes se verificou a sua presença e a exclusão de outras embarcações, e não foram simples suspeitas, foram factos de espionagem testemunhados e afirmados com bastante precisão em repetidos depoïmentos do inquérito, no do primeiro declarante, Armando Bandeira de Melo, capitão-tenente da reserva naval brasileira e maquinista do «Guahyba», no do quarto declarante, Francisco Borges, maquinista do «Tibagy», no do quinto declarante, primeiro tenente Owen Pinto, imediato da «Ibo», no do sexto declarante, Abílio Marques Neves, condutor de máquinas da

« Ibo », no do nono declarante, Damião Abel Xavier Barbosa, segundo marinheiro destacado como sinaleiro no Ilhéu, no do décimo declarante, Joaquim Ramos de Oliveira, soldado, destacado no Ilhéu, no do décimo primeiro declarante, José Maria, primeiro marinheiro sinaleiro da « Ibo », no do décimo segundo declarante, Manuel da Assunção Brito, primeiro torpedeiro da « Ibo », no do décimo terceiro declarante, José Custódio de Brito, segundo artilheiro da « Ibo » e no meu próprio depoïmento. Os depoïmentos que se referem a sinais luminosos do vapor, sem o fazerem com a mesma precisão de afirmativa, são ainda alguns. Aqueles dez depoïmentos que enumero são porém de plena afirmação, e em tôda a justiça do mundo um facto é considerado provado quando o afirmam dez testemunhas que razão alguma autoriza a considerar suspeitas. Alguns depoïmentos, como o do marinheiro Xavier Barbosa, então servindo de sinaleiro no pôsto de vigilância do Ilheu, citam mesmo a apreensão de letras, entre outras, em série, a letra K, inicial do nome do navio, sendo inteiramente natural que o sinal fôsse incompreensível para êsse sinaleiro, visto ser absurdo que deixasse de ser feito em cifra.

A correspondência, do exterior, por um barco que se afirma ser o submarino, não só por ter sido

visto uma vez ao anoitecer no local onde, caída a noite, apareceram os sinais, mas por nenhum outro barco haver no canal, é afirmada também pelo sexto declarante, condutor Neves, pelo sétimo declarante, José Gramacho da Silva, sargento do Exército, chefe da guarda que embarcou no « Kennemerland », pelo décimo sétimo declarante, guarda-marinha Brito e por mim, fundando-me eu no próprio testemunho, na confirmação dada por praças então de serviço a bordo e na informação que oficialmente me foi transmitida por um sargento de artelharia, de ordem do Comandante da Bataria da Ponta Norte, capitão de artelharia Sequeira. Referida a ponto diferente do canal e menos precisamente, há uma referência no depoïmento do sinaleiro do Ilhéu. O facto de os sinais à direita do Ilhéu não serem vistos do Ilhéu, mas sim da Ponta Norte, da « Ibo », do « Kennemerland » e do rebocador « Barcelos », é explicado pelo guarda-marinha Brito no seu depoïmento com uma razão natural, a de serem feitos com um aparelho de luz dirigida e não de luz universal, aparelho semelhante aos que a « Ibo » tem espalhados nos postos de vigilância.

Teve ainda a significação de um sinal para o barco inimigo, o movimento feito com a bandeira de lona pintada fixa num mastro, movimento man-

dado anular pela « Ibo » e testemunhado em numerosos depoïmentos, o qual foi, na ocasião, explicado pelos holandeses com duas razões ambas verificadas falsas, e nos seus depoïmentos explicado pela necessidade urgente de remediar uma avaria, necessidade tão urgente que, sem essa operação feita, há mais de dois meses que a bandeira continua no seu lugar. Êsse facto porém não pode constituir senão uma simples suspeita.

Os movimentos de embarcações considero-os, não provas já averiguadas de espionagem, mas, no estado em que ficaram as averiguações, como graves razões de suspeita. Dois são êsses movimentos suspeitos: o das embarcações que estiveram junto às bóias exteriores do cabo submarino e o das que foram para o canal, especialmente aquela que pelas seis horas da tarde que precedeu os torpedeamentos se fêz ao mar e recolheu a bordo pelas quatro horas da madrugada.

A estada das embarcações junto às bóias do cabo submarino é referida pelo pessoal do Ilhéu, tendo deposto nesse sentido no auto o décimo declarante, soldado Oliveira, e é confirmada pelo Ex.mo Capitão dos portos no seu parecer de conclusão, dizendo até êsse oficial que um vapor da Capitania as fôra intimar a retirar, encontrando numa delas o próprio capitão do « Kennemerland », que assinara,

ao fundear no pôrto, o recibo das instruções impressas em que essa zona é declarada, sob risco de procedimento de guerra, vedada aos escaleres. Pois nesse local passaram os escaleres do « Kennemerland » algumas horas da ante-véspera dos torpedeamentos e nêsse mesmo local foi visto o periscópio do submarino na ocasião do lançamento dos torpedos. Segundo os depoïmentos holandeses era um exercício de vela (feito a remos e pairando, segundo o pessoal do Ilhéu); segundo a informação que primeiro obteve o Ex.mo Capitão dos portos e de que me informou, era uma pescaria. Quer uma quer outra dessas explicações, qualquer delas contraditada, é evidentemente inaceitável para explicar uma transgressão a ordens que devia ser punida com procedimento de guerra. A « Ibo », se estivesse no pôrto, tê-las-ia afastado a tiro de carabina, como algumas vezes tem feito cumprir essa ordem; qualquer das batarias podia muito naturalmente fazer fogo sôbre elas. Era um risco demasiadamente grande para tais objectivos.

As embarcações do « Kennemerland » que se fizeram ao largo no canal são referidas pelo pessoal do Ilhéu, grumete n.º 4179 (mencionado no depoïmento do imediato da « Ibo »), marinheiro Barbosa, nono declarante e soldado Oliveira, décimo declarante. As suspeitas graves são porém sôbre a

embarcação que às seis horas da tarde do dia um, véspera dos torpedeamentos, larga do bordo do mar do vapor para o canal, passando próximo do Morro Branco, embarcação que às quatro horas da madrugada é vista regressar, caso referido nos depoïmentos dos maquinistas brasileiros, Bandeira, Nelson de Andrade e Borges, respectivamente primeiro, segundo e quarto depoentes, e que o Capitão do « Kennemerland » pretende explicar no seu depoïmento com uma licença dada aos oficiais, mas que, naturalmente pela sua gravidade, aparece negado em todos os outros depoïmentos de holandeses, os quais, devido à interrupção havida no inquérito a seguir ao depoïmento do Capitão, o Ex.mo Capitão dos portos considera feitos de conluio.

Posteriormente, porém, ao desembarque da tripulação holandesa, um outro facto, que dificilmente se pode manter nos limites de simples suspeita, veio confirmar as relações entre o barco holandês e o submarino. Foi a tentativa de atracação feita pelo submarino no « Kennemerland » na noite de 15 para 16 de Novembro e repelida pelo fogo de fusilaria da guarda postada a bordo, facto que o Tenente de Infantaria Correia Modesto, que comandava essa fôrça, veio na própria noite comunicar a bordo desta canhoneira.

Considero o navio como suspeito de transportar contrabando de guerra para o inimigo, por duas razões: a primeira, a insistência com que o submarino pretendeu comunicar com êle, mantendo-se seguidamente nas águas de S. Vicente durante tôda a primeira quinzena de Novembro e, coisa estranha, sem atacar mais navio algum, e levando as suas tentativas para comunicar por sinais às luzes espalhafatosas que chegou a mostrar no canal, e abandonando estas águas apenas depois que, na tentativa de abordagem, a fusilaria lhe indicou que o navio tinha a bordo uma fôrça portuguesa. A segunda razão por que o considero suspeito de contrabando funda-se em um depoïmento do inquérito. Êsse depoïmento considero-o verdadeiramente valioso e acho que lança uma grande luz sôbre o caso. É o do vigésimo segundo declarante, Manuel do Rosário Livramento, de 15 anos de idade, natural de S. Vicente e o único indivíduo não holandês que parece ter feito parte da tripulação do «Kennemerland» na viagem para S. Vicente. Diz êsse indivíduo que, tendo embarcado como moço de cozinha no vapor na penúltima estada dêle no pôrto, seguiu nêle para Buenos Aires, onde esteve mais de um mês e onde viu serem desembarcados do navio dois tripulantes, um inglês e um norte-americano (repare-se na nacionalidade dos desembar-

cados), os quais foram substituídos por dois holandeses. Que o navio seguiu para o Rosário, onde esteve carregando milho, e depois para Pernambuco, onde carregou cacau, tabaco e algodão, indo finalmente à Baía, onde carregou coiros, barris de sebo, tabaco e outros volumes. Acrescenta porém um pormenor muito interessante: essa carga era recebida de noite, num lanchão coberto com um encerado, e o pobre rapazote português era forçado a recolher ao alojamento, o que não sucedia com os demais tripulantes, que todos andavam à vontade no convés, sendo ainda impedido pelos oficiais e pelo próprio cozinheiro de espreitar o porão para onde a carga entrava. Isto tudo consta do auto de inquérito, e, a-pesar-de aquilo a que não quero dar senão o nome de suspeita atingir as proporções que êste depoïmento indica, há dois meses que duram as hesitações sôbre o procedimento a haver, e emquanto a tripulação holandesa, acusada de atraiçoar a minha Pátria, anda em terras de Portugal em plena liberdade e folgança, um oficial que ela encontrou no seu caminho cumprindo escrupulosamente o seu dever de português é levado a solicitar o julgamento dos seus actos.

Dêstes factos, como se depreende da sua própria exposição, é-me dado o conhecimento mais preciso pelo inquérito, cuja cópia S. Ex.ª o Governador,

leal e muito delicadamente, pôs agora à minha disposição, outros, como o da tentativa de atracação do submarino na noite de 15 para 16, a seu tempo vieram ao meu conhecimento, mas quási todos, como se poderá ver cotejando o meu depoimento, eram, talvez ainda com mais evidente luz, se possível, pela actualidade que tinham, do meu conhecimento. E foram êsses factos que me levaram ao procedimento que eu segui e que eu continuo considerando, a-pesar-da opinião formada em contrário na Direcção Geral das Colónias, o do rumo exacto pelo qual o assunto tinha de ser enveredado.

Se o assunto se encaminhou de uma forma que hoje consideram, e eu tanto como os bons portugueses, grave para Portugal, foi porque êle mudou de rumo, e ao sair do que foi de minha iniciativa sofreu um brusco zig-zag, passando os homens que eu apresentei como criminosos para a minha Pátria a ser considerados hóspedes do nosso Govêrno em trêguas dos seus trabalhos, e, aos factos denunciados como de traição à nossa Pátria, sendo nós próprios, portugueses, a pôr em dúvida o direito de os julgar criminosos e de os punir, de os averiguar, sequer, devidamente.

Dessa mudança de orientação resultou o impedimento de que o próprio inquérito se esclarecesse, porque indiscutivelmente o que falta principalmente

nesse inquérito é que os súbditos holandeses se confessem criminosos ou se denunciem uns aos outros, confissão ou denúncia que era necessário atribuir-lhes uma imbecilidade absoluta para querer que êles a fizessem, quando viviam e continuam vivendo regaladamente hospedados por conta alheia em hotéis a 2$50 por cabeça, com as ruas de uma cidade para passear e as salas de um club para celebrar os seus conluios em plena tranqüilidade e independência! A simples restrição de recolherem às 6 horas da tarde é por êles desatendida; pois depoïmentos de oficiais para mim insuspeitos me afirmam encontrá-los a horas bem mais tardias nas ruas de S. Vicente. Não eu; que a essa hora, sem uma excepção, vigio pela segurança do pôrto contra a qual êles trabalham.

Pois a-pesar-dessas condições tão impróprias para lhes obter declarações verdadeiras, como o próprio encarregado do inquérito declara nas suas conclusões, há um momento no inquérito em que parece que vai a abrir-se o caminho da elucidação. É no depoïmento do décimo primeiro presumido delinqüente, um marinheiro mais boçal que os outros, ou quem sabe se mais vingativo, que informa que a bordo só o Imediato e o segundo oficial sabem praticar Morse. Parece que era um filão; parece que estavam indicados os prováveis autores dos

sinais para o canal. Pois nem êsses foram presos; nem êsses cessaram de gozar tôdas as regalias da hospedagem e do club! Nem admira; quando S. Ex.ª o Governador, que telegrafou para Lisboa a atribuir-me tôda a responsabilidade do ocorrido e até a rebeldia contra S. Ex.ª, me declarou na noite de 15 do corrente, em que, recebida a nota dessa Majoria, fui procurar S. Ex.ª, juntamente com o meu Imediato, que quis acompanhar-me e tudo testemunhou, que não havia lido o inquérito e apenas lhe conhecia as conclusões!

Passo à exposição do que foi a minha acção no assunto.

A « Ibo » não se achava no pôrto de S. Vicente quando entrou o vapor holandês. Á entrada da « Ibo », na tarde de 1 de Novembro, apenas se tornou reparado, que o « Kennemerland », à pôpa do qual a « Ibo » passou a rastejar, nem sequer a saudasse com a bandeira, quando a tripulação do « Kennemerland » acorreu curiosamente a vê-la e a « Ibo », que trazia içado o distintivo de S. Ex.ª o Governador, era saudada por todos os navios do pôrto e pelos postos semafóricos com bandeiras e sinais de boas vindas. Atribuiu-se porém o caso a uma simples grosseria, tanto mais que o « Kennemerland » estivera meses antes no pôrto, como já ficou referido, e em nada se tornara suspeito, cin-

gindo-se estritamente às instruções do pôrto, ao contrário do que o Capitão diz no seu depoïmento, em que alega identidade de procedimentos.

As acusações que são feitas à tripulação do «Kennemerland», pelo seu procedimento nos primeiros dias de estada no pôrto, vieram ao meu conhecimento por informações, mas essas informações afluiram logo a seguir aos torpedeamentos.

Deu-se o ataque do submarino na manhã de 2 de Novembro, e a atitude de chacota da tripulação holandesa para com a «Ibo» transpôs então o limite da grosseria e alguma coisa disse já dos seus sentimentos. Essa atitude, que no inquérito é negada pelos tripulantes holandeses em pêso, foi verificada pela guarnição da «Ibo» sem lugar para dúvida. Simultâneamente, a recusa de socorros aos brasileiros que haviam caído ou se haviam lançado ao mar, fortaleceu a idea sôbre os seus sentimentos. Dizem alguns depoentes holandeses que não haviam prestado socorros por os escaleres fazerem muita água; entretanto êsses mesmos escaleres, dos quais pelo menos dois estavam na água, haviam feito por tão longas horas as navegações que constam do inquérito; outros depoentes dizem que não haviam prestado socorros por haver muitas embarcações a fazê-lo; é falso; as embarcações haviam sossobrado e fugido quási tôdas, e por essa

razão a « Ibo », que saía para o mar a combater, deixou dois dos seus escaleres a prestar socorros, escaleres que recolheram nada menos de 28 náufragos. Essa atitude tão própria do espírito alemão na campanha submarina, depõe também no conceito a formar da tripulação.

Logo no próprio dia dos torpedeamentos, alguns tripulantes brasileiros, acompanhados do respectivo Cônsul, apresentaram-se na Capitania dos Portos lavrando o seu protesto contra o vapor holandês que os havia atraiçoado, denunciando os sinais de luzes, as viagens nos escaleres, quanto emfim consta dos seus depoïmentos no inquérito que foi aberto sôbre êsse protesto. Êsses protestos não ficaram porém nos limites da Capitania, encheram S. Vicente, e a bordo da « Ibo » chegou a notícia da indignação dêsses tripulantes, em que infelizmente era envolvolvido Portugal, que acusavam de permitir que a traição de um neutro, dentro dos seus portos, pudesse causar a destruïção de dois navios aliados. Era tal a indignação dêsses tripulantes e tais impropérios diziam, segundo me afirmavam, que eu, que conheço as secções livres *da imprensa brasileira, observei aos meus oficiais que nessa imprensa se haviam de vir a escrever com certeza coisas monstruosas contra nós.*

Na noite dêsse dia o vapor holandês recomeçou

a sua faina de sinais. Foi-lhe feita uma primeira intimação para os cessar por um vapor da Capitania. A seguir foi feita uma segunda intimação por um oficial, indo a bordo do vapor holandês o Imediato da «Ibo», que avisou o Comandante de que se acabaria por fazer fogo sôbre o vapor. Como os sinais não cessassem ainda, pôs-se sôbre o vapor o projector, apitou-se com sereia e deu-se um tiro de salva, cessando então por essa noite os sinais, pelo menos aparentemente para a vigilância.

Na noite seguinte, de 3 para 4, o trabalho de sinais recomeçou. Fêz-se sôbre o vapor, assim que êles foram percebidos, um tiro de salva, e mandei de novo aviso ao «Kennemerland», desta vez dizendo simplesmente que ao primeiro sinal que fôsse visto no vapor faria sôbre êle fogo de combate.

No dia 4 S. Ex.ª o Governador, sem que eu para isso interviesse, mandou para bordo uma fôrça de infantaria com ordem de ter a tripulação guardada à vista. Nesse dia 4, ainda, dirigi-me por carta a S. Ex.ª o Governador informando-o de que, não tinha dúvidas de que o vapor holandês estava sendo cúmplice do submarino que ameaçava o pôrto, propunha a S. Ex.ª o desembarque da tripulação como única medida de garantia, na urgência das circunstâncias, para cessar a cumplici-

dade que se estava dando, lembrando a S. Ex.ª as acusações brasileiras e o bem colocado que se ficaria procedendo contra a traição de que haviam sido vítimas os navios dos nossos aliados, e dizia a S. Ex.ª que, como o vapor podia ter a bordo contrabando de guerra, isso se verificaria, e um tribunal de presas decidiria em tempo oportuno da sua posse. Não reservei minuta dessa carta, mas não deve diferir na essência do que deixo referido. S. Ex.ª o Governador, que foi sempre delicadíssimo nas suas relações comigo e que nunca deixou um bilhete meu sem atenciosa resposta, não me mandou resposta alguma.

Na noite de 4 para 5, como já disse, a fôrça de infantaria estava a bordo com ordem de ter a tripulação presa à vista. Pois a-pesar-dessa situação da tripulação os sinais dessa noite, a que o submarino correspondia do mar, foram vistos por muitos, como consta do inquérito, sendo nessa noite que veio a bordo da «Ibo» o sargento enviado pelo Comandante da Bataria da Ponta Norte, tão grave estava parecendo a êsse ilustre oficial o que estava presenciando. ¡E a «Ibo» não fêz nessa ocasião tiro algum! É que para tiros de pólvora sêca já bastava de comédia com quem zombava assim de nós, e tiros de combate sôbre um navio neutro, fazem-se, mas não pelo simples impulso, sim como

o diga a reflexão. Mandei a bordo do « Kennemerland » um sargento da « Ibo », acompanhando o de artelharia, e os sinais, que do depoïmento dêsse sargento, no inquérito, se verifica que ainda se faziam, é possível que cessassem, pelo menos assim nos pareceu.

Eu havia pedido nessa noite a S. Ex.ª o Governador para mandar mais tropa para bordo do « Kennemerland ». O facto de os sinais serem feitos sem que a guarda que estava a bordo tivesse maneira de o perceber, a idea de que é absolutamente impossível ter à vista permanentemente, um a um, todos os homens de uma tripulação, que nem em todos os instantes podem ser acompanhados, fêz-me considerar, e ainda nessa noite mandei dizer a S. Ex.ª que não tinha maior interêsse no pedido que fizera. A solução não se me afigurava que fôsse essa. Eu propusera-a a S. Ex.ª o Governador e estava ainda aguardando a sua resposta.

Confesso que a minha indignação, nessa noite, foi muita. A minha fadiga era já grande, pois o meu descanso era absolutamente nenhum, e a situação, que seguira imediatamente as preocupações de uma viagem feita na previsão de um tão provável encontro com o inimigo, durava desde o amanhecer do dia 2. As responsabilidades estavam

longe de diminuir. Os interêsses fixos do pôrto, e tão valiosos êles são, pesavam sôbre mim, pela delegação que S. Ex.ª o Governador sempre em mim fizera de uma tão grande responsabilidade e pelo encargo, tão honroso mas tão pesado, que o Comandante da esquadra inglêsa havia deposto nas minhas mãos. Os navios brasileiros não atacados, com a entrada de novos vapores, eram quatro, ancorados agora no pôrto. Um lugre americano, escapo ao anterior torpedeamento, era outro barco de bandeira aliada. A bordo da « Ibo » havia cem vidas, desta dedicada e corajosa tripulação que eu tenho tido a felicidade de comandar, cem vidas que eu, na minha consciência, tendo-as tanta vez exposto ao sacrifício pelo dever, entendia ter para com elas o dever de as defender também. O incidente do arriar da bandeira de lona, na manhã do dia 5, tomado por tôda a gente como um sinal do « Kennemerland » para ser visto do largo, fêz-me considerar chegado o momento das decisões. Como S Ex.ª o Governador nada respondia à minha carta, mandei ao palácio o meu Imediato dizer a S. Ex.ª que eu lhe pedia como muito e muito amigo *que lesse e meditasse bem o que nela dizia. Eu queria abrir os olhos ao camarada que tanto estimava e que via de olhos cerrados à luz que entrava pelos meus. Pois estávamos em frente de*

um caso de traição à nossa Pátria, no campo de batalha, que eram nessa hora as águas S. Vicente, havia um foco de traição, eu propunha que se eliminasse êsse foco, que se abafasse a traição, e o Governador não me ouvia! O Imediato voltou para bordo e disse-me que o Governador lhe não dizia coisa alguma decisiva, lhe falava na pequenez dos nossos recursos, no inquérito que se estava fazendo.

A pequenez dos nossos recursos! Lembrava-ma como se essa idea não existisse no meu espírito e como se a pequenez material de Portugal diminuisse em um mínimo que fôsse o direito da sua soberania e o dever que eu tinha de a fazer respeitar! O inquérito, que se protelava na Capitania dos Portos e se protelou ainda por duas arrastadas semanas! E entretanto S. Ex.ª o Governador não tirava dos meus ombros a responsabilidade que eu nêles tinha, nem sequer aquela que, tantas vezes, os seus actos e as suas palavras, até afixadas nas esquinas de S. Vicente, haviam pôsto em mim!

Pois bem, S. Ex.ª não decidia cousa alguma, decidiria eu. E como S. Ex.ª tinha a autoridade de desfazer aquilo que eu fizesse, para mandar repor a bordo os homens de que eu ia mandar fazer-lhe a apresentação, S. Ex.ª que usasse da sua autoridade, se o meu acto merecia a sua reprova-

ção, e em vista do seu procedimento eu me guiaria para expor o que houvesse à estação minha directa superiora.

Dei então ordem para a bordo da «Ibo» se armar uma fôrça de comando de oficial e eu próprio redigi os termos da guia que mandei fazer e que foram os seguintes: «Marcha a apresentar-se ao Govêrno da Província de Cabo Verde o segnndo tenente ..... conduzindo sob o seu comando uma escolta que leva sob prisão a tripulação do vapor holandês «Kennemerland», por necessidade forçosa da defesa do porto de S. Vicente, visto as repetidas demonstrações do seu entendimento com o inimigo que atacou e ameaça êste pôrto.»

Simultâneamente, por intermédio do Cabo de Mar, requisitava um vapor da Capitania para transporte da fôrça. Em seu lugar apareceu uma outra embarcação da Capitania conduzindo o Ajudante de S. Ex.ª o Governador.

Recebi êsse oficial, que me preguntou, de ordem de S. Ex.ª o Governador, se era verdade eu ir mandar tomar pela fôrça o vapor holandês. *Repeli imediatamente a interpretação que se dava ao meu acto, respondendo que não ia tomar pela fôrça navio algum. Fôrça a bordo, até, já o navio tinha, por ordem de S. Ex.ª o Governador. Como Comandante de um navio de guerra português*

num pôrto português, pôrto que era nesse momento um campo de combate, encontrando criminosos contra a minha Pátria nesse campo de combate, como todo o Comandante de operações tem o direito e o dever de fazer, eu mandava prender êsses criminosos.

Á minha resposta, o Ajudante de S. Ex.ª entregou-me um ofício em que, chamando aliás ao acto que eu ia mandar cometer «apoderar-me pela fôrça do navio holandês», o que eu não posso deixar de estranhar quando a minha carta instruía S. Ex.ª sôbre o acto que eu achava necessário e sôbre o que eu entendia sôbre posse do navio, S. Ex.ª, alegando ser a suprema autoridade da Província, me declarava a sua oposição.

Até que finalmente!

Chamei o Imediato do navio e disse-lhe que, diante do Ajudante, que representava a bordo S. Ex.ª o Governador, com o qual tinha de ir conferenciar naquele momento, lhe fazia entrega do navio, devendo êle proceder por sua decisão em qualquer ocorrência; com respeito à escolta, determinei ao Imediato que ela aguardasse a bordo da canhoneira o meu regresso, não devendo por caso algum sair de bordo sem nova ordem minha.

Na minha conferência com S. Ex.ª o Governador, mostrou-me ainda S. Ex.ª a sua divergên-

cia, que o seu ofício me havia feito conhecer. Pelo que, eu disse a S. Ex.ª as seguintes palavras:

— *Senhor Governador da Província: Eu não sou na minha presente comissão um subordinado directo de V. Ex.ª; todavia,* nem por um instante desde o comêço da minha comissão eu deixei de ver em V. Ex.ª o representante supremo do meu Govêrno. *Sendo assim, praticar um acto de serviço, da importância do que eu entendo necessário praticar, em discordância com V. Ex.ª,* afigura-se-me um acto de rebeldia, como se pusesse a *Ibo* em revolta contra o poder de V. Ex.ª, e V. Ex.ª, que me conhece, sabe que eu era absolutamente incapaz de o fazer. *Nestas circunstâncias, NÃO O PRATICO. Entretanto, como considero êsse acto essencial para a defesa que me está entregue,* e não o quero cometer com a desaprovação de V. Ex.ª, *regresso ao meu navio e vou imediatamente telegrafar à Majoria General da Armada expondo o que ocorre e solicitando a entrega imediata do Comando, para que outro oficial, que eu não posso ser, possa conciliar o cumprimento dêsses dois deveres.*

Não estranhe V. Ex.ª que eu conserve estas palavras de memória. Foram muito graves e muito sinceras para eu não as fixar. O que afirmo a V. Ex.ª é que, ante a acusação de rebeldia que

me é feita agora, fui repeti-las a S. Ex.ª o Governador na noite de 15 do corrente, preguntando a S. Ex.ª se se recordava de eu as ter proferido, e S. Ex.ª, em presença do meu Imediato, que, como já disse, me acompanhou a essa conferência, tendo-as escutado muito atentamente, respondeu que eram absolutamente exactas.

Mal finda essa minha declaração, a atitude de S. Ex.ª o Governador mudou inteiramente e respondeu-me que de forma alguma eu ia dar êsse passo. Afirmei a S. Ex.ª sob minha palavra de honra que a minha resolução era inabalável, dizendo-me então S. Ex.ª que estava pronto a perfilhar a solução que eu propunha, mas com a condição de irmos ao Consulado holandês; inquirindo eu de S. Ex.ª qual a diligência que pretendia que fizéssemos no consulado, e informando-me que iríamos pedir que um empregado ficasse a bordo com a fôrça portuguesa para salvaguarda em responsabilidades com material, pela minha parte não tive dúvida alguma em acompanhar S. Ex.ª.

Foi só depois desta minha conferência que, regressando a bordo da «Ibo» em companhia do funcionário do Consulado holandês que devia seguir com a fôrça, mandei pôr esta a caminho, fazendo entrega da guia ao oficial que a comandava.

Êsse oficial foi apresentar a tripulação holandesa ao Govêrno da Província, S. Ex.ª o Governador fêz seguir fôrça e presos para a Capitania dos Portos, e, feita aí a entrega dêles, a fôrça recolheu a bordo.

Quer dizer, desde a nossa conferência e até êsse instante, visto que não mandava repor a bordo a tripulação presa, mas sim recebê-la pela Capitania, S. Ex.ª associava-se ao meu acto e partilhava — se é que não cobria — *a minha responsabilidade. Não querendo porém alijar a responsabilidade que me coubesse, no meu telegrama para a Majoria General, em 6, apresentei o desembarque da tripulação como um acto da minha simples autoria. Indo a seguir ao palácio e informando S. Ex.ª dos termos em que telegrafara, S. Ex.ª disse-me que por seu lado telegrafara ao Ministério das Colónias assumindo a responsabilidade do acto, ao que eu comentei, comovido: « É que nós, Governador, somos ambos igualmente leais. »*

A minha intervenção cessou, ainda no dia 5, escrevendo a S. Ex.ª o Governador a dizer que o navio holandês estava sem bandeira içada e que conviria patentear bem que êle continuava a ser holandês, com o que S. Ex.ª concordou, cedendo até a « Ibo » uma bandeira para êsse fim, por de momento não se encontrar a bandeira do vapor.

Vivi daí em diante, com S. Ex.ª o Governador, em contacto quási diário, pois tôdas as manhãs, como norma da minha vida, eu ia por uma meia hora conversar com S. Ex.ª, não só porque as nossas cordeais relações de 20 anos o indicavam, mas para, permanentemente, estar, em serviço, em contacto com S. Ex.ª. Além disso, raro era o dia em que não trocávamos comunicações escritas. Uma ou outra vez se abordou o assunto «Kennemerland», vendo eu sempre com desgôsto o caminho erradíssimo que o caso havia tomado, caminho em que previa conseqüências bem graves, mas respeitando, como devia, a competência das autoridades a quem êle estava entregue. Pois a 29 de Novembro S. Ex.ª o Governador redigia para Lisboa o espantoso telegrama de que me foi enviada a cópia e até ao dia 15 dêste mês eu continuei julgando o Palácio de S. Vicente como a casa de um amigo.

No dia 18 do corrente tive aqui a bordo a visita de S. Ex.ª, que, ante a minha comunicação de que requerera um Conselho de Guerra, vinha oferecer-me o préstimo da sua autoridade para o que pudesse auxiliar-me, o que eu desejo registar, não tendo eu desejado aceitar mais do que a consulta ao inquérito que estava fazendo e a liberdade de tomar dêle apontamentos. Como incidente da con-

versa ouvi porém de S. Ex.ª uma informação que é de muito valor. Disse-me S. Ex.ª que a nulidade do inquérito não deriva de mencionar ou não actos de gravidade, mas sim de estar mal feito, de não ter, por exemplo, as declarações de palavra de honra (o meu depoïmento, remetido por escrito, contém essa declaração). Eu ouvi e não pude deixar de me surpreender, não pelo êrro de fórmula judiciária, que, a reconhecer-se, se devia talvez ter procurado remediar ràpidamente, principalmente emquanto estavam em S. Vicente os tripulantes brasileiros, que se demoraram quási todos até meados de Dezembro, mas por ver que cresciam assim as razões alheias inteiramente à minha responsabilidade, pelas quais o incidente tinha a feição grave que estava revestindo, e que era sôbre mim que essa responsabilidade se descarregava.

Pois bem; aqueles a quem devo conta dos meus actos que avaliem se num caso de tanta gravidade cumpri todo o meu dever de português e todo o meu dever de homem leal.

SEGUNDA PARTE

Passo agora à análise dos documentos que acompanharam a nota da Majoria General.

Começarei pelo telegrama de S. Ex.ª o Gover-

nador, visto ser êle que serviu de fundamento à nota da Direcção Geral das Colónias.

Diz êsse telegrama:

« Referência seu telegrama ontem quando disse inquérito juridicamente nada vale referir-me apenas haver indícios ou suspeitas. »

Não é verdade.

Na minha exposição está demonstrado que consta do próprio inquérito a afirmação de factos que, em tôda a parte, constituem crime contra uma nação. O próprio Governador da Província, na sua visita aqui a bordo a 18 do corrente, me informou que a nulidade do inquérito era devida a estar mal feito, citando-me o caso de não ter, a não ser no meu depoïmento, as declarações de palavra de honra.

Prossegue o telegrama:

« Impossível aqui fazer inspecção rigorosa carga não ser possível descarregar milho granel oitocentos barris sebo muito algodão. »

Não considero isto verdade. É difícil, não é impossível. Carvão a granel, em todos os seus porões, trouxe o « Kennemerland » na sua penúltima viagem, e todo êle passou dos porões para os batelões de S. Vicente. O milho poderia passar pois por processo idêntico. A restante carga será tão fácil ou difícil inspeccioná-la em S. Vicente como em outro qualquer pôrto, visto que a única dificuldade,

pelo que lhe diz respeito, será encontrar o contrabando, no caso de estar no interior de alguns fardos ou barris e não no meio dêles. ¿Armazéns para guardar essa carga não os há em S. Vicente? ¿E onde se guardou, posteriormente, tanta carga tirada dos vapores torpedeados? ¿E porque se não poriam, em último caso, à falta, que me custa admitir, de todo o edifício próprio, do Estado ou particular, fardos e barris em pleno cais, guardados por duas sentinelas dos quinhentos soldados de guarnição que estão em S. Vicente? Resta a objecção de que o milho acabaria por encher os batelões e não se esvaziar todo. Admito, embora o ponha em dúvida. Nesse caso ainda, o que restasse de um porão podia ser baldeado para outro já vazio. Em minha opinião absolutamente sincera, o exame da carga podia fazer-se.

« Quanto procedimento tripulação eis factos embora afirmar V. Ex.ª minha repugnância alijar responsabilidades. »

Como a afirmação contida neste período é tôda de ordem moral, abstenho-me de a comentar.

Prossegue o telegrama:

« Dia dois avolumados boatos suspeitos « Kennemerland » entendimento submarino mandava o Capitão do Pôrto proceder inquérito rigoroso. »

Assim o digo também no meu relatório.

Prossegue o telegrama:

«*4 devido reclamações* [a cópia tem aqui um ponto de interrogação] *mandei fôrça infantaria a bordo K evitar sinais luzes insistindo Comandante da «Ibo» desembarque da tripulação vapor com que não concordei.*»

A fôrça mandada para bordo não pôde impedir os sinais de luzes, visto que êsses sinais prosseguiram. O Comandante da «Ibo», em 4, não insistiu, propôs, *pela primeira vez, em carta, o desembarque da tripulação. Diz S. Ex.ª para o Ministério, em 29 de Novembro: «não concordei». A mim, em 4 de Novembro, não me disse coisa alguma.*

Prossegue o telegrama:

«*5 soube «Ibo» com fôrça armada queria desembarcar tripulação vapor enviei Ajudante Campo procurar evitar facto por isso inquérito continuava veio Comandante «Ibo» terra declarar sua defesa e marítima pôrto começar imediato desembarque envidei todos esforços evitar tal motivo melindre internacional esperar resultado inquérito.*»

O que o Ajudante de S. Ex.ª me preguntou e o facto a que se referia o ofício de S. Ex.ª era se eu ia tomar o navio holandês, elucidando eu que ia prender e pôr às ordens do Govêrno os cúmplices do inimigo. Diz S. Ex.ª o Governador que o inqué-

rito continuava; é verdade, e continuou ainda, pelo menos até ao dia 16, onze dias depois, em que, para êsse inquérito, pediam ainda documentos à « Ibo ». Era muita lentidão para assunto de tanta urgência. Pelas expressões que se seguem parece que o Comandante da « Ibo » foi a terra declarar que fazia o desembarque. Da exposição que fiz constam as palavras que eu disse a S. Ex.ª e que mostram o acatamento que mantive pela autoridade que S. Ex.ª representava.

Prossegue o telegrama:

« Declarou Comandante « Ibo » desembarcaria imediatamente tripulação vapor. »

Estas palavras são por uma forma tão grave contrárias à verdade, que elas e mais nada constituem já suficiente razão para um oficial que cumpre os seus deveres como eu cumpro protestar pela forma mais enérgica. O que eu disse a S. Ex.ª o Governador repeti-o na noite de 15 do corrente e S. Ex.ª, diante do Primeiro-Tenente Owen Pinto, meu Imediato, confirmou-o plenamente; e as minhas palavras foram de respeito completo pela sua autoridade, e em vez de dizer que « desembarcaria imediatamente » a tripulação holandesa, disse mas foi que por forma alguma o faria contra a sua opinião e que ia comunicar o que ocorria para Lisboa com o pedido da minha exoneração.

Prossegue o telegrama:

« Fim evitar conflito deplorável entre mar e terra. »

Que pretende S. Ex.ª dizer?

¿ Quer referir-se a um conflito de jurisdição, a uma luta de competências de autoridade? Se assim é, parece-me que, para refôrço de argumentação que o justificasse, se continuou excedendo, visto que em tôda a minha comissão e na nossa própria entrevista do dia 5 não deixei de considerar a autoridade de S. Ex.ª como superior à minha.

Se S. Ex.ª quer dizer que eu era capaz de cometer a loucura de procurar impor pelos canhões e pelas carabinas da « Ibo » o que pela minha argumentação não obtivesse, S. Ex.ª atinge uma verdadeira alucinação!

Contra as palavras que ficam transcritas, lavro também nestas linhas o meu solene protesto.

Prossegue o telegrama:

« e recentes dificuldades imsuperáveis. »

Continuo afirmando que as dificuldades recentes foram criadas pelo caminho errado por que o assunto imediatamente enveredou. A investigação não foi o que devia ser. A nossa atitude de dúvida sôbre o nosso próprio direito, dia a dia tornou a situação mais mal apresentada para Portugal. Na consciência dos holandeses deve existir a certeza

de que cometeram um crime contra uma nação, que lhes renderia altas penas se tivesse sido cometido contra qualquer outro beligerante, e que lhes rendeu mais que tudo o direito de nos desprezarem.

Prossegue o telegrama:

« Declarei devíamos ao menos ir Cônsul pedir seu representante para vapor. »

Consta da minha exposição que concordei com S. Ex.ª e que o acompanhei nessa diligência ao Vice-Consulado holandês.

Prossegue o telegrama:

« Depois fôrça « Ibo » trouxe tripulação terra alojou hotel. »

Nestas palavras envereda S. Ex.ª para a verdade dizendo que depois *da nossa conferência é que a fôrça da « Ibo » trouxe a tripulação para terra. É exacto! O que é inexacto é que a fôrça da « Ibo » alojasse os holandeses em hotéis. É com certeza um êrro na cifração do telegrama. A fôrça da « Ibo », com correcção absoluta e sem ofensa alguma, sem acto algum brusco, tratou os holandeses como devia tratar criminosos contra a sua Pátria. A instalação do hotel é completamente alheia à sua intervenção. Passaram a ser considerados como cidadãos em plena liberdade após serem entregues às autoridades da Província. Desde êsse momento em diante podiam espionar*

muito mais à sua vontade; até às seis horas tarde, legalmente; das seis horas em diante, os mais ousados apenas.

No meu depoïmento ao inquérito lavrei o meu protesto por assim serem testemunhados os trabalhos do pôrto, que eram infelizmente o máximo que Portugal podia fazer. Mas S. Ex.ª o Governador declarou-me, e ainda mais uma vez diante do Imediato do meu navio, que não tinha lido o inquérito.

Prossegue o telegrama:

« *« Ibo » só receber ordens Ministério da Marinha já prevenir V. Ex.ª funestos resultados pode dar divisão poderes.* »

Informo V. Ex.ª de que desde 5 de Setembro de 1916, em que me apresentei em S. Vicente, até estas ocorrências, nem uma única vez surgiu uma divergência em assuntos de serviço entre o Govêrno da Província e a Marinha e que posteriormente nenhum também surgiu. Na minha conferência de 15 do corrente, inquirindo eu de S. Ex.ª se havia ou não, como Comandante, pôsto todos os meus recursos e todo o meu escrúpulo pessoal no bom desempenho dos serviços feitos a S. Ex.ª, como Governador, S. Ex.ª respondeu-me, perante o meu Imediato, que os meus serviços eram relevantíssimos. *Foi êsse, precisamente, o adjectivo que S.*

Ex.ª escolheu. Na minha mão tenho documentos, alguns oficiais e numerosos particulares, em que S. Ex.ª aprova e elogia os meus serviços. Ainda não há muito, em seguida a um serviço de socorro em que a « Ibo », com risco e custo, salvara umas vidas, S. Ex.ª, mal fundeado o navio, escrevia-me: « Abençoados sejam! Grácias pelos sempre óptimos serviços. »

¿ Considerará S. Ex.ª como « funesto resultado » o facto de o Comando da « Ibo » não enviar à Província as contas do carvão e lubrificantes consumidos nas comissões em serviço da Província? Eu me justifico: Como nesta comissão tenho tido o navio permanentemente pronto para se deslocar, com as caldeiras sob pressão, por necessidade do serviço de guerra, e nunca uma viagem podia perder o carácter de cruzeiro de vigilância, julgava servir Cabo Verde não sobrecarregando as suas magras finanças com o dispêndio de algumas dúzias de contos. É natural que estivesse em êrro, em vista dos protestos que sei agora que S. Ex.ª o Governador apresentava para o Ministério.

Conclui emfim o telegrama:

« Tudo teria ocorrido de outra forma fôsse V. Ex.ª seu representante mandarem. Inquérito seguiu hoje manhã via Cádis estará aí 10. V. Ex.ª resolverá. »

O Ministro das Colónias a quem o telegrama se referia nestas linhas é o Ex.mo Capitão-Tenente Ernesto de Vilhena, a quem eu, depois de êle apeado do poder por uma revolução, tive a honra de me dirigir saudando-o pelo seu brilhante papel de Ministro. Não posso pois pôr em dúvida, reconhecendo em S. Ex.a tanta competência, que o assunto por S. Ex.a resolvido o fôsse pela forma mais brilhante e mais vantajosa para o país.

Arrogo-me porém o mesmo direito de S. Ex.a o Governador para dizer a V. Ex.a, Ex.mo Major General da Armada, meu directo superior, que Portugal estaria hoje vantajosamente e dignamente colocado se êste assunto, como tantos outros de ordem internacional por mim aqui resolvidos, tivesse sido dirigido por V. Ex.a e pelo Comandante que o representava nestas águas.

Á nota da Direcção Geral das Colónias tenho menos a responder, visto ter ela por fundamento o telegrama de S. Ex.a o Governador, que venho de analisar palavra por palavra.

Essa nota diz que nada se conclui do inquérito; nas páginas que acabo de escrever está demonstrado que, mesmo feito pela forma inteiramente errada como foi, consta dêle que se praticou no pôrto de S. Vicente, a bordo de um navio neutro, a espionagem contra Portugal, com a circunstância

agravante de na hora em que êsse facto se produzia o pôrto de S. Vicente ser um campo de batalha. Em tôda a parte do mundo isso é um gravíssimo crime, e procurando reprimi-lo e encaminhá-lo para a punição, cumpri o meu dever de Comandante dêste navio.

Sôbre a liberdade de acção que me arroguei e a coacção que exerci, a minha exposição é clara bastante.

Não me estreei, no incidente do « Kennemerland », no tratamento de assuntos internacionais. Tenho uma carreira em que só tenho louvores, e alguns anos dela, e não os de menos serviços, na dependência directa do Ministério que me acusa agora. Nesta comissão, que comecei em 24 de Agôsto de 1916, tenho lidado os assuntos internacionais pelo esfôrço do meu cérebro e pelos canhões do meu navio, e em todos os incidentes, até hoje, eu pus alto o nome de Portugal. Acompanhando os meus relatórios tenho enviado a V. Ex.ª documentos que são verdadeiros documentos de crédito na conta corrente de Portugal com a sua grande aliada. Nestas águas de S. Vicente e no pôrto de Dakar, como V. Ex.ª sabe, resolvi incidentes, quási exclusivamente brotados das difícis conjunturas que tenho atravessado, com os Almirantes inglêses, com o Cônsul dessa nação, com o Cônsul

de Espanha, com o Comandante de um vapor grego e com o Comando da Marinha francesa na África Ocidental, alguns de feição bem grave, e de todos Portugal saíu honrado e cheio de prestígio, e à minha câmara da « Ibo » vieram trazer-me satisfações altos galões das mais poderosas nações do mundo.

Quem assim tem servido o seu país encara afoitamente o julgamento dos seus actos.

Saúde e Fraternidade.

N. R. P. « Ibo », em S. Vicente de Cabo Verde, 23 de Janeiro de 1918.

Ex.mo Sr. Major General da Armada.

O Comandante,

(a) Henrique Monteiro Correia da Silva,

1.º Tenente.

CAMINHO DE LISBOA

A 11 de Fevereiro entrava finalmente no Pôrto-Grande o navio que vinha render a *Ibo*.

Era de novo a *Beira* que aparecia, com o mesmo Comandante, Cisneiros de Faria, e quási a mesma guarnição. O navio é que vinha diferente, com *camoufflage* até ao tope dos mastros, defesas na ponte contra estilhaços de artelharia, o armamento aumentado com uma peça de 65^{mm} dos salvados da *Surprise* e bombas contra submarinos. De alguma cousa, sob o ponto de vista das condições para combate, lhe valera também ir a Lisboa.

A *Ibo* valorizou-se também, por tabela, pois a *Beira* trazia-nos duas bombas, que, montadas na tolda à ré, nos deram — ¡como tudo é relativo! — a consoladora impressão de que o nosso navio estava fortíssimo.

Cisneiros de Faria, impressionado com o meu estado de cansaço, supôs-me sem resistência fí-

sica para a fatigante viagem até Lisboa. A chegada da *Beira*, exactamente por tão grandemente vir aliviar a grande pressão de trabalho e de ordem moral que sôbre mim pesava, foi logo seguida de uma queda sensível nas minhas fôrças e na minha saúde. Dois médicos, secundando o Comandante da *Beira*, impunham-me a retirada no primeiro paquete. O Comandante da *Beira* julgou do seu dever telegrafar êle próprio à Majoria General informando do meu estado. A 14 à noite, um telegrama da Majoria confirmava a ordem da retirada da *Ibo* para Lisboa, mas autorizava-me, em vista do meu estado de saúde, a retirar em paquete; no mesmo telegrama, porém, o Major General, o velho Almirante que durante tôda a campanha tinha julgado os meus serviços, punha as seguintes palavras: «Muito apreciei seu relatório».

Era o primeiro julgamento que eu conhecia sôbre o meu procedimento no caso do *Kennemerland*. Fazia-o o Almirante sob cujas ordens eu servia, o chefe militar da minha arma.

Nessa mesma noite telegrafei dizendo que, se a *Ibo* retirava, era na *Ibo* que eu queria seguir conduzindo o navio a Lisboa.

Em 16 de Fevereiro, à noite, os camaradas de Marinha, os camaradas do Exército, os vultos

da colónia britânica, enchiam a câmara da *Ibo*. Deram-se *hurrahs* e vivas à vitória dos aliados; os inglêses enrouqueciam a cantar o *Good Fellow*. À meia noite, com os projectores riscando com os fachos o céu, em acenos de despedida, a *Ibo* deixava S. Vicente.

Não trazia uma saudade.

Só trazia recordações de trabalhos.

Entre as ilhas, brisa fresca, vaga, tempo desagradável. Tínhamos uma escala a fazer na Boa Vista. Daí iríamos a Dakar limpar o casco, beneficiar caldeiras, ajustar máquinas, preparar, emfim, para a viagem para o norte, que prevíamos dura, contando com os ventos alisados.

A 19 deixava o fundeadouro de Sal-Rei, na Boa Vista, metia para o canal entre esta ilha e Sal; mal transpesto êsse portal, que guardam, como sentinelas, os cascos dos navios naufragados na costa assassina da Boa Vista, a brisa mais fresca, a vaga enorme, obrigaram-me a pôr um rumo capeando. E assim seguimos, numa viagem tormentosa, orçando mais ainda no dia 20, e, pela tarde de 21, a umas cem milhas para o norte da latitude de Dakar, arribando então francamente para vir procurar êsse pôrto. A 22 pela manhã fundeava no pôrto exterior, protegido agora por uma grande barragem desde o

Cabo Manuel até à Gorea, e repleto de navios. Ao todo, no pôrto exterior e na doca, estavam uns setenta navios de longo curso. Só grandes veleiros vindos de portos longínquos a transbordar em Dakar para vapores que seguiam para portos dos aliados, na Europa, havia mais de duas dúzias.

No dia seguinte, 23, entrava para o pôrto interior.

Seguiram-se os trabalhos que nos levavam a Dakar, com auxílios e boas vontades das autoridades francesas, que, tendo de atender aos múltiplos e importantes serviços que tanta navegação dos aliados exigia naquele pôrto, tinham no entanto a atenção de considerar o navio de guerra português como privilegiado em todos os seus pedidos, preterido apenas por um ou outro serviço da maior urgência.

Mas o hélice, de bronze que se desfazia, destinava-nos trabalhos até ao fim. Tirá-lo e seguir o navio com um só hélice até Lisboa, era uma solução péssima, que condenaria o navio a uma marcha muito menor e a um govêrno difícil, inconvenientes de vulto nas condições de tempo que nos deviam esperar no mar e nas condições de guerra em que estávamos. Na impossibilidade de pôr em Dakar um hélice igual, tudo queríamos

portanto tentar para garantir que agüentasse até Lisboa. As tentativas de refôrço do cubo do hélice, onde agora apareciam as fendas maiores, à medida que se iam fazendo iam fracassando, e essa repetição de tentativas e a necessidade de, volta e meia, termos de largar o dique, que não podíamos estar a ocupar prolongadamente, com tantos navios a carecerem dêle, fizeram com que a nossa estadia em Dakar se fôsse prolongando semanas após semanas.

Como, porém, desta vez, não tínhamos a urgência de serviço que das outras vezes nos premia, informada a Majoria General por telegramas e ofícios do que ia ocorrendo, não tínhamos, por motivo da demora, uma grande aflição. Servia-nos até aquela estadia de um repouso de que bem precisavam todos de bordo, do Comandante à última praça. À noite, as praças, bem dispostas, guitarravam e cantavam o fado. Eu achava interêsse em ouvi-las improvizar. Fixei até uma quadra que o 4341, um primeiro grumete, de voz timbrada, cantou uma vez:

A vinte e quatro de Agôsto
Houve um caso nacional,
Foi a *Ibo* portuguesa
Ter um combate naval.

Em fim de Março, finalmente, uma sugestão

de um condutor de máquinas do navio, Neves, que êste mesmo executou, e com que fêz brilhante figura perante a mestrança e a engenharia das oficinas francesas, era bem sucedida e prometia-nos agüentar o hélice até Lisboa.

A 31, domingo de Páscoa, com carvão atestando os paióis, em sacos na casa das caldeiras e no convés e enchendo ainda os porões de ré do navio, a *Ibo* saia para o mar tentando atingir Lisboa. Para a hipótese, porém, de o tempo nos contrariar a viagem a ponto de o carvão não nos poder chegar, combinara com a Direcção da Marinha Francesa ter carvão às ordens em Port-Étienne e levava informações sôbre as barragens de Agadir e de Casa-Branca e a maneira de as contornar, para me abastecer em algum dêsses portos.

A vaga, no mar, não era muito grande, mas contrariava ainda assim a marcha do navio, e, logo às primeiras singraduras, reconhecia que era uma enganosa idea a de alcançar Lisboa. Resolvi, pois, a entrada em Port-Étienne.

Esta povoação francesa fica ao fundo da baía que o Cabo Branco protege do lado do mar. Para a alcançar, tôdas as cautelas nos pareciam poucas, vindo do sul como nos sucedia, e repetiam-se sondagens e cálculos, a contornar o

Banco de Arguim, histórico-tràgico-marítimo, as águas parcelosas das caravelas do Infante e do naufrágio da *Medusa*.

A 2 de Abril, de manhã, navegando quási paralelo ao *Garonne*, paquete francês saído de Dakar connosco e vindo do Brasil, e querendo a *Ibo* convergir para a terra, cortei-lhe o rumo, passando tangente à sua pôpa. Os portugueses que se apinhavam no tombadilho do paquete saudaram-nos com vivas e adeuses, manifestação que a seguir se generalizava por todos os passageiros do navio. ¡Como naquele tempo os povos aliados pareciam amigos!

Pelo meio do dia fundeávamos em Port-Étienne, ao fundo da grande baía de Lèvrier. É uma baía dos Tigres com bandeira francesa. Dunas de areia, ventania, um pequeno grupo de habitações. Duas baías, duas terras, primas co-irmãs, filhas das duas manas Áfricas, Saharà e Kalahari, e dos dois manos Atlânticos, Geral do Nordeste e Geral do Sudoeste. Apenas, em Port-Étienne, um bocado mais de hospitalidade, para nós, naquele momento, com o carvão e a água distilada que nos podiam fornecer em quantidade.

A 4 de Abril, à tarde, a *Ibo*, atestada de carvão como à largada de Dakar, saía de novo para o

mar. Desta vez, com duas singraduras grandes já vencidas para o norte, parecia-me muito possível atingir Lisboa. Fiz-me ao largo, umas oito milhas, para que a noite ocultasse o nosso rumo a veleiros espanhóis que estavam na suspeita aldeola do Cabo Branco, e a seguir rumo ao Norte verdadeiro, sensivelmente paralelo à costa.

Mas o homem põe e Deus dispõe, e de 5 a 9 de Abril, a pobre *Ibo*, com o alisado fresco a levantar vagalhões no mar, viu-se em trabalhos duros para vencer a tormenta. Tínhamos de navegar capeando, a marcha do navio chegou a ser quási nula; quando, no bordo da terra, descobríamos a costa, víamos a orla sinistra do Sahará, onde o mar, rebentando, erguia catadupas, e onde os cascos de naufrágios, um dêles o *Jean Bart*, com a silhueta tão característica dos grandes navios de guerra, escalonavam as *étapes* daquela costa tormentosa.

A necessidade de transportar para as caldeiras o carvão vindo dos porões de ré, para não suceder esgotarem-se os paióis e ser depois muito custosa a alimentação das fornalhas, obrigara ainda a um excesso de trabalho que, com os balanços enormes e a água que galgava o navio, era verdadeiramente penoso. Foram cinco dias seguidos de duro castigo; o navio não perigava;

as suas qualidades náuticas eram muito boas, mas o desconfôrto de tudo alagado, convés e cobertas, um ou outro ferimento, a fadiga muscular que o grande e violento balanço provocava, acrescida à fadiga própria de trabalhos sem repouso em termos, tornaram êsses dias, a bordo da pequena *Ibo*, bastante torturantes.

Na noite de 9 para 10 passávamos finalmente o canal entre as Canárias e o Cabo Juby, e víamo-nos livres da perseguição de mar e vento. Na manhã de 10 avistávamos, pouco aberta por estibordo, no alto de uma montanha, a *Kasbah* de Agadir. Contornadas as barragens, conforme as indicações que em Dakar nos tinham dado, às 8 $^1/_2$ estávamos fundeados ao lado de dois patrulhas franceses. Um monte de carvão na praia e uma antena de T. S. F. davam-nos, de entrada, descanso completo ao espírito, com a idea de que mandávamos notícias do navio para Lisboa e podíamos abastecer os paióis, tudo isso ao abrigo de rêdes de barragem. Lugar pois a algum descanso.

Agadir! ¡Que nome tão sonoro, êste que corresponde à nossa velha terra de Santa Cruz de Cabo de Guer! ¡E que de lembranças que êste nome e esta terra nos traziam, das muito recentes, da manifestação alemã com a *Panther* e tudo

que se lhe seguiu, que tão perto teve então a guerra, às remotas, dos nossos tempos heroicos, quando fizéramos aquelas fortalezas e soubéramos ali lutar, trabalhar e morrer!

O primeiro contacto com os franceses dispôs-nos ainda melhor. ¡Que prestabilidade, que atenções! De-Mas-Latrie, Major de Artelharia, Comandante de armas da zona sul do Atlas, era um homem distinto, ilustrado, acolhedor; os oficiais que o acompanhavam requintavam também de delicadezas com aquela inesperada visita de combatentes portugueses. O Capelão, numa prédica feita na velha capela portuguesa, a que muitos dos meus marinheiros assistiram, falou de Portugal, da sua história, dizendo-o por uma maneira tão sentida e tão expressiva, que os marinheiros o compreenderam e vieram da capela comovidos. Em belos cavalos árabes, os meus oficiais davam com os oficiais franceses passeios para as montanhas, de onde voltavam encantados. E uma noite, para tudo nos despertar interêsse, umas descargas anunciavam-nos o fusilamento de *spahis* rematando um drama de amor e de ciúmes à mussulmana.

Mas de tudo, o maior interêsse era o interêsse histórico. Aquelas muralhas gigantescas, aqueles fortins espalhados protegendo um ou outro local

estratégico, aquelas inscrições, aqueles canhões de bronze fundidos em Lisboa e com os nomes dos reis portugueses, tudo aquilo nos falava bem à alma. Um dia, autorizado pelo Comandante Militar, desembarquei com a minha guarnição quási tôda, e depois de lhes mostrar os pequenos fortes feitos pelos nossos, subimos à cidadela também por nós erguida, e num dos seus baluartes, junto a uma peça com a inscrição no bronze do nome de D. Sebastião, conquistada talvez em Alcácer-Quibir, fiz aos meus homens uma prelecção de história de Portugal, a obra dos Infantes, a expansão dos descobrimentos e conquistas, a desproporção da nossa obra e dos nossos recursos, a resistência, a decadência, os planos marroquinos de Portugal e em especial a história da fortaleza em que estávamos, que eu, dias antes, quási desconhecia, e que, graças aos elementos que os camaradas franceses me tinham fornecido, em apontamentos, em revistas, eu aprendera também. ¡E que culto que se reconhecia existir, naquele Agadir que renascia, pelo efémero e brilhante Agadir dos portugueses!

Tinha existido ali uma cidade, antes da chegada de qualquer europeu, cidade de origem muito remota, esquecida ou ignorada... Por

segredos da história, que não fôra ainda possível desvendar, tudo passara a ruínas, ali, perto do Atlântico, e no interior, nas povoações que houvera. Começaram os portugueses por uma pequena instalação na praia, feita à roda do ano de 500, de onde partiam para a pesca naquelas águas ricas. Chamamos-lhe Santa Cruz de Cabo de Guer; chamaram-lhe os árabes Dar-Rumia, a Casa do Cristão. Mas aquele pôrto devia ser alguma cousa mais para nós. Começou a afluir o comércio, e a inteligência da colonização portuguesa percebeu que as caravanas do sul, dispensadas, com o embarcadouro daquela feitoria, de transpor as montanhas aspérrimas do Atlas, ali afluïriam, e daquela posição podia fazer-se uma terra rica de Portugal; e D. Manuel, o Venturoso, mandou construir uma fortaleza poderosa, que em pouco tempo abrigava uma cidade e o foco de um comércio cada vez mais activo. Os caminhos das caravanas convergiam em Santa Cruz de Cabo de Guer. Previa-se o futuro em que tôdas as estradas comerciais do interior da África caíssem nas mãos dos portugueses.

Reis árabes não nos perdoavam. Em 1536 Muley-Mohamed punha cêrco a Santa Cruz com um exército de cinqüenta mil homens. O Gover-

nador Guterres de Monroi julgava-se seguro e mandou dizer ao rei que manteria a fortaleza portuguesa através todo o ataque. Os atacantes traziam artelharia que renegados manobravam. Abriram brecha, deram o assalto, repetiram-o, multiplicaram-o; sempre a indomável resistência dos portugueses os repelia. Eis que rebenta na fortaleza uma explosão enorme, e ao fim de seis meses de cêrco e de ataques, o exército de Muley-Mohamed transpôs em massa os muros de Santa-Cruz.

Os portugueses foram passados ao fio dos alfanges ou seguiram cativos. D. Guterres teve êste fim mais doloroso e foi levado para as montanhas; a filha, Dona Mécia, uma formosura de Portugal, foi enriquecer o harém do rei vencedor. Esperava-a lá o veneno das rivais ciümentas. E acabara para sempre de flutuar naquelas muralhas o pendão das nossas quinas... Tinha durado trinta e seis anos a história portuguesa de Agadir... Durante êsse período tão curto que parece efémero no meio da vida dos povos, que obra imensa, que luta, que construções gigantescas, que profundo e inteligente plano realizado! Oh! como eram grandes os portugueses daquele tempo!

Da carta com que o Comandante de armas

respondeu àquela que lhe levava despedidas e agradecimentos meus, recorto estes períodos:

Vos marins se sont parfaitement tenus à terre et ont fait l'admiration de la garnison — et je suis heureux, pour ma part, de rendre hommage à leur exacte et excellente discipline —. Le culte de la patrie et des grands souvenirs dont vous leur donnez le noble exemple, n'est certainement pas étranger à leur belle attitude.

Je souhaite que vous tous conserviez aussi le souvenir de ce coin de terre d'Agadir, où vos illustres devanciers ont imprimé la trace ineffaçable de leur passage et de leur immortelle gloire (1).

Êsses mesmos marinheiros, do culto pela Pátria, da disciplina modelar, da apresentação admirável, três dias depois eram proïbidos de desembarcar fardados em Lisboa. ¡Tinham de disfar-

(1) Os vossos marinheiros tiveram perfeita conduta em terra e fizeram a admiração da guarnição — e eu sou feliz, pela minha parte, de prestar homenagem à sua rigorosa e excelente disciplina —. O culto da Pátria e das grandes tradições de que lhes dais nobre exemplo, não é de-certo estranho à sua bela atitude.

Eu espero que todos vós conservareis também a lembrança dêste canto de terra de Agadir, onde os vossos ilustres precursores imprimiram traço que se não apaga, da sua passagem e da sua imortal glória.

çar-se com trajes paisanos e de ocultar a sua farda da guerra, para irem aos lares abraçar as famílias! Era o prémio do dezembrismo à Marinha, que êle, erguendo a revolução em plena guerra, tinha vencido nas ruas de Lisboa.

Em compensação, entre rádios anunciando submarinos, havíamos ido fundear noite alta, na baía de Cascais, sem um patrulha nos sair ao encontro, sem um sinal nos preguntar «quem vem lá?»...

Leote Rêgo, Nórton de Matos, estavam banidos de Portugal. Os galões das suas fardas tinham sido arrastados pela lama das ruas. Tinha sido extinta a Divisão Naval; substituíra-a uma repartição em terra. Não havia Quartel da Marinha; o arquivo andava pelos cantos do Arsenal; a caserna era um pontão numa doca.

Na frente de França, uma divisão abandonada tinha sucumbido esmagada na tragédia de 9 de Abril.

MAR DOS AÇORES

A 17 de Abril de 1918, de manhã, a *Ibo* amarrava a uma bóia em Lisboa, de regresso da sua longa e penosa comissão.

Calcula-se como corre a abraçar os imensos afectos que deixara, quem tão longamente lhes sentira as saudades... Mas esperavam-me dores tão grandes, anseios tão grandes no lar a que eu corria e de que a minha viagem incerta me tinha sem novas havia muito, que o meu egoísmo de pai me fêz, nessa altura, querer desprezar tudo mais.

Naquele mesmo dia fiz a minha apresentação na Majoria. O Major General, que antes da guerra por vezes me havia mostrado a sua pouca simpatia, acolheu-me com um abraço. Á minha pregunta sôbre o despacho que fôra exarado no telegrama em que pedia a minha exoneração e o meu julgamento em Conselho de Guerra, o Almirante respondeu-me:

— O seu telegrama foi mandado arquivar; o

seu relatório foi mandado por cópia ao Ministério das Colónias e ao dos Negócios Estrangeiros; o Sr. Governador de Cabo Verde foi exonerado.

Já tinha o julgamento da minha consciência. Tinha entregue, porém, os meus actos ao julgamento dos meus superiores. Estava agora proferida a sentença.

Poucos dias depois, porém, novas impressões totalmente me envolviam. A Marinha era ferida por tôdas as formas. Sucediam-se as ofensas, os vexames, as repressões injustas, as provocações à indisciplina e à revolta. Logo à chegada ao Tejo, a *Ibo,* que vinha de empregar os seus canhões no serviço sagrado da Pátria, tinha ordem para entregar os percutores das peças no Arsenal do Exército. Á minha indignação, ao meu protesto, obtivera apenas que me fôsse permitido, em vez de os entregar ao Exército, entregá-los no Depósito do Material de Guerra de Marinha. Os marinheiros, os sargentos, que já, desarmados, tinham figurado numa parada entre fôrças armadas do Exército, recebiam instruções para só andar à paisana em terra, contra as próprias disposições legais da Armada! ¡Quantos vexames mais, quantas ofensas mais! Um cruzador, arribado para reparar uma avaria, era proïbido de entrar em Lisboa e mandado fundear

em Cascais, onde, de noite, os projectores do Campo Entrincheirado o mantinham focado, sem sequer se atender ao perigo a que o expunham de um ataque inimigo! O cúmulo atingiu-se quando Afonso de Cerqueira, Comandante da Aviação Marítima, tendo recusado, como comandante de uma fôrça da defesa de Lisboa em tempo de guerra, fazer entrega das espolêtas das bombas do seu armamento, fôra preso e encerrado em S. Julião da Barra.

A minha indignação colocou-me absolutamente ao lado da minha arma, e uma noite procurei em casa Carlos da Maia, o desditoso Carlos da Maia, que de olhos vendados, alucinado pela política, era o agente, como Ministro da Marinha, de tôda aquela campanha odiosa.

Fui tão sincero, tão quente, tão amigo, em quanto disse a Carlos da Maia, que êste, dias depois, e meses depois quando Ministro das Colónias, me disse que a mim só, às verdades que, eu fôra dizer-lhe, à amizade com que eu teimara em abrir os seus olhos cerrados, êle devera ter visto então a luz. E disse-me:

— ¡Nem sabes como minha mulher, sem te conhecer, te é hoje grata!

Essa senhora, nobre e infeliz, lerá talvez agora estas palavras...

Desgraçadamente, se as minhas palavras de amigo foram então a tempo para a perseguição e a ofensa cessarem, era tarde de mais para salvar Carlos da Maia do ódio de miseráveis criminosos!...

¡Pobre, desventurado e querido Maia!

* * *

No dia 11 de Maio a *Ibo* era mandada aprontar em cinco dias para seguir para os Açores.

Os fabricos nem tinham ainda começado. Entretanto, ante a ordem, o navio começou a aprontar-se com a maior urgência, que algum tempo mais, seguramente, levaria. No dique, foi finalmente dispensado definitivamente o hélice de bronze friável, e colocado em seu lugar um de boa liga.

Mas eu não tinha coragem para partir, com a consciência que tinha de um dever já tão longamente e tão duramente cumprido e com o meu coração alanceado como estava. Requeri pois a minha exoneração do comando.

Carlos da Maia recusou-ma. Como bom, queria que eu continuasse junto de meu filho enfêrmo; como Ministro não queria exonerar-me; e entendia resolver o embaraço mandando-me

ficar no seu gabinete e seguindo o navio entregue ao Imediato. Não aceitei, não podia aceitar. Sugeriu-me então que eu fôsse à Junta; não aceitei também. Mas como eu tinha licença já concedida, a que o meu serviço me dera direito, ocorreu-me a solução de entrar desde logo no gôzo dela, e de seguir depois para o navio, o que Maia abraçou imediatamente.

A *Ibo,* a 24 de Maio, largou para os Açores, tendo-me eu despedido da minha guarnição «até breve», mas com pena de a ver partir sem mim.

Em fins de Julho, com galões recentes de capitão-tenente, segui a retomar o meu comando, a bordo do *S. Miguel,* que o *Almirante Paço d'Arcos,* o navio com o nome de meu Pai, comboiou até aos Açores. Um avião americano, na manhã de 4 de Agôsto, veio ao mar de Ponta Delgada reconhecer o navio que se aproximava. Um submarino americano, amarrado a uma bóia, estava de vigia à entrada do pôrto-artificial. Canhões americanos espreitavam, em batarias, em terra. Encostada ao monitor *Tonopak,* que içava um pavilhão de Contra-Almirante americano, a *Ibo,* a minha pequenina *Ibo,* parecia ajoujada ao pêso de outro pavilhão de Almirante!

É que Almirantados das duas marinhas funcionavam na cidade açoriana, base naval ame-

ricana desde quási a declaração de guerra da América, e que, por política diplomática do nosso Govêrno, fôra elevada a sede de um Almirante português, para pôr galões muito altos ao lado de galões de igual altura.

Não fôra a regra seguida em Cabo Verde, mas visto que tinha sido possivel fazê-lo para os Açores, assim se tinha feito.

Na rampa das oficinas Bensaúde, a *Açor*, uma velha e inofensiva canhoneira, procedia a umas prolongadas reparações. O outro navio da divisão portuguesa era o *Vasco da Gama*, ao qual, por antigüidade de comandante, competia o pavilhão de Chefe, mas que, ausente então no pôrto da Horta, o cedera à *Ibo*.

O Almirante português era o Contra-Almirante Neuparth; o americano o Contra-Almirante Dun. Governava os Açores como Alto-Comissário o General Simas Machado, bela figura de militar, que trazia a prestigiá-lo o comando de uma brigada na frente de França.

Os Almirantados, embora de pavilhões içados em navios no pôrto, funcionavam em primeiros andares da cidade.

O serviço normal que ia esperar-me nos Açores era uma doçura, era um deleite, se o comparava ao nosso duro trabalho de Cabo Verde.

Aquelas muralhas tinham-nos em segurança sem perigo de que um torpedo viesse furar o casco do nosso naviozinho. Os americanos tinham o serviço da vigilância montado à sua moda e com os seus meios, os aviões, os submarinos, as batarias, serviço que o comando da *Ibo*, subalterno de mais a mais como era, não tinha veleidades nem atribuïções para alterar. Além disso, as águas dos Açores, ainda que isso parecesse estranho, tinham sido pouco assaltadas pelo inimigo. Tinha uma vez aparecido em frente de Ponta Delgada um submarino que tinha feito uns tiros contra a cidade, e um *cargo-boat* americano chamado *Orion*, que estava prolongado com a muralha do pôrto artificial e que tinha acima da altura dessa muralha a plataforma de peças com que estava artelhado, respondera ao submarino com uns tiros que o fizeram aquietar-se debaixo das águas.

O nome de *Orion* passara desde então em Ponta Delgada a significar um alto heroísmo. Havia papel de cartas à *Orion*, gravatas à *Orion*, doces à *Orion*... e desde êsse dia, se as águas dos Açores pareciam libertas de inimigos, a gratidão dos povos pela bandeira estrelada parecia incomensurável.

Doce paz me esperava portanto ao abrigo

daquela muralha intransponível para torpedos. Conviviamos com os camaradas americanos, que tinham gramofone e animatógrafo, para que a nossa guarnição era convidada; líamos os radiogramas que nos traziam os comunicados da guerra, e limitávamos a nossa actividade a procurar ter o navio pronto para qualquer eventualidade que lhe exigisse os serviços e a mandar um oficial num escaler a bordo de cada navio que chegava inquirir dos passageiros que trazia. De vez em quando o pôrto enchia-se de *destroyers*, de *vespas*, de flotilhas miscelâneas que a América mandava para os mares da Europa. Perto de nós, um velho *yacht* de recreio, *Margareth*, que para ali estava inútil e imóvel participando da divisão americana mas limitando o seu papel a um prolongado acto de presença nas águas pacíficas da doca, namorava-me com dois belos canhões de 76^{mm}, muito compridos — 55 calibres, — com que eu sonhava que o meu navio havia de ficar soberbamente armado. E tanto fiz, tanto namorei, que o Almirantado português comprou ao americano os canhões, montou-se um na *Ibo*, outro na *Açor*, e vieram munições em abundância, e vieram minas de profundidade, e eu achei-me em semanas com a minha *Ibo* lindamente armada! Nem se reco-

nhecia nela, assim poderosa e com um *camouflage* artístico de azul às ondas, a pobre canhoneirazita de S. Vicente!

O navio, ao contrário do que tão longamente nos sucedera, estava cheio de gente. Um grupo de guarda-marinhas, Esparteiro, Arnaldo Moreira, Soares de Oliveira, ajudava aos serviços e animava-o. Algumas comissões às Ilhas, uma delas comboiando o *S. Miguel*, que transportava o Alto-Comissário em visita oficial ao arquipélago, fizeram decorrer meses com interêsse e sem fadiga, naquele tranqüilo verão dos Açores, em que as águas tão diferentes parecem das que se erguem tanta vez em temporais medonhos.

Algumas tardes na calma da baía de Angra, no fundeadouro das Velas, em S. Jorge, ouvindo a chilreada das aves nas barreiras arborizadas da terra, eram tão serenas, tão doces, que nos sentíamos inteiramente afastados da guerra!

Á tarde, subia às vezes ao alto do Morro Queimado, mesmo ali ao pé da bóia da *Ibo* no pôrto da Horta, vendo para Norte e para Leste os dois canais entre as ilhas, ao longe a Graciosa, mais perto S. Jorge, muito perto, mesmo em frente, a massa gigantesca do Pico com o vulcão a descoberto, a meus pés, de um lado o pôrto da Horta e o meu lindo naviozinho como um brin-

quedo nêle pousado, do outro lado a enseada do Pôrto-Pim, como uma miniatura cuja verdade se percebia só na espuma movimentada dos recifes, para poente a linha recortada da costa do Faial, e para além, para além, sempre, indefinidamente, as águas de um azul claríssimo, até ao horizonte em que o Sol se sumia, e eu preguntava a mim mesmo se era possível que aquela paz fôsse um engano, que aquelas águas da côr do céu ocultassem a morte e a traição!

* * *

Os primeiros alarmes dos submarinos, no verão de 1918, foram por começos de Setembro. Primeiro anunciaram de S.ta Maria terem avistado três dêsses barcos. Parecia uma flotilha numerosa de mais. Os barcos americanos nem se moveram do pôrto. A *Ibo,* que estava então no fabrico da montagem da peça de 76mm, teve ordem para sair em pesquisa do inimigo, seguida pouco depois de contra-ordem que lhe permitiu prosseguir o seu armamento. Poucos dias depois, a 11 de Setembro, um avião americano avistava um submarino a 16 milhas ao Sul de Ponta Delgada. Saíram em sua pesquisa submarinos e aviões americanos e a *Ibo;* a *Açor*

foi mandada fundear à entrada do pôrto. Depois de passármos o dia batendo as águas do Sul de S. Miguel, à noitinha todos os pesquisadores recolhíamos ao pôrto, conforme as ordens dos dois Almirantes. Um sinal combinado de reconhecimento permitia distinguir os submarinos aliados de barcos do inimigo.

A 20 de Setembro uma chamada urgente ao Almirantado inteirava-me de que o vapor inglês *Taormina* estava sendo atacado por um submarino a 200 milhas a Sueste de Ponta Delgada. A *Ibo* estava em beneficiação de caldeiras, com a peça nova meio montada, quási sem carvão, em condições, emfim, em que mais indicado estava que seguisse em socorro do *Taormina* qualquer dos barcos americanos que estavam no pôrto. Vim porém para bordo imediatamente aprontar o navio com tôda a urgência. Um *Taormina escaped,* atravessando os ares, vinha pouco depois dispensar o nosso socorro.

A 24 de Setembro o *Lourenço Marques,* entrando na doca de Ponta Delgada com tropas vindas da África Oriental, anunciava ter encontrado um submarino a 40 milhas de S.ta Maria. Não havia dúvida que o mar dos Açores começava a estar bastante infestado de barcos inimigos. Entretanto o serviço dos barcos da base

de Ponta Delgada continuava a ser exclusivamente o anterior, e para o único pedido de socorro que houvera, só a pequena e ainda mal artelhada *Ibo* tivera ordem para largar.

A 25 de Setembro estivemos na eminência de um desastre tremendo, cujas proporções, a ter ocorrido, excederiam em muito o grande desastre recente de Halifax. A *Ibo*, por motivo ainda do trabalho de artelharia e passagem de mais material que os americanos nos tinham vendido, estava amarrada pelo través do *Margareth*. Tínhamos as caldeiras com plena pressão; os paióis cheios de munições; na tolda seis bombas de profundidade, cada uma com uma carga de 300 libras de trotil, e como carga extraordinária, coberta com um encerado e arrumada também na tolda, visto algumas das caixas estarem a verter, cinqüenta e seis caixas (112 latas) de gasolina, que, a pedido instante do Alto-Comissário, levaríamos para S. Jorge na viagem para a qual, nessa noite, partiríamos a escoltá-lo. Acrescente-se que a pequena distância da *Ibo* estava amarrado um grande veleiro francês carregado de inflamáveis e que a muralha da doca era um extenso amontoamento de inflamáveis e explosivos. No pôrto, em outros navios, caldeiras com pressão, paióis abarrotados, minas de trotil

pelo convés. O *Margareth* estava a barlavento da *Ibo*. Rebenta abruptamente um incêndio a bordo dêsse *yacht*. Os marujos do meu navio, portugueses autênticos, saltam para o *Margareth* a querer ajudar à extinção. A sua surpresa, o seu pasmo, quando eu lhes dei dois gritos, e mando imediatamente cortar a machado as espias mais a sotavento e folgar largamente as outras de modo que me afastasse do barco incendiado por forma que o vento nos não atingisse com as chamas ou com as faúlhas. Uma só faúlha que caísse sôbre os caixotes da gasolina, e seria inimaginável o que se seguiria naquele amontoado tremendo de explosivos que era a *Ibo* e em tôrno dela o pôrto de Ponta Delgada! Pobre pôrto e pobre cidade! Que tremendo destino os ameaçou!

Seguiu-se logo a viagem escoltando o *S. Miguel,* que conduzia às outras ilhas o Alto-Comissário, viagem da qual estávamos de volta a 3 de Outubro.

A 6, à noite, o Almirantado mandava-me comunicar um *Allo* — submarino avistado, — que o caça-minas *Celestino Soares,* comboiando o *S. Miguel,* transmitira às 7^h e 39^m. Iam passadas horas, anoitecera, não houvera mais sinal; era de supor que, àquela hora, caça-minas e

paquete estivessem, na escuridão da noite, afastados do barco inimigo; entretanto a *Ibo* era mandada ficar pronta a largar, e assim se procedeu. Note-se mais uma vez que o pôrto estava apinhado de navios aliados; à numerosa fôrça americana que o tinha por base, uns barcos para a defesa e vigilância local, outros para abastecimento, submarinos, vedetas, *destroyers* de 30 milhas de marcha, havia agora a acrescentar um frota de caça-minas inglêses que pousara também em Ponta Delgada. Não fiz porém objecção aos serviços que eram determinados à *Ibo*, senão uma vez em que fui mandado aprontar para sair com urgência em socorro de um vapor inglês, que, com a guarnição atacada pela pneumónica, lançava SOS repetidamente a 500 milhas a Noroeste das Flores. Fiz ver então como era espantoso pôr a *Ibo* a caminho, com o seu pequeno raio de acção, quando tantos navios que podiam andar milhares de milhas ficavam nas suas amarrações no pôrto! Reconheceu-se dessa vez que a *Ibo* não devia ir, mas nenhum outro navio se moveu; felizmente o vapor da pneumónica (¡e quantos havia nesse caso pelos mares!) conseguiu atingir o Faial e aí ser socorrido.

* * *

No dia 12 de Outubro os americanos receberam, não se apurou bem que notícia, que êles muito convictamente e muito seguramente lançaram aos quatro ventos de Ponta Delgada como a grande nova de estar atingida a paz.

A PAZ!

¡O que foi a loucura da cidade naquela noite de 12 Outubro!

Por minha parte, ouvindo o ruído das aclamações, o estralejar de foguetes, o repique de sinos, a música de filarmónicas, indaguei do que se tratava e pareceu-me um sonho! Mandei o Imediato ao Almirantado saber a confirmação da notícia, e a resposta foi afirmativa, dizendo que se tratava de um rádio oficial recebido pelo Almirantado americano! Não havia pois dúvida, e pus-me a caminho de terra, e arrastei comigo até o velho maquinista, o pacatíssimo Guilherme, para partilharmos daquela alegria, daquele estonteamento, tão justo, tão natural, tão entusiástico!

Entrámos nos salões do Club Micaelense. Mal me avistaram, com a minha farda de oficial português, um grupo pegou-me em pêso, ergueu-me

ao alto, fui passeado pelas salas em triunfo, cruzando o cortejo nos salões com outros grupos que levavam em triunfo oficiais americanos e oficiais inglêses. O General Simas Machado, o Almirante Dun, os cônsules, oficiais do exército, padres, tôda a gente intelectual ou elevada de Ponta Delgada, à mistura com populares que subiam a escadaria e ninguém repelia, antes se acolhiam com simpatia, tudo gritava, levantava vivas e húrrahs, dançava e cantava, bebia e entornava *champagne!* Uma banda à frente de um cortejo subiu também as escadas e vezes sem conto a *Portuguesa* e os hinos aliados, acompanhados em côro quási gritado, atroaram os salões. E como o Alto-Comissário fôsse a sair do Club, tôda aquela multidão em cortejo o foi acompanhar ao Palácio com a filar mónica, foguetes e vivas de vozes roucas de gritar.

Fui depois para o cais, para recolher ao meu sossêgo de bordo. Estava no cais um pequeno bote da *Ibo;* meti-me nêle e o velho maquinista, que, pacato, recolhia também. No cais, dois marujos esperavam embarque; autorizei-os a ir connosco; eram um 2.º torpedeiro, o 14, e um 2.º marinheiro, o 53.

No trajecto do cais para bordo vi-os cochi-

chando um com o outro; depois o 53 encheu-se de ousadia e disse:

—¿O Sr. Comandante dava licença que a gente o abraçasse?...

—Pois sim, rapazes, dêem-me um abraço.

Abraçaram-me e a seguir o 53 comentou:

—¡Ah, Sr. Comandante, como o Sr. Comandante trabalhou nesta guerra! Nós é que o sabemos e nunca ninguém lho poderá pagar!

Tive os mais altos louvores, tive das mais belas condecorações pelo meu comando da *Ibo!* ¡Nada para mim teve o valor dessas palavras e dêsses abraços dos meus dois marinheiros!

* * *

A paz! um sonho de umas horas!

¡Foi na noite de 12 de Outubro, êsse sonho!

Logo a 13 os comunicados das frentes da guerra traziam o desengano. Na manhã de 14 acordam-me com um rádio recebido no *Tonopah* e que o Comandante dêste me mandava entregar.

Esfrego os olhos, leio:

«*SOS SOS SOS de San Miguel*

35 35 N 22 10 W 07 14 Cannoné San Miguel

SOS SOS SOS de San Miguel

35 35 N 22 10 W 07 14 Attacked by Submarine San Miguel. »

Salto a pé, mando aprontar tudo para largar, em minutos a *Ibo* está pronta a deixar o pôrto. Íamos a começar a afastar-nos do *Tonopah,* um outro marujo americano salta para bordo da *Ibo* e corre para mim, com outro papel de tarja vermelha, os tão conhecidos papéis dos rádios. Leio:

«*SOS SOS SOS SOS SOS SOS SOS*
35 35 N 22 20 W San Miguel chassé. »

e escrito, a lápis, pela letra do Captain Johns, Comandante do *Tonopah:*

«This is later message. San Miguel is evidently steaming West true.»

Assim se deduzia; a mesma latitude, 10 milhas mais a Oeste. Era das 6 horas e 6 minutos no relójio da cabine do *Tonopah,* a recepção dêste rádio. Ás 6 horas e 20 minutos, a *Ibo,* activadas as fornalhas, largadas tôdas as amarrações, estava no mar, correndo para o navio português que pedia socorro.

O lugar do ataque era a 240 milhas a Sueste de Ponta Delgada. Era muito longe, desgraçadamente, para o nosso auxílio poder ser tudo a que o nosso desejo imenso nos impelia! Para maior apoquentação, a *Ibo* estava com os paióis

de carvão tão vazios que ia abastecer-se naquele mesmo dia 14, e levava nêles, à escassa, com que atingir o ponto indicado e voltar a Ponta Delgada.

Não importa! Não houve um minuto de hesitação no meu espírito nem para ninguém de bordo. O segundo rádio que o *Tonopah* nos transmitira, dava uma indicação, imprecisa, sem dúvida, para probabilidades de encontro com o navio que pedia o socorro, mas que mostrava o sentido em que êle, na fuga, se estava a desviar do rumo para Santa Maria, que era o seu primitivo objectivo. O que tinha pois a fazer era meter para Estibordo dêsse rumo, e tracei o da *Ibo* para umas trinta milhas a Oeste da última posição conhecida; com êsse rumo por Oeste e a maior atenção à telegrafia, auscultando bem qualquer outro rádio com que o *S. Miguel* pudesse dar-nos mais alguma indicação, jogava, a meu ver, pela maior probabilidade. No pôsto da *Ibo*, feliz ou infelizmente, não o sei, na confusão de rádios, alguns dêles indiscretos e inconvenientes, com que, de múltiplas estações, queriam falar com o vapor, nenhum outro rádio se recebeu nem de pedido de socorro nem com indicação de qualquer posição. Na hipótese mais feliz, o *S. Miguel*, depois da corrida para

Oeste, devia correr para as ilhas. Do combóio, nenhum rádio falava; e sabendo que os nossos paquetes vinham sempre comboiados para as ilhas, admitíamos, na *Ibo*, que o comboiante se tivesse de noite apartado do *S. Miguel*, e que, ao dar-se o ataque, ao alvorecer, o paquete se encontrasse a navegar sem escolta.

Felizmente ou infelizmente, disse eu... Deve ter sido felizmente. Com efeito o rumo da *Ibo* vinha traçado com tão boa inspiração que quási às 3 horas da tarde avistávamos uma coluna de fumo subindo ao alto para o céu. Ás 4 horas, certas, a *Ibo* estava junto do *S. Miguel*... ¡que imensa alegria a nossa! Dentro em minutos, porém, alguma cousa a vinha ensombrar.

Virei de rumo, passando a comboiar o paquete. Um sinal nosso saudou o *S. Miguel*, salvo; um sinal do *S. Miguel* saudou a Marinha que o salvara. E seguiu-se um longo diálogo de sinais, e soubemos então, com o coração ansiado, que o *Augusto de Castilho* havia ficado no local do encontro em combate com um submarino poderoso, dizendo-nos um sinal do *S. Miguel*:

«O seu camarada ficou a bater-se como um herói...»

Nessa altura, Owen Pinto, o meu Imediato, que estava ao meu lado na ponte seguindo àvi-

damente os sinais do *S. Miguel,* disse-me, com dois fios de lágrimas a correrem-lhe pelas faces:

— ¿E então, Comandante, nós não vamos ter com o *Augusto de Castilho?*

E eu, plenamente sereno, sem uma lágrima, mas tendo naquele momento a visão de Carvalho Araújo a morrer num combate, Carvalho Araújo, de quem eu era um verdadeiro amigo, respondi ao meu imediato de maneira que todos na ponte ouviram:

— Não. O *Augusto de Castilho,* a estas horas, está naturalmente afundado por ter cumprido o seu dever protegendo o *S. Miguel.* Êsse dever agora é nosso; nenhum de nós sabe se nestas 90 milhas que vão daqui ao pôrto nos chegará a nossa vez!

E todos na *Ibo* compreendemos o nosso dever.

Á 1 hora de 15, por uma luminosa noite de véspera de plenilúnio que tivera fàcilmente pôsto o navio ao sabor de qualquer novo ataque, a *Ibo,* que por um rádio informara o Almirantado português e o *Tonopah* da sua vinda a comboiar o paquete, escoltava o *S. Miguel* para dentro da muralha de Ponta Delgada, que o ficava, agora com segurança, defendendo do ataque do inimigo.

Dei a bordo as minhas ordens para irem,

àquela mesma hora, tratar da vinda urgentíssima de carvão e de água, de que precisava indispensàvelmente abastecer-me, e pus-me a caminho de terra para a hipótese de poder apresentar-me ao Almirante.

As janelas do Almirantado abertas e mostrando as salas iluminadas indicavam que se estava de vigília. Subi. No salão grande, uma fila de pessoas, quási em semi-círculo, tendo ao centro o Contra-Almirante, aguardava-me. Compunham-a, além do Contra-Almirante, guarda-marinhas e um aspirante do Almirantado e umas pessoas íntimas. A uma porta, ao fundo, um cabo marinheiro, o *Bruxa,* ordenança do Almirante, espreitava também, espécie de oficial de diligências daquela espécie de tribunal.

Ia a começar a minha explicação de ter, sem ordem alguma, largado do pôrto em vista do pedido de socorro, quando o Almirante, procurando dominar uma grande excitação, me diz nervosamente:

— Antes de mais nada, explique o Sr. Comandante como é que entrou em Ponta Delgada a esta hora comboiando o *S. Miguel* e abandonando o *Augusto de Castilho?*

O meu espanto foi sentido e profundo. Aquele aspecto de tribunal parecera-me estranho, mas

não lhe dera valor. Agora, porém, o acolhimento que eu tinha, a interpretação que parecia dar-se ao meu procedimento, surgiram-me claramente.

Pois quê! De tôda a frota aliada que estava nos Açores, só a *Ibo* saíra, só a *Ibo* correra a querer salvar quem pedia socorro, pronta a bater-se, pronta a afundar-se, e era aquela a recepção que tinha!

E respondi de cabeça bem erguida, com a consciência absoluta da minha correcção:

— Não procuro mais nenhuma razão; respondo simplesmente a V. Ex.ª que o fiz porque considerei êsse o meu dever!

O Almirante, que era um homem de bem e um homem que me conhecia alguma cousa, ante os termos da minha única resposta, teve certamente no espírito a primeira impressão de que a razão estava talvez do meu lado, de que, mesmo que fôsse analisável a decisão que eu tivesse tido a tomar, quando no mar encontrara o *S. Miguel*, o meu desejo de bem servir, o espírito de sacrifício com que avançáramos ao encontro do vapor, não permitiam censura; e as suas palavras seguintes foram já deixando transparecer sob o nervosismo o tom de estima com que sempre me falara; e expus então as ordens que havia dado já a bordo, para poder tornar

imediatamente a sair, preguntando ao Almirante se podia por acaso interpretar-se como um incompleto cumprimento do dever, como um desejo de me subtrair a qualquer trabalho ou a qualquer perigo, ter saído com o navio, com a urgência com que o fizera, sem instruções sequer, navegar como o fizera, de maneira que às 4 horas estava junto do único navio cujo pedido de socorro eu conhecera, protegê-lo como havia feito até o ter em segurança, e dispor tudo, como ordenara a bordo, para sair de novo para o mar à procura do *Augusto de Castilho,* dos seus possíveis náufragos e quem podia saber se ao encontro também do submarino!

Durou mais de uma hora aquela visita de apresentação. Quando saí do Almirantado trazia a minha cabeça levantada. Os galões honrados e os cabelos brancos do Almirante tinham reconhecido a minha inteira correcção. O louvor com que a Ordem do seu Comando galardoou o serviço da *Ibo,* é claro e caloroso nos seus termos. Mas, mais, quando no dia seguinte os jornais micaelenses anunciavam em letras grossas que haviam sido dois *destroyers* americanos e um cruzador inglês que haviam acorrido ao S O S do *S. Miguel* e o haviam protegido até às muralhas de Ponta Delgada, encontrei o Almi-

rante indignado, e tendo escrito êle, de seu punho, a resposta imediata para os jornais reivindicando para a *Ibo,* para a Marinha Portuguesa, a que ela pertence, o socorro único, exclusivo, que havia sido prestado ao paquete português.

Preguntei então ao Almirante se, além da justiça que na véspera acabara já por fazer-me, não sentia agora prazer em poder ter respondido assim. E ouvi-lhe então as palavras do maior aprêço.

Ao regressar do Almirantado, a meio da noite, daquela estranha visita de apresentação, procurei descansar um bocado; mal o consegui. Ainda manhã cedo estava no convés espreitando o andamento da faina de carvão. O pôrto havia-se enchido, surpreendentemente para mim, com uma flotilha enorme de *vespas* — as mais modernas vedetas de caça a submarinos — que com bandeiras e flâmulas francesas e americanas, comboiadas por meia dúzia de grandes rebocadores armados, vinha da América a caminho dos mares europeus. Eram umas poucas de dúzias; a doca de Ponta Delgada estava apinhada delas.

Ocorreu-me imediatamente quanto podia ser valioso o auxílio de alguns barcos daquela flotilha nas pesquisas que eu ia empreender, além de

que me parecia bem justo, bem merecido, que sendo por aquela forma numerosa a representação das marinhas aliadas, colaborassem no socorro aos nossos marinheiros que tinham combatido e de que alguns estavam talvez àquelas horas feridos e perdidos no mar.

De uma passada, galguei da *Ibo* para bordo do *Tonopah*, cujo Comandante era o Chefe de Estado Maior da Divisão Americana, e quando fui apresentar ao nosso Almirante a minha sugestão, que êle imediatamente perfilhou, pude já informá-lo de que teríamos a auxiliar-nos os esforços do Chefe de Estado Maior Americano.

O meu desejo daquela companhia nas pesquisas que ia empreender, fundava-se na certeza de que um grupo grande de barcos navegando em linha, por forma a abrangerem com a sua inspecção uma faixa de mar tão larga quanto possível, dava uma muito maior probabilidade de êxito para a busca que eu ia fazer.

Escolhendo a derrota a seguir pela de mais probabilidade de navegação dos náufragos, pesquisando atenta e cuidadosamente até às circunvizinhanças do local onde fôra o combate, tinha esperança de algum sucesso nos meus trabalhos.

O Almirante americano ordenou que quatro vedetas, de números *72*, *111*, *180* e *331*, e um

grande rebocador de alto-mar, o *Lapwing*, fôssem destacados para me acompanhar e deu ordem aos respectivos comandantes para se avistarem comigo, a fim de combinarmos a derrota a seguir e a nossa forma de navegar.

Assentámos em seguir de Ponta Delgada até Santa Maria, que atingiríamos por Este, e da proximidade desta ilha seguir com rumo ao local do combate. Obedecíamos nesse plano a considerar a hipótese de alguns náufragos procurarem atingir a ilha que mais perto estava do ponto do naufrágio. Era uma hipótese que duplamente parecia provável, por dever ser a que naturalmente empreendessem se tivessem meios de navegação mais razoáveis, como vela, bússola, etc., ou se obedecessem apenas à escolha de um menor trajecto. Até Santa Maria, seguiríamos, indo a *Ibo* em testa de coluna e o *Lapwing* nas suas águas, e as quatro *vespas* nas alhetas dos dois navios, formatura fácil de manter com velocidade maior. A partir de Santa Maria adoptaríamos formatura em linha, com os dois navios de ponte alta nos extremos para maior largueza do horizonte vigiado, com distância aproximada de 2000 metros de barco a barco. Garantíamos assim, julgávamos nós, uma investigação atenta numa faixa de mar de umas vinte milhas.

* * *

Assim que a *Ibo* esteve pronta da faina de carvão, largou a amarração e navegou a sair do pôrto. O *Lapwing* acompanhou-a. Fomos esperar longamente nas águas exteriores que as quatro *vespas* viessem juntar-se-nos. Só quási ao pôr do sol a flotilha se pôs a caminho. A *111*, comandada pelo oficial americano mais antigo, trazia içado o respectivo distintivo.

O meu descontentamento foi grande por ver o pouco caso que os barcos americanos faziam da nossa combinação para a navegação. Na tirada até Santa Maria, em que a maior preocupação era avançar ràpidamente, não tinha a formatura maior importância, mas quando, à 1 hora, com um luar que iluminava o mar todo, tomámos a formatura em linha para pesquisar a faixa de vinte milhas a partir de Santa Maria, o desrespeito pela formatura passou a ter outra gravidade. Ainda fiz algumas vezes sinais pedindo aos barcos americanos que a atendessem, até que, não podendo impô-lo por ordem, tive de me resignar a essa falência do nosso programa. E passou por nós, veio a saber-se depois, durante essa noite, por aquele mesmo

caminho, mais milhas menos milhas para um bordo ou para outro, a balieira do *Augusto de Castilho,* que, com vela e bússola, bem apetrechada para o salvamento, conduziu a Santa Maria o primeiro grupo de náufragos, trinta homens, entre êles o aspirante de marinha Samuel Vieira e o mestre de manobra do navio.

A luz do dia de 16 de Outubro alumiou a nossa singradura rumo direito ao local do combate. Nem um barco, nem um vestígio de naufrágio.

Desceu o sol; quando êle chegou ao horizonte, a flotilha americana estacou. Confesso que não me indignou, não me surpreendeu mesmo; pareceu-me um número de um programa estabelecido como se comigo tivesse sido combinado. Deixei-os bem para a ré, de maneira que não tivessem ilusões sôbre o rumo que eu continuava seguindo, e quando não podia já haver dúvidas de parte a parte, mandei fazer o sinal « Many thanks ». O *111,* navio chefe, agradeceu, já navegando em rumo que os afastava, caminho da doca de Ponta Delgada, onde cinco dúzias de barcos americanos, franceses e inglêses continuavam em repouso. Tinham jus, também.

A bordo do meu navio houve nessa hora, pela primeira vez desde 24 de Agôsto de 1916, uma queda de espírito que eu percebi. O cair da

tarde, com tôda a sua melancolia, contribuíu possìvelmente para êsse efeito. A idea da luta recente do *Augusto de Castilho,* da morte dos camaradas, da presença quási certa do barco inimigo naquelas águas, o abandono pelos barcos que connosco vinham para o mesmo fim, tudo isso, a-pesar-do longo treno que quási tôda a minha guarnição tinha dos perigos da guerra, de defrontar-se com aqueles mesmos inimigos, tudo isso provocou êsse sucumbimento que, por um silêncio só cortado de murmúrios, me pareceu perceber. Subiu então à ponte o velho maquinista Guilherme, eternamente enrolando o mesmo cigarro, e veio em passos pausados para mim. Era o emissário.

— ¿Então, Comandante, aqueles vão-se embora?

— É verdade. É como está vendo.

— E então, nós seguimos?

Esta última pregunta foi feita num tom mais sumido, como se se embaraçasse de a fazer. E eu respondi-lhe, em voz bastante alta, para que muita gente ouvisse, saudando-o com umas palmadas de amizade nas costas:

— ¿Então, amigo Guilherme, nós não havíamos de seguir? ¿Não estamos nós tão habituados a andar sòzinhos?

E nada mais. A aragem que soprava varreu aquela melancolia própria do ocaso. Com a noite o mar ficou menos triste. A flotilha americana desaparecera. A *Ibo* seguiu, fiel ao seu dever e ao seu passado.

Quarenta milhas adiante, às 10 horas da noite, com um luar deslumbrante, atingíamos o lugar onde, com a possível aproximação, supúnhamos que tivesse sido o combate. Pouco antes, uma celha boiando, um madeiro novo, uns blocos de cortiça, denunciavam o naufrágio. Nem mais sinal do navio que fôra o *Augusto de Castilho* e dos camaradas que nêle tinham combatido.

Como o vento se mantivera sempre do quadrante Nordeste, firme, a ondulação de lá vinha e nenhuma corrente tivéramos em contrário, parti do princípio de que alguns sobreviventes que tivessem recorrido a jangadas, a bóias, a quaisquer elementos incapazes de navegação, teriam abatido para sota-vento; pus portanto a pôpa no vento e andei nesse rumo quarenta milhas, pesquisando a um lado e outro, guinando aqui ou ali com qualquer cintilação da água, com qualquer ilusão de vulto boiando. Ás duas horas da madrugada orcei de novo para vir cortar a linha da véspera no local onde aparecera a celha. Ao amanhecer estava no local para onde nave-

gava. Transpus um pouco para barlavento a linha que fechava o triângulo dessa navegação, e considerando-me no ponto do mar, tão aproximado quanto possível, do afundamento, parei o meu navio.

O subir do Sol de 17 de Outubro viu a guarnição da *Ibo* formada na proa, os oficiais todos na ponte junto de mim; descobrimo-nos todos. Tínhamos 2.300 braças de água debaixo do nosso navio. Ali combatera, ali se afundara o *Augusto de Castilho*, ali tinham morrido os nossos camaradas...

Foram as primeiras exéquias, a primeira homenagem...

Prestaram-a os irmãos da mesma Marinha, à minha voz, não isenta de comoção.

Pelas faces de alguns dos meus homens correram lágrimas.

Nunca depois, em qualquer templo, se celebrou prece mais sentida pelos mortos do *Augusto de Castilho*.

Guinei depois outra vez para sota-vento, e andei umas dúzias de milhas, e assim, aos *zigzags*, arribando umas milhas, tornando a orçar, fui batendo tôda a faixa do mar a sota-vento da linha que me levava a Santa Maria, prevendo sempre a hipótese de que, com maus recursos

de navegação, alguns pobres náufragos pudessem boiar ou lutar, empurrados para aquelas águas pelo vento e pela ondulação, ambos firmes na mesma direcção.

Noite alta, estava de novo a Leste de Santa Maria.

Desalentado da inutilidade dos meus esforços fiz um rádio para S. Miguel dizendo ao Almirante o baldado das minhas pesquizas.

Naveguei depois para o mar das Formigas, não fôssem os desgraçados aportar àqueles rochedos, e para o Norte fui seguindo até perto de S. Miguel.

Faltava-me agora o caso de uma última hipótese, a dos náufragos, podendo fazer navegação sem elementos que lhes permitissem demandar no mar uma ilha pequena, procurarem lançar-se para o meio do arquipélago, a ver se esbarravam na massa grande de S. Miguel, ou varada essa ilha, poderem ainda aproar às grandes ilhas centrais. Para essa hipótese a linha que me parecia mais indicada era a que partia da Ponta do Arnel direita ao local do combate. Fui buscar êsse ponto de partida e na manhã de 18 de Outubro punha-me a caminho dêsse novo rumo, tenaz, com esperança ainda, com um desejo imenso de poder salvar os camaradas que ainda

pudessem, fatigadíssimos, naturalmente, cheios de sofrimento, andar lutando sôbre as ondas.

Umas quarenta milhas andadas nesse rumo, um rádio do Almirantado anunciava-me que os sobreviventes do combate, em número de 30, tinham alcançado Santa Maria e dizia à *Ibo* para recolher.

Fui ainda a Santa Maria com a idea de que os poderia transportar de lá para S. Miguel. A *Açor*, que se achava em Ponta Delgada, havia sido mandada a êsse serviço, que eu encontrara assim já feito.

Antes eu tivesse seguido o rumo em que a minha inspiração me levava! Umas dúzias de milhas mais que a *Ibo* navegasse nesse rumo, e o velho bote, furado de tiros, onde vinham penando, sofrendo sêde, fome e ferimentos, Armando Ferraz e os seus companheiros, tinha encontrado a *Ibo*, cujo socorro teria poupado a estes os mais trágicos dias do seu sofrimento!

Ás 7 horas da manhã de 19 de Outubro, a *Ibo* entrava de novo na doca de Ponta Delgada.

Desta vez o acolhimento no Almirantado foi diferente. Não houve elogio que o Almirante nos não fizesse. Nem, por não trazermos a bordo os náufragos, se aquilatara em menos o trabalho da *Ibo*.

Pela manhã de 20, um sinal no mastro da casa do Almirantado comunicava-me que doze náufragos do *Augusto de Castilho* haviam arribado à Ponta do Arnel e dava-me ordem para os ir buscar.

Larguei imediatamente.

Pouco depois do meio dia fundeava na enseada junto ao farol depois de, por sinais de bandeiras, ter averiguado que era aquele o local onde estavam os náufragos.

Seguiu logo para terra o escaler grande com o enfermeiro e socorros para tratamentos, indo o Imediato para dirigir o serviço de embarque.

Querendo agarrar-me a uma última esperança de que Carvalho Araújo fôsse um dos doze salvos nesta segunda embarcação, preguntei-o por sinais.

Veio a resposta, a desilusão final, uma palavra única:

— Morto.

E embarcaram, um transportado em maca, outros em braços, alguns por seu pé, as doze sombras que durante seis dias vinham de percorrer duzentas e vinte milhas no mar, num pequeno bote a dois remos, com um rombo tapado com um capote e uma bota, sem agulha, sem carta, sem sextante, com 15 litros de água

e uma caixa de bolacha, mas com a alma heroica de um rapaz, o guarda marinha Armando Ferrás, cuja firmeza, cuja coragem, não tem elogio que seja suficientemente justo!

Um dos náufragos recolhidos era Simões, o condutor de máquinas que durante dois anos tinha partilhado dos nossos trabalhos e vivido como um amigo na *Ibo*. A nossa impressão ao ver naquele convés onde a sua vida, a sua loquacidade, tinham alegrado tanto tempo a nossa existência, o espectro que nós víamos avançar!

—Na *Ibo* estava preparado todo o conforto para os acolher. Camarotes e câmara de comandante e oficiais eram a enfermaria que lhes era destinada. Cadeiras cómodas em pontos escolhidos da ponte e do convés para os que quisessem menor descanso. Caldos, leite, alimentos próprios para a sua fraqueza, todo o material de tratamento, todos os carinhos que tanto mereciam.

A maior parte dos náufragos adormeceu extenuada. Simões, êsse, com a loquacidade excitada a um ponto extremo, falava, bebia, falava, bebia, quási sem interrupção... E contou-nos então como o submarino havia gasto trezentos tiros, nada menos... Como Carvalho Araújo havia dito a Simões «¡Hei-de morrer como um

português!», como ao fim de umas duas horas de caminho do bote, tinham visto o submarino passar-lhes adiante navegando a tôda a fôrça como se quisesse de novo atravessar-se no caminho do *San Miguel*.

E eu não pude deixar de reflectir na possibilidade de êle ter de novo avistado o paquete, mas já comboiado pela *Ibo*, e que naquela altura da guerra em que os torpedos pareciam ser escassos, hesitasse, ante a recordação dos trezentos tiros gastos, pensando na inferioridade dos seus artelheiros que tanto diminuía a superioridade enorme dos seus canhões!

Ao passar a *Ibo* em frente a Vila Franca do Campo, lanchas, cheias de gente da vila, esperaram-a no mar, e ergueram delas vivas à Marinha e cantaram em côro a *Portuguesa*.

À 7 horas estávamos em Ponta Delgada e os camaradas do *Augusto de Castilho* desembarcavam entre carinhos iguais àqueles com que os tínhamos acolhido.

O Almirante estava a bordo do *San Miguel* onde ia seguir viagem para Lisboa. Foi lá que fui comunicar-lhe o cumprimento da minha comissão. Agradeceu-o com comoção. A sua última ordem do Comando da Defesa Marítima dos Açores havia sido um caloroso louvor à *Ibo*.

* * *

O afundamento do *Augusto de Castilho* trouxera a necessidade de outro navio comboiar o *San Miguel* até termo da sua viagem.

O Contra-Almirante, antes de fazer entrega do Comando, determinara que a *Açor* comboiasse o paquete nas travessias entre as ilhas e, de acôrdo com a Majoria General, mandara que a *Ibo* o acompanhasse na viagem dos Açores para Lisboa.

Extremando porém na delicadeza com que vinha apreciando os nossos serviços, apenas me fixara a data e o local da partida, que devia ter lugar do Faial, a 26 de Outubro, dizendo que a minha ida para êsse pôrto da partida, o repouso dos meus homens, tudo isso ficava à minha deliberação.

Partiu a *Ibo* a 21 e chegou a 22 ao pôrto da Horta, onde se atestaram paióis de carvão e se fizeram os demais preparativos para a viagem.

Ao amanhecer do dia 26, uma queda grande do barómetro, o aspecto do Pico forrado de núvens negras, o sôpro forte de sueste, indicavam-nos que íamos ter viagem tormentosa. Como quanto mais brusco fôsse o tempo, mais tormentosa a travessia, menos perigo parecia haver de

qualquer ataque de algum submarino, a ameaça do temporal não deixava de parecer com alguma compensação.

Às 11 ½ largava da bóia, com despedida de *Boa Viagem* pelo *Vasco da Gama* que ficava no pôrto. Ia avançando meia hora ao *San Miguel*, rumo à Ponta de Rosais, extrêmo sudoeste de S. Jorge, caminho que o paquete fàcilmente venceria com a sua maior velocidade. Dera instruções ao Comandante do paquete para dobrarmos aquela Ponta, daí fazermos rumo a passar umas 30 milhas ao norte da Terceira, de onde largaríamos rumo para Entre-Cabos, a demandar Lisboa.

Ao passar em frente ao canal de S. Jorge, vimos apenas as margens de um terço do seu curso; tudo mais era negro como a noite!

Mar e vento fizeram-se verdadeiro temporal, que foi crescendo algumas horas, não diminuindo nunca, até à noite do dia 29. A vaga fazia sacudir violentamente o próprio *San Miguel*. As ondas, porém, não nos atemorizavam; naquela altura do meu comando sabia bem o que era a flutuabilidade da *Ibo*. Passava por debaixo dos mares ou saltava por cima dêles, não chegando os 90 graus da escala do clinómetro para lhe medir a amplitude do balanço de bombordo a

estibordo. Seguindo sempre a tôda a fôrça, não se afastava umas centenas de metros do *San Miguel,* perdendo apenas na marcha o que o mar a contrariava, não caindo o andamento para baixo de 7 ½ nós, chegando muita vez a 9 nós e até a fazermos uma vez sinal ao *San Miguel* para que andasse mais.

De bordo do paquete, alguns homens mais marinheiros, que apareciam no convés, contemplavam espantados a pequena casca de noz, dansando loucamente aquela dansa infernal, e correndo sempre, sempre, indiferente à água que a galgava!

Na noite de 29 para 30, ao sueste, como freqüentes vezes se dá perto da nossa costa, respondeu o noroeste. A vaga começou a cair. De manhã, vento e vaga dêsse quadrante estavam francos. A *Ibo* e o *San Miguel* vinham porém sem avistar estrêlas ou sol havia dois dias; não pudera haver ponto observado nem conseqüente correcção de rumo; mar e vento tinham jogado com os dois navios, e fomos aterrar pelo meio dia de 31 de Outubro, muito ao sul do Espichel.

Ao chegarmos perto dêsse Cabo, o *San Miguel* pediu para seguir a tôda a fôrça das suas máquinas para procurar ainda entrar a barra antes do pôr do sol. A *Ibo*, mais vagarosa uns nós,

fundeou já depois do anoitecer na baía de Cascais.

No dia seguinte, 1 de Novembro, amarrava no quadro do Arsenal.

A 11, no bosque de Réthonde, no *wagon* de Foch, assinava-se o armistício.

Tinha a *Ibo* 810 dias de campanha.

MONARQUIA DO NORTE

A paz teve para a *Ibo,* logo de comêço, um dia verdadeiramente feliz.

Á nossa chegada ao Tejo estavam em Lisboa, no gabinete do Ministro da Marinha, os dois troféus que representavam o reconhecimento pela defesa dos interêsses britânicos em S. Vicente. Era um dêles uma taça de prata, de linhas lindamente simples, com dedicatória ao Comandante e Oficiais; o outro era um grande escudo de prata oxidada, rico e vistoso, assente em outro escudo de madeira e destinado a ser fixado numa antepara do navio; tinha dedicatória aos sargentos e praças. Em um e outro, inscritas as datas FROM NOVEMBER 1916 TO FEBRUARY 1918, a primeira, a da partida da Esquadra Inglêsa, e a segunda, a da partida da *Ibo,* entre as quais os interêsses britânicos em S. Vicente haviam estado entregues aos nossos cuidados e trabalhos. A seguir à dedicatória,

também em ambos, as seguintes palavras: As A MARK OF APPRECIATION FOR THE PROTECTION AFFORDED BY THEM TO THE BRITISH INTERESTS. (1).

A 4 de Dezembro foi no Tejo a festa da *Ibo*. O Ministro da Marinha, então o Contra-Almirante Canto e Castro, foi em pessoa à *Ibo* fazer a entrega dos troféus tão bonitos e tão honrosos; o Major General, os outros Almirantes em serviço, os Comandantes dos navios que cercavam a *Ibo*, mais oficiais amigos, um grupo de aspirantes da Escola Naval e tôdas as praças que na *Ibo* haviam servido durante a guerra e dela haviam já saído, até uma vinda sob escolta de S. Julião da Barra, tudo veio ao seu bordo; o Adido Naval britânico representava a Legação; Evans, o glorioso companheiro de Scott na expedição ao Pólo Sul, o bravo Comandante do *Broke* num combate heróico na Mancha, que estava no Tejo comandando o *Active*, representava, acompanhado de alguns oficiais, a Marinha aliada, a Marinha com que a *Ibo* tinha servido e que lhe entregara a defesa de que tinha agora aquela recompensa. Ministro, Major General e Captain Evans, em discursos de grande

---

(1) Tradução: «Como prova de reconhecimento pela protecção por êles dispensada aos interêsses britânicos».

expressão, enalteceram os nossos trabalhos na guerra. As palavras do Major General, principalmente, as palavras daquele que, quási dia a dia, havia seguido os nossos trabalhos, essas foram inolvidáveis para o Comandante que as ouviu.

* * *

Dias depois, a vida portuguesa, como se a paz não fôsse a grande ventura, entrava em convulsões.

A 14 de Dezembro, à noite, Sidónio Pais é assassinado. A comoção na vida nacional é enorme. Os dias que seguem são prenhes de apreensões, de desconfianças, de rumores, de agitações ocultas. Os sentimentos extremos que tanta vez cegam os portugueses, cavam abismos, erguem sombras ameaçadoras. No funeral de Sidónio Pais paira, simultâneamente com a sua incontestável imponência, uma atmosfera de alarme que atemoriza. Aos primeiros passos do cortejo, mal êle estreita pelo canal da Rua Augusta, o alarme estoira como explosão, o pânico provoca correrias doidas, e entre espèzinhados e fuzilados ficam estendidos nas pedras da rua sete mortos e setenta feridos.

Cresce o rumor de que se prepara um golpe

de Estado pelo Exército. A 23 diz-se concretamente que algumas fôrças da guarnição de Lisboa, — fala-se em Artelharia de Queluz, Cavalaria, Escola de Guerra, — saíram dos quartéis e foram acampar em Monsanto e no Parque Eduardo VII. Comanda-as o General Jaime de Castro; o próprio Ministro da Guerra deixa o Ministério para ir reforçar o pronunciamento. Fala-se num *ultimatum* apresentado ao novo Presidente da República, Canto e Castro, e que êste, nobremente, repudia. Anuncia-se que o Norte está governado por uma Junta Militar.

Na tarde de 24 as fôrças recolhem a quartéis, mas murmura-se que apenas foi dado um prazo para o cumprimento da sua intimação. Á noite, a bordo do meu navio, recebo aviso para aprontar com tôda a urgência. Vou ao gabinete do Ministro, que é agora Sousa e Faro; sei que a *Ibo,* com o *Guadiana* e o *Tejo,* são aprontados para seguir para o Norte.

Caminhamos para a guerra civil?!

Triste destino da nossa Pátria, que sai da Grande Guerra, sangrando pelas feridas, e que encontra nos portugueses quem a queira dilacerar ainda mais!

A 26 de Dezembro há a notícia de que a Junta do Pôrto, agregando alguns vultos, se constituiu

em Junta Governativa, não reconhecendo o Govêrno constituído de Portugal! É a nova assombrosa do dia, acompanhada dos boatos mais extraordinários, como o da marcha das fôrças do Norte sôbre Lisboa. No dia de Natal, a bordo da *Ibo,* trabalhara-se afanosamente para aprontar o navio; por nossa parte, podia dizer-se que tudo estava feito; mas a 26 reconhece-se que as munições de infantaria de que precisamos estão em Beirolas, guardadas pelo Exército, e não nos podem ser dadas!

A sombra no meu espírito é tremenda! O que espera o meu País, o que me espera a mim, o que espera os meus! Que atribulada hora que eu vim atravessar nesta vida! Que ao menos fique um mundo melhor para meus filhos!

A 27 a atmosfera parece desanuviar-se. A Junta Governativa do Pôrto dissolveu-se espontâneamente. Raia um clarão de luz. A bordo, porém, as ordens são as mesmas: pronto para sair. A 31, vê-se que o clarão era enganador. Cessara a Junta Governativa, a que tinha êsse nome, mas ficara a Junta Militar, que procura impor-se ao Govêrno e domina Entre-Douro e Minho e até Coimbra.

É êsse o dia final de 1918.

Os primeiros dias do ano são de temporal nas

águas e nos ventos... Na vida portuguesa uma inércia que inquieta... Se a Junta Militar existe sempre, como é que aquela inércia pode ser tranqüilidade! E sob a inércia vai lavrando, em dois sentidos, a conspiração, a daqueles que preparam o assalto à República e a de alguns que não julgam esta suficientemente defendida, que vêem o Govêrno semi-cego e impotente contra o perigo que ameaça o regimen.

A 10 de Janeiro estala em Lisboa um movimento republicano e os que não estão na conspiração são surpreendidos com a ocupação do Arsenal por um grupo de revoltosos capitaniados por um alferes, grupo que prende o oficial de serviço, apodera-se do Depósito de Material de Guerra e dos rebocadores e fica por poucas horas senhor dessa conquista. No Tejo, o 2.º Tenente Prestes Salgueiro surge no contra-torpedeiro *Guadiana*, a bordo do qual se declara em revolução.

Por mim, não deixando de ver o perigo para a República, que me trazia ansioso, só podia crer na lealdade de um Govêrno de que era chefe supremo Canto e Castro. Estava alheio à conspiração. Além de ser, por princípio, contrário aos movimentos revolucionários dentro do regimen, acrescia a minha situação de Comandante, que mais rigorosamente me prendia ao

meu dever para com o Govêrno à ordem do qual eu tinha um pôsto de comando. Juntou-se comigo, procurando transporte para bordo, que acabámos por obter na Alfândega, Marcelino Carlos, Comandante do caça-minas *República*. Tomámos conta dos nossos navios, que encontrámos em ordem e em ordem se mantiveram. A pedido do Ministro da Marinha passámos pelo *Guadiana*, para, como camaradas, informarmos Prestes Salgueiro de que, no Tejo e na cidade, nenhuma outra fôrça o estava acompanhando. Quando abordámos ao *Guadiana*, Prestes Salgueiro havia já desembarcado para ir à Majoria entregar-se à prisão.

No dia seguinte sabe-se que o movimento, que em Lisboa tivera apenas aquela manifestação impotente e uma tentativa fracassada contra o Castelo, tivera por núcleo principal Santarém, onde, sob a chefia de vultos valiosos e combativos, Álvaro de Castro, Cunha Leal, Jaime de Morais, etc , uma fôrça importante se declarara em revolução pela defesa da República e contra as juntas militares. Seguiu-se o cêrco de Santarém por fôrças numerosas, que o Govêrno, com grande apoio das Juntas, fizera afluir com urgência, e os revolucionários, dias depois, capitulavam.

* * *

Entretanto, pelo que respeitava à *Ibo*, procedia-se por duas formas diferentes, ambas para mim igualmente pungentes. A 11 de Janeiro, um oficial portador de uma ordem superior vinha a bordo buscar tôdas as munições de infantaria e os percutores e caixas de percutor da artelharia. Simultâneamente era mandado para bordo, sob prisão, o 2.º Tenente Prestes Salgueiro.

Quer dizer, a atitude de disciplina e lealdade não era considerada suficiente para evitar ao navio o vexame, embora generalizado a todos os barcos no Tejo, da entrega das munições e dos percutores. Por outro lado mandavam para bordo do meu navio o oficial que chefiara em Lisboa o movimento, para que eu, que via apenas nêle alguém que se batera pela causa suprema da República, que por ela se havia sacrificado, fôsse, não o seu companheiro, como os meus sentimentos me diziam que devia ser, mas o seu carcereiro.

Não sofri êsse duplo desgôsto, e no mesmo dia 12 de Fevereiro entreguei o meu requerimento pedindo a exoneração imediata do comando.

Presidente da República e Ministro opuseram-se à minha exoneração. Prestes Salgueiro foi transferido da *Ibo* para a fragata *Dom Fernando*. Não bastava porém, para mim, essa simples deslocação; a minha situação continuava dolorosa, cheia de espinhos, naquela luta moral entre os meus sentimentos e o meu especial dever de Comandante; e ante a recusa inflexível da exoneração, obtive que a *Ibo* fôsse afastada de Lisboa, e a 15 de Janeiro de manhã a *Ibo* saía a barra a caminho do Algarve.

Estava na paz das Quatro-Águas, com espias passadas para as bóias, caldeiras apagadas, à espera da nossa semana de cruzeiro, quando à meia noite de 19 para 20 de Janeiro um aviso do Chefe do Departamento me transmite a ordem urgente do Ministro para seguir imediatamente para Lisboa. Só podia seguir na maré da tarde e para isso se aprontou imediatamente o navio. Cismava o que pudesse ser a razão daquela chamada urgente; parecia-me ordem rigorosa de mais para ser um simples fim de destêrro; telegrafei para Lisboa a preguntar. Ao comêço da tarde, porém, tudo se esclarecia. O Governador Civil recebia um telegrama que vinha pessoalmente mostrar ao Departamento, em que o Govêrno, comunicando que se achava proclamada

a monarquia no Pôrto, Braga e Viseu, apelava para o despertar de todos os esforços republicanos!

Os preparativos da *Ibo* estavam incompletos; isso nada queria dizer: chegava daí a pouco a hora da maré que permitiria a sua saída; não a perderia por coisa alguma. Com uma caldeira sem funcionar, por avaria que surgira, o navio arrastou-se rio abaixo para galgar a barra. Atracado ao depósito de combustível estava o *Lidador;* pelo porta-voz gritei ao Comandante a razão da minha partida urgente, e terminei o diálogo erguendo um viva à República, que as guarnições dos dois navios acompanharam vibrantemente.

* * *

A 21 de Janeiro de manhã estava à barra do Tejo, que me dispunha a entrar quando o vapor dos pilotos me chamou por sinais. Aproximámo-nos e veio um pilôto a bordo dizer-me que não podia entrar no Tejo, mas sim fundear em Cascais e aguardar ordens! Ainda hoje ignoro a proveniência da sua determinação, que não sabia explicar-me bem; sei que, para não perder tempo, fui seguindo barra dentro com êle próprio

a bordo, e que uma hora depois estava na bóia do quadro.

O meu navio foi mandado abastecer com urgência de todo o preciso e ficar pronto a sair.

Em Lisboa, o amor, a paixão pela República fazia os prodígios que para sempre haviam de ficar lembrados na alma dos republicanos! A Marinha, com a *élite* dos seus oficiais mais apaixonados pelo regímen, voluntàriamente oferecidos, organiza um batalhão que deverá seguir para o Norte. O primeiro Comandante é Afonso Cerqueira, Vilarinho o segundo, Prestes Salgueiro é tirado da prisão e encorporado nas suas fileiras. Desfila por Lisboa a massa interminável de voluntários civis que vêm oferecer-se ao Govêrno. Os estudantes organizam-se em batalhão, que Tamagnini Barbosa, ao deixar o Govêrno, vai comandar.

Mas no nosso meio da Marinha ouço vozes apreensivas sôbre o perigo de deslocar de Lisboa o Batalhão de Marinha e os navios, vozes que vêem em Lisboa um perigo muito maior do que o que já existe no Norte. Têm razão. Curto futuro o vai mostrar. Na noite de 22 para 23 de Janeiro, grande parte das fôrças da guarnição de Lisboa com alguns outros elementos da polícia e de civis ocupam o Alto de Monsanto sob o

comando dos vultos mais graduados do campo monárquico, tendo à sua frente o próprio Lugar-Tenente do último Rei.

Ao armar-se o Batalhão de Marinha faltam as carabinas, faltam depois as culatras. Vai um camião com um oficial buscar parte dêsse material ao Alto do Duque, onde se averigua ser o seu esconderijo. ¡Como a máquina estava montada! Camião, oficial e praças que com êle vão, tudo fica prisioneiro. O Alto do Duque está também pela monarquia. O oficial era Reis Gancho, um antigo sargento de Marinha. João de Azevedo Coutinho reconhece-o e pregunta-lhe com sorriso de estranheza: ¿Mas então pensam em resistir? ¡¿Com quê, se nós temos tudo, se nós temos tôda a artelharia?!

Com efeito, a República conta, naquela hora, com duas peças de 47^{mm}, de Marinha, transformadas em peças de campanha, e duas velhas peças de 75^{mm}.

¡Mas o amor à República vai fazer milagres!

No pôsto radiotelegráfico da *Ibo,* como naturalmente nos dos outros navios, iam-se interceptando rádios que são hoje de interêsse histórico. O primeiro, expedido pelo pôsto de Monsanto ao começar do dia 23, dizia:

« *Muitas tropas guarnição concentradas aqui perto.* »

O pôsto do Arsenal preguntou:

« *Qual é a atitude dessas tropas?* »

Os telegrafistas da Armada em serviço no pôsto já não foram livres de responder. O que se seguiu pouco depois foi já um rádio dos revoltosos, que dizia:

« *Acaba de ser içada a gloriosa bandeira azul e branca e restaurada a monarquia portuguesa.* »

Pouco depois Monsanto transmitia:

« *Rádio urgente — Junta Governativa Pôrto — Peço diga situação aí aqui estamos posse absoluta pôsto radiotelegráfico de Monsanto podendo pois falar abertamente — Ayres Ornellas.* »

A seguir:

« *Paiva Couceiro — Grande parte guarnição Lisboa ao nosso lado restante neutra temos tôda cavalaria 30 bocas de fogo 3 batalhões infantaria alguns centos polícia innúmeros civis adesões continuam Viva a Monarquia — Ayres Ornellas.* »

E depois:

« *Conde del Grove — Palácio de Oriente — Madrid — Movimento monárquico Lisboa — Azevedo Coutinho.* »

De Lavadores, estação do Pôrto, vinha por sua vez, às 3 ½ da tarde:

« *Nossa situação absolutamente regularizada sossêgo entusiasmo digam se precisam auxílio militar Viva a Monarquia — Pôrto.* »

Outro rádio interessante, também de Lavadores. É um rádio para a imprensa estrangeira:

« *Presse — Porto — Les bonnes nouvelles hier se confirment. Troupes royalistes sufoquent petite rebélion républicaine Vila Pouca Aguiar — Troupes royalistes qui marchent vers sud ont déjà passé Agueda. Population zone occupée royalistes manifeste tout moment enthousiasme restauration monarchie. Envoient salutations roi Manuel et Paiva Couceiro. Situation Lisbonne dificile manque subsistences et gouvernement républicain sans force pouvoir résister mouvement restauration monarchie. Junta Governativa.* »

De Monsanto, mais um rádio, assinado por um oficial e dirigido a um padre de Madrid, tinha também palavras de fé monárquica; lamento ter perdido a cópia que possuia para aqui também a reproduzir. Eram as últimas comunicações de Monsanto. Granadas dos republicanos conseguiam, à tarde, inutilizar o pôsto radiotelegráfico.

No dia seguinte, a-pesar-da falta de telegrafia que lhes impede as comunicações que haviam encetado com os aliados do Norte, as fôrças monárquicas, convictas do triunfo, içam a bandeira azul e branca saüdando-a com uma salva de 21 tiros de guerra, cujas granadas, apontadas

para o Terreiro do Paço, vêm, em parte, cair no quadro dos navios mais próximos do Arsenal. Ao sinal do Chefe, estes largam as bóias e vão fundear junto a Santa Apolónia. O *Patrão Lopes* e dois caça-minas seguem porém ainda outro destino, e são mandados bombardear quartéis de Belém onde algumas fôrças assumiam a incompreensível atitude de se dizerem neutrais.

A convicção dos monárquicos ignorava porém o que havia sido, naquele dia decorrido, o esfôrço republicano. Ignoravam como as gares de Lisboa estavam pejadas de material vindo de tôdas as linhas do Sul. Ignoravam o calor, a paixão que acendia as almas em Lisboa. Ignoravam que durante aquela noite o cêrco se fechara, 15 novas peças haviam sido postas em posição e que a luta daquele dia havia de terminar pela *Escalada de Monsanto!*

Paiva Couceiro, do Pôrto, tenta comunicar, e Lavadores transmite:

«*Ayres Ornellas—Mobilização concluida grande entusiasmo todo o Norte diga se precisa fôrças. Viva Monarquia — Paiva Couceiro.*»

O pôsto de Monsanto, destruído na véspera, fica silencioso; e Lavadores, inquietamente, pregunta:

«*Porque não responde?*»

A resposta é dada, à tarde, pelo pôsto do Arsenal:

« *Fôrças republicanas atacaram rebeldes ocupando quási tôdas posições.* »

E depois, completado o milagre da fé republicana, ao cair do dia espalhava para todos os ventos:

« *Fôrças monárquicas derrotadas grande entusiasmo todo o Sul Viva a República.* »

Á noite, um guarda-marinha miliciano, parece-me que de nome Paxiuta, aparece na *Ibo* com uma guia conduzindo um grupo de sargentos sob prisão. Por êle soubemos então pormenores, a vitória completa, o aprisionamento geral dos monárquicos, entre os quais a fina flor da mocidade realista e os mais graduados dos seus marechais. Os sargentos vinham cheios de fome, com uma única e escassa refeição nos dois dias da revolta.

A atmosfera que ficou em Lisboa! ¡Como o triunfo republicano dava a Lisboa uma palpitação indescritível! ¡E agora, vencido Monsanto, destruída, inutilizada por completo a ameaça do Sul, era para o Norte o caminho, para vencer também!

* * *

No dia 25 foi a posse, na Majoria General, do Comandante da Divisão Naval de Operações. Era o Contra-Almirante Borja Araújo. O seu pavilhão ficava içado no cruzador auxiliar *Pedro Nunes,* o velho paquete *Malange,* que, mobilizado e artelhado, atravessara dúzias de vezes, durante a guerra, os mares entre Lisboa e Brest, transportando tropas do C. E. P. Como Chefe do Estado Maior da Divisão ficava Pereira da Silva. Maia Magalhães seguiria a bordo, ligando os dois Estados-Maiores.

A Divisão compor-se-ia dos cruzadores *Pedro Nunes* e *Vasco da Gama,* do contra-torpedeiro *Guadiana,* das canhoneiras *Limpopo* e *Ibo,* do vapor *Bérrio* e dos caça-minas *Açor, Celestino Soares* e *República.* Os seis últimos navios constituïriam uma esquadrilha sob o comando do Capitão de Mar e Guerra Howell, que, estando Chefe do Departamento do Norte, embarcara no *Açor* e viera apresentar-se em Lisboa, esquadrilha que seguiria imediatamente para a costa do Norte a iniciar operações.

Ás 11 da noite de 27, com *rendez-vous* marcado para a Baía de Peniche, a *Ibo* navegou

para a barra. Não tinha a bordo o Imediato, que, de licença em Trás-os-Montes, ficara bloqueado pelos monárquicos. Um Guarda-Marinha, Moreira, que entrara no navio nos Açores, com uma dedicação grande que compensava muito a curta prática da sua carreira, seria para mim o auxiliar que eu precisava. Um grupo de aspirantes de Marinha, que voluntàriamente havia pedido para embarcar, vinha também a bordo. Na *Ibo* eram quatro. Dos oficiais, velhos companheiros de tôda a guerra, só vinha o maquinista Guilherme. Costa Lázaro, que, nos nossos postos de combate, voluntàriamente ocupava sempre um pôsto, tinha deixado também a *Ibo*. Dos sargentos alguns haviam mudado; a marinhagem, porém, pode dizer-se que era tôda a minha antiga guarnição.

Ás 9 horas tôda a Esquadrilha estava no *rendez-vous* de Peniche. Populares, em barcos de pesca e botes, com muitas bandeiras e uma banda de música tocando a *Portuguesa*, vieram saudar os navios. Ás 10 da noite partíamos com *rendez-vous* marcado para a barra de Aveiro, pois vinham boatos de Lisboa da ocupação de Aveiro pelos monárquicos e o Comandante da Esquadrilha pensava, se assim fôsse, atacar o Centro de Aviação. O *Desertas*, navio dos Trans-

portes Marítimos que então estava encalhado nas areias, mostrando içada a bandeira da República e fazendo-nos sinais, começa a desfazer o boato falso. O Pôsto de Aviação com quem se comunica, dá informações animadoras. Na costa de Aveiro limitámos a nossa acção à captura de traineiras do Pôrto, a quem se comunicava a proïbição da pesca a todos os barcos que fôssem aos portos da região onde dominavam os monárquicos, começando assim a operação do bloqueio. Foram expedidas essas traineiras com a notificação que lhes era feita para conhecimento de todos os barcos pescadores; a bordo delas mandámos jornais de Lisboa, com as notícias do triunfo de Monsanto. Essas notícias surpreendiam os marítimos das traineiras, contrárias como eram ao que no Pôrto se espalhava. O júbilo dêsses homens e a sua afirmação do espírito republicano que latejava no Pôrto só nos vinham também animar.

Á tarde o Chefe marcava *rendez-vous* para Ancora. Logo desde manhã a *Ibo* está cruzando entre Montedor e a Foz do Minho. O Castelo da Ínsua, pobre inválido, não tem coragem de içar bandeira alguma, não vá a azul e branca provocar uma bala do navio e a bandeira da República provocar uma bala de terra! Em

compensação, na estação de Ancora, há quem faça içar a bandeira azul e branca, que uns tiros do *Bérrio* fazem arriar, e perto, num velho forte, quem ice a bandeira da República, que durante algumas horas se vê ondular. O Comandante Howell tentou comunicar com a terra, chegou mesmo num bote a procurar abicar na praia, mas a rebentação era grande em tôda ela e houve que desistir. Ao Norte de Montedor, num velho forte, a multidão acenava com lenços para os navios e ouviam-se longinquamente os vivas com que saudavam.

O *Bérrio* e a *Ibo* têm nessa tarde ordem para passar para o Sul do Douro ficando os outros navios entre Douro e Minho. Era o bloqueio fechado. Não obstante, o Cônsul, no Pôrto, de uma grande nação marítima, mandava um rádio à navegação aconselhando a entrada em Leixões e o abandôno de Lisboa, alegando perigos nesta última escala, equivocado certamente o dedicado Cônsul com a côr da bandeira dos navios que faziam o bloqueio.

A 1 de Fevereiro a *Ibo* entrava em Lisboa para atestar de carvão e remediar uma pequena avaria. A 4, embora com mau tempo, põe-se de novo a caminho do Norte, urgência que mais se impunha ainda por alguns outros dos navios

da Esquadrilha terem tido também de entrar no Tejo.

De Aveiro para o Norte, começava o cruzeiro de bloqueio. Ou fôsse pelo tempo, que estava áspero, ou pela intimação que a Esquadrilha fizera, não havia um pescador nas águas. Nem um navio a caminho do Douro ou de Leixões. A 6 amanhecia em frente de Viana, e após umas horas de cruzeiro nessas águas, a *Ibo* seguiu para Norte por ter instruções para bater com uns tiros o Pinhal de Gelfa, onde, segundo informações recebidas no Ministério, estavam ocultas fôrças. A *Limpopo,* que cruzava também na costa do Minho, alvejara também o bosque.

De 6 para 7 a *Ibo* entrou por umas horas em Vigo, a atestar novamente de carvão e a dar à guarnição uma pequena trégua naquele cruzeiro duro, sob tempo que tinha vindo seguidamente a mais violento. Voltou logo para o mar, com destino às águas do Pôrto; mas uma avaria da *Limpopo,* que a fêz por sua vez recolher a Vigo, fêz manter a *Ibo* pela costa do Minho que ficava sem navio. Em Vigo, no Consulado, por refugiados do Minho, tive informação de que seria de um grande alcance um ataque a Viana, onde uns primeiros tiros que a *Limpopo* havia dado tinham produzido um alarme enorme. Não que-

rendo sôbre mim a iniciativa dessa operação, que, mesmo involuntàriamente, poderia ser perigosa para a população da cidade, fiz um rádio para o *Pedro Nunes,* navio-almirante, e para o Ministro da Marinha, a informar da comunicação que recebera. O Ministro, que era agora Tito de Morais, respondeu-me autorizando o bombardeamento da fortaleza, poupando a povoação; pouco depois da recepção dêste rádio apreendíamos na *Ibo* troca de rádios entre o Ministro e o Almirante, que vinha no *Pedro Nunes,* rumo ao Norte, e a seguir um rádio do *Pedro Nunes* marcava *rendez-vous* à *Ibo* para as 8 horas da manhã de 8, cinco milhas a Oeste de Caminha. Para lá foi a *Ibo* vagarosamente, passando o amanhecer pairando no paralelo da foz do Minho.

* * *

Ás 8 horas em ponto os navios encontravam-se.

Fêz o navio-almirante sinal para que a *Ibo* o seguisse, e emquanto cruzava aguardando que a luz melhor colorisse a costa, pois havia interêsse em poder cortar o viaduto de Ancora, que não conseguíamos descobrir, a *Ibo* foi por sinais informando das ocorrências do cruzeiro. A *Ibo*

foi mandada à captura de barcos de pesca, mas eram todos de portos espanhóis e foram mandados apenas seguir para as suas águas.

De Ancora seguiram os dois navios em coluna para o Sul, a passar em frente de Viana, de onde nos aproximámos até uns 4.000 metros, começando o *Pedro Nunes* o bombardeamento da fortaleza, no que a *Ibo* o secundou. O *Pedro Nunes* fêz fogo com peças de 12^{cm} e de 76^{mm}, e a *Ibo* com a peça de 76^{mm}, a americana, tristemente destinada assim a vir alvejar terras de Portugal. Cada um dos navios fêz 12 tiros; os dois primeiros tiros da *Ibo* foram curtos, caindo na água, servindo para verificar a direcção; os outros dez foram óptimos. A distância aumentou durante o bombardeamento até 6.000 metros, ficando depois pairando os dois navios fora do alcance das peças de terra, que, vendo-nos calados, vomitavam metralha sôbre metralha que ia cair tôda no mar.

A acção durou meia hora; nem um projéctil atingiu os navios, a-pesar-de alguns se terem aproximado do *Pedro Nunes*. Na *Ibo* ficou descontentamento de assim se dar por finda a operação, deixando a fortaleza dar os últimos tiros, dando porventura a impressão, fácil de explorar pelos monárquicos, de que os navios

haviam sido feitos calar e obrigados a afastar-se.

Entretanto ao mar de Montedor aparecia um lugre, para o qual os dois navios navegaram. O *Pedro Nunes* intimou-o a içar bandeira e a atravessar, o que êle fêz logo. Era inglês. Visitado por um oficial do *Pedro Nunes*, averiguou-se ir carregado de bacalhau para o Pôrto. Foi-lhe notificado o bloqueio, que desconhecia, e oferecido pelo Almirante rebocá-lo para o Tejo; aceitou, e o bacalhau foi parar a Lisboa.

Emquanto a visita tinha lugar, fui chamado a bordo do *Pedro Nunes*, onde conferenciei com o Almirante e o Estado Maior. Recebi ordens para continuar no bloqueio na costa do Minho, e em especial para atacar os combóios, pois o comando das operações em terra insistia em que procurássemos cortar as comunicações pelo caminho de ferro.

O *Pedro Nunes*, passado o reboque, cuja faina foi prolongada, navegou para o Sul, e a *Ibo* foi navegando lentamente para junto de Viana, em frente de cuja fortaleza eu tinha empenho em mostrar que o meu navio permanecia.

* * *

A 9 de Fevereiro, tendo aparecido o navio um bocado amarado, naveguei logo ao amanhecer a aproximar-me vagarosamente de Viana, que contornei a distância, de maneira a demandar a enseada por Sudoeste. Em terra, conjecturava eu, diriam naturalmente que vinha avariado, que já mal se podia mexer, atingido talvez em peças importantes pelos apontadores da véspera.

Encaminhei a *Ibo* para uma posição prèviamente fixada na carta, a 7.400 metros da fortaleza, a Sudoeste dela, afastada mais de 6.000 metros de qualquer ponto da costa. Visava, colocando-me assim, atingir a fortaleza com a peça de 76^{mm} cujo alcance me permitia atacá-la, estando livre do fogo de terra, que na véspera verificara não alcançar mais de 6.000 metros. A não ser que tivessem recebido refôrço de artelharia de maior alcance, o que me parecia assás improvável, mas ràpidamente verificaria ao começar o fogo, devia a *Ibo* manter-se assim inatingível, fôsse qual fôsse a posição de terra onde colocassem os canhões que tinham.

Parei de proa à cidade, e, quási sem balanço, com uma tranqüilidade e precisão completas,

comecei o fogo, com dois tiros curtos, como na véspera, para verificação da pontaria, e a seguir dez maravilhosos tiros, espaçados com algum intervalo, direitos à fortaleza. Desta responderam com dois únicos, feitos de pontos distantes, e como, nos locais onde se via fazer fogo, incidia logo um tiro da *Ibo,* nenhum se repetiu. Soube depois em Vigo que os artelheiros tinham abandonado as peças.

Terminado o bombardeamento icei o sinal *Ámanhã,* com bandeiras do Código, e, com êle bem disparado ao vento, andei cruzando meia hora em frente da cidade, tão perto dela quanto o calado do navio mo permitia, dentro do alcance de tôdas as peças, quási de tôdas as pistolas que lá houvesse.

Segui depois para o Norte, dando resguardo a Montedor, posição de que sempre desconfiei, e vendo seguir um combóio para o Norte resolvi tentar atacá-lo, de acôrdo com as instruções que recebera, para o que naveguei a tôda a fôrça a convergir com êle ao Norte de Ancora, contando com paragem dêle nessa estação que compensasse a menor velocidade do navio. Com efeito, quando êle largava da estação, ainda com velocidade reduzida, alvejou-se a máquina, a uns 3.000 metros de distância, com dois tiros de

uma das peças de 47^{mm}, da proa, dois soberbos tiros que acertaram precisamente na máquina, como se queria, estacando o combóio imediatamente, envolvendo a locomotiva uma nuvem de vapor e vendo-se umas dúzias de homens fugindo pelas terras. Soube depois em Vigo que o combóio conduzia tropas que iam às portinholas, para o lado do mar, ameaçando com carabinas o navio, que viam navegar perto.

Entretanto, alvejando a cimalha da estação, onde, como dias antes, estava içada a bandeira azul e branca, aproximou-se a *Ibo* até 1.500 metros de terra; achando essa aproximação inùtilmente arriscada, acabava de tirar a proa de terra para afastar o navio, quando, repentinamente, surgem duas peças junto à muralha de uma fortaleza ao lado da estação que rompem fogo sôbre a *Ibo*. Felizmente a primeira pontaria dos artelheiros foi má, pois àquela pequena distância, tanto a dentro do seu alcance, o caso seria bem grave. Pôsto o navio a tôda a fôrça, fui-me afastando em *zig-zagues* de pequeno ângulo, respondendo ao fogo de terra que continuava intenso e era agora muito bem apontado, caindo alguns projécteis mesmo junto ao navio. Da *Ibo* ia-se fazendo fogo com as peças de retirada, mas o *zig-zag* e a velocidade da nossa

marcha prejudicavam também os nossos tiros. Quando considerei o navio fora do alcance das peças de terra, pus de novo proa à praia, e então com a peça de maior alcance, a de 76^{mm}, demos o castigo à surpresa, bombardeando a posição revoltosa com nove tiros que a fizeram calar. Por longas horas dêsse dia em que ficámos perto, combóio e peças jazeram abandonados. Só pelo fim da tarde, pairando nós muito longe, vimos, binoculando, e após um tiro feito por uma das peças de terra para as águas do mar, começarem a deslocar as carruagens do combóio.

Tempo passado sôbre a revolução, estando eu no fim do mundo, muito longe de Lisboa, vi nos jornais, num relato de um Conselho de Guerra que julgava os implicados no movimento monárquico, que um sargento de artelharia que comandava uma fôrça em Ancora e atacara com peças a canhoneira *Ibo,* havia sido condenado a uns 10 ou 12 anos de prisão. Como me indignei! Como tive pena dêsse homem, que, embora saído criminosamente do seu dever para com a República, era um simples e baixo subalterno de responsabilidades muito menores, certamente, do que tantos outros para quem o tribunal fôra benigno! Ia metendo o meu navio no fundo, fá-lo-ia por certo se não encontra a

Ibo já virada de proa para o mar. Mas fôra sem dúvida enérgico e valente, e agora, ante a pena que pesava sôbre êle, só tinha por êle simpatia! A amnistia já há muito lhe deu a liberdade, com justiça relativa, se se comparar a sua acção à dos outros.

Deixando Ancora, fui navegando lentamente para o Sul, ao largo. Segui para em frente de Viana, onde cheguei ainda com um resto de luz, para que pudessem avistar-me e avaliar que a *Ibo* se preparava para cumprir a promessa.

Estava quási certo de que, com o comêço de um novo bombardeamento e uma intimação, a fortaleza de Viana içaria a bandeira da República, e a dificuldade, para mim, estava em fazer a sua ocupação garantidamente, com a pequena guarnição de que dispunha, pensando que teria de ficar de plantão por ali próximo, até que algum refôrço de homens, que chamaria pela T. S. F., permitisse mais cautelosamente o desembarque.

Mas não tinha de ser assim!

Estabeleceu-se vento Sueste e acentuou-se uma queda barométrica. Ás primeiras horas da noite o vento, refrescado, tinha já engrossado o mar, e a *Ibo*, pairando, abatido umas poucas de milhas. Pelas 10 horas o maquinista veio

dizer-me que tinha de se apagar uma caldeira porque por uma junta se estava a despejar o vapor, estando a casa das caldeiras já cheia dêle e urgindo isolar a outra e tirar imediatamente o fogo à avariada. O tempo, durante aquelas primeiras horas da noite, mudara-se em temporal... Mas que fazer? Arribar?... Não o tinha querido fazer, fiel ao meu desejo de me manter em frente de Viana, e ainda por saber já dois navios da Esquadrilha, pelo menos, nas águas de Vigo, as mais próximas para uma arribada, águas espanholas, em cuja utilização era indispensável ser prudente. Emquanto, materialmente, me fôra mais fácil, preferira arrostar com o tempo e agüentar-me no mar. Agora, com uma pressão que mal me daria umas rotações nas máquinas, com o formidável temporal que se desencadeara, com a costa sem faróis, sem ter a bordo um pano com que içasse um triângulo à proa, o que tinha a fazer era procurar agüentar as montanhas de mar, procurar voltar a pôr-me de capa assim que o vapor de uma caldeira mo permitisse.

E oxalá não virasse o vento, não viesse o Noroeste arremessar o pobre navio para cima daquela costa que desde os Cavalos de Fão até às pedras da Foz do Douro estava ali, com uma

orla negra da noite e negra de perigos, pronta a desfazê-lo.

No primeiro tempo, e emquanto se fazia o isolamento das caldeiras, tive de esperar inactivo, com a pobre *Ibo* ao sabor dos vagalhões. Feito êle, quis de novo pôr-me de capa. ¡Que luta para o conseguir, com a pressão de vapor escassíssima e a ventania e a vaga a torcerem-me o navio! ¡¿Mas se, em vez de agüentar de capa rigorosa, me deixasse correr com o tempo, onde ia a *Ibo* parar, galgado de largo o Finisterra, caminho do indefinido, caminho das costas inglêsas, ou, conseguindo dobrar para a Gasconha, engolfando-me nesse mar, com umas escassas toneladas de carvão a bordo, entregue ao mais incerto e ao mais tenebroso destino?!

Único oficial de marinha, a bordo, chamei o Guarda-Marinha Moreira, que me servia de Imediato, e fiz-lhe ver a gravidade da nossa situação; era o meu único auxiliar na navegação; eu não sabia até onde iria a prova a que estavam postas as minhas fôrças, queria ouvi-lo sôbre a confiança que tinha em si mesmo... ¡Como eu gostei de ouvir êsse moço!

Conseguida, ao fim de muita luta, uma proa aproximada do Sul, com o pouco vapor que tinha, uma máquina dando tudo o que podia, a

outra trabalhando muito devagar, o leme todo trancado quási sempre, foi possível manter a capa. Ás 5 horas da madrugada, com o barómetro em 740^{mm}, a violência do tempo atingia o máximo. ¡A *Ibo,* pequena e inválida, era bem a imagem da afronta da coragem humana às fôrças indomáveis da natureza, condenada na voz gigantesca do Adamastor!

Vivi nessa noite as horas mais tenebrosas de tôda a minha carreira de marinha. ¡Pela primeira vez, em tôda ela, existiu no meu espírito a idea de que podia ser um caso sem salvamento!... ¡Nem as vidas podiam escapar, naquelas ondas devorantes, naquela costa de rochedos, naquela noite sem luzes no céu e sem luzes na terra!

Por um esfôrço enorme de trabalho, sem atenção ao prejuízo futuro da caldeira, naquele caso bem desprezível, pelas 5 $^1/_2$ horas a caldeira avariada estava de novo acesa e com vapor. Ao primeiro alvor que me deixou ver a terra, resolvi desfazer a capa. Tirou-se do convés quanto o mar podia arrebatar, pearam-se bem as embarcações metidas dentro, preparámo-nos emfim para o ataque brutal do mar que o navio ia sofrer, mas que eu, que tanto o conhecia, tentava agora, confiado na nossa vitória. Desfez-se a capa. Procurei reconhecer a terra; avistei a

montanha de Santa Tecla e pus nela a proa contando que o abatimento que o mar me desse me levasse defronte de Vigo. Ás 10 $^1/_2$ passava o Cabo Sileiro e entrava na Ria, levantada a *Ibo* no dorso das vagas. Ás 11 $^1/_2$ ancorava nas águas tranqüilas do fundeadouro.

Salvos!

Ao descer da ponte à câmara fui ter com o velho Guilherme, meu companheiro de longos trabalhos, e dei-lhe um grande abraço...

* * *

Os navios da Esquadrilha que andavam nas águas do Norte tinham todos entrado na Ria de Vigo antes da *Ibo*. Ante a fôrça do temporal, as considerações de política internacional tinham sido, por todos, postas em segundo plano. Ou fôsse, porém, porque a Monarquia do Norte tivesse os seus dias contados no próprio juízo do Govêrno de Madrid, ou por outra qualquer razão, a fôrça naval da República foi recebida com requintes de amabilidade pelas autoridades espanholas, e foi-nos dito a todos que nos demorássemos no pôrto quanto tempo quiséssemos.

A *Ibo*, entrada a 10 de Fevereiro, saíu a 12. Foi nesses dois dias de Vigo que tive as infor-

mações dos resultados do ataque a Viana e das ameaças e da fuga da tropa que ia no combóio. Essas informações, dadas por testemunhas e autenticadas em documentos no Consulado, foram por mim entregues no Ministério em Lisboa. A precisão dos tiros da *Ibo*, principalmente dos tiros com que a locomotiva em Ancora fôra alvejada, era celebrada por tôdas as testemunhas.

A 12 saía de novo para o mar, com instruções para comboiar a *Limpopo*, que, bastante avariada, ia tentar alcançar Lisboa.

Como em Vigo obtivesse informações sôbre um acampamento de fôrças no Bosque de Camarido, ao Sul de Caminha, e da existência de umas peças em Moledo, ao pé dêsse bosque, fiz uns tiros, a 3.000 metros, alvejando pontos marcados num desenho que trazia. De terra responderam com duas peças, dando tiros muito razoáveis. A traineira armada *Tenente Roby* aproximou-se, quis também entrar em acção e deu uns tiros; de terra quási que a atingiram. Do largo, fora do alcance das peças de terra, lancei mão do meu recurso habitual e com a peça de 76^{mm} pus o ponto final no diálogo de artelharia.

¡Lindo bosque de Camarido! Risonha praia de Moledo! Quem me havia de dizer, a mim

que tanto encanto vos achava, que havia, com canhões de um navio que eu comandasse, de estar um dia a alvejar-vos, a vós, deliciosas terras de Portugal, como se fôsseis inimigos da nossa Pátria!

¡Oh, quando é que em Portugal há-de acabar o ódio e a luta dos portugueses!

A cerração atrasou-nos, à *Ibo* e à *Limpopo*, a viagem para o Sul.

A meio da viagem os rádios do Pôrto, logo a seguir os rádios de Lisboa, anunciavam o triunfo completo da República, com a marcha vitoriosa das colunas do Govêrno e a revolução republicana na própria cidade do Pôrto.

Ao çomêço da tarde de 14 de Fevereiro a *Ibo* estava amarrada à bóia no quadro do Arsenal.

* * *

No dia seguinte o meu navio era mandado aprontar de novo com a maior urgência. Chegara ao Govêrno a falsa notícia de que estava preso Paiva Couceiro e a *Ibo* era mandada ao Pôrto para o transportar a Lisboa. A 16 a versão era desmentida, mas manteve-se a ordem para a *Ibo* seguir. Tratava-se de regularizar comunicações, de transportar infindáveis malas de

correio que estavam demoradas, tratava-se até, depois, da presença de tôda a Divisão Naval no Pôrto, onde a Marinha tinha de ter lugar na hora do triunfo.

A *Ibo*, escavacada, com grande parte da guarnição ansiosa por uns dias de liberdade, com cinco citações e sete louvores por serviços de campanha, dispensava bem festas triunfais; só queria descansar!

¡Com que fadiga, com que anseio pelo meu lar, foram por mim feitos êsses últimos trabalhos! ¡E, para cúmulo, algumas dessas viagens ainda duras de tormenta no mar invernoso da nossa costa!

A 2 de Março, finalmente, a *Ibo* entrava no Tejo, findas essas últimas comissões. Fôra mais uma viagem trabalhosa, a última, com grande cerração, a que acrescia para mim sofrimento de doença que ia curtindo, no desabrigo da ponte. Perto da meia noite fundeava em frente da Boa-Viagem.

Ás 8 horas da manhã, em 3 de Março, suspendia e navegava para o quadro.

E encerro estas memórias transcrevendo uma página do livro em que, dia por dia, registei por longos anos a minha vida:

Deve ter sido esta pequena singradura do fun-

deadouro da Boa-Viagem para o quadro do Arsenal, a minha última viagem da « Ibo ». O meu pedido de exoneração continua pendente, adiado até agora apenas pelas oportunidades que surgiram, primeiro recusando-me, Ministro e Presidente da República, que eu deixasse o Comando, depois, ante o movimento monárquico, não querendo eu também abandonar o meu pôsto. Vai a tormenta passada. Estou fatigado de tanta responsabilidade, de tanta resolução grave, de tanta noite sem descanso, de tanto temporal no mar! Tenho saudades da vida com os meus, a cuja companhia o serviço, violentamente, tanta vez me tem arrancado!

¡ Minha querida « Ibo », tão cansada como eu! ¡ Minha querida « Ibo », em cujo lindo vulto os meus olhos tanta vez se enlevaram! ¡ Minha querida « Ibo », onde eu vivi horas tão graves e horas tão felizes, e à qual esteve ligado o destino dos três anos maiores da minha vida! ¡ Minha querida « Ibo », há-de ser com a mais funda das saudades que eu, até à morte, te hei-de ficar querendo!

Luanda — 1930.

ÍNDICE

Antes da campanha 1

Alto-Mar. 27

Com a Esquadra Inglêsa 43

Defesa de S. Vicente. 77

Para Conselho de Guerra 149

Caminho de Lisboa 193

Mar dos Açores 209

Monarquia do Norte. 251

X