



ESCOLA NAVAL



ta tante obẽ faire

José Eduardo Casimiro Da Silva Capinha Henriques

A Revolta dos Marinheiros de 1936

**Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares
Navais, na especialidade de Marinha**



**Alfeite
2019**



ESCOLA NAVAL

ta sãnto de bñ fãire



José Eduardo Casimiro Da Silva Capinha Henriques

A Revolta dos Marinheiros de 1936

**Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares
Navais, na especialidade de Marinha**

Orientação de: CMG Augusto António Alves Salgado

O Aluno Mestrando

O Orientador

ASPOF Capinha Henriques

CMG Alves Salgado

Alfeite

2019

Epígrafe

“A palavra convence, o exemplo arrasta”

Confúcio

Dedicatória

À minha família e em especial aos meus pais, pelo apoio incessante e incondicional durante os momentos mais difíceis.

Agradecimentos

Esta dissertação não se teria realizado sem o apoio, direta ou indiretamente, de várias pessoas, sendo importante referir as demais e espero não me esquecer de ninguém.

Em primeiro lugar gostaria de agradecer ao meu orientador, o Senhor Capitão-de-Mar-e-Guerra Augusto António Alves Salgado, pela sua disponibilidade, apoio, motivação, orientação, e opinião crítica, mesmo nos momentos mais difíceis. Sem ele esta dissertação não seria possível.

À Doutora Isabel e a todo o staff e militares do Arquivo Central de Marinha, pela disponibilidade constante ao longo dos vários meses que por lá fui passando.

À guarnição do NRP Tejo, em especial ao Guarda-Marinha Rui Jorge Faria Pinheiro, pelo apoio e motivação que proporcionaram.

Aos meus pais, familiares e amigos, pela sua dedicação, palavras de apoio, amizade, conselhos e carinho. Sem vós teria sido muito mais difícil de finalizar.

Um obrigado a todos.

Resumo

A presente dissertação debruça-se sobre os acontecimentos relacionados com a noite de 7 para 8 de setembro de 1936, a *Revolta dos Marinheiros*.

Na primeira parte, abordam-se os acontecimentos da noite em pormenor, começando por expor em primeiro lugar a informação que existia sobre os acontecimentos e que eram de conhecimento geral. De seguida é feita uma exposição dos factos que foram alvo de investigação nesta dissertação.

Na segunda parte, o foco são as causas que levariam aos acontecimentos da referida noite.

A terceira parte prende-se com as consequências destes mesmos acontecimentos, em especial dentro da instituição da Marinha, sendo em primeiro lugar feita uma exposição das consequências imediatas e de seguida das consequências a longo prazo.

Palavras Chave: Marinha Portuguesa, Revolta dos Marinheiros, Estado Novo

Abstract

The present dissertation focuses on the events that marked the 7th to 8th of September of 1936, the so called *Revolta dos Marinheiros (Sailors Rebellion)*.

On the first part, there's an approach to the events during the called night in a more meticulous way, gathering all the existent information about the subject, afterwards it's exposed all the new gathered facts during this dissertation investigation phase.

On the second part, there's a focus on all the causes that could have led to the event in investigation.

The third part relates to the consequences that the events led to, the immediate consequences and the long term consequences.

Keywords: Naval History, Portuguese Navy, Rebellion

Índice

Epígrafe	v
Dedicatória.....	vii
Agradecimentos	ix
Resumo	xi
Abstract	xiii
Índice.....	xiv
Lista de Siglas e Acrónimos	xvii
Introdução.....	1
Contexto internacional.....	2
Contexto nacional.....	6
1. Causas	11
1.1 As Condições a Bordo	12
1.2 A Organização Revolucionária da Armada.....	15
2. A Revolta dos Marinheiros	19
2.1. A noite de 7 para 8 de setembro	20
2.2. Os novos detalhes	23
3. Consequências	39
3.1. Medidas Imediatas	40
3.2. A longo prazo	45
Conclusão	49
Apreciações Finais	51
Trabalho Futuro.....	58
Referências Bibliográficas.....	59

Lista de Siglas e Acrónimos

PVDE – Polícia de Vigilância e Defesa do Estado

ORA – Organização Revolucionária da Armada

PCP – Partido Comunista Português

GNR – Guarda Nacional Republicana

Introdução

Enquadramento Teórico

Enquadramento Teórico

Contexto internacional

Desde o início dos tempos que, para o homem andar no mar, tem de ser detentor de um certo nível de conhecimento, não só característico e inerente à componente naval, mas também derivado das viagens e contacto com diferentes culturas. Em contrapartida, com a Revolução Industrial, os navios passaram a requerer pessoal ainda mais especializado e, conseqüentemente, com mais formação. É provável que esta maior formação e o, ainda presente no início do século XX, sistema hierárquico arcaico, tenham tido como consequência um maior número de revoltas nas marinhas de guerra a nível internacional, comparando com o igual período nos exércitos. As duas primeiras revoltas do século XX ocorrem na marinha russa e na marinha brasileira, ambas marcadas por choques com as hierarquias. São, no entanto, seguidas de vários outros episódios análogos.

A revolta russa, no couraçado *Potemkin*, dá-se quando se inicia a revolução de 1905 contra o império czarista, potenciada pela central Socialista de Odessa. Esta planeava uma insurreição na esquadra, mas a guarnição do couraçado continuava indecisa até que há uma sublevação da guarnição do navio contra uma ordem de fuzilamento de 12 marinheiros, por se recusarem a comer alimentos putrefactos, e assim apoderam-se do navio. A esquadra czarista é mobilizada para eliminar esta rebelião, mas as guarnições dos navios recusam-se a disparar sobre o couraçado, desobedecendo às ordens do comando. Dado a adesão geral, o comando russo decreta a desmobilização da esquadra e exila a guarnição do *Potemkin* na Roménia, acabando com a revolta.¹

A revolta no Brasil dá-se em 1910, após aquisição de navios ingleses por parte da esquadra e envio de pessoal das guarnições, maioritariamente negros e mestiços, para formação em Inglaterra. Ao regressarem ao Brasil, as guarnições querem melhores condições e especialmente a abolição dos castigos físicos, que eram feitos através de chibatadas, daí o nome atribuído a esta revolta de “*Revolta da Chibata*”. A revolta

¹ OLIVEIRA, Gisela Santos de (2009). *A revolta dos marinheiros de 1936*, Lisboa, Agosto 2009 p. 17-18

rebenta depois de um marinheiro ser condenado a 250 chibatadas, que era a mesma punição dada aos escravos. Os marinheiros ocupam os navios, liderados por João Cândido, o “*Almirante Negro*”. Os revoltosos dirigem a esquadra durante quatro dias, utilizando a artilharia contra os que tentam atacá-los. A revolta acaba com uma tentativa de negociação da supressão de castigos físicos e a amnistia dos marinheiros envolvidos, no entanto, a maioria acaba expulsa da Marinha Brasileira e alguns dos marinheiros envolvidos são mortos sob tortura. Apesar deste desfecho conseguem acabar com os castigos e alcançam uma condição de cidadania para os restantes.

A segunda vaga de revoltas acontece logo nos finais da Primeira Grande Guerra, devido ao cansaço e fadiga acumulados durante a mesma, as guarnições já estavam fartas da guerra. Em fevereiro de 1918 dá-se uma revolta em vários navios do império austro-húngaro no mar Adriático, onde as guarnições ocupam alguns navios durante 48 horas. Meses mais tarde, é a vez da Alemanha - ao concluir que a guerra está perdida, é declarado um novo governo para negociar um armistício e evitar uma crise social. No entanto, o comando naval, desobedecendo à ordem de armistício, mobiliza a esquadra para travar uma última batalha. Confrontados com esta realidade as guarnições revoltam-se e recusam-se a combater, perfazendo um total de 20 000 marinheiros que paralisam os 70 navios da esquadra. Meses depois revoltam-se 11 navios da esquadra francesa no Mar Negro, contra a participação em ações contra a Rússia. Em 1921, mais uma revolta no regime soviético, desta vez na base naval de Kronstadt, contra uma política de requisição de alimentos, mas esta acaba esmagada. Em janeiro de 1925, há uma revolta na Armada Chilena contra uma conspiração, comparticipada pelos comandos da Armada Chilena, que tentava iniciar uma guerra civil, mas que é evitada por esta revolta que é protagonizada por marinheiros e oficiais. Em 1931 há mais uma revolta na Armada Chilena, desta vez por uma redução de vencimentos, onde são ocupados 24 navios como forma de protesto. São iniciadas conversações entre o governo e os revoltosos, mas o governo, não concordando com os termos, resolve optar pela força e envia aviação para combater os navios, dando origem a um dos primeiros combates entre aviões e navios, de onde saem vitoriosos os revoltosos que, mesmo assim, acabam por desmobilizar o protesto. Passados sete dias, há um protesto em 15 navios da frota britânica contra uma diminuição de 10% dos vencimentos, imposto pelo primeiro-ministro *Ramsay MacDonald*. No ano seguinte, em maio, marinheiros da Armada Peruana, ligados a uma organização revolucionária, apoderam-se de três

navios, como forma de protesto contra o regime de Sánchez Cerro. A revolta é esmagada e oito dos marinheiros são fuzilados. Em fevereiro de 1933, o cruzador-couraçado holandês *De Zeven Provinciën* é tomado pela sua guarnição, composta por holandeses e indonésios, onde se protesta contra a desigualdade de tratamento e discriminação. O navio é retomado rapidamente depois da intervenção de alguns navios da esquadra e com a ajuda de aviação.²

São estas as revoltas nas marinhas de guerra internacionais durante o início do século XX até ao ano de 1936 e que antecedem a revolta da noite de 7 para 8 de setembro desse mesmo ano. E que têm, talvez, uma influência indirecta na revolta de 1936, pois há alguns padrões que se repetem, como a desigualdade de tratamento, os maus vencimentos, o descontentamento com o rancho e sendo grande parte delas realizadas com algum sucesso. Podendo deste modo ter servido como motivação para a realização de uma revolta na Marinha portuguesa.

² OLIVEIRA, Gisela Santos de (2009). *A revolta dos marinheiros de 1936*, Lisboa, Agosto 2009 p 19-

Contexto nacional

Portugal atravessava uma fase de desenvolvimento industrial que provoca um êxodo dos campos para os centros urbanos. Provocando um sobrepovoamento em Lisboa, que acompanhado da pobreza generalizada da população, agrava consideravelmente as condições de habitação, das classes mais baixas, que vivem em barracas, sem luz, esgotos ou água canalizada.³ Havendo famílias inteiras a dividirem quartos ou até camas. Habitações estas onde a ideologia era a de que os baixos salários eram o normal e o correto, defendendo-se uma condenação à ostentação e aos gastos mundanos e descabidos. Isto levava a que, a maioria das famílias, apenas tivesse rendimentos para sobreviver, sendo que, muitas das vezes o rendimento familiar mal chegasse para a alimentação conveniente de toda a família e muito menos para gastos adicionais.⁴

Para além dos baixos salários, as condições de trabalho das massas, não eram as melhores. Mesmo com um Decreto-Lei⁵ por parte do governo, em 1934, em que só seriam permitidas as 8 horas de trabalho diárias, a tendência era para as empresas ignorarem as 8 horas diárias e os turnos serem de 10 a 12 horas diárias. Chegando a haver casos onde se faziam turnos de 15 horas, como era o caso da indústria panificadora. Estes longos turnos eram ainda acompanhados de uma ausência de dias de descanso, pois não havia o hábito de respeitar o descanso dominical.

Existia ainda um elevado nível de desemprego e uma precariedade constante, derivado da Grande Depressão de 1929, que irá acompanhar o mercado de trabalho em Portugal durante os anos 30, tal como o trabalho infantil, que era legal nesta época, e também a remuneração reduzida para as mulheres trabalhadoras.

³ ROSAS, Fernando (1994). *História de Portugal*, volume 7, dir. José Mattoso, Junho 1994 p 99

⁴ ROSAS, Fernando (1994). *Ibidem* p 91-98

⁵ Decreto-Lei nº24402, de 24 de Agosto de 1934

Apesar das más condições económicas da maioria dos seus habitantes, Portugal durante os anos 30, irá recuperar economicamente, relativamente à década anterior. Devendo-se especialmente à política centrada no nacionalismo e na industrialização. Impulsionada pela crise internacional de 1929, que em Portugal acaba por não ter tantos efeitos nocivos como em outros países desenvolvidos. Tal não ocorreu devido ao facto de ainda ser um país com uma indústria pouco desenvolvida, estando atrasado tecnologicamente em relação aos outros países desenvolvidos, e porque o grande foco português ainda era a agricultura. Para além disto, o baixo nível de vida, ajuda também a camuflar a Grande Depressão no país, pois como referido anteriormente, as famílias já de si, tinham inculcido uma ideologia de vida muito modesta.

Deste modo, a década de 30 é marcada por desenvolvimento e investimentos económicos nacionais em vários sectores públicos, como é o caso da construção Naval, marcada pelo “Programa Magalhães Correia” proposto pelo Almirante Pereira da Silva, que é posto em prática em 1930. Este programa que vai dar origem à construção de alguns meios navais para se garantir a soberania portuguesa, especialmente nas colónias, e de onde vão ser originários os navios que participam na revolta dos marinheiros de 1936, o Aviso de 1ª Classe *Bartolomeu Dias* e o Aviso de 1ª Classe *Afonso de Albuquerque* e o Contratorpedeiro *Dão*. Devido a este programa, no ano de 1936, a Marinha portuguesa encontrava-se numa fase de renovação de frota, denotando-se alguma satisfação, especialmente dentro dos órgãos de chefia da instituição. No entanto, dentro dos quadros mais baixos, a renovação da frota pouco os influenciava, pois continuavam a dormir ao relento, o rancho continuava a ser mau, os oficiais continuavam a tratar as praças mal e os salários continuavam baixos. Deste modo, a situação que se fazia sentir nos quadros mais baixos, continuava pouco favorável.

Até à formação oficial do Estado Novo a 9 de Dezembro de 1934, o clima político da sociedade portuguesa é marcado pela instabilidade e pela ditadura militar. Assiste-se à subida ao poder do governo de Salazar marcado pelos sucessivos insucessos de movimentos republicanos, que se demonstram desordenados e acompanhados de mortos, feridos e deportados. Como é o exemplo da revolta na ilha da Madeira⁶ em 1931, que se origina a 4 de abril, derivado do descontentamento da população e agravado pela grande presença de deportados e pela crise financeira que se fazia sentir.

⁶ ROSAS, Fernando (1994). *História de Portugal*, volume 7, dir. José Mattoso, Junho 1994 p 222-224

Esta revolta tem algum sucesso imediato conseguindo os revoltosos tomar conta da ilha, e tinham como objetivo fazer com que a revolta se propagasse às outras ilhas e ao continente. No entanto, o governo da ditadura consegue o auxílio do governo inglês, que fornece alguns navios de guerra, e que vão auxiliar os navios portugueses na extinção da revolta, que entretanto se tinha alargado ao Arquipélago dos Açores. Chegando a 12 de abril à ilha da Horta conseguindo até 20 de abril a rendição de todos os revoltosos açorianos e até 2 de maio a extinção da revolta na Madeira. Neste episódio os navios da marinha portuguesa têm um papel relevante pois são eles, com o auxílio dos navios britânicos, que conseguem pôr um termo à revolta.

Este enfraquecimento sucessivo entre os anos de 1926 até 1933, anos da ditadura militar, contribuíram para o alinhamento com os ideais mais conservadores e, aparentemente, mais estáveis, do salazarismo. Este enfraquecimento sucessivo consolida-se com a revolta de 26 de Agosto de 1931 em Lisboa⁷, onde se dá um levantamento no quartel de artilharia nº 3, chefiado pelo tenente-coronel Utra Machado, que se encontrara exilado em Espanha.

Este movimento é composto por oficiais, sargentos, praças e civis, que se armam e ocupam o quartel de artilharia nº 3, seguido do regimento de metralhadoras nº1 e a “Penitenciária”, numa área que ia desde o parque Eduardo VII até ao Largo do Rato. Após a eclosão da revolta, rapidamente se juntam mais civis armados ao movimento e que procedem a atacar mais pontos da capital, sendo bem-sucedidos contra o batalhão de caçadores nº7, situado no castelo de São Jorge. Conseguem ainda dominar a base aérea de Alverca, de onde levantam voo alguns aviões que auxiliam à causa dos revoltosos. Perante o pandemónio geral, as forças fiéis ao governo acabam por se reorganizar no quartel do Carmo, onde organizam e executam uma contra-ofensiva organizada e que resulta na rendição dos revoltosos. Este levantamento fez um total de 40 mortos, 200 feridos e mais de 600 prisioneiros, sendo muitos dos últimos deportados para Timor.

Com esta terrível derrota, a ditadura ganha ainda mais força em Portugal, fazendo com que, pelo ano de 1936, a posição de controlo, por parte do Estado Novo, esteja bastante consolidada e os movimentos republicanos se encontrem enfraquecidos, sendo que o único partido de oposição seja o Partido Comunista Português. Esta consolidação

⁷ ROSAS, Fernando (1994). *História de Portugal*, volume 7, dir. José Mattoso, Junho 1994 p 224-226

reforça-se com a supressão da liberdade⁸, que é controlada e mantida através da PVDE⁹ (Polícia de Vigilância e de Defesa do Estado), criada em 1933, tornando-se na espinha dorsal do Estado Novo, no combate aos ideais políticos adversos ao regime. A PVDE que Posteriormente se iria chamar PIDE (Polícia Internacional e de Defesa do Estado), já em 1945, podia deter qualquer pessoa sem mandato ou culpa formada, muitas vezes até por um simples boato.

Com a eclosão da guerra civil Espanhola¹⁰, em Julho de 1936, surge para o regime uma ameaça eminente de vitória dos republicanos espanhóis, o que colocava em perigo a soberania do regime do Estado Novo, temendo-se um reacendimento de movimentos “reviralhistas”. Como tal são definidos três objectivos estratégicos principais por Salazar: a defesa da independência nacional, face ao perigo que poderia vir de Espanha. A defesa dos territórios coloniais portugueses, tanto por motivos económicos como de soberania e imperialismo. E por último, a sobrevivência Estado Novo, através do apoio a outros regimes da mesma ideologia política e do combate às democracias e frentes populares. Durante este período, o apoio que o Estado Novo dá aos nacionalistas espanhóis será sempre subversivo, nunca apoiando abertamente a causa, mas apoiando na “sombra”, com armamento, homens e material. Apoio este que se irá manter até ao final do conflito

Não obstante, a imagem político-social que se verifica, em 1936, é a do patronato e alta burguesia mais alinhada para com o regime do Estado Novo, enquanto que os estratos sociais mais baixos se debatiam mais com os movimentos republicanos, denominados de “reviralhistas”.

⁸ SARAIVA, José Hermano (1978) *História Concisa de Portugal*, 4ª edição, Abril 1979 p 350-353

⁹ ROSAS, Fernando (1994). *História de Portugal*, volume 7, dir. José Mattoso, Junho 1994 p 273-275

¹⁰ ROSAS, Fernando (1994). *Ibidem* p 297-299

CAPÍTULO 1

1. Causas

1.1. As Condições a Bordo

1.2. A Organização Revolucionária da Armada

1.1 As Condições a Bordo

As causas ou razões para a ocorrência da revolta, têm estado envoltas de alguma polémica, pois estão em jogo três interesses distintos: o dos revoltosos, os da Marinha e os do Governo chefiado por Salazar

Como referido anteriormente, a hierarquia nas Marinhas de início do Séc. XX seguia um padrão do Séc. XIX, o que se refletia em inúmeras diferenças tanto no trato como nas condições de habitabilidade a bordo de um navio ou até em termos de compensações e acesso a educação. A Armada Portuguesa não divergia desta linha de ação. Deste modo, a situação de descontentamento no ano de 1936, nos meses que antecedem a revolta de 7 para 8 de setembro, é referida nos seguintes factos:

Começando então pelas condições de habitabilidade, como foi possível analisar num relatório¹¹ elaborado pelo Chefe de Serviço de Saúde do Aviso de 1ª Classe *Afonso de Albuquerque*, que era o médico do navio, referente a 1 de Agosto de 1936, é dado um panorama do péssimo estado em que se encontravam as cozinhas do navio. Estas, apesar de concordarem com as normas da entidade reguladora, de serem de fácil acesso e execução dos trabalhos de confeção de alimentos, não tinham condições de habitabilidade suficientes para os profissionais fazerem o seu trabalho, deixando muito a desejar no que toca a este assunto, referindo que a temperatura do espaço, quando os fogões estavam acessos ia muito além do que é suposto, chegando a atingir 30°C acima da temperatura exterior. É ainda proposto que, para se colmatar este problema, se reforçasse a ventilação nas cozinhas, se colocassem anteparas de amianto à volta dos fogões e que se ferrassem também as chaminés das cozinhas por forma a isolar. Neste relatório é ainda referido o descontentamento da guarnição com o rancho servido a bordo, devido às queixas apresentadas pela guarnição, de alimentos em mau estado de confeção, inclusive, em putrefação. Este relatório é analisado a 19 de setembro, pela Repartição de Saúde da Superintendência dos Serviços da Armada, e é referido numa nota¹² de informação, visto que o navio iria entrar em fabricos, devido aos danos sofridos na noite de 7 para 8, que seria uma boa ocasião para se porem em prática as modificações sugeridas pelo Chefe de Serviço de Saúde do Navio.

¹¹ Biblioteca Central de Marinha - Arquivo Histórico, Núcleo 150, *Afonso de Albuquerque*, 116.

¹² 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

Para além do descontentamento para com as instalações físicas e o rancho, é também verificada uma acentuada diferenciação de salários, remunerações e compensações entre Oficiais, Sargentos e Praças, como se pode verificar numa tabela¹³ enviada pelo Aviso de 1ª Classe *Afonso de Albuquerque*, quando fazia a sua comissão na Madeira em julho de 1936, para pedir os abonos para a guarnição por se encontrarem a realizar funções de “guarnição e soberania”, e solicitando que fosse abonada desde a data de chegada ao Funchal até ao dia de retirada, seguindo a seguinte tabela¹⁴:

Oficiais Superiores	35\$00
Capitães.....	30\$00
Subalternos e Aspirantes.....	25\$00
Sargentos Ajudantes.....	20\$00
Sargentos.....	15\$00
Cabos e Soldados.....	01\$00

Os abonos de Alimentação:

Oficiais.....	20\$00
Sargentos.....	15\$00
Cabos e Soldados.....	10\$00

Há ainda a referir o clima de desconfiança que existia na instituição e que se verifica, por exemplo, num pedido¹⁵ efetuado pela “Comissão Pró-biblioteca das Praças do Aviso de 2ª Classe *Pedro Nunes* que envia um pedido para o Secretariado da

¹³ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

¹⁴ A tabela apresentada, foi retirada de uma tabela de remunerações do exército em 1936, e foi utilizada pelo comandante do NRP *Afonso de Albuquerque* para, os militares da Marinha do respetivo navio quando se encontravam a fazer uma comissão na Madeira, serem remunerados de acordo com os valores estipulados, pois encontravam-se a fazer rondas na ilha para auxiliar os militares do exército que lá se encontravam, in Núcleo 35, *Correspondência Confidencial*, Arquivo Histórico de Marinha

¹⁵ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

Propaganda Nacional, a explicar que iriam efetuar uma comissão nas colónias portuguesas de África durante dois anos, e que, por ser um período tão extenso, e por se encontrarem em sítios onde a civilização mal chegara, era do interesse das praças do navio, organizarem uma biblioteca para poderem aproveitar o tempo livre que tivessem, referindo que tinham adquirido algumas obras através da Feira do Livro. No entanto, as obras que tinham não eram suficientes, por isso, pediam a generosidade do Secretariado da Propaganda Nacional para que, se possível, fornecessem algumas obras para a biblioteca do navio. O pedido é atendido pelo Subdiretor, António d'Eça de Queiroz, que manda fornecer alguns livros e folhetos à comissão, no entanto, envia correspondência para o Ministério da Marinha, dizendo que tinha recebido o pedido da comissão, e que já tinha atendido à mesma pois tinha achado que era uma boa iniciativa, mas que a forma do pedido tinha sido tão estranha, tão distante da “tradição que seria natural na guarnição de um navio de guerra”, que tinha decidido avisar o Ministério de tal iniciativa.

Este tipo de desconfianças abrange qualquer cargo dentro da instituição, como é o exemplo do Capitão do Porto da Figueira da Foz, que vem mencionado numa nota¹⁶ informativa que a PVDE envia ao Chefe de Gabinete do Ministério da Marinha, a 19 de agosto de 1936, e onde consta que a mulher de um comunista espanhol, António Salgado, que tinha sido Secretário da Casa do Povo de Sevilha, disse a uma amiga que o seu marido tinha recebido uma carta do Capitão do Porto da Figueira da Foz, que era cumulativamente Presidente da Comissão de Iniciativa da Figueira da Foz, a dizer que sentia simpatia pela vitória da Frente Popular Espanhola. No final da nota, o Secretário Geral da PVDE refere que a carta foi escrita antes de eclodir a revolução em Espanha e que não garante a autenticidade da carta pois ninguém a viu, garantindo, contudo, que a mulher do comunista António Salgado contou assim a uma amiga.

Outro exemplo é o do Grumete Artilheiro António dos Santos Lopes, que, como se pode verificar no seu processo¹⁷, é absolvido do crime de propaganda subversiva, depois de se provar que não fez tal ato e que foi apenas vítima de um erro do seu denunciante, que o confundiu com os casos passados a bordo da Fragata *D. Fernando* com os da *Sagres*. Não havendo ninguém que o apontasse como membro perturbador e extremista, acaba por pedir a reintegração na Marinha de Guerra Portuguesa. O Grumete

¹⁶ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

¹⁷ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

Artilheiro Santos Lopes é detido e acusado a 14 de dezembro de 1935 e absolvido a 13 de janeiro de 1936, tendo sido expulso e reintegrado num espaço de um mês.

1.2 A Organização Revolucionária da Armada

A Organização Revolucionária da Armada (ORA), criada¹⁸ em 1932 como uma organização que procurava ser autónoma ao Partido Comunista Português, e era constituída unicamente por militares da Armada. A ORA vai ser então a responsável pela criação do jornal revolucionário “*Marinheiro Vermelho*”, jornal que expõe abertamente a sua índole comunista e que vai começar a ser distribuído no seio da Armada no ano de 1934, uma distribuição regular de aproximadamente 1 000 exemplares, sendo dos quais 700 pagos na sua totalidade. Sabendo que o número de efetivos da Marinha de guerra portuguesa rondava os 5 000 homens, isto perfaz um total de aproximadamente 15% dos efetivos de toda a Marinha de Guerra.

Desde a sua criação em 1932, até à noite de 7 para 8 de setembro de 1936, o número de efetivos da ORA foi aumentando gradualmente, o que provocou um controlo progressivo da organização por parte da PVDE, que começou por fazer uma vigilância dos membros da ORA e acabou por partir para a detenção dos mesmos e posterior condenação, como foi possível verificar em relatórios¹⁹ investigados. É o caso, por exemplo, do relatório da Secção Política e Social da PVDE, elaborado no dia 20 de março de 1936, referente a Fernando de Magalhães Soares Brandão, 2º Artilheiro, que na tarde de 29 de fevereiro de 1936, porque se encontrava com um exemplar do “*Marinheiro Vermelho*” numa camioneta e se manifestou publicamente de ser partidário da “*Ideologia Internacionalista*”, sendo isto observado pelo Vice-Presidente da Comissão Distrital da União Nacional e pelo Administrador do Concelho de Almada, é mandado apresentar-se sob prisão na Polícia pela Superintendência dos Serviços da Armada, onde é ouvido e onde explica a sua versão dos factos. Esclareceu que tinha embarcado no Terreiro do Paço e que aí recebeu um envelope fechado, de um indivíduo que não conhecia, e que só abriu quando já se encontrava a fazer a travessia para

¹⁸ OLIVEIRA, Gisela Santos de (2009). *A revolta dos marinheiros de 1936*, Lisboa, Agosto 2009 p 47-48

¹⁹ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

Cacilhas; só aí reparou que era o jornal clandestino, que já conhecia e que o tinha guardado pois tencionava lê-lo quando tivesse oportunidade para tal. No entanto, a certa altura da travessia, o Tenente Afonso Martins Simões Gonçalves mostrava a algumas pessoas panfletos de propaganda subversiva, que tinham sido afixados em Almada. Ao mostrar os panfletos um deles cai sobre os joelhos do 2º Artilheiro Soares Brandão que, ao entregar de volta o panfleto ao Tenente Simões Gonçalves, diz - "Tem graça, também eu tenho aqui um jornal que é quase parecido", procedendo a mostrar o exemplar do jornal que tinha consigo. É neste momento que é observado pelo Administrador do Concelho de Almada, que comenta que os marinheiros já se encontram em melhor situação em virtude dos novos navios, ao qual o 2º Artilheiro Soares Brandão respondeu referindo que já tinham estado melhor, pois as promoções estavam difíceis e demoradas e que se encontrava há 3 anos à espera de vaga para ser promovido, ao que o Administrador do Concelho de Almada respondeu a seu critério e o 2º Artilheiro Soares Brandão resolve afirmar ainda dizendo "Que não era patriota, salvo em casos de violação das fronteiras nacionais". Explica que não era patriota porque não estava no seu espírito combater contra algo sem razão aparente, mas caso fosse Portugal a atacar algum país teria todo o gosto em o fazer. Ouvidas as declarações, o 2º Artilheiro Soares Brandão foi posto em liberdade sem consequências, no entanto, no final do relatório que foi enviado para o Chefe de Gabinete do Ministro da Marinha, elaborado pelo chefe de Repartição da Secção Política e Social da PVDE, é referido que, pelas declarações testemunhadas na entrevista efetuada e pelas declarações feitas pelas testemunhas, especialmente a do Tenente Correia Gonçalves, que o 2º Artilheiro Soares Brandão pertence à "*Organização*", dada a atitude extremista dos seus argumentos, que demonstravam os seus ideais comunistas, sendo sinalizado como um elemento perigoso da Armada.

Outro relatório²⁰ que ilustra claramente o "clima" que se sentia em 1936 é o relatório do processo dos arguidos Segundos Sargentos José Vicente Júnior e António Correia, elaborado pela Secção Política e Social da PVDE e enviado diretamente para o Gabinete do Ministro da Marinha. Neste relatório, o Segundo Sargento José Vicente Júnior é acusado de ter sido convidado para a "*Organização Revolucionária*" por um camarada seu, Sebastião Lino, acedendo ao convite e tendo tido várias conversas sobre assuntos revolucionários. É acusado ainda de assistir a reuniões de carácter conspiratório que

²⁰ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

tiveram lugar na Avenida Almirante Reis. Apesar de negar os factos, os factos já se encontram provados por entrevistas a outras três testemunhas. Deste modo, apesar de não ter cadastro anterior, o relatório dita que, por ter colaborado com este movimento, tem as suas responsabilidades e penas a cumprir inerentes.

No que toca ao Segundo Sargento António Correia, é referido que foi convidado, neste caso por um subordinado seu, o cabo António Firmino, para o acompanhar à Rua Morais Soares para irem “estabelecer ligações de carácter revolucionário”, pois já sabia de antemão que o Sargento António Correia era concordante com as ideias revolucionárias e que acederia ao convite. Ao chegarem à Rua Morais Soares foram falar com o Furriel Francisco Catarino que lhes perguntou se ainda seria possível fazer eclodir o movimento na Armada, visto considerando as prisões efetuadas até ao momento, ao que eles responderam que se o movimento acontecesse em terra, a Armada faria o mesmo. Deste modo o Furriel Catarino disse-lhes que no dia seguinte lhes daria uma resposta, na Rua Francisco Sanches, o que aconteceu, mas já não estando presente o Sargento António Correia. O Sargento António Correia nega os factos de que é acusado, apesar de admitir que foi à Rua Morais Soares com o Cabo Firmino. Os factos já se encontravam confirmados por testemunhas. Por ser um Sargento da Armada, que se encontra no ativo do seu serviço, que não hesita em acompanhar e tratar de assuntos de carácter revolucionário com um subordinado seu, em vez de o mandar prender imediatamente, como seria o seu dever, é dito que é necessário um castigo e que o Sargento António Correia não pode continuar a merecer a confiança como militar.

Estes relatórios, o do Sargento António Correia e o do Sargento Vicente Júnior, são referência à prisão de 30 marinheiros²¹, inclusive dos dirigentes da ORA que tentavam organizar um golpe que nunca chegou a acontecer, em 1935. A prisão destes 30 marinheiros foi um duro golpe e fez com que a ORA perdesse força como organização, acabando por haver uma tentativa de reorganização através da criação de uma nova direção, constituída por João Faria Borda, um dos agentes da revolta de 7 para 8 de setembro de 1936. Com a perda momentânea da direção, acaba-se também momentaneamente com a impressão do jornal “*O Marinheiro Vermelho*”, que só voltou em janeiro de 1936.

²¹ OLIVEIRA, Gisela Santos de (2009). *A revolta dos marinheiros de 1936*, Lisboa, Agosto 2009 p 51-52

Em agosto de 1936, com a missão do Aviso de 1ª Classe “*Afonso de Albuquerque*” aos portos no Sul de Espanha²² para recolher emigrantes portugueses, os marinheiros não são autorizados a gozar licenças em portos Republicanos, só sendo dada em portos Nacionalistas, o que provoca um protesto por parte de alguns marinheiros da guarnição, que se recusam a ir de licença em portos Nacionalistas visto que nos portos Republicanos não podem sair. Este ato de insubordinação dá origem a que o comandante do navio relate este comportamento por mensagem para Portugal e à chegada do navio a Lisboa são detidos e expulsos da Marinha 17 marinheiros, entre os quais alguns membros da ORA .

É de salientar ainda um relatório²³ de uma entrevista feita pelo Vice-Almirante Teixeira Saavedra ao Contra-Almirante Aníbal da Sousa Dias, referente ao transporte de armas por parte do Aviso de 1ª Classe *Afonso de Albuquerque*, aquando da sua missão aos portos no Sul de Espanha, e entrega das mesmas aos Nacionalistas. Esta entrevista é realizada pelo Vice-Almirante Teixeira Saavedra porque, como é referido no relatório, não faria sentido que fosse um Oficial Subalterno da PVDE a entrevistar um Contra-Almirante. As perguntas são relacionadas com o envolvimento do Contra-Almirante Sousa Dias neste “suposto” transporte, às quais o Contra-Almirante Sousa Dias diz não ter conhecimento de tal transporte, nem se encontra de alguma forma envolvido em suposta ação.

²² Núcleo 150, *Afonso de Albuquerque*,95, Arquivo Histórico de Marinha

²³ Núcleo 419, *Ofício 28 a 32 Confidencial*, Arquivo Histórico de Marinha

CAPÍTULO 2

2. A Revolta dos Marinheiros

2.1. A noite de 7 para 8 de Setembro

2.2. Os novos detalhes

2.1. A noite de 7 para 8 de setembro

Segundo um dos últimos estudos sobre o mais ou menos conhecido episódio, o dia previsto para este ter início era o dia 7 de setembro, do ano de 1936. A revolta é suposta iniciar-se às 0000 de dia 8, mas os revoltosos começam a reunir-se às 2200, para embarcarem num rebocador do Arsenal do Alfeite para se dirigirem a bordo do *Bartolomeu Dias*. Este grupo é composto por marinheiros de vários navios que se encontram de licença e por alguns dos marinheiros do aviso de 1ª Classe *Afonso de Albuquerque*, que tinham sido expulsos da Armada como consequência da viagem a Espanha.

Ao chegar a bordo do *Bartolomeu Dias*, este grupo junta-se a outros revoltosos que se encontravam a bordo do navio e informam a restante guarnição de que se vai realizar um levantamento, como forma de protesto à expulsão dos 17 marinheiros do *Afonso de Albuquerque*, e que tencionam sair com os navios à barra. Caso não sejam bem-sucedidos pretendem seguir até aos Açores para libertarem presos políticos e se tudo falhar, seguir até Espanha e juntarem-se aos Republicanos Espanhóis. Posto isto é pedida a colaboração do Oficial de Serviço, que se nega a participar, e que é preso como consequência disso. Imediatamente começam-se a tentar fazer os preparativos para colocar o navio em marcha, mas que acabam por ser sem sucesso, porque se verifica que as caldeiras do *Bartolomeu Dias* têm uma avaria mecânica, o que impede de colocar o navio em marcha. Esta situação inesperada vai colocar a revolta em risco e podia condená-la ao fracasso, devido ao tempo despendido com os esforços para colocar as caldeiras do *Bartolomeu Dias* a funcionar e à decisão tardia de se realizar o transbordo para os outros navios em que também se estava a realizar a revolta. Porém, antes de abandonarem o *Bartolomeu Dias*, os marinheiros decidem sabotar as peças do navio e levar o armamento portátil do mesmo, para evitar retaliações por parte dos marinheiros não aderentes à revolta. Enquanto isto está a acontecer, dá-se mais uma peripécia que contribui para o fracasso da revolta: o gasolina²⁴ do *Afonso de Albuquerque*, que tinha sido enviado ao Cais do Sodré para ir buscar mais revoltosos, tem uma avaria no meio do Tejo e fica imobilizado. Este compasso de espera foi o suficiente para que, quando finalmente conseguiu chegar ao Cais do Sodré, já não houvesse ninguém para se

²⁴ Embarcação miúda com motor de gasolina, in «*Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*», Lisboa, 3ª edição, 1990 p 288

embarcar e se juntar à revolta. Estes atrasos todos contribuíram para que a saída dos navios controlados pela revolta deixasse de ser a coberto da noite, como estava planeado inicialmente, mas sim ao alvorecer, o que colocou os navios como alvos fáceis para os fortes de Almada e do Alto do Duque.²⁵

Todas estas movimentações a coberto da noite levantam suspeitas para o pessoal em terra, e pelas 0430 o Tenente Henriques Tenreiro, Ajudante de Campo do Ministro da Marinha, o Almirante Ortins Bettencourt, recebeu ordens para se dirigir num rebocador aos navios para conferir o que se está a passar. Passa primeiro pelo contratorpedeiro *Vouga*, onde nada se passava e, de seguida, aproximou-se do *Afonso de Albuquerque*, onde se apercebe de movimentações suspeitas a bordo, pois havia muitos marinheiros a movimentarem-se no navio, aos quais pede para falar com o oficial de serviço. Os marinheiros respondem que não há oficial dentro dos presentes e convidam-no a subir a bordo mas, o Tenente Tenreiro ao aperceber-se de que algo não está bem, opta por se colocar em fuga. A esta manobra, os marinheiros respondem abrindo fogo com armamento portátil sobre a embarcação onde se encontrava o Tenente, que consegue escapar ileso desde confronto alcançando terra onde fez soar o alarme do que se estava a passar a bordo do *Afonso de Albuquerque*.

Pelas 0730, os dois navios controlados pelos revoltosos, o *Dão* e o *Afonso de Albuquerque*, iniciam marcha para tentarem sair da barra de Lisboa e começam imediatamente a ser alvo de bombardeamento por parte dos fortes, de Almada e Alto do Duque, bombardeamento este autorizado pelo próprio Salazar, que preferia perder os seus novos navios, a perdê-los para os revoltosos. O *Afonso de Albuquerque* encosta-se à margem Sul para se tentar resguardar do fogo dos fortes, mas acaba por se render devido à gravidade dos estragos provocados pelos bombardeamentos, içando a bandeira branca. Devido ao não cessar-fogo imediato, vários marinheiros atiram-se ao mar, enquanto que a bordo aumentam o número de feridos e de mortos provocados pelos disparos vindos dos fortes. No contratorpedeiro *Dão*, o navio tenta avançar o máximo possível em direção à Barra do Tejo enquanto o fogo estava concentrado no *Afonso de Albuquerque*, estabelencendo uma nuvem de fumo para tentar evitar o fogo dos fortes; no entanto também acaba por ser atingido várias vezes, obrigando à rendição e sofrendo o mesmo desfecho que o *Afonso de Albuquerque*. É içada a bandeira branca e a

²⁵ OLIVEIRA, Gisela Santos de (2009). *A revolta dos marinheiros de 1936*, Lisboa, Agosto 2009 p 64-65

guarnição atira-se ao Tejo, pois também não houve um cessar fogo imediato por parte dos fortes, à semelhança do que já tinha ocorrido com o *Afonso de Albuquerque*.²⁶

A maioria dos marinheiros é recolhida junto às margens ou por embarcações do Arsenal, onde são conduzidos pelas forças fiéis ao regime ou para o Governo Civil ou, no caso dos que nadaram para a margem Sul, para o forte de Almada. É ainda referido pela imprensa da altura que os navios revoltosos terão aberto fogo contra os fortes, mas em entrevistas feitas a marinheiros participantes na revolta, já depois de 25 de Abril de 1974, os mesmos desmentem essa versão e referem que as peças tinham sido sabotadas pelos marinheiros fiéis ao regime.

Terminam assim os acontecimentos que se iniciaram da noite de 7 para 8 de setembro de 1936.

²⁶ OLIVEIRA, Gisela Santos de (2009). *A revolta dos marinheiros de 1936*, Lisboa, Agosto 2009 p 66-67

2.2. Os novos detalhes

Através da pesquisa minuciosa e leitura atenta de diversos documentos constantes no Arquivo Central de Marinha, foi-me possível clarificar algumas questões sobre este episódio da História Naval Portuguesa. Os detalhes que são apresentados de seguida estão sempre sujeitos ao ponto de vista de cada pessoa que os fez, à sua opinião política, situação e estado de espírito em que se encontrava, estando sujeitos a falhas inerentes ao ser humano. É de notar ainda que alguns dos relatórios analisados são feitos em situação de interrogatório. Foi feito um apanhado da maioria dos relatórios analisados e procurou-se convergir e apresentar pontos comuns aos mais variados documentos, referindo paralelamente alguns episódios pontuais e de relevo.

Pelas 1800 do dia 7 de setembro, um dos alunos torpedeiros a iniciar a sua formação a bordo do Contratorpedeiro *Dão*, saía de licença, pois tinha um encontro com uma jovem, mas ao chegar ao portão da base é abordado por um dos marinheiros mais antigos a prestar serviço no NRP *Dão*, conhecido como o “*Negus*”. O marinheiro *Negus* diz ao aluno torpedeiro para voltar para o navio e não ir de licença, pois o *Dão* vai largar de madrugada e certamente esqueceram-se de avisar o aluno torpedeiro. O aluno volta assim para trás, para voltar ao navio, pois não queria falhar com o seu compromisso para com o navio que o recebera nessa semana.²⁷

Pelas 2200 os principais impulsionadores começam a reunir-se nos respetivos navios: no NRP *Dão*, o *Negus*, o *Al Capone* e o *Peniche*; No NRP *Afonso de Albuquerque*, o *Casquinha* e o *Neves Amado*. No NRP *Bartolomeu Dias*, o *Peru* e o *Borda*. O plano é esperar que os Oficiais de Dia e os aspirantes a bordo se vão deitar, para depois reunirem e recrutarem as praças que quisessem aderir e, ao mesmo tempo, prender os oficiais e aspirantes enquanto dormiam. A espera foi longa pois a maioria dos oficiais e aspirantes só se deitou por voltas das 0100 - entre esse período, das 2200 às 0100, começa então a tentativa de recrutamento de outras praças. O argumento principal apresentado é que se estava a organizar um protesto, não violento, por causa dos camaradas do NRP *Afonso de Albuquerque* que tinham sido expulsos em virtude da viagem a Málaga, no Sul de Espanha, com o intuito de recolher refugiados nacionais que se encontravam em território espanhol, uma semana antes e que este protesto

²⁷ 272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, 226, CDIACM

visava a readmissão dos mesmos, derivado das circunstâncias, tidas como injustas, em que os marinheiros tinham sido expulsos da Marinha.²⁸ Este protesto iria consistir em tomar conta dos navios e tentar levá-los para fora da barra de Lisboa, de modo a exigir ao governo de Salazar a reinserção dos militares expulsos. Mas, em alguns casos, chegasse a falar em exigir a libertação de presos políticos do forte de Peniche e caso não fossem atendidas as exigências impostas, o plano seria navegar até aos Açores ou Madeira e libertar os presos políticos que lá se encontravam; caso isso falhasse, o último recurso seria ir até Espanha e juntarem-se ao lado Republicano.²⁹ Há ainda uma referência, dita pelo 1º artilheiro José Pereira, do NRP *Bartolomeu Dias*, que afirma que um dos organizadores da revolta, o *Peru*, lhe disse que estavam envolvidos na revolta vários navios, o NRP *Afonso de Albuquerque*, que seria o navio chefe, daria o sinal às 0200 para se iniciar o protesto e, o NRP *Dão*, o NRP *Pedro Nunes*, o NRP *Vouga*, o NRP *Lima* e o NRP *Bartolomeu Dias* iniciariam o movimento e seguiriam as instruções do navio chefe.³⁰ No entanto, só existem relatos de três navios aderentes ao protesto, o Aviso de 1ª Classe *Afonso de Albuquerque*, o Aviso de 1ª Classe *Bartolomeu Dias* e o Contratorpedeiro *Dão*. Os restantes referidos anteriormente ou tiveram as revoltas abafadas ou os marinheiros nem sequer chegaram a aderir ao protesto que estava agendado. A adesão a este protesto, referido como pacífico, foi condicionada e influenciada sob ameaças dizendo muitos dos marinheiros envolvidos que foram coagidos a participar pelos organizadores da revolta, sob ameaça de morte ou de outro tipo de represálias, sendo que, os que participaram voluntariamente acrescentam ainda o argumento de que nunca lhes tinha sido dito que o protesto iria tomar tais proporções e que era exclusivamente pacífico, não havendo intenções de ameaçar ninguém.³¹ No entanto, há vários registos de ameaças de morte e mesmo depois de assistirem a isto, esses mesmos marinheiros, que falavam no protesto lhes ter sido apresentado como pacífico e que se soubessem o que realmente era em concreto não teriam aderido, acabam por nunca desistir da sua posição, até já ser tarde demais.

Pelas 0045 o patrão do gasolina do NRP *Bartolomeu Dias*, sob ameaças de morte, transporta o *Peru* até ao NRP *Afonso de Albuquerque* para conferenciar com os outros

²⁸ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 226, CDIACM

²⁹ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 81, 134, 170 CDIACM

³⁰ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 228, CDIACM

³¹ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 214, CDIACM

marinheiros organizadores da revolta que, de seguida, voltam a arrancar, agora para o Cais do Sodré, à procura do gasolina do NRP *Afonso de Albuquerque* que tinha ido buscar mais revoltosos que se queriam juntar ao protesto ao Cais do Sodré. No entanto, quando encontram o gasolina dão com ele avariado e sem ter conseguido chegar ao Cais do Sodré; ainda tentam ir ao Cais verificar se ainda se encontram lá alguns dos restantes marinheiros que se queriam juntar à revolta, mas deparam-se com o Cais vazio. Voltam assim para trás e rebocam o gasolina do NRP *Afonso de Albuquerque* de volta ao navio, passando três dos sete marinheiros a bordo do gasolina a ser rebocado, para o gasolina rebocado; ao chegarem ao NRP *Afonso de Albuquerque*, deixam os homens do gasolina do navio a bordo e seguem até ao NRP *Dão* com quatro marinheiros revoltosos, onde os desembarcam. O patrão da embarcação e o “*Peru*” dirigem-se então de novo até ao NRP *Bartolomeu Dias*³² onde chegam pelas 0400. Aí, decidem arrear uma baleeira carregada de munições e de armamento portátil do navio e levá-la pra o NRP *Afonso de Albuquerque*. Esta decisão é tomada porque a revolta no NRP *Bartolomeu Dias*, que começou pelas 0130, hora em que acordaram o Oficial de dia, o Segundo Tenente Fernandes Ferreira, e o prenderam no camarote, sob ameaças de morte. Apesar das tentativas do Tenente em apaziguar os ânimos e de tentar dissuadir os revoltosos dos seus intentos, ao mesmo tempo que tenta recrutar praças fiéis para tomar controlo da situação, como o armamento portátil de bordo era controlado pelos revoltosos, estes usam-no para controlar o resto da guarnição do navio.³³ Mas a não cooperação da guarnição fiel ao regime, que se recusa a compactuar ou que simplesmente se esconde pelos mais variados cantos do navio, atrasa a largada do NRP *Bartolomeu Dias*, especialmente graças aos marinheiros da máquina do navio que de tudo fazem para sabotar os esforços para colocar o navio pronto para largar. Foi o caso do Segundo Sargento Condutor Lourenço Cardoso que, acordado por volta da uma da manhã, pelo *Borda*, Santos Barata e mais algumas praças cujos nomes desconhecia, armados, o intimaram a levantar-se e a ir pôr o “o motor diesel a trabalhar”, esta intimação é prontamente recusada pelo Sargento, dizendo que só efetuaria tal tarefa caso o Oficial de Serviço desse ordem para tal. É então levado até à presença do Oficial de Serviço, que se encontrava preso no camarote, e que dá ordem para pôr a funcionar o motor, sob ameaça dos revoltosos, e para ver o que pode fazer. Face a esta resposta, o Sargento

³² 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 167, CDIACM

³³ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 79, CDIACM

dirigiu-se ao motor diesel, sempre acompanhado por revoltosos armados, e pôs o motor a funcionar, ficando estabelecida a corrente elétrica do navio. Daí foi levado de volta ao seu camarote e de novo intimado, desta vez para ir acender as caldeiras, o que de novo recusou, justificando que as mesmas se encontravam desmontadas e que para as montar, seriam necessários uns dias. No entanto, o Sargento esclarece no seu depoimento que a sua resposta foi unicamente para convencer os revoltosos da impossibilidade do navio largar à bóia³⁴ pois, se a ordem fosse dada por um oficial, as caldeiras seriam montadas em sete a oito horas, aliás, o navio como se encontrava podia ser posto a navegar em quatro horas. Foi ainda mais uma vez intimado, desta vez para ir para o NRP *Afonso de Albuquerque*, intimação à qual o Sargento Lourenço Cardoso se recusou com determinação, dando origem a que o *Borda*, que o ameaçava, dissesse: “Deixe estar, não nos quer acompanhar, mas a nossa vingança será terrível” e deixaram o Sargento ficar a bordo do NRP *Bartolomeu Dias*³⁵, ileso.

Os revoltosos abandonaram o navio pelas 0400, levando consigo o armamento portátil do mesmo e sabotaram as peças levando os respetivos percutores, para os marinheiros fiéis não poderem impedir nem ripostar contra os revoltosos. Antes de saírem do navio deixam ainda uma ameaça aos que ficavam para trás: que caso tentassem avisar terra de qualquer maneira, fosse por telégrafo sem fios, fosse por sinais, fosse por arream qualquer embarcação na água e irem até terra dar o alarme, seriam afundados pelo NRP *Afonso de Albuquerque* sem hesitação. Apesar disto, após os revoltosos terem abandonado o navio, os marinheiros do navio libertam o Oficial de Dia e tentam ainda colocar uma embarcação na água. No entanto, não havendo gente suficiente a bordo para se colocar a embarcação na água, tiveram de abandonar os esforços; só depois de aparecer o resto da guarnição que se tinha escondido é que foi possível começarem a colocar uma embarcação na água. Contudo, no momento em que iam iniciar o procedimento, passou pelo navio um gasolina do Arsenal, que foi prontamente chamado para se aproximar de bordo, tendo o patrão da embarcação sido informado do que se estava a passar e foi-lhe pedido que fosse o mais depressa possível a terra, que transmitisse a notícia e desse o alarme. Passados sensivelmente 30 minutos após este se afastar de bordo, apareceu um gasolina com o Capitão-Tenente Soares de

³⁴ Suspende a âncora ou desamarrar da bóia ou do cais, para começar a navegar, in «*Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*», Lisboa, 3ª edição, 1990 p 318

³⁵ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 173, CDIACM

Oliveira e o Segundo-Tenente Monteiro Bastos, para tomarem conhecimento da situação e tomarem ação caso necessário. Contudo, depressa verificaram que o navio não estava pronto a largar, e muito menos capaz de impedir qualquer um dos outros que eram controlados pelos revoltosos de largar.³⁶

Após a transferência de todo o armamento portátil e munições que havia no navio e antes do Oficial de Dia conseguir dar qualquer tipo de alarme, o gasolina do NRP *Bartolomeu Dias*, faz ainda uma última viagem até ao NRP *Afonso de Albuquerque* para transportar marinheiros da máquina do primeiro, visto que os marinheiros da máquina do deste último se mostravam pouco cooperantes. Os revoltosos, por coação, obrigaram os marinheiros do NRP *Bartolomeu Dias* a embarcar na lancha e a dirigirem-se para o NRP *Afonso de Albuquerque*. No entanto, alguns deles ao chegarem a bordo vão esconder-se para não serem mais obrigados a contribuir para a revolta. Nesta última viagem cruzam-se com um rebocador do Arsenal, onde seguia a bordo o Primeiro Tenente Tenreiro, ajudante do Ministro da Marinha, que se aproximava do navio para inquirir sobre as estranhas movimentações noturnas que se estavam a dar a bordo dos navios. Aproxima-se dos navios fundeados no Quadro, observa muita agitação no convés do NRP *Afonso de Albuquerque*, pelo decide então perguntar a um dos marinheiros o que se passava. De bordo, obtém a resposta de que não se passava nada e que estava tudo bem; o Tenente Tenreiro pergunta se pode subir a bordo para falar com o Oficial de Dia e verificar se não se passava realmente nada. Como resposta obtém apenas que o Oficial de Dia já não mandava nada no navio. Ao aperceber-se de que estava a haver uma revolta a bordo, o Tenente Tenreiro dá ordem ao patrão da embarcação para dar meia volta e regressar o mais depressa possível ao Arsenal. Ao dar esta ordem, os marinheiros no convés do NRP *Afonso de Albuquerque* abrem fogo³⁷ sobre o rebocador com o armamento portátil de que dispunham e as praças que se encontravam a ser rebocadas na baleeira pelo gasolina do *Bartolomeu Dias* também disparam, mas sem sucesso. O rebocador acaba por conseguir escapulir-se ileso de volta ao Arsenal e dar o alarme, enquanto que o gasolina do NRP *Bartolomeu Dias* completa a sua transferência de material e pessoal para o NRP *Afonso de Albuquerque*.

³⁶ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 264, CDIACM

³⁷ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 167, CDIACM

No NRP *Afonso de Albuquerque* os últimos oficiais a deitarem-se são o Aspirante Farrajota Rocheta, que se deita por volta das 0100. Já o Aspirante Chaby Rosa, que se encontrava de Divisão, afirmou que passou ronda pelo navio e que depois se dirigiu para a Câmara de Oficiais, onde esteve desde as 0000, pedindo ao ronda para o acordar caso acontecesse alguma coisa. Nenhum dos dois se apercebeu da chegada do gasolina pelas 0030. O Aspirante Farrajota Rocheta é acordado uma hora e trinta depois, pelas 0230, por um grupo de marinheiros armados liderados pelo Neves Amado, que o ameaça e íntima a não resistir, fechando-o a ele e ao Aspirante Chaby Rosa no camarote do engenheiro chefe, guardados por um sentinela armado³⁸. Pouco tempo depois é levado para o mesmo camarote o Aspirante Reis Tomaz, que foi igualmente acordado por praças armadas, mas estas disseram-lhe que não lhe iam fazer mal e pediram-lhe para ir de forma pacífica com eles, até junto dos outros oficiais que se encontravam no camarote do engenheiro chefe do navio. Relatam que ouvem barulhos de bofetadas no corredor e a sentinela a gritar “Apertem-me bem com esses gajos!” e que ainda ouviram alguém dizer ao gasolina para dar uma volta pelo navio e atirar para onde as vigias de combate estivessem abertas, pelo que, ao ouvir isto, os Aspirantes fecharam imediatamente as vigias do camarote do engenheiro chefe. Algum tempo depois vêm perguntar se querem café, ao qual os Aspirantes respondem que querem café e urinar, de forma a tentarem arranjar maneira de sair do camarote. No entanto, a porta estava fechada e não havendo chave para a abrir, concordam com os revoltosos em arrombar a mesma, procedendo assim o Neves Amado ao arrombamento da porta. Ao saírem do camarote, os Aspirantes repararam que as praças que estavam à porta não eram do NRP *Afonso de Albuquerque*, reconhecendo um que é do NRP *Bartolomeu Dias*, mas não reconhecendo mais nenhuma das praças que lá se encontravam e não sabendo identificar o navio a que pertenciam³⁹. Os Aspirantes são levados até ao camarote do Oficial de Dia (o camarote nº10), o Segundo Tenente Ferreira Diniz, que tinha sido trancado no camarote nas mesmas condições que os Aspirantes, tinha sido acordado por praças armadas, que lhe disseram que já não detinha o controlo do navio e que quem mandava eram eles, pedindo para não resistir se não queria represálias. Face a estas ameaças o Tenente Ferreira Diniz cedeu para evitar colocar a sua própria vida em risco e para

³⁸ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 81, CDIACM

³⁹ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 82, CDIACM

tentar, eventualmente, convencer os revoltosos a desistirem dos seus intentos⁴⁰. Os Aspirantes que tinham entretanto tinham arranjado pretextos para saírem do camarote, são conduzidos às latrinas e ao voltarem questionam a sentinela do camarote sobre quais as intenções dos revoltosos, a que este responde que pretendiam sair com os navios à barra e que todos os navios do Quadro se encontravam revoltados. Passado algum tempo de os Aspirantes estarem no camarote com o Tenente Ferreira Diniz, aparece de novo o Neves Amado e mais alguns marinheiros revoltosos para buscar o Tenente Ferreira Diniz, explicando que precisam dele para fazerem algumas ligações elétricas no navio, pois ele é o único que os podia ajudar a fazer as mesmas⁴¹. O Tenente Ferreira Diniz é então escoltado para fazer as tais ligações, que se vêm a demonstrar ser as ligações do circuito de baixa tensão das peças. As praças revoltosas queriam que o Tenente Ferreira Diniz ligasse o circuito para as peças poderem fazer fogo eletricamente, de modo a poderem ripostar contra eventuais ameaças, que poderiam surgir quando estivessem a fazer a saída da barra de Lisboa ou para cumprirem com os seus intentos de demandar ao governo do Estado Novo a ceder às suas exigências. No entanto, o Tenente Ferreira Diniz consegue empatar tempo suficiente e inventar uma desculpa, dizendo que não consegue colocar o sistema a funcionar, mesmo com os marinheiros a pressionarem-no, incluindo ameaçando-o de morte. Apesar da situação, o Tenente Diniz mantém-se firme com a sua posição de que não consegue colocar o sistema a funcionar e acaba por conseguir evitar que os revoltosos tenham o sistema elétrico para fazer fogo com as peças. Voltam então a trazer o Tenente Ferreira Diniz de volta para o camarote, juntando-o de novo com os Aspirantes, e aí explica-lhes o sucedido⁴². Os revoltosos conseguem eventualmente ligar o sistema elétrico das peças com o auxílio de algum pessoal vindo do NRP *Bartolomeu Dias*, no entanto, o Cabo Artilheiro Ramos Domingues, refere que, mal teve oportunidade, se dirigiu até à central e desligou o quadro de fusíveis para interromper as peças⁴³. Pelas 0630/0700, não havendo uma hora precisa, um grupo de marinheiros revoltosos liderados pelo marinheiro *Casquinha* vem buscar os oficiais ao camarote nº10, para os levar até à ponte do navio para o oficial dar início e dirigir a manobra de saída da barra de Lisboa,

⁴⁰ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 79, CDIACM

⁴¹ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 81, 82, CDIACM

⁴² 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 79, CDIACM

⁴³ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 155, CDIACM

visto que nenhum dos revoltosos presentes o sabia fazer. No entanto, ao chegarem à porta da ponte do navio, o Tenente Ferreira Diniz tem uma síncope, caindo desamparado, e é levado para a casa de pilotagem, que era o compartimento adjacente, para tentarem reanimar o Tenente Ferreira Diniz, visto ser ele, conforme já foi mencionado, a única pessoa a bordo com conhecimentos para dirigir o navio para fora da barra de Lisboa⁴⁴. Nesta altura o Aspirante Farrajota Rocheta, que se encontrava na ponte do navio, ouve o marinheiro “*Casquinha*” a comentar na ponte que pretendiam ir para os Açores ou para a Madeira mal saíssem à barra, comentários aos quais o Aspirante Farrajota Rocheta respondeu imediatamente tentando dissuadir o marinheiro *Casquinha* e todos os outros presentes de prosseguirem com tais ações. Entretanto, com a síncope do Tenente Ferreira Diniz e não havendo recuperação imediata do mesmo, alguns dos líderes da revolta a bordo do NRP *Afonso de Albuquerque*, o Neves Amado e o *Peru*, que tencionavam sair à barra, acabam por decidir sair com o navio, mesmo o Tenente Ferreira Diniz não estando capaz de dirigir a manobra⁴⁵; e pedem a um sinaleiro⁴⁶ que veio do NRP *Bartolomeu Dias* para comunicar com a seguinte mensagem: “Larguem e sigam o chefe”; ao qual o NRP *Dão* responde: “Não tenho artilheiros”. De seguida o NRP *Afonso de Albuquerque* responde dizendo: “Sigam com o navio que à passagem por este navio serão transferidos”. Pouco tempo depois começam a cair “granadas” de terra sobre o navio e é posto a andar entre as 0730 e as 0800 para tentar fugir ao fogo dos fortes, que se começa a intensificar⁴⁷. É ainda referido por alguns fogueiros⁴⁸ no navio que, a largada do navio se atrasou até àquela hora também devido ao facto de terem sabotado as caldeiras do navio que acabaram por ser postas em funcionamento por um fogareiro que veio do NRP *Bartolomeu Dias*. Na mesma altura, o Tenente Ferreira Diniz, ainda desmaiado, é transportado pelo marinheiro Nunes Preto, que anteriormente tinha estado, em conjunto com o telegrafista do NRP *Afonso de Albuquerque*, o 1º Telegrafista Raul Ferreira, a tentar avisar terra de

⁴⁴ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 81, 82, CDIACM

⁴⁵ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 81, CDIACM

⁴⁶ Praça da marinhagem especializado em transmitir e receber sinais feitos por qualquer sistema, excetuando os de T.S.F., in «*Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*», Lisboa, 3ª edição, 1990 p 483

⁴⁷ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 237, CDIACM

⁴⁸ Praça especializada que, a bordo, vigia a alimentação dos fogos das fornalhas, apalpa e lubrifica as máquinas, vigia o nível da água nas caldeiras, etc. , in «*Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*», Lisboa, 3ª edição, 1990 p 269

que havia uma revolta em curso. Acabam os dois por conseguirem chegar à T.S.F e, ficando o Nunes Preto à porta de sentinela, permite ao 1º Telegrafista Raul Ferreira enviar um telegrama a comunicar a revolta que estava a acontecer no navio na onda dos 700KHz e de seguida repetiu-a na onda dos 600KHz e afirma que a última tinha sido captada por algum posto de rádio. Consequentemente, o Telegrafista Joaquim do Nascimento, da estação do “gravato” em Monsanto, afirma que pelas 0250 captou no comprimento de onda de 770KHz o seguinte sinal: “CTV Revoltosos por ahi Bdias”. Como não conseguiu compreender, colocou sob escuta, chamando pelo Aviso *Bartolomeu Dias* e pelo Aviso *Afonso de Albuquerque* e não obteve resposta de nenhum deles; tentou de seguida falar com o Contratorpedeiro *Douro*, mas estes responderam que não tinham ouvido nada, de maneira que o Telegrafista Joaquim de Nascimento acabou por considerar que tivesse sido qualquer engano e não associou a nada, não comunicando a ninguém a informação que captara. Apenas de manhã quando tomou conhecimento dos acontecimentos da madrugada, é que associou a informação recebida e aí sim comunicou o que se tinha passado⁴⁹. Depois de enviada a mensagem, o 1ºTelegrafista Raul Ferreira e o Nunes Preto decidiram dirigir-se para o exterior do navio e tentam fugir no gasolina do navio, para irem avisar terra pessoalmente. Contudo, são surpreendidos por um dos revoltosos que os ameaçam de morte e os obriga a voltar para o interior do navio, não havendo uma hora específica para tais acontecimentos a não ser que foi antes de aparecer o rebocador com o Tenente Tenreiro e decorrerem os acontecimentos anteriormente referidos, pois é dito pelo próprio que pouco depois de serem obrigados a regressar ao interior apareceu o rebocador⁵⁰.

O fogo dos fortes sobre o navio mantém-se constante, os Aspirantes na ponte tentam convencer os revoltosos a renderem-se e a içar a bandeira branca, reforçando que não havia hipótese de fuga, mas é recusada a proposta. Com o piorar da situação e com o auxílio da guarnição os Aspirantes na ponte, já com a ajuda do Tenente Ferreira Diniz, acabam por convencer os revoltosos a içarem a bandeira branca da rendição para evitar mais baixas e feridos a bordo do navio⁵¹. Anteriormente o Tenente Ferreira Diniz tinha sido deixado, ainda inconsciente, na enfermaria pelo Nunes Preto e pelo Aspirante Chaby Rosa. Ao deixar o Tenente na enfermaria, Chaby Rosa ouve um grito dado pelo

⁴⁹ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 260, CDIACM

⁵⁰ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 262, CDIACM

⁵¹ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 81, 82 CDIACM

Aspirante Farrajota Rocheta de que há fogo num dos paióis. Enquanto se dirigia para lá, ao passar perto do paiol das tintas, rebenta uma granada e o Aspirante Chaby Rosa perde os sentidos, só os recuperando já dentro de água⁵². Em relação ao Tenente Ferreira Diniz, que ficou na enfermaria, este só recuperou os sentidos já durante o bombardeamento sobre o navio. Após levantar-se, dirige-se para a ponte e para além de dar ordem para içar a bandeira branca, como referido anteriormente, dá também ordem ao Nunes Preto para ir desligar as turbinas do navio⁵³, que já se encontravam desligadas. É ainda referido pelo Nunes Preto que, ao passar pela Câmara de Oficiais, repara que a mesma está a arder e, com o auxílio de outras praças, conseguem dominar e extinguir o fogo dentro da câmara⁵⁴.

Durante o decorrer destes acontecimentos a bordo do NRP *Afonso de Albuquerque*, no NRP *Dão* passava-se situação semelhante, no entanto não foi encontrada informação sobre o Oficial de Dia do *Dão*, apenas de um Aspirante, o Aspirante Neves Clara, que nas suas declarações refere que uma das praças, não identificada, declara que o objetivo da revolta é levar os navios até aos Açores, Madeira ou Espanha⁵⁵. O Aspirante relata ainda que depois de o navio iniciar a saída da barra de Lisboa, observou dois disparos por parte do NRP *Dão*, mais precisamente disparos de *pon-pons* (peças antiaéreas) sobre uma vedeta da aviação Naval em que ia o Tenente Trindade dos Santos⁵⁶.

Algumas praças do navio referem ainda que, mal se iniciaram os bombardeamentos, houve vários que se tentaram atirar à água, mas foram impedidos pelos revoltosos e que foram mesmo ameaçados, de que quem se atirasse à água seria morto a tiro. O Grumete Artilheiro Freire Minho relata que, durante o bombardeamento, aproveitou a confusão para se libertar e investir contra os revoltosos, mais precisamente um dos organizadores o “*Al Capone*”. De seguida foi libertar o Oficial de Serviço e tentar alagar o paiol de munições, mas sem sucesso. Ao não conseguir alagar o paiol resolve ir içar um lençol branco no mastro a vante, para tentar que o bombardeamento oriundo dos fortes cessasse. Ao chegar ao convés do navio repara que o navio está cheio

⁵² 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 89, CDIACM

⁵³ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 79, CDIACM

⁵⁴ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 89, CDIACM

⁵⁵ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 170, CDIACM

⁵⁶ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 170, CDIACM

de fumo e avista o “*Al Capone*” e outro marinheiro, que não conseguiu identificar, a tentarem fugir no gasolina do navio. Pede imediatamente ajuda, à qual acorrem sete marinheiros, e que o ajudam a dominar os outros dois que se tentavam escapar⁵⁷. Depois da rendição há algumas praças que acabam por arrear o gasolina do navio e atracam na Banática (porto da margem Sul do Tejo) para desembarcar alguns dos revoltosos que haviam sido dominados.

Há ainda alguns relatos dos Sargentos do navio, tais como o do Sargento Artífice Torpedeiro Silva, que conseguiu cortar a corrente que alimentava as peças mesmo estando sobre ameaças de morte, evitando assim que pudessem fazer fogo eletricamente⁵⁸. O outro relato é do Mestre do navio, o Sargento Vicente Rodrigues, que tentou parar a revolta e dissuadir os revoltosos, juntando algumas praças fiéis, dizendo que era uma guarnição de trinta dominada por cinco, e tentou desarmar e dominar os revoltosos pela força. Contudo, não teve sucesso, pois as sentinelas dos revoltosos aperceberam-se e atacaram-nos primeiro, à coronhada, trancando-os numa cobertura e, de seguida, montaram uma metralhadora no corredor apontada para a porta da cobertura, afirmando que se tentassem sair abririam fogo sobre eles. Só se conseguem libertar depois de ocorrer uma explosão, que fez com que os revoltosos fugissem, abandonando a metralhadora, o que permitiu ao mestre e às outras praças trancadas na cobertura se libertassem. Correndo para a ponte, o mestre apercebe-se da iminência do navio encalhar e decide correr até ao castelo e largar ferro com a ajuda do Sargento Menezes da máquina e do Cabo Tiago, evitando assim que o navio encalhasse⁵⁹.

Há ainda variados relatórios detalhados de oficiais, tal como o do Oficial de Dia à Escola de Artilharia Naval, o Segundo Tenente Morgado Belo, que permite ter uma visão externa e abrangente dos acontecimentos, e que começa por dizer que o dia 7 decorreu como um dia normal, que de noite observou bastante movimento de embarcações que transportavam marinheiros, mas como não recebeu nenhum aviso de prevenção não atribuiu o movimento a que algo estivesse errado. Atribuiu, segundo refere no relatório, “o movimento desusado de gasolinas ao facto de sermos informados pelas 0230, pelo pessoal do contratorpedeiro *Lima*, de que tanto este navio como o

⁵⁷ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 164, CDIACM

⁵⁸ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 178, CDIACM

⁵⁹ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, 177, CDIACM

Vouga saíam para o mar por voltas das cinco horas”. Ao ter esta informação deu ordem ao cabo de quarto e vigia (não havia guarda montada devido à falta de pessoal) para ter a maior atenção possível aos navios, para que, prontamente fosse dado o sinal de saída pelos sinaleiros para o pedido de saída dos navios. O contratorpedeiro *Lima* e o *Vouga*, largaram das suas bóias pelas 0523 e 0517 respetivamente, sem terem feito qualquer sinal (O procedimento recomendado era o de avisar caso se observasse algo que fosse fora do normal). Mesmo com as rondas normais a decorrer, o Oficial de Dia afirma que não se notou nada de anormal durante as mesmas, sendo uma noite tranquila e de absoluto sossego por parte da guarnição da Escola, que se mantinha deitada, sendo que durante a noite de 7 para 8 de setembro de 1936, ninguém notou nada de estranho a passar-se. Na manhã de dia oito o Oficial de Dia refere que também não se avizinhava nada, não havendo alterações em relação à noite anterior, apenas que os Contratorpedeiros *Lima* e *Vouga* já não se encontravam na barra de Lisboa; dos restantes navios, o NRP *Bartolomeu Dias*, aparentava apenas pouca vida e as peças de artilharia todas encapadas; o NRP *Afonso de Albuquerque* encontrava-se tapado pelo NRP *Bartolomeu Dias* não permitindo tirar quaisquer conclusões.

Também o NRP *Dão* não despertava qualquer tipo de suspeita ou de movimento a bordo e foi apenas pelas 0735 que soou o primeiro sinal de revolta, quando soaram dois tiros, os quais o Oficial de Dia afirma não ter conseguido averiguar de onde tinham partido nem onde foram os pontos de queda, afirmando que tinham a certeza de que não se tratava de nenhum navio de guerra. No entanto, desviaram a sua atenção para os navios no Tejo, tentando perceber se algo se passava. Pelas 0740 observam o NRP *Afonso de Albuquerque* a largar da bóia, sem ter pedido licença para tal, e reparam que a sua artilharia, ao contrário da do NRP *Bartolomeu Dias*, se encontrava pronta para combate, o que fez com que o Oficial de Dia desse imediatamente ordem ao sinaleiro de serviço para perguntar ao NRP *Afonso de Albuquerque* se o comandante do navio se encontrava a bordo. Ao “descobrir por completo, que a guarnição não ia em postos de faina e que se devia encontrar revoltada, devido aos tiros que ouvimos, demos contra ordem ao sinaleiro e tomámos as seguintes providencias”: montaram uma guarda armada, nomearam uma guarnição para a primeira baleeira que foi arreada, enquanto caíam granadas do Forte de Almada a menos de 50 metros do navio, fazendo com que alguns estilhaços partissem vidros das vigias a bombordo e a ré e atingindo o costado do

navio. Foi ainda nomeada uma ordenança⁶⁰ encarregada de avisar telefonicamente o primeiro comandante da Escola, tal como o segundo comandante, apenas de referir que não tentaram avisar os sargentos porque “pouco se ganharia pelo adiantado da hora e também para não perdermos tempo”. A consternação é geral e condena-se o ato de revolta perpetrado e, ao mesmo tempo, fizeram uma verificação se haveria simpatizantes de entre os elementos da Escola, o que não se verificou, segundo o que foi aferido pelo Oficial de Dia. De seguida é referido que o Forte de Almada, do Alto do Duque e metralhadoras do Terreiro de Paço (na altura Terreiro do Governo Civil), começaram a alvejar o NRP *Afonso de Albuquerque* que se aguentou até Belém, onde içou bandeira branca, tendo posteriormente sido rebocado para próximo de Algés. Pelas 0845 começou a largar da bóia o NRP *Dão*, com uma atitude em tudo semelhante ao NRP *Afonso de Albuquerque*, e que prontamente começou a ser bombardeado até içar a bandeira branca⁶¹. Em relação ao NRP *Bartolomeu Dias* o Oficial de Dia afirmou que se via pouca gente a bordo, não se vendo quase ninguém com os binóculos e como não conseguia reconhecer Oficial de serviço de entre os poucos que se encontravam no convés a assistir aos acontecimentos devido à pouca confiança que os binóculos ofereciam, acaba por descartar que o navio se tivesse revoltado também. Com a chegada do Primeiro Comandante à Escola, foi reunida a guarnição e condenada a atitude de revolta de “duas ou três dúzias de marinheiros que por um gesto louco acabavam de desprestigiar” a sua instituição tão bem como a própria nação.⁶²

Outro relatório detalhado é o do Capitão de Fragata Mesquita Guimarães, oficial da Esquadilha⁶³ de Submersíveis⁶⁴ e que começa por referir que pelas 0400 a Esquadilha entrou em regime de prevenção rigorosa, embarcando nos navios da

⁶⁰ A praça que está às ordens de oficiais gerais e de determinados oficiais superiores e, ainda, em navios e repartições, a fim de executar, entre outros serviços, o de ir levar e buscar correspondência, in «*Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*», Lisboa, 3ª edição, 1990 p 383

⁶¹ 272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, documentação avulsa, CDIACM

⁶² 272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, documentação avulsa, CDIACM

⁶³ Agrupamento de navios ligeiros – com exclusão de cruzadores – geralmente formado por contratorpedeiros e torpedeiros e cujo número varia de 4 a 9. , in «*Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*», Lisboa, 3ª edição, 1990 p 246

⁶⁴ Nome dado aos navios submarinos dotados de um motor térmico a fim de navegarem à superfície e carregarem então as baterias de acumuladores. Tinham forma de torpedeiro, mergulhava com uma reserva de flutuabilidade superior à do submarino – cerca de 30% - quando mergulhado perdia mais velocidade que ele e o tempo necessário para imergir também era maior. , in «*Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*», Lisboa, 3ª edição, 1990 p 491

Esquadriha os oficiais que pernoitavam na Esquadriha e mandando prevenir e apresentar quem não se encontrava presente. É ainda destacado um oficial para o gabinete do Ministro da Marinha. São trocadas várias comunicações telefónicas com o gabinete do Ministro e pelas 0650 o próprio Ministro da Marinha, comunica que o NRP *Afonso de Albuquerque* se preparava para largar à bóia e dá ordem para não o deixarem sair da barra. Após esta ordem, são dadas instruções aos comandantes dos submersíveis *Espadarte* e *Golfinho* para “aprontarem os navios com torpedos de combate prontos a lançar” e para içarem a bandeira “P” assim que estivessem prontos para largar. Enquanto o NRP *Afonso de Albuquerque* se aproximava da Esquadriha, vendo que já tinha sido atingido em vários pontos pela artilharia dos Fortes de Almada e do Alto do Duque e tendo o submersível *Golfinho* içado a bandeira “P”, foi decidido pelo comando da Esquadriha, o Capitão de Fragata Mesquita Guimarães, que se iria fazer uma tentativa para salvar o navio antes de se empregar qualquer tipo de meios violentos para impedir que eles saíssem à barra. Deste modo, embarca numa vedeta de serviço, com uma bandeira branca içada no local da flâmula⁶⁵, e passa pelo submersível dando instruções para o caso de não ser bem-sucedido na tentativa pacífica e dirigiu-se para bordo do NRP *Afonso de Albuquerque*. Enquanto se aproximava do navio, os fortes continuavam a fazer fogo, apesar de o Comandante Mesquita Guimarães ter mandado telefonar para os mesmos a pedir para suspenderem fogo, pois contava que o navio, que nesta altura já se encontrava parado, se rendesse. Ao aproximar-se mais perto do navio observa que algumas praças se lançavam à água e ao observar isto agita a bandeira branca por forma a ser bem visível e vê içar, pelo NRP *Afonso de Albuquerque*, no “penol da carangueja do mastro de ré”, a bandeira branca. Atraca por bombordo do navio e, aproveitando que o navio se encontrava fortemente adornado para Estibordo, entra a bordo por esse lado, acompanhado pelo Segundo Tenente Gervásio Leite, alguns sargentos e praças da Esquadriha, que tentam averiguar a situação do navio. Deparam-se com poucas praças a bordo e nenhum graduado, ouviam-se os feridos gemer e a gritarem por socorro. A bordo havia também três mortos.

A maioria das praças tentava abandonar o navio dizendo que o navio metia muita água e de que havia um incêndio a bordo num paiol de munições de vante. O

⁶⁵ Espécie de galhardete muito comprido e estreito, com as cores nacionais, que é içado no mastro grande dos navios de guerra e à proa das embarcações miúdas que conduzam oficiais, in «*Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*», Lisboa, 3ª edição, 1990 p 267

Comandante dá ordem à vedeta para salvar os homens que se tinham atirado à água, visto que alguns não sabiam nadar e não se aguentavam com os “cintos de salvação”. Simultaneamente, chama os rebocadores *América* e *Cabo Raso* para virem ajudar a extinguir o incêndio no paiol, para iniciarem o esgoto da casa das caldeiras de vante, que se encontrava inundada e para rebocarem o navio. No entanto, ao reparar que o navio continuava a adornar cada vez mais e que não tinha meios de comunicação para pedir uma doca seca onde meter o navio, o Comandante Mesquita Guimarães resolve encalhar o navio no baixo de Algés, onde o fundo, que como era de areia, não iria provocar muito mais estragos dos que já se encontravam presentes. São assim dadas ordens aos rebocadores para pegarem no navio, ficando o *Cabo Raso* a vante e o *América* a bombordo⁶⁶, e levarem-no até ao baixo que tinha sido escolhido. Uma vez encalhado o navio, foi largado o ferro de estibordo e foi dada ordem ao *Cabo Raso* para passar uma mangueira para ajudar a extinguir o incêndio no paiol. O incêndio é extinto com alguma facilidade cerca das 0900. Entretanto, chega a bordo uma vedeta da Esquadilha com o Primeiro Tenente Engenheiro de Máquinas Flávio e alguns condutores e praças e é dada ordem para passarem revista ao navio e localizar os pontos onde entrava água. Todavia, o facto de o navio não ter vapor, nem energia, dificultou bastante os trabalhos⁶⁷. De seguida o Comandante Mesquita Guimarães volta à Esquadilha, deixando o Primeiro Tenente Engenheiro de Máquinas Flávio encarregue dos trabalhos, avistando então o Primeiro Tenente Tenreiro a quem transmite o que se tinha passado. O Capitão de Fragata Mesquita Guimarães refere ainda no seu relatório que foram salvos pela Esquadilha de Submersíveis, suas embarcações, um gasolina requisitado e embarcações da Aviação Naval as praças do NRP *Afonso de Albuquerque* e, mais tarde, algumas praças do NRP *Dão* e que todas elas foram entregues à Polícia de Segurança, como era a ordem superior.

Muitas das praças salvas não tinham vestuário e assim foram entregues à Polícia de Segurança, pois a Esquadilha não tinha como as vestir. Por fim, o Capitão de Fragata Mesquita Guimarães refere que o seu primeiro cuidado ao entrar a bordo do NRP *Afonso de Albuquerque* foi o de ir içar a bandeira Nacional e arriar a bandeira negra que tinha sido içada na verga de sinais do mastro de vante. Menciona também que a primeira impressão que teve ao entrar a bordo não poderia ser mais constrangedora e

⁶⁶ Núcleo 150, *Afonso de Albuquerque*, 116, Arquivo Histórico de Marinha

⁶⁷ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

dolorosa, pelos destroços de material, o abandono de munições, metralhadoras, carabinas e pistolas espalhadas por toda a parte, em conjunto com aspeto triste e miserável das praças que se lamentavam de ter sido vítimas dos camaradas, que os tinham coagido a acompanhá-los de pistola em punho. “Nem dignidade, nem vergonha, nem o mais ligeiro vestígio de coragem”⁶⁸. Teve o Capitão de Fragata Mesquita Guimarães de energicamente mandar calar as praças que se lamuriavam e obrigá-los a executar as tarefas necessárias para a salvação do navio. Todas as praças eram inocentes e vítimas dos “camaradas malandros”, e que tinham sido obrigados, com as pistolas apontadas à cabeça a aderirem ao movimento de revolta. Não dizendo, nem apontando nomes das praças que se tinham revoltado. É entregue pelo Capitão de Fragata Mesquita Guimarães uma lista com o número das praças recolhidas na esquadilha à Polícia de Segurança.

⁶⁸ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

CAPÍTULO 3

3. Consequências

- 3.1. Imediatas
- 3.2. A Longo Prazo

3.1. Medidas Imediatas

No rescaldo imediato aos acontecimentos da noite de 7 para 8 de setembro de 1936, a medida inicialmente tomada foi a de deter e interrogar todas as pessoas direta e indiretamente envolvidas na revolta, desde o grumete ao comandante, do patrão do gasolina, ao telegrafista da estação radiotelegráfica, perfazendo um total de 227 indivíduos ouvidos em interrogatório. Devido à sua extensa quantidade tanto em número de páginas como em número de relatórios, não foi possível fazer uma análise tão detalhada quanto desejada, no entanto foi possível analisar um número considerável.

As primeiras medidas a serem tomadas foram as de segurança, aumentando-se o estado de alerta das unidades e reforçando as patrulhas, especialmente durante a semana que sucede à noite da revolta, entrando toda a Marinha num “regime de prevenção rigoroso”, que era o estado de alerta mais elevado em 1936, e que incumbia as sentinelas a um regime de patrulhas de 24 horas sobre 24 horas na cidade de Lisboa e nos navios consistia na proibição da atracação de qualquer embarcação miúda ou vapor sem que o comandante se encontrasse no convés. Caso alguma embarcação pretendesse atracar, o oficial de quarto deveria pedir o santo e a senha e, se a resposta fosse corretamente dada, seria dada ordem para aguentarem a largo até o comandante do navio se encontrar no convés do mesmo; na situação de a resposta dada não ser a correta, o patrão da embarcação deveria ser imediatamente intimado a afastar-se do navio. Caso alguma embarcação tentasse atracar contra as ordens dadas, o procedimento seria avisar a embarcação com três tiros para o ar e de seguida, em caso de insistência, deveria ser alvejada pelas sentinelas e cabo de quarto com as carabinas e pelo oficial de quarto com a metralhadora⁶⁹.

De seguida foi a de captura e prisão de todos os envolvidos na revolta, visto que alguns dos marinheiros envolvidos na revolta tinham conseguido escapar a nado para a margem a Sul do Tejo e que muitos se encontravam ausentes ou com paradeiro desconhecido, são emitidos mandados de captura e guias de marcha para todos os marinheiros que se encontravam ausentes das suas unidades durante a noite da revolta e apenas se registando dois fugitivos, o marinheiro António Cabaço, que acaba eventualmente por se entregar às forças policiais, e o *Peru* que consegue evadir-se até

⁶⁹ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

Espanha para se juntar ao movimento Republicano e acaba por morrer durante o conflito da Guerra Civil Espanhola. Para além dos mandados de captura e guias de marcha, cada unidade elabora uma lista das praças que se encontravam ausentes na noite de 7 para 8, enfatizando-se casos que não tivessem justificação para se ausentar ou de paradeiro desconhecido⁷⁰.

Outra das medidas imediatas é a exoneração dos Comandantes e Imediatos dos navios envolvidos, que vem como proposta do Major General da Armada diretamente para o Ministro da Marinha. Esta exoneração é acompanhada de uma substituição imediata através da exoneração de comandantes de outros navios para os colocar ao comando dos navios em que se dera a revolta, como é o caso do comandante do Contratorpedeiro *Lima* para ser nomeado para exercer o cargo de comandante interino do aviso de 1ª Classe *Bartolomeu Dias*. Simultaneamente foi nomeado o Capitão-Tenente Álvaro de Freitas Morna para exercer o cargo de comandante do contratorpedeiro *Lima*, deste modo colmatando as falhas que a revolta provocou nas unidades navais. Este tipo de propostas foi enviado entre 2 a 3 dias depois dos acontecimentos da noite de 7 para 8 de setembro.

Nos relatórios que os Comandantes e Imediatos enviaram à Superintendência dos Serviços da Armada⁷¹ sobre a noite em questão, referem que não tiveram conhecimento de tal movimento e que só foram avisados da revolta e dos acontecimentos à sua chegada bordo à hora habitual, e que a partir daí tomaram os procedimentos esperados: efetuar contagens de pessoal, verificar presenças e avaliar o estado de espírito da guarnição, tendo sempre em vista a salvaguarda do navio e da sua guarnição e ainda tratando dos preparativos para a reparação do navio, não assumindo no entanto, responsabilidade pelos acontecimentos, justificando-se pela falta de indícios que pudessem antever tal desfecho. Para além de Comandante e Imediato, de cada navio, a exoneração acaba por abranger também os Oficiais de Serviço dos três navios envolvidos. Estas exonerações são consequência do Decreto-Lei nº 26995, que é publicado em Diário de Governo, três dias após a revolta, e que autorizava o Ministro da Marinha “«a dar baixa às praças e sargentos e a demitir ou reformar os oficiais que

⁷⁰ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

⁷¹ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

direta ou indiretamente tomaram parte ou são responsáveis pelo que ocorreu na manhã de 8 do corrente a bordo do aviso *Afonso de Albuquerque* e do contratorpedeiro *Dão*, bem como a passar à reserva os oficiais que o requeiram, embora sem ter as condições exigidas por lei»”. Os testemunhos dos oficiais reforçam a surpresa com que receberam a notícia da demissão da Armada Portuguesa, tal como a ausência de justificação ou possível audiência ou julgamento em Tribunal Militar⁷².

Após a captura e identificação dos indivíduos relacionados com a revolta, são efetuados interrogatórios pela Polícia de Vigilância e Defesa do Estado (PVDE), mais especificamente pela Secção de Defesa Política e Social, sendo levados a cabo por oficiais desta mesma força, denominados de Investigadores, cujo papel era interrogar os indivíduos detidos, e por um segundo oficial, denominado de amanuense de primeira, que servia de escrivão do interrogatório e que recolhia os depoimentos e declarações dos indivíduos interrogados, relacionados com os acontecimentos da noite de 7 para 8 de setembro a bordo dos navios anteriormente referidos. Estes 227 indivíduos interrogados foram selecionados a partir de uma série de listagens, anteriormente referidas, havendo um foco quase unicamente direcionado para as Praças, ignorando, na maioria dos casos, Sargentos e Oficiais⁷³.

Nos navios são realizadas reuniões excepcionais para se tomar conhecimento das opiniões dos acontecimentos da noite de 7 para 8, de modo a atestar-se o grau de confiança dos oficiais, sargentos e praças de cada navio. Existe por parte dos oficiais um sentimento geral de repulsa face às ações tomadas pelos revoltosos, classificando-os de “atos de loucura”, que manchavam a imagem da Armada portuguesa perante a nação e internacionalmente, que condenavam tais atos, que o desejo geral era apenas o do serviço incondicional à nação e que o apoio ao governo do Estado Novo era total face à ameaça comunista. Há também uma preocupação de alguns oficiais, como é o exemplo dos oficiais da fragata *D. Fernando e Glória*, em referirem que existem certos motivos que provocam algum descontentamento às praças, e que são de conhecimento geral, como por exemplo os maus vencimentos, as rações, o fardamento, as promoções, entre outros. E que têm esperança que a promulgação de medidas que consigam corrigir algumas destas situações possam contribuir para evitar futuras revoltas. Da parte dos

⁷² 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

⁷³ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa e processos numerados, CDIACM

sargentos é também demonstrado desagrado pelos acontecimentos e ações dos revoltosos, que ameaçam o trabalho honesto de todos os que fazem parte da instituição, enaltecendo ainda a “enérgica atitude” do Ministro da Marinha e da maneira como lidou e travou a revolta. Das praças é também demonstrado um descontentamento pelas ações tomadas, referindo que nem se deveriam intitular marinheiros portugueses, pois são indignos de envergarem tal uniforme e título. Colocam ainda à disposição todo o apoio em qualquer que seja a tarefa pedida pelo Ministro ou emergência que surgir, para manterem a disciplina e prestígio da Marinha de Guerra Portuguesa e da Nação⁷⁴.

Após a captura de todos os envolvidos, é feito um julgamento em Tribunal Militar especial, sendo condenados ou absolvidos mediante o seu maior ou menor envolvimento nos acontecimentos da noite de 7 para 8 de setembro. Os julgamentos dos 91 implicados decorrem nos dias 13 e 14 de outubro; destes 91, 43 são ilibados e posteriormente readmitidos aos quadros a 13 de novembro. Dos restantes, 34 são enviados para o campo de concentração do Tarrafal com penas de 3, 16, 17 anos e meio ou 20 anos de prisão. Estes 34 são embarcados no dia 14 no vapor *Loanda*. No relatório⁷⁵, elaborado pelo “capitão de bandeira”⁷⁶ do navio, o Capitão-Tenente Augusto Soares de Oliveira, intitulado de “*Relatório da viagem do transporte “Loanda” de Lisboa a S. Vicente de Cabo Verde conduzindo presos políticos*”, é referido que a viagem decorreu sem incidentes de maior relevância a não ser por um pequeno incidente durante a navegação, entre Angra e o Tarrafal, em que os presos deportados entoaram um hino operário, que deu origem a que os guardas intervissem. De referir que o vapor *Loanda* largou de Lisboa e foi direto até Angra, onde desembarcou 155 deportados políticos e embarcou 79 deportados e alguns agentes e suas famílias. De seguida largou até ao Tarrafal, onde desembarcaram 151 presos políticos, bagagens,

⁷⁴ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

⁷⁵ Núcleo 22, *Correspondência Expedida*, Arquivo Histórico de Marinha

⁷⁶ Capitão de Bandeira – Oficial da Classe de Marinha que embarca em um navio que tenha sido afretado pelo Governo para servir como transporte e a quem compete, além de ordens especiais que haja recebido: Acordar com o comandante do navio as diretrizes de navegação; Orientar as estiva da carga, consoante as exigências da missão que o navio deve cumprir; promover, de acordo com o comandante da força militar transportada e com o comandante, as providências no que respeita a disciplina, higiene e segurança; realizar exercícios de abandono e verificar a eficiência de meios de salvamento; fiscalizar o tráfego radiotelegráfico de bordo e quaisquer sistemas de comunicação exterior; e observar as regras de cerimonial marítimo nas relações com as entidades nacionais e estrangeiras. É o comandante militar a bordo do navio, quando o comandante da força não seja mais graduado. , in «*Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*», Lisboa, 3ª edição, 1990 p 135

viveres e lenha. No relatório há ainda uma descrição relacionada com a “*Colónia Penal do Tarrafal*”, onde é referido que se encontra atrasada a sua construção, sendo composta por barracas de lona com armações de tubos de ferro, dispostas dentro de um recinto retangular fechado por arame farpado, sem água e sem esgotos. Fora deste recinto existem mais uma série de barracas iguais e que servem de alojamento para os guardas da GNR e guardas da polícia. É dito que o campo não oferece segurança nenhuma, o que se confirma pelas inúmeras fugas registadas, nem cumpre com condições higiénicas elementares, acabando por se afirmar, no final do relatório, que no Tarrafal de S. Nicolau, em S. Vicente de Cabo Verde, existem casas em madeira, que podem alojar 10 homens cada, já tendo servido para alojar deportados políticos anteriormente e que é um local de muito mais fácil vigilância e de mais difícil fuga. Este relatório foi enviado diretamente para o Ministro da Marinha e posteriormente enviado para o Presidente do Conselho de Administração da Companhia Colonial de Navegação.

3.2. A longo prazo

As consequências a longo prazo da revolta dos marinheiros de 1936 refletiram-se no próprio funcionamento e dia a dia da instituição. Começando pelo aperto no controle por parte da Polícia de Vigilância e Defesa do Estado sobre os próprios militares da Marinha, como se pode verificar em variada documentação e correspondência da mesma. Passando também pelo clima de desconfiança que se cria entre militares criado pelas suspeitas de possíveis novas revoltas.⁷⁷

Como foi identificado, tornou-se comum a elaboração de relatórios trimestrais sobre o estado de confiança da guarnição, que começavam por explicar inicialmente a opinião do comando da unidade sobre o grau de confiança nas praças e nos sargentos, seguido de uma descrição detalhada do porquê da sua resposta, havendo referências a que a maioria do comportamento dos sargentos e praças do navio estava diretamente relacionado com a ação e intervenção do comando, quer do comando externo e interno, e que o comando tinha o cuidado de tratar os sargentos e praças como homens que são, tentando nunca esquecer o seu conforto, o bem estar físico, mental e moral, dar a assistência possível em caso de necessidade, o que permitia uma disciplina e um respeito mútuo entre partes. Há referência também à influência que os acontecimentos diários e as notícias do momento, nomeadamente a Guerra Civil de Espanha e o conflito entre Nacionalistas e Republicanos, representavam para o estado mental da sociedade e que poderia atingir a guarnição do navio. Por fim era referido o registo disciplinar do trimestre a que o relatório se referia, com informação sobre o número de praças que tinham sido disciplinadas e com o seu respetivo número de dias e prisão disciplinar, o número de dias de detenção, dando uma justificação para o mesmo no final tal como “tendo em atenção que durante a maior parte deste período o navio permaneceu em Lisboa, isto é, em situação em que as praças mais facilmente cometem faltas”.⁷⁸

No entanto, para além destes relatórios trimestrais, há também relatórios elaborados pelos comandantes dos navios em que denunciam e relatam dos mais variados acontecimentos relacionados com as interações a bordo e fora do navio durante as suas missões ou casos de denúncias ou suspeitas, sempre virados para a busca por

⁷⁷ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

⁷⁸ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

elementos desordeiros ou que subversivamente tivessem ideias ou atitudes contrárias ao do regime. Há referência na procura por elementos da guarnição que desenvolvam a propagação de ideias comunistas entre os demais e de elementos que fomentem movimentos de revolta comunista dentro do país, pedindo uma atenção especial por parte do comandante do navio em investigar e combater esse tipo de situações a bordo, devendo empenhar-se afoitamente, com o objetivo de expor e denunciar qualquer elemento do navio.⁷⁹ É pedido que se passem revistas às mochilas das praças dos navios, com um rigor minucioso, e que se procurem por quaisquer sinais de propaganda, tais como jornais, panfletos ou artigos, chegando a que, se necessário, se arrombem as mochilas. São ainda dadas instruções rigorosas para que se exerça o máximo cuidado e vigilância não só sobre as pessoas que possam entrar a bordo do navio, ou que o tentem fazer inadvertidamente, mas também sobre as praças que se desloquem a terra de licença ou em qualquer tipo de missão. Há também relatos de atividades que aparentem ter algum tipo de valor suspeito à vista do comandante do navio, como por exemplo é referido num relatório “Verifica-se que, o criado de café Miguel Ferramacho, estivera a bordo desta canhoneira, em Março, a jogar às damas com o 2º Sargento telegrafista, Bento Gomes Rafael, que faz parte da sua guarnição. Este sargento, segundo consta a bordo, é tido e havido por grande jogador de damas. De igual forma é considerado o aludido criado de café. Por isso, nutriam um certo prazer em se medirem a este jogo, a bordo e em terra. Seria somente a razão do jogo que os ligava? Não sei; mas bem pode ser.”. Referido também que, a pedido do comandante, se tornava necessário, para “a segurança da ordem social”, que fossem enviados elementos da Polícia de Vigilância e Defesa do Estado, secretamente, para procederem à “limpeza dos elementos daninhos” que faziam abertamente propaganda das doutrinas comunistas, no caso deste relatório na região do Algarve.⁸⁰

A Polícia de Vigilância e Defesa do Estado começa a elaborar relatórios, onde torna arguidos os militares da Marinha que de alguma forma se tenham evidenciado pela propaganda de ideias comunistas ou pela simpatia pública por tais ideias, tudo baseado em factos presenciados ou recolhidos por agentes secretos dessa mesma Polícia, não servindo no entanto como prova suficiente para serem submetidos delitos à apreciação do Tribunal Militar especial. Os relatórios apresentam o nome dos militares

⁷⁹ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

⁸⁰ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

em questão e a justificação para o nome deles se encontrar ali, e que vão variando desde distribuição de revistas de propaganda, a terem comprado livros que faziam apologia a ideias revolucionárias, a expressarem-se a favor de ideais comunistas, por ajudarem a distribuir jornais clandestinos, por se darem com pessoas “comunistas”, por mostrarem pouco afeto pela situação política do país, porque foram vistos a ler algum jornal clandestino, entre outras. Nestes relatórios ficava escrito que os elementos iriam ser entregues a esta Polícia pelas autoridades de Marinha e no final apresentava-se quais eram considerados indesejados para se manterem ao serviço da Armada, devendo ser expulsos da mesma.⁸¹

É geral o clima de desconfiança, o que dá origem a alguns documentos onde se fazem denúncias de comportamentos estranhos, tanto de oficiais, como sargentos e praças, havendo exemplos em que comandantes denunciam situações como oficiais do seu navio que simpatizam com as ideias marxistas ou porque se pronunciavam, quando se falava de acontecimentos relacionados com o conflito espanhol, a favor das vitórias contra os nacionalistas, ou porque mostravam repulsa quando se comentavam os processos de interrogatório dos agentes da Polícia de Vigilância e Defesa do Estado, entre outras circunstâncias. No entanto, estes documentos apresentam muitas vezes também um comentário final de quem os elabora, normalmente acompanhado de bom senso, tentando sempre minimizar a conotação revoltosa dos indivíduos assinalados.

Este clima de desconfiança alastra-se também à própria sociedade portuguesa, como é o exemplo de um documento⁸² enviado pela Câmara Municipal de Portimão diretamente para o Ministro da Marinha a 12 de Setembro de 1936, em que o Presidente da Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Portimão refere que, Portimão seria uma cidade maioritariamente operária e onde as “*ideias avançadas*” teriam alguma adesão por parte da população. Durante o movimento revolucionário de fevereiro de 1934, tinham sido detidos vários indivíduos e apreendidas bombas, e uma vez que já havia decorrido bastante tempo sobre tais acontecimentos, implicava que alguns dos detidos já tivessem voltado para Portimão. Além disso, refere que é uma cidade para a qual as autoridades enviam os elementos “indesejáveis”, apesar de ser uma cidade que já tem esses antecedentes e dos avisos variados feitos às instâncias superiores. Feita esta

⁸¹ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

⁸² 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

introdução, o Presidente reforça que, como havia referido em conversação telefónica com o Ministro da Marinha no dia 9 de setembro, os elementos da Canhoneira *Limpopo* têm relações com os extremistas portimonenses, alertando para o facto de que, cada vez que a canhoneira aporta a Portimão ou a seguir à sua saída, são afixados na cidade e nas povoações adjacentes panfletos de propaganda, enviando um dos panfletos ao Ministro da Marinha. Mas para além desta coincidência, o Presidente refere ainda que tem conhecimento de um criado de café, de nome Miguel Ferramacho, que fazia visitas frequentes à canhoneira, e ao achar esta atividade suspeita mandou-o apresentar-se na repartição da Câmara Municipal. No entanto, o indivíduo decide não comparecer ausentando-se da cidade, encontrando-se presumivelmente em Lisboa. Por fim, denuncia ainda que várias praças dos navios que aportam a Portimão, nomeadamente do NRP *Limpopo* e do NRP *Dão*, costumam frequentar cafés e ao ouvirem notícias na telefonia, não deixam de manifestar o seu interesse pelos acontecimentos na Guerra Civil de Espanha, no sentido de desejarem a vitória dos “marxistas”. O Presidente termina dizendo que já tinha feito pedido para serem destacados agentes da Polícia de Defesa e Vigilância do Estado para Portimão, mas que lhe tinham sido negados por falta de verba, mas que tentaria na mesma de tudo fazer, para o “*bem da Nação*”. Este documento é seguido por um pedido para elaboração de um relatório excepcional ao comandante da canhoneira *Limpopo*, sobre a sua guarnição, mas que acaba por ter um resultado inconclusivo, referindo o comandante que não tem conhecimento de qualquer tipo de atividade subversiva dentro do seu navio, mas acaba por aconselhar que sejam destacados agentes da Polícia de Vigilância e Defesa do Estado para Portimão, como anteriormente referido⁸³.

⁸³ 272/36 *Processos da revolta dos marinheiros de 1936*, documentação avulsa, CDIACM

Conclusão

- Apreciações Finais
- Trabalho Futuro

Apreciações Finais

No segundo capítulo desta dissertação expôs-se, em primeiro lugar, uma súmula de toda a informação existente sobre o assunto em questão, “A Revolta dos Marinheiros de 1936”. Feita esta compilação, procedeu-se à apresentação de factos analisados durante a fase de investigação. É então possível fazer um confronto entre estas duas realidades, que estará sempre dependente da experiência pessoal, estado emocional, opinião política, entre outras, das inúmeras variáveis que podem influenciar as declarações de um indivíduo.

Começando pelo início, pelas 2200, os principais atores da revolta começam a reunir-se a bordo dos seus respetivos navios, sendo que a investigação permitiu aferir os nomes pelos quais eram tratados a bordo pelos seus camaradas, não sendo possível no entanto identificar com exatidão os seus números de identificação militar, nem postos, nem nome completo, apenas sendo possível aferir que eram todos praças e que o João Faria *Borda*, era um dos dirigentes da ORA. No entanto, não foi possível confirmar o envolvimento de marinheiros expulsos da Marinha Portuguesa devido aos acontecimentos da missão ao Sul de Espanha, do Aviso de 1ª Classe *Afonso de Albuquerque*. Mas foi possível aferir qual o plano inicial, que seria esperar que os oficiais de dia a cada navio e os respetivos Aspirantes que os acompanhavam se fossem deitar, para de seguida reunirem as praças do navio e recrutarem o máximo possível para aderirem ao golpe e de seguida darem início à revolta propriamente dita, que estava então prevista que começasse pelas 0000. O golpe consistiria num protesto, supostamente não violento, em que iriam tomar conta dos navios e tentar levá-los para fora da barra de Lisboa, de modo a pedirem ao governo de Salazar, a readmissão dos 17 camaradas do NRP *Afonso de Albuquerque* expulsos da Marinha alguns dias antes. Aqui, em comparação com o que existia anteriormente, verifica-se um relato que fala em libertar os presos de Peniche e Madeira, para além dos Açores e Espanha, como se tinha conhecimento anteriormente.

Apesar da hora marcada das 0000, como a maioria dos oficiais de dia das unidades se deitaram tardiamente, pelas 0100, surgiu aqui o primeiro grande atraso na revolta, que vai ser crucial para o desenrolar final dos acontecimentos. A partir das 0000 é que a investigação permitiu elucidar mais todo o acontecimento, de forma algo pormenorizada em alguns casos, em comparação com a informação que se detinha

anteriormente. Começa por existir um relato do 1º Artilheiro José Pereira do Aviso de 1ª Classe *Bartolomeu Dias*, que afirma que o *Peru* confirmou que na revolta estariam envolvidos mais navios do que os três que participaram efetivamente na revolta. O facto de este ser um caso isolado - visto que não foi registado mais nenhum movimento de rebelião noutros navios para além do Aviso de 1ª Classe *Bartolomeu Dias*, do Aviso de 1ª Classe *Afonso de Albuquerque* e o Contratorpedeiro *Dão* - leva-nos a considerar que, tenha sido apenas uma estratégia de “*Peru*” para tentar convencer o 1º Artilheiro José Pereira de que havia muitos marinheiros a aderir ao protesto e deste modo ele iria aderir também por imitação.

Da informação que se detinha anteriormente é referido que o protesto seria pacífico, inclusive durante a investigação foram identificados inúmeros relatos que confirmam que a intenção do protesto seria a de ser pacífico; no entanto, os relatos investigados indicam uma realidade um pouco diferente. Começando pela primeira ação dos revoltosos, que é apoderarem-se do armamento portátil do navio, por forma a conseguirem controlar os outros marinheiros, oficiais e sargentos fiéis ao regime, dando origem assim a várias ameaças de morte, como são exemplos os marinheiros que se encontravam na casa das máquinas do NRP *Bartolomeu Dias* ou do caso do Sargento Condutor Lourenço Cardoso; marinheiros a abrirem fogo sobre embarcações tripuladas com oficiais e outros marinheiros, como é o caso de quando o Tenente Tenreiro se apercebe de que algo não está bem ao se aproximar do NRP *Afonso de Albuquerque* num rebocador do Arsenal; coronhadas, como se verifica no relatório do Mestre Vicente Rodrigues que tenta juntar marinheiros fiéis ao regime, visto serem em maior número que os revoltosos, por forma a tentar dominá-los, mas sem sucesso. Estes e outros exemplos, exemplificam bem a falta de organização e a gradual perda de controlo da situação por parte dos revoltosos.

Prosseguindo com a comparação, é dito que é pedida a colaboração do Oficial de serviço, mas nos relatórios analisados não é isso que se verifica; constata-se que os Oficiais de Serviço e Aspirantes são ameaçados e coagidos a agir com uma arma apontada ou então são fechados nos seus camarotes. Para além dos oficiais do navio, nos relatórios, é possível verificar que também os Sargentos são ameaçados para colaborarem e inclusive algumas das Praças, mesmo que algumas, visto se encontrarem sob interrogatório feito por oficiais da PVDE, tenham dito que foram obrigadas a fazer determinadas ações por forma a tentarem parecer inocentes aos olhos da PVDE, foram

muitas as Praças a referir que foram obrigadas a agir sob ameaças de morte, especialmente pelos sete indivíduos (no NRP *Dão*, o “*Negus*”, o “*Al Capone*” e o “*Peniche*”; no NRP *Afonso de Albuquerque*, o “*Casquinha*” e o Neves Amado; no NRP *Bartolomeu Dias*, o “*Peru*” e o “*Borda*”) que mais surgem referidos como impulsionadores e organizadores do levantamento.

A bordo do NRP *Bartolomeu Dias*, ao contrário do que se sabia anteriormente sobre de, as caldeiras do navio terem um problema e por isso o navio não poder navegar, através da investigação foi possível perceber que se tratou unicamente de uma não cooperação por parte dos militares fiéis ao regime, que ao se esconderem pelo navio, ao recusarem a realizar as tarefas pedidas, a arrastar os trabalhos. Tal pode ser verificado no testemunho do Segundo Sargento Condutor Lourenço Cardoso que ao lhe ser pedido para acender as caldeiras do navio justificou que isso levaria uns dias pois encontravam-se desmontadas, quando na realidade o navio poderia ser posto a navegar em quatro horas, deste modo dissuadiu os revoltosos e possivelmente daí advém a ideia anterior de que o NRP *Bartolomeu Dias* tinha uma avaria. Este comportamento não cooperativo por parte dos militares fiéis ao regime consegue atrasar consideravelmente a largada dos restantes navios, tendo durante a investigação as 0400 como hora de referência para o transbordo dos revoltosos do NRP *Bartolomeu Dias* para os outros dois navios, de resto foi possível confirmar o transbordo de pessoal e material e a sabotagem das peças de que se tinha conhecimento.

O NRP *Bartolomeu Dias*, ao ficar sem revoltosos a bordo, levou a que a guarnição libertasse o Oficial de Serviço e, mesmo com as ameaças deixadas pelos revoltosos, há uma tentativa de avisar terra, que só é bem sucedida quando finalmente passa um gasolina do Arsenal pelo navio, não havendo um registo da hora, mas que possivelmente será já perto das 0600 ou até das 0700, dadas as circunstâncias relatadas.

No episódio da aproximação do rebocador do arsenal comandado pelo Tenente Tenreiro, foi possível clarificar que esta aproximação aos navios para se perceber o que se passava, não sendo possível confirmar ou desmentir se foi efetuada por informação prévia ou denúncia, pois não foi verificado tal registo, nem em relatórios da PVDE nem na do Ministro da Marinha, mas havendo a possibilidade de ter agido por suspeita depois de receberem um aviso enviado por um dos navios, que é explicitado um pouco mais à frente. Durante a investigação verificou-se, no entanto, que o rebocador se cruzou com o gasolina do NRP *Bartolomeu Dias* enquanto este efetuava o transbordo de

peçoal e material entre os navios, o que se pode deduzir que foi por volta das 0400. O Tenente Tenreiro, ao estabelecer diálogo com os marinheiros que se encontravam no convés, só se apercebeu ou confirmou as suas suspeitas, quando lhe foi negada a subida a bordo e dito que o Oficial de Serviço já nada mandava, aí confirmando-se a informação que se detinha previamente de que ao dar meia volta, os revoltosos no convés do NRP *Afonso de Albuquerque* abrem fogo sobre o rebocador, mas sem sucesso, o que lhe permite soar o alarme geral ao chegar a terra.

No que toca ao que se passou a bordo do NRP *Afonso de Albuquerque* e do NRP *Dão*, a investigação permitiu aprofundar muitos aspetos, tal como o desenrolar de acontecimentos, desde a detenção dos oficiais, à cordialidade apresentada, mesmo no meio de toda a confusão, quando é perguntado aos oficiais que estão fechados nos seus camarotes se desejam café. Os relatos dos oficiais de não reconhecerem alguns dos praças que se encontravam a bordo, indicam ou que só são libertados dos seus camarotes depois das 0400 ou então que inicialmente já se encontravam marinheiros de outros navios a bordo do NRP *Afonso de Albuquerque*.

Quanto ao aviso enviado para terra por parte do 1º Telegrafista Raul Ferreira, com o auxílio do marinheiro Nunes Preto, é confirmada a sua receção pela Estação de Monsanto, mas o operador da estação refere que só associou o aviso depois de os navios se encontrarem debaixo de fogo dos fortes. No entanto, é referido pelos marinheiros que, depois de terem feito o aviso, tentaram escapar do navio e que algum tempo depois apareceu o rebocador com o Tenente Tenreiro, sendo possível que, a aproximação do Tenente Tenreiro para ver o que se passava tenha sido porque o aviso enviado tenha sido captado em mais algum sítio do que a estação de Monsanto, daí o Tenente Tenreiro ter decidido averiguar a situação; infelizmente não foi encontrada documentação que verificasse confirmasse esta hipótese, havendo apenas um referência no relatório do Capitão de Fragata Mesquita Guimarães de que pelas 0400 a Esquadilha de Submersíveis entrou em regime de prevenção rigorosa, não se sabendo, no entanto, se foi antes ou depois de o Tenente Tenreiro dar o alarme geral.

De referir a tentativa bem sucedida do Oficial de Serviço em dissuadir os revoltosos, dizendo que não consegue colocar o sistema elétrico das peças a funcionar e depois a ação do Cabo Artilheiro Ramos Domingues que desliga o circuito, mas desta vez retirando os fusíveis, depois de os revoltosos o terem conseguido ligar; e ainda a necessidade dos revoltosos precisarem do Oficial de Serviço para largarem à bóia,

sendo que este tem uma síncope a caminho da ponte, possivelmente simulada, para tentar atrasar ainda mais a largada do navio, obrigando assim os revoltosos a realizarem a largada, que começam a ser alvo de fogo de terra ainda antes de conseguirem largar da bóia, só iniciando marcha entre as 0730 e as 0800. Este atraso, foi fruto da não cooperação dos militares fiéis ao regime, visto que nos relatórios analisados é referido que as caldeiras são postas em funcionamento por fogareiros vindos do NRP *Bartolomeu Dias*, sendo que é apenas possível concluir que as caldeiras do NRP *Afonso de Albuquerque* não se encontravam desmontadas como as do NRP *Bartolomeu Dias*.

Na informação que se detinha previamente, é referido que o NRP *Afonso de Albuquerque* se “encosta à margem Sul para se tentar resguardar do fogo dos fortes”; cruzando com a informação da investigação, o relatório do Oficial de Dia à Escola de Artilharia Naval, o Segundo Tenente Morgado Belo, refere que o navio se aguentou até Belém, onde parou e içou bandeira branca, sendo de seguida rebocado até Algés. Já no relatório do Capitão de Fragata Mesquita Guimarães, onde é referido que decide encalhar o navio no baixo de Algés, pois não tinha meios de comunicação para pedir uma doca seca e porque o navio estava a meter água demasiado rápido. Estas informações levam a crer que o NRP *Afonso de Albuquerque* não conseguiu encostar-se à margem Sul, como é referido na informação que se tinha anteriormente. De referir ainda a ação do Capitão de Fragata Mesquita Guimarães, que decide salvar o navio antes de utilizar meios violentos para evitar a saída à barra dos navios, pois um dos submersíveis, o *Golfinho*, já se encontrava pronto e com torpedos de combate.

A investigação permitiu confirmar que não houve um cessar fogo imediato quando os navios pararam, no entanto ao içarem a bandeira branca os fortes cessaram fogo, pois como é referido no relatório do Capitão de Fragata Mesquita Guimarães, o navio já se encontrava parado mas os fortes continuavam a fazer fogo, mesmo depois de ter telefonado a pedir o cessar fogo. Ao se aproximar mais, vê o NRP *Afonso de Albuquerque* içar bandeira branca e atraca por bombordo, o que indica que os fortes já tinham cessado fogo sobre o navio.

No NRP *Dão* a informação encontrada foi menor, mas na mesma relevante. Durante a investigação, no relatório do Aspirante Neves Clara é referido que os revoltosos realizam dois disparos de “*pon-pons*” sobre uma vedeta da Aviação Naval, onde se encontrava o Tenente Trindade dos Santos, indo contra a informação que se tinha anteriormente de que os revoltosos não tinham disparado com qualquer das peças

do navio, apesar destas peças serem ligeiras e não as principais. No entanto o Sargento Artífice Torpedeiro Silva refere que desligou a corrente das peças, evitando que pudessem fazer fogo eletricamente, o que não impede que o disparo fosse feito manualmente. É possível que só se tenham realizado dois disparos devido a esse facto.

A alusão à cortina de fumo criada para conseguirem fugir ao fogo dos fortes foi possível confirmar que realmente havia muito fumo, mas não é possível confirmar que tenha sido com esse propósito, visto que no relato do Grumete Artilheiro Freire Minho, que consegue aproveitar a confusão, durante o bombardeamento, para se libertar dos revoltosos, indo libertar o Oficial de Serviço e de seguida ao chegar ao convés depara-se realmente com muito fumo mas também com revoltosos a tentarem escapar no gasolina do navio. Revoltosos estes que consegue dominar com a ajuda de outros militares fiéis ao regime. Pelos relatos apresentados, a revolta a bordo do NRP *Dão*, foi muito mais musculada e encontrou uma oposição mais forte, quando comparando com as a bordo dos outros dois navios.

Na parte que toca à confusão geral que se verificou quando os revoltosos e os restantes marinheiros se começaram a atirar ao rio, no relatório do Capitão de Fragata Mesquita Guimarães é referido que os marinheiros se atiram ao mar, mesmo não sabendo nadar, e que ao entrar a bordo do navio a sua primeira impressão foi constrangedora, destroços por todo o lado, armas e munições espalhadas por toda à parte, os marinheiros que se encontravam a bordo lamuriavam-se, feridos a pedir ajuda e mortos.

Feita esta comparação e analisando as causas e consequências permite-me tirar as seguintes conclusões:

A revolta foi uma ação precipitada, pois não teve a preparação correta para ser bem-sucedida, tendo sido feita à base de compromisso oral. Teve pouca adesão e acabou por ser uma espécie de ação-reação derivada do aperto do “cerco” efetuado pela PVDE, pela deterioração das condições de vida a bordo em coisas como o mau rancho, más remunerações, as más condições a bordo, pela redução da liberdade de opinião dentro da Marinha Portuguesa, a ameaça da Guerra Civil de Espanha e a facilidade com que um indivíduo era expulso da instituição mesmo que fosse baseado em declarações ou opiniões dada por pessoas alheias.

O desenrolar da revolta ilustra a desorganização e ao mesmo tempo a falta de formação e a dependência que tinham de quem se encontrava acima hierarquicamente, como se pode verificar na situação a bordo do NRP *Bartolomeu Dias*, onde conseguem enganar os revoltosos, passando a mensagem de que as caldeiras têm uma avaria. Mesmo que assim fosse, os organizadores não se deram ao trabalho de investigar previamente se algum dos navios que tinham em mente apressar tinha algum tipo de avaria impeditivo para as suas intenções finais. As suas intenções finais também demonstram a desorganização geral deste levantamento, pois o único ponto comum era o protesto para readmissão dos camaradas expulsos, mas o que iriam fazer depois era algo que não estava definido - iriam até Peniche, Açores, Madeira ou Espanha? Não existia um plano bem definido, o que foi o ponto que condenou toda esta revolta, os consecutivos atrasos, permitindo a descoberta do golpe.

Os participantes na revolta acabaram assim por pagar um preço muito alto pelas suas ações, com muitas prisões, alguns enviados para o campo do Tarrafal com penas pesadas até 20 anos, ou até os que pagaram com a própria vida, mesmo certamente alguns não estando envolvidos diretamente neste protesto. O desfecho deste episódio histórico poderá, de certo modo, ter dado ainda mais relevância e poder à PVDE em Portugal, agravando a situação geral da sociedade de então.

Trabalho Futuro

Como trabalho futuro derivado da investigação realizada para esta dissertação seria interessante abordarem os seguintes temas:

- O apoio de Portugal aos nacionalistas espanhóis durante a Guerra Civil de Espanha. A entrevista feita entre Almirantes poderá ser um bom ponto de partida.
- O papel da Marinha portuguesa durante a Guerra Civil de Espanha. Durante a investigação fui encontrando variados documentos e comunicações de navios portugueses em Tânger e em outros portos durante este período, todas elas relacionadas com a Guerra Civil de Espanha.
- O campo do Tarrafal. Parece-me ser um tema que terá muito informação interessante para se trabalhar.
- As missões da Marinha portuguesa com a Companhia Colonial de Navegação. Seria interessante fazer um apanhado de todas as missões durante um determinado período de tempo, como é exemplo a missão com o vapor “Loanda” a Cabo Verde, mencionada nesta dissertação.
- A relação entre a PVDE e a Marinha portuguesa. Foram encontrados inúmeros relatórios da PVDE relacionados com militares da Armada e relatórios semanais da censura de notícias relacionadas com a Marinha. Seria interessante estudar a relação entre as duas partes, visto que a maioria dos oficiais da PVDE eram do exército.

Referências Bibliográficas

272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, 79, CDIACM

272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, 81, CDIACM

272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, 82, CDIACM

272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, 89, CDIACM

272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, 134, CDIACM

272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, 164, CDIACM

272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, 167, CDIACM

272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, 170, CDIACM

272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, 173 , CDIACM

272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, 177, CDIACM

272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, 178, CDIACM

272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, 214, CDIACM

272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, 226, CDIACM

272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, 228, CDIACM

272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, 262, CDIACM

272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, 264, CDIACM

272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, documentação avulsa, CDIACM

272/36 Processos da revolta dos marinheiros de 1936, documentação avulsa e processos numerados, CDIACM

Decreto-Lei nº24402, de 24 de Agosto de 1934

LEITÃO, Humberto e LOPES, José Vicente (1990). *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, Lisboa, 3ª edição, 1990

ROSAS, Fernando (1994). *História de Portugal*, volume 7, dir. José Mattoso, Junho 1994

Núcleo 22, Correspondência Expedida, Arquivo Histórico de Marinha

Núcleo 35, Correspondência Confidencial, Arquivo Histórico de Marinha

Núcleo 150, Afonso de Albuquerque, 95, Arquivo Histórico de Marinha

Núcleo 150, Afonso de Albuquerque, 116, Arquivo Histórico de Marinha

Núcleo 419, Ofício 28 a 32 Confidencial, Arquivo Histórico de Marinha

OLIVEIRA, G. S. (2009). *A revolta dos marinheiros de 1936*, Lisboa, Agosto 2009

SARAIVA, José Hermano (1978) *História Concisa de Portugal*, 4ª edição, Abril 1979