



ACADEMIA MILITAR

O APOIO LOGÍSTICO AO CEP NA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL: Comparação entre a Doutrina Portuguesa e Inglesa e a Adequação do Apoio Logístico às Necessidades do CEP

Aspirante a Oficial Aluno Infantaria João Manuel da Cunha Medeiros

Orientador: Major de Infantaria Fernando Rita

Coorientador: Major Administração Militar (Doutor) David Miguel Pascoal Rosado

Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada

Lisboa, julho de 2014



ACADEMIA MILITAR

O APOIO LOGÍSTICO AO CEP NA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL: Comparação entre a Doutrina Portuguesa e Inglesa e a Adequação do Apoio Logístico às Necessidades do CEP

Aspirante a Oficial Aluno Infantaria João Manuel da Cunha Medeiros

Orientador: Major de Infantaria Fernando Rita

Coorientador: Major Administração Militar (Doutor) David Miguel Pascoal Rosado

Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada

Lisboa, julho de 2014

Dedicatória

Dedico este trabalho à minha família, aos meus amigos e ao meu curso.

Agradecimentos

Chegando ao final do percurso com a realização deste trabalho, torna-se impreterível enaltecer a todos os que para ele contribuíram e sem os quais este trabalho não seria o mesmo.

Ao meu orientador, Major Rita, por toda a ajuda, por todos os conselhos, apoio e disponibilidade que demonstrou comigo durante a realização deste trabalho.

Ao meu coorientador, Major Doutor Rosado, pela ajuda, apoio, pelas correções e por toda a disponibilidade demonstrada nestes últimos meses.

Ao Tenente-Coronel Estevão da Silva, pelos incentivos e toda a preocupação demonstrada nestes dois últimos anos.

A todos os elementos do Arquivo Histórico Militar, a quem muito trabalho lhes foi pedido na pesquisa de informação e no fornecimento de cópias.

A todos os que me ajudaram na correção, no esclarecimento de dúvidas e que me apoiaram durante a resolução deste trabalho de investigação.

À minha namorada e a toda a minha família e amigos que tiveram de suportar a minha ausência nestes últimos tempos.

A todo o meu curso, por todo o apoio, ajuda e amizade demonstrada nestes últimos cinco longos anos.

Bem hajam.
João Medeiros

Resumo

O presente Trabalho de Investigação Aplicada, subordinado ao tema “O Apoio Logístico ao Corpo Expedicionário Português (CEP) na primeira Guerra Mundial” e o seu estudo de caso constitui uma comparação entre a doutrina portuguesa e inglesa e a adequação do apoio logístico às necessidades do CEP, inserindo-se na conclusão do mestrado integrado em Ciências Militares, na especialidade de Infantaria, realizado na Academia Militar.

O objetivo geral deste trabalho é analisar e descrever o apoio logístico prestado pelas forças inglesas, compará-las com o apoio prestado pelo CEP e verificar se estes atenderam às necessidades do CEP.

No decurso deste trabalho foram elaboradas diversas questões derivadas de modo a responder à questão central “O apoio logístico ao CEP foi realizado consoante a doutrina inglesa e adequado à realidade da força?”. Tendo esse objetivo em vista, a metodologia usada assentou na pesquisa de fontes documentais, assim como em obras publicadas e em documentos existentes no Arquivo Histórico Militar.

Verificou-se que o envio de forças portuguesas para a Flandres, de modo a proteger os interesses da nação, obrigou a uma reestruturação das forças portuguesas e a uma mudança brusca de hábitos, técnicas, procedimentos e doutrina. Procurámos estudá-los e perceber a influência do apoio logístico inglês na reestruturação, assim como a sua influência nas operações do CEP e a vivência dos militares que o formavam.

Neste estudo verificámos o modo como o apoio logístico foi efetuado quer às forças inglesas, quer às forças portuguesas destacadas na Flandres, assim como as limitações deste e a sua influência nas forças do CEP.

Palavras-chave: Apoio Logístico, Corpo Expedicionário Português, Flandres, Grande Guerra.

Abstract

The current Work of Applied Research (TIA), subordinated to the theme - "The Logistics Support of the Portuguese Expeditionary Corps (CEP) in the first World War" and its case study is the comparison between British and Portuguese doctrine and the adequacy of the logistic support needs of the CEP, is part of the Integrated Master's Degree of Military Science, specializing in Infantry, held at the Portuguese Military Academy.

The aim of this study is to analyse and describe the logistical support provided by British forces, compare them with the support provided by the CEP and see if they met the needs of the CEP.

During this work several issues arose in order to respond to the central question "was the logistical support to the CEP conducted according to the English doctrine and appropriate to the reality of the force?".

With this goal in view, the methodology used was based on documentary research sources or published works, either in existing military historical archive documents.

It was found that sending Portuguese forces to Flanders in order to protect the interests of the nation, forced a restructuring of the Portuguese forces and a sudden change of habits, techniques, procedures and doctrine. We aimed to study them and understand the influence of the British logistics support, as well as its influence in CEP's operations and its soldiers.

In this study we noticed how the logistical support was made either to the English and the Portuguese forces deployed in Flanders, as well as its flaws and limitations and the influence on the CEP forces.

Keywords: Logistics Support, Portuguese Expeditionary Corps, Flanders, Great War.

Índice Geral

Dedicatória	ii
Agradecimentos	iii
Resumo	iv
Abstract	v
Índice Geral	vi
Índice de Figuras	ix
Lista De Apêndices	xi
Lista de Abreviaturas, Acrónimos e Siglas	xiii
Capítulo – 1 Enquadramento Teórico	1
1.1. Introdução	1
1.2. Problema de Investigação	1
1.3. Delimitação da Investigação	2
1.4. Pergunta de Partida e Perguntas Derivadas	2
1.5. Objetivos de Investigação	3
1.6. Metodologia Adotada.....	3
1.7. Estrutura do Trabalho	3
Capítulo 2 – Metodologia e Procedimentos	5
2.1. Método de Abordagem	5
2.2. Técnicas e Procedimentos.....	7
Capítulo 3 – Enquadramento Histórico	9
3.1. Conjuntura Interna de Portugal	9
3.1.1. Situação Política.....	9
3.1.2. Situação Económica	10
3.1.3. Situação Social	12
3.2. Situação Internacional de Portugal	12

3.2.1. Relação entre Portugal e Inglaterra	12
3.2.2. Relação Entre Portugal e Alemanha	15
3.2.3. Entrada de Portugal na Grande Guerra	16
Capítulo 4 – Apoio Logístico Britânico.....	21
4.1. Víveres	21
4.1.1. Órgãos, Doutrina antes da Guerra e Mudanças Adotadas.....	21
4.1.2. Reabastecimento de Víveres	22
4.2. Fardamento e Equipamento	24
4.2.1. Órgãos de Direção.....	24
4.2.2. Reabastecimento	24
4.3. Munições.....	25
4.3.1. Órgãos de Direção de Reabastecimento.....	25
4.3.2. Depósitos de Munições	26
4.3.3. Dotação de munições	27
4.3.4. Reabastecimento de Munições.....	27
4.3.5. Remuniciamento da Artilharia	28
4.3.6. Remuniciamento da Infantaria	29
4.4. Serviço de Saúde.....	29
4.4.1. Organização.....	29
4.4.2. Funcionamento de Evacuação Durante as Operações.....	31
4.5. Serviço de Transportes.....	33
4.5.1. Formações Automóveis.....	33
4.5.2. Formação Hipomóveis – Trem Divisionário	34
4.6. Manutenção.....	34
Capítulo 5 – O Apoio Logístico ao Corpo Expedicionário Português	36
5.1. Víveres	36
5.1.1. Funcionamento do Reabastecimento de Víveres	36
5.2. Fardamento e Equipamento	37
5.2.1. Órgãos de Reabastecimento	38
5.2.2. Funcionamento do Reabastecimento.....	38
5.3. Munições.....	38
5.3.1. Órgãos de Reabastecimento	39

5.3.2. Funcionamento do reabastecimento de munições.....	39
5.4. Serviço de Saúde.....	40
5.4.1. Organização.....	40
5.4.2. Funcionamento do Serviço de Evacuação Durante as Operações ...	40
5.5. Serviço de Transportes.....	44
5.5.1. Comboio Automóvel.....	44
5.5.2. Trens Divisionários	45
5.6. Manutenção.....	45
Capítulo 6 – Limitações do Apoio Logístico ao CEP.....	46
6.1. Alimentação	46
6.2. Fardamento e Equipamento	47
6.3. Munições.....	50
6.4. Serviços de Saúde	50
6.5. Serviços de Transportes	52
6.6. Manutenção.....	52
Capítulo 7 – Conclusões e Recomendações	53
Bibliografia.....	58
Apêndices.....	1

Índice de Figuras

Fig. 1 – Esquema do método de investigação	6
Fig. 2 – Produção anual de cereais por habitante em Portugal e no mundo.....	Apd1
Fig. 3 – Setores de atividade da população portuguesa em 1890, 1900 e 1911.....	Apd2
Fig. 4 – Esquema do reabastecimento de víveres no exército britânico.....	Apd3
Fig. 5 – Esquema relativo ao percurso das subsistências da ED às ETE.	Apd4
Fig. 6 – Organização do Serviço de Material e Fardamento no Grande QG do exército britânico em Campanha.....	Apd5
Fig. 7 – Número de munições a manter por homem das diferentes armas e serviços na zona de operações no exército britânico.....	Apd6
Fig. 8 - Dotação de munições nos trens de combate, coluna de munições e coluna automóvel para infantaria, batalhões de pioneiros e grupos de metralhadoras pesadas no exército britânico.....	Apd7
Fig. 9 – Dotação de munições por peça e obus de artilharia na zona de operações no exército britânico.	Apd8
Fig. 10 – Esquema do reabastecimento de munições à artilharia no exército britânico.	Apd9
Fig. 11 – Esquema do reabastecimento de munições à infantaria no exército britânico.	Apd10
Fig. 12 - Esquema da evacuação de feridos e doentes deitados no exército britânico.	Apd11
Fig. 13 – Evacuação de feridos e doentes capazes de serem evacuados a pé no exército britânico.....	Apd12
Fig. 14 – Reabastecimento inglês diário a semanal à ETE.....	Apd13
Fig. 15 – Reabastecimento inglês diário a semanal à ETE (Cont.).....	Apd13
Fig. 16 – Reabastecimento inglês diário a semanal à ETE (Cont.).....	Apd13
Fig. 17 – Proposta das unidades e órgãos a reabastecer por cada LR (aprovada a 2 de novembro de 1917).....	Apd14
Fig. 18 – Orgânica do Sub-parque de Munições.	Apd15
Fig. 19 – Orgânica do Sub-parque de Munições (continuação).	Apd15
Fig. 20 – Efetivo e equipamento de uma coluna de munições divisionária.	Apd16
Fig. 21 – Efetivo e equipamento de uma coluna de munições divisionária (Cont.).....	Apd16

Fig. 22 – Efetivo e equipamento de uma coluna de munições divisionária (Cont.).....	Apd16
Fig. 23 – Esquema do reabastecimento de munições ao CEP.	Apd17
Fig. 24 – Órgãos de reabastecimento de munições e dotação orgânica no CEP.	Apd18
Fig. 25 - Efetivo e equipamento de uma ambulância a três secções (Cont.).	Apd19
Fig. 26 – Efetivo e equipamento de uma ambulância a três secções.	Apd19
Fig. 27 – Efetivo e equipamento de um Hospital de Sangue.....	Apd20
Fig. 28 – Efetivo, constituição e material do Hospital Militar Português.	Apd21
Fig. 29 – Efetivo e equipamento da secção automóvel para transporte de água.	Apd22
Fig. 30 – Constituição do trem de bagagens e víveres.	Apd23
Fig. 31 - Constituição do trem de bagagens e víveres (Cont.).....	Apd23
Fig. 32 – Efetivo e constituição do grupo automóvel.....	Apd24
Fig. 33 – Efetivo e constituição do grupo automóvel (Cont.).	Apd24
Fig. 34 – Efetivo e constituição da secção técnica de serviço automóvel.	Apd25
Fig. 35 – Efetivo e constituição da secção técnica de serviço automóvel (Cont.).....	Apd25
Fig. 36 – Efetivo e constituição da secção técnica de serviço automóvel (Cont.).....	Apd25
Fig. 37 – Constituição dos trens divisionários.....	Apd26
Fig. 38 – Constituição dos trens divisionários (Cont.).	Apd26
Fig. 39 – Constituição dos trens divisionários (Cont.).	Apd26
Fig. 40 – Orgânica oficina ligeira automóvel.	Apd27
Fig. 41 – Orgânica do efetivo e equipamento da oficina para ambulâncias automóveis.....	Apd28
Fig. 42 – Ração normal inglesa e complementos.	Apd29
Fig. 43 – Ração normal inglesa e complementos (Cont.).....	Apd29
Fig. 44 – Ração de combate em vigor em Portugal, 1916.....	Apd30
Fig. 45 – Diferença na capacidade de transporte entre uma Divisão portuguesa e uma Divisão inglesa.....	Apd31

Lista De Apêndices

Apêndice A – Produção Anual de Cereais	1
Apêndice B – Setores de Atividade População Portuguesa	2
Apêndice C- Reabastecimento de Víveres	3
Apêndice D – Reabastecimento das ED às ETE	4
Apêndice E – Organização do Serviço de Material em Campanha.....	5
Apêndice F – Dotação Normal de Munições por Homem na Zona de Operações.....	6
Apêndice G – Dotação de Munições nos Trens de Combate, Coluna de Munições e Coluna Automóvel para Infantaria, Pioneiros, Metralhadoras Pesadas	7
Apêndice H – Dotação Orgânica por Peça e Obus no TO.....	8
Apêndice I – Reabastecimento de Munições da Artilharia	9
Apêndice J – Reabastecimento da Infantaria.....	10
Apêndice K – Evacuação de Feridos e Doentes Deitados.....	11
Apêndice L – Evacuação de Feridos a Pé.....	12
Apêndice M – Reabastecimento à ETE	13
Apêndice N - Unidades a Reabastecer em cada LR	14
Apêndice O – Sub-Parque de Munições.....	15
Apêndice P – Coluna de Munições – Efetivo e Equipamento.....	16
Apêndice Q – Reabastecimento de Munições no CEP	17
Apêndice R – Órgãos de Reabastecimento de Munições	18
Apêndice S – Orgânica de uma Ambulância a Três Secções	19
Apêndice T – Efetivo e Equipamento de um Hospital de Sangue.....	20
Apêndice U – Hospital Militar Português	21
Apêndice V – Secção Automóvel para o Transporte de Água	22
Apêndice W – Trem de Bagagens e Víveres	23
Apêndice X – Grupo Automóvel.....	24
Apêndice Y – Secção Técnica do Serviço Automóvel.....	25
Apêndice Z – Trem Divisionário.....	26

Apêndice AA – Oficina Ligeira Automóvel	27
Apêndice AB – Oficina Ligeira para Ambulâncias Automóveis	28
Apêndice AC – Ração Normal Inglesa e Complementos.....	29
Apêndice AD – Ração de Combate Doutrinária em Portugal	30
Apêndice AE – Diferença na Capacidade de Transporte Divisionários.....	31

Lista de Abreviaturas, Acrónimos e Siglas

BrigInf	Brigada de Infantaria
CA	Comboio Automóvel
CEP	Corpo Expedicionário Português
CR	Centro de Reabastecimento
DAF	Depósito Avançado de Fardamento
DMB	Depósito de Material de Base
DFB	Depósito de Fardamento de Base
ED	Estação Depósito
EM	Estado-Maior
ER	Estação Reguladora
ETE	Estação Testa de Etapes
ETEE	Estação Testa de Etapes de Estrada
ETEF	Estação Testa de Etapes Fluvial
Fig.	Figura
NEP	Norma de Execução Permanente
OS	Ordem de Serviço
LR	Locais de Reabastecimento
PD	Perguntas Derivadas
PP	Pergunta de Partida
PS	Postos de Socorros
QG	Quartel-General
Séc.	Século
TCor	Tenente-Coronel
TD	Trens Divisionários
TIA	Trabalho de Investigação Aplicada
TO	Teatro de Operações
TBV	Trem de Bagagens e Víveres

Capítulo 1

Enquadramento Teórico

1.1. Introdução

O presente Trabalho de Investigação Aplicada (TIA), subordinado ao tema “*O Apoio Logístico ao Corpo Expedicionário Português (CEP) na primeira Guerra Mundial: comparação entre a doutrina portuguesa e inglesa e a adequação do apoio logístico às necessidades do CEP*”, inserindo-se na conclusão do mestrado integrado em Ciências Militares, na especialidade de Infantaria, realizado na Academia Militar.

Neste estudo de investigação aplicada procurou-se analisar o apoio logístico ao CEP na primeira guerra mundial, compará-lo com a doutrina inglesa e analisar se este cumpria com as necessidades do CEP em apoio logístico na primeira Grande Guerra.

1.2. Problema de Investigação

O final do séc. XIX e início do séc. XX ficou marcado pelo surgimento da Alemanha como uma potência mundial, destabilizando o *statu quo* internacional. A luta pela hegemonia económica, política e militar originou uma série de alianças e tensões que culminaram com o eclodir de uma guerra de proporções inimagináveis para a época. A aliança com a Inglaterra, o ataque por parte da Alemanha às colónias portuguesas, assim como a vontade política dos governos portugueses, que acreditavam que a entrada de Portugal na guerra iria garantir a soberania sobre as colónias, cimentar a república e afastar o perigo de uma invasão espanhola, ditaram a entrada de Portugal na maior guerra que o mundo tinha conhecido até à data.

O envio de forças portuguesas para França constituiu um enorme esforço num país envolto numa grave crise económica, cujas forças armadas se encontravam mal equipadas e em fase de reestruturação após a reorganização das forças armadas de 1911.

Muitos livros, relatos, artigos e opiniões foram escritos ao longo dos anos sobre a participação de Portugal na Grande Guerra, no entanto, pouco foi escrito e estudado sobre

o modo como o apoio logístico se processou e de como este se diferenciava da doutrina das outras forças, assim como a sua influência na participação, especificamente os aspetos positivos e negativos tanto falados ao longo do tempo da presença portuguesa na Flandres.

O facto de no presente ano, 2014, perfazer um século do início da guerra que “*iria acabar com todas as guerras*” ofereceu uma motivação acrescida para a realização deste trabalho.

1.3. Delimitação da Investigação

Devido à abrangência de assunto que este tema pode tratar, definiu-se como objeto de estudo o apoio logístico ao Corpo Expedicionário Português (CEP) na primeira Guerra Mundial.

Assentando este trabalho num estudo de caso, será efetuado uma comparação entre a doutrina portuguesa e inglesa, seguindo-se um estudo sobre as limitações que as funções do apoio logístico sofreram em relação às necessidades do CEP, analisando, dentro do apoio logístico, o reabastecimento de víveres, fardamento e equipamento, munições, o serviço de saúde, o serviço de transportes e a manutenção.

Em termos temporais, este trabalho limita-se a estudar o apoio logístico do CEP até à Batalha de La Lys, a 9 de Abril de 1918.

1.4. Pergunta de Partida e Perguntas Derivadas

Como ponto de partida desta investigação temos a seguinte pergunta de partida (PP): “O apoio logístico ao CEP foi realizado consoante a doutrina inglesa e adequado à realidade da força?”.

Decorrentes da pergunta de partida ramificaram-se as seguintes perguntas derivadas (PD):

PD1 – *Como era realizado o apoio logístico nas forças britânicas?*

PD2 – *Como foi processado o apoio logístico ao CEP?*

PD3 – *O apoio logístico português e inglês foi adequado às necessidades do CEP?*

1.5. Objetivos de Investigação

O objetivo geral deste trabalho é analisar e descrever o apoio logístico prestado pelas forças inglesas e portuguesas ao CEP, e se estas atenderam às suas necessidades.

Estabelecem-se como objetivos específicos desse trabalho:

- Analisar a conjuntura interna e externa de Portugal nos anos que antecederam o envio do CEP para a Flandres, de modo a perceber a entrada na guerra e envio de forças para a Flandres;
- Demonstrar o modo como o apoio logístico era realizado às suas forças pela Inglaterra;
- Descrever o modo como o apoio logístico do CEP foi realizado;
- Identificar as falhas do apoio logístico ao CEP durante a primeira Grande Guerra.

1.6. Metodologia

A metodologia seguida nesta investigação tem como referência o método de investigação baseado na metodologia de investigação preconizado por Raymond Quivy e Luc Van Campenhoudt (2008) na sua obra “Manual de Ciências Sociais”.

Como não poderia deixar de ser, seguimos também o método de investigação histórico, baseado em estudos de método diacrónico, analisando a evolução da conjuntura internacional que conduziu à entrada de Portugal na Grande Guerra e à constituição do CEP para a Flandres, conjugado igualmente com estudo de método sincrónico, analisando as variáveis e os processos do apoio logístico durante a guerra (Mendes, 1987).

Ambos os estudos foram realizados através da análise de conteúdo de fontes textuais, impressas e manuscritas, primárias e secundárias.

1.7. Estrutura do Trabalho

Quanto à estrutura, o trabalho encontra-se dividido em sete capítulos. O presente capítulo é dedicado ao Enquadramento Teórico deste trabalho de investigação. No segundo capítulo sistematiza-se a metodologia seguida na realização do trabalho, assim como os

métodos e procedimentos metodológicos da realização do TIA. O terceiro capítulo é dedicado ao enquadramento histórico, de modo a ser possível perceber a conjuntura e o contexto em que as forças do CEP foram enviadas para a Flandres. O quarto capítulo analisa a doutrina de apoio logístico inglês às suas forças e no quinto segue-se a mesma linha orientadora para o apoio logístico do CEP. Analisaremos as limitações no apoio logístico e a adequação do apoio logístico prestado com as necessidades do CEP no sexto capítulo e o sétimo capítulo é dedicado às conclusões e recomendações do trabalho.

A estrutura encontra-se definida de acordo com as normas de redação de trabalhos da NEP 520/2.^a da Academia Militar, por Sarmiento (2008) e pelas Normas da *American Psychological Association* (APA).

Capítulo 2

Metodologia e Procedimentos

O presente trabalho de investigação aplicada tem como objetivo dar resposta à pergunta de partida e perguntas derivadas, descritas anteriormente no ponto 1.6. do Capítulo I, destinado ao enquadramento teórico.

Deste modo, apresenta-se neste capítulo os métodos de abordagem ao problema e a respetiva justificação; as técnicas, procedimentos e meios utilizados; os locais das pesquisas e recolha de dados; e a descrição dos procedimentos de análise e recolha de dados.

2.1. Método de Abordagem

A metodologia abordada baseia-se na investigação histórica¹ por se tratar de um trabalho nesta vertente. A recolha bibliográfica foi baseada em consultas de fontes primárias² e secundárias³, ainda que com principal relevo para as primárias⁴, manuscritas e impressas, complementada com a consulta de fontes textuais e bibliográficas, nacionais e internacionais, permitindo posterior análise documental relativamente ao tema em questão.

A dita recolha bibliográfica teve lugar na Biblioteca do Exército, biblioteca da Academia Militar, Biblioteca Nacional, Biblioteca-Museu República e Resistência, no Arquivo Histórico Militar, e nas revistas da especialidade (Boletim da Administração Militar e Revista Militar).

Posteriormente, para a realização do trabalho, seguiu-se o método idealizado por Raymond Quivy e Luc Van Campenhoudt (2008), na obra “Manual de Ciência Sociais”.

¹ Segundo Sarmento (2008, p.5), “*O método histórico analisa os fenómenos ou processos em estudo, atendendo à constituição, ao desenvolvimento, à formação e às consequências do fenómeno*”.

² Para Mendes (1987, p.115) “*São as que estão diretamente relacionadas com o tema a investigar*”.

³ Mendes (1987, p.115) refere-se a estes como “*os trabalhos ou estudos sobre o assunto*”.

⁴ Segundo Mendes (1987, p.115) “*As diferenças entre fontes primárias e secundárias é de natureza epistemológica e metodológica, e indica que as primeiras são a base de uma verdadeira investigação, que pretenda carrear conhecimentos novos*”.

Segundo os autores, o processo de investigação assenta em três atos do procedimento⁵ científico, sendo estes a rutura, a construção e a verificação, como se observa na Fig. 1.

A rutura é constituída por três etapas: a formulação da Pergunta de Partida⁶, a exploração e a problemática.

A construção divide-se em duas etapas, a primeira destas é a última etapa da rutura, e a segunda a construção de um modelo de análise.

Por fim, o terceiro ato, a verificação, constitui-se por três etapas: a observação, a análise das informações e as conclusões.

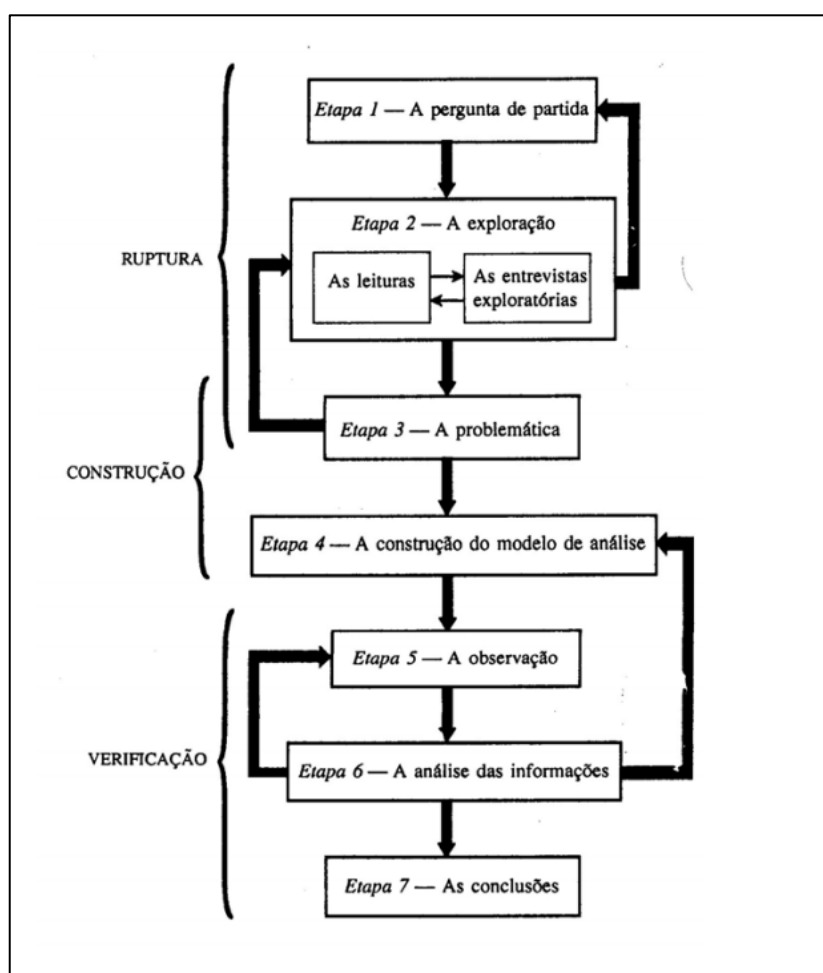


Fig. 1 – Esquema do método de investigação

⁵ Segundo Quivy & Campenhoudt (2008, p.25) “Um procedimento é uma forma de progredir em direção a um objetivo”.

⁶ Deve ser clara, exequível e pertinente, através da qual o autor “(...) tenta exprimir o mais exatamente possível aquilo que procura saber, elucidar, compreender melhor” (Quivy & Campenhoudt, 2008, p. 44).

Na realização deste trabalho seguiu-se, igualmente, o estudo diacrónico⁷ e sincrónico⁸ da campanha (Mendes, 1987). Segundo Mendes (1987, p. 161) “*a diacronia e sincronia perfeitas, puras, são praticamente impossíveis*”.

Deste modo, na realização deste trabalho demos predominância à análise segundo o método diacrónico no capítulo III - Enquadramento Histórico, e à análise segundo o método sincrónico nos Capítulos IV, V e VI.

No que concerne à redação deste trabalho de investigação, este foi realizado segundo a NEP 520/2.^a, datada de 30 de junho de 2011, da Academia Militar, sendo que nos casos em que esta é omissa foram seguidas as normas APA, tal como sugere a própria NEP referenciada supra.

2.2. Técnicas e Procedimentos

A realização deste trabalho iniciou-se com a pesquisa de fontes bibliográficas, de realçar as obras de militares presentes no CEP, em especial as do primeiro comandante do CEP, o general Fernando Tamagnini de Abreu e Silva, em “*Memórias do General – Os meus Três Comandos*”, livro escrito por Isabel Pestana Marques segundo as memórias do General, sendo uma importante fonte para entender a situação real e existente no CEP.

As obras do general Ferreira Martins, antigo vice-chefe do EM do CEP, em especial a obra intitulada “*Portugal na Grande Guerra*”, permitiram uma perspetiva única de alguém que viveu e presenciou todas as operações do CEP em campanha, as suas fraquezas e as suas potencialidades.

A obra do Tenente-Coronel Fernando Freiria, participante na missão militar em Inglaterra para discutir o envio do CEP para a Flandres, intitulada de “*Os Portugueses na Flandres*”, por ter sido uma fonte de excelente qualidade e importância.

Essencial foi também a obra do Tenente-Coronel Pina Lopes, comandante dos serviços administrativos da 1.^a Divisão do CEP na Flandres, cuja obra “*Para a História do CEP- Os serviços administrativos da 1.^a Divisão*” forneceu uma perspetiva fundamental do apoio logístico da 1.^a Divisão.

⁷ Para Mendes (1987, p.161) “*Diacronia implica a investigação através – ou ao longo – de um tempo dado, isto é, longitudinal*”.

⁸ Mendes (1987, p. 161) refere “*Sincronia, por seu lado, pressupõe investigação num determinado tempo curto, ou seja, transversal ou em corte*”.

Os relatórios de Ivens Ferraz, oficial de ligação português enviado ao QG do I Exército Britânico, que foram fundamentais na apreciação e descrição dos serviços administrativos britânicos em campanha, bem como alguns artigos publicados nos boletins da Administração Militar de 1916 e 1917, realçando os artigos do Capitão Costa Júnior, uma vez que deram uma importante perspectiva inicial da doutrina de apoio logístico existente.

Torna-se igualmente necessário realçar a obra de Isabel Pestana Marques “*Das trincheiras com saudade*”, livro baseado na sua tese de mestrado sobre o quotidiano dos soldados nas trincheiras, na qual constam variadíssimas memórias e relatos de militares presentes no CEP.

As várias obras do Coronel Luís Manuel Alves Fraga, em especial o livro “*Portugal e a Primeira Grande Guerra*”, constituíram-se também como elementos essenciais na realização deste trabalho, em especial no enquadramento histórico. Dos artigos na Revista Militar damos relevo ao do Tenente-Coronel Barros “*A Diplomacia 1890-1910: A Chave para a Manutenção do Império Africano*”.

As publicações feitas pelo próprio CEP, oriundas das Ordens de Serviço publicadas durante a permanência deste na Flandres em relação ao seu funcionamento e organização proporcionaram uma fonte de inegável importância.

Por fim, as várias semanas despendidas no Arquivo Histórico Militar, na pesquisa das muitas caixas existentes com documentos do CEP, permitiram aprofundar, confirmar e acrescentar as informações encontradas nas obras acima descritas.

Capítulo 3

Enquadramento Histórico

Este capítulo pretende explicar a conjuntura interna e externa de Portugal nos anos que antecederam a guerra, e espelhar de um modo sintético as razões e o conjunto de situações e acontecimentos que determinaram a entrada na guerra e envio de tropas para a Flandres.

3.1. Conjuntura Interna de Portugal

3.1.1. Situação Política

Desde a sua origem, Portugal apenas tinha conhecido um regime político, o da monarquia, até que “A 5 de outubro de 1910 foi proclamada a República na varanda dos Paços do Concelho da cidade de Lisboa, seguindo-se em poucas horas igual atitude por todo o país” (Fraga, 2010, p. 17).

A Proclamação da República não originou, contudo, um regime político estável. O velho partido republicano português que havia funcionado como uma frente política no tempo da monarquia dividia-se agora em três:

- Partido da União Republicana, liderado por Brito Camacho, constituía a ala conservadora que reunia o apoio da alta burguesia e dos grandes latifundiários;
- Partido Republicano Evolucionista, liderado por António José de Almeida, que se identificava como um partido moderado e possuía o apoio da média burguesia;
- Partido Republicano Português, também designado por Partido Democrático, liderado por Afonso Costa e que reunia o maior apoio, em especial da pequena e média burguesia urbana (Fraga, 1990).

A monarquia reunia igualmente os seus apoiantes sem que, contudo, houvesse consenso. A Implementação da República fez ressurgir a ala miguelista, havendo também várias divisões na ala manuelista. Deste modo, a luta política em Portugal foi uma

constante até à entrada de Portugal na Grande Guerra durante a permanência do CEP na Flandres (Idem).

Para além da instabilidade existente, outros perigos se desenvolveram com a implementação da república, mais concretamente o perigo de uma invasão espanhola. À monarquia espanhola não agradava a instauração de uma república em Portugal, temendo que os ideais da república se espalhassem para terras espanholas (Teixeira, 1996). O perigo espanhol era para os republicanos um perigo bem real, quer pelo receio de que D. Manuel II e Afonso XIII tivessem assinado em Vila Viçosa um acordo, que garantia a legitimidade de uma intervenção militar no caso de algum acontecimento que pusesse em risco a estabilidade de alguma das monarquias, quer pela concentração de forças espanholas na fronteira portuguesa após a implementação da república (Fraga, 2010).

Ainda que tenha havido um reconhecimento internacional ganho em 1911 por parte da maior parte das potências europeias, a conjuntura externa implicava uma aproximação à Inglaterra, que com o eclodir da guerra na Europa e a consequente entrada de Portugal na guerra no lado da aliança, tornar-se-ia uma garantia importante de que a soberania portuguesa não seria ameaçada pela eterna rival Espanha (Teixeira, 1996).

3.1.2. Situação Económica

No início do Séc. XX, Portugal encontrava-se economicamente atrasado em relação ao resto dos países europeus. A economia portuguesa ainda não se tinha refeito dos efeitos das invasões francesas, nem da perda do Brasil no início do Séc. XIX, pelo que após as invasões francesas, e com a perda do mercado brasileiro em 1822, Portugal mergulha numa profunda crise económica, ampliada pelas constantes lutas políticas e guerras civis que consumiam os já escassos recursos do país (Costa, 1995).

A recuperação económica só começou a surgir, ainda que lentamente, com a chegada ao poder dos governos regeneradores (a partir da década de 1850) e das medidas aplicadas pelo ministério do duque de Saldanha (Idem).

Apesar disso, o esforço executado durante este período para modernizar Portugal apenas conseguiu modernizar a rede rodoviária, ferroviária e introduzir algumas empresas

pouco competitivas no norte do país, aumentando em muito o défice e a dívida pública⁹, levando Portugal à bancarrota em 1892 e acentuando a dependência em relação ao capital estrangeiro, especialmente o capital vindo da Grã-Bretanha (Fraga, 2010).

A falta de recursos naturais, como ferro ou carvão, em quantidade suficiente, especialmente importantes para acompanhar a onda de industrialização que acontecia na Europa, deixava o país dependente de uma agricultura pouco desenvolvida, incapaz até de suprimir as necessidades internas¹⁰ (Idem).

Com o *ultimatum* da Inglaterra em 1890 a situação económica portuguesa viria a piorar ainda mais, resultando numa quebra de produção e num aumento do desemprego. Portugal tinha ainda à sua responsabilidade o pagamento de indemnizações à Inglaterra e à empresa americana responsável pela concessão dos caminhos de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal¹¹, após o *ultimatum* (Costa, 1995).

A falta de capital português e o seu fraco desenvolvimento, bem como das suas colónias, não era segredo para as outras potências europeias, numa altura em que a Europa iniciava uma corrida a África e às suas matérias-primas, sendo que esta incapacidade de investir e a fragilidade económica portuguesa foi explorada pela Alemanha e Inglaterra (Idem).

Após a implementação da república, em termos financeiros, os governos da República conseguiram evitar a instabilidade orçamental e financeira, conseguindo sanar as contas públicas, ainda que a eclosão da guerra na Europa tenha travado esses avanços.

Em termos económicos, Portugal encontrava-se muito atrasado em relação ao resto da Europa, especialmente nos setores agrícolas e industrial. Apesar de mais de metade da população trabalhar no setor agrícola, era ainda necessário a importação de produtos agrícolas. Relativamente ao setor industrial, este apenas dava emprego a um quinto da população. O valor das exportações de produtos industriais sobre o total das exportações portuguesas foi sempre cerca de 12% e o crescimento industrial de 1890 a 1914 foi, em média, de apenas 1% ao ano (Fraga, 1990).

⁹ Segundo Cabral (1979), a dívida pública passou de 100.000 contos em 1852 a 500.000 contos em 1890. Também em 1891 o custo anual da dívida se elevou a 50% das receitas do Estado.

¹⁰ Mais de 40% do total das terras era inculta e o processo de mecanização da agricultura era lento e limitado (Matos, 1998). Para comparação com outros países ver Apêndice A.

¹¹ Negócio com a companhia americana de Mac Murdo.

3.1.3. Situação Social

Em 1911 os censos realizados em Portugal mostravam que a população portuguesa era aproximadamente seis milhões, com uma população ativa de aproximadamente dois milhões e meio (Idem). A população encontrava-se cada vez mais urbanizada, passando de 12,8% em 1878 a 15% em 1890 e encontrando-se nos 20% em 1911 (Cabral, 1979).

Concentrando-nos apenas em 1911, o crescimento da população era lento, devido à elevada mortalidade (20%), sendo esta predominantemente rural. O sector primário representava cerca de 57% e a indústria era fraca (21% do PIB em 1911). A percentagem de analfabetismo era de 75,1% em 1911, enquanto na Itália era 58% e na Espanha apenas 50% (Matos, 1998).

Em 1907, relativamente aos trabalhadores rurais, os pequenos proprietários eram cerca de três milhões, enquanto o número de proletários era de cerca de 215.000. O número de operários rondava os 100.000 em Lisboa e 40.000 no Porto.

Em 1911 as profissões em crescimento estavam ligadas à agricultura, indústria, transportes, forças de segurança e administração pública, e ocupações liberais¹² (Fraga, 1990).

3.2. Situação Externa de Portugal

3.2.1. Relação entre Portugal e Inglaterra

Portugal manteve na sua história com a Inglaterra tratados de amizade, cooperação e aliança que remontam a 1373, com o tratado de Londres, sendo que essas mesmas relações foram constantemente renovadas ao longo dos séculos. Nomeadamente em 1386, com o tratado de Windsor, no ano de 1642; com o tratado de Londres, em 1654; com o tratado de Westminster, nos anos de 1660 e 1661; com os tratados de Whitehall. Sendo de realçar os tratados de Methuen, em 1703 e de Viena em 1815 em que, juntamente com outros vários documentos posteriores, a Inglaterra afirmava a sua intenção de defender o território português contra qualquer agressão externa (Magno, 1921).

Contudo, esta relação foi perdendo força, fruto de várias disputas entre Portugal e a Inglaterra em relação a questões territoriais em África¹³. A partir de 1886, a política

¹² Ver apêndice B.

externa portuguesa mudou de rumo com a nomeação de Henrique de Barros Gomes como ministro dos negócios estrangeiros. Este tentou implementar um projeto colonial contrário ao dos seus antecessores, no qual as colónias de Angola e Moçambique ficariam ligadas, materializado no Mapa Cor-de-rosa. Porém, este plano ia contra os interesses de Inglaterra na região, que tinha idealizado a ligação do Cabo ao Cairo (Costa, 1995). Portugal tentava assim assegurar a construção do seu império à parte da aliança luso-britânica.

Henrique de Barros Gomes denunciou a falta de apoio da Inglaterra na conferência de Berlim, defendendo que o reconhecimento internacional das áreas de influência portuguesa só se devia à intervenção francesa e alemã durante a conferência. Tendo em conta estas crenças, acreditava que a construção do ambicionado império que ligaria Angola a Moçambique só seria possível com o apoio francês e alemão, já que nenhuma destas duas potências reclamava soberania no interior, ao contrário da Inglaterra.

A estratégia do governo português era enviar expedições e ocupar a região entre Angola e Moçambique¹⁴, levando a Inglaterra a aceitar uma decisão final sobre a soberania da região por arbitragem internacional. Nesse caso, Portugal apresentar-se-ia com uma forte posição negocial, baseada na ocupação e no reconhecimento francês¹⁵ e alemão¹⁶ da soberania portuguesa na região (Idem).

Após o acordo luso-alemão, a Inglaterra reagiu de imediato, não reconhecendo a esfera de influência portuguesa na região, afirmando que não havia vestígios de autoridade ou jurisdição portuguesa, baseado no princípio da ocupação efetiva consagrada em Berlim e informando ainda que em algumas zonas existem já existiam ingleses estabelecidos.

A estratégia inglesa passou então, numa primeira fase, pelo estabelecimento de compromissos diplomáticos com a França e Alemanha, levando a que ambas se abstivessem de intervir no diferendo. Portugal encontrava-se assim isolado no cenário internacional na disputa da região, pelo que a ocupação da região dos Macololos foi o pretexto necessário e interpretado pela Inglaterra como *casus belli*.

Nos primeiros dias de janeiro de 1890, a Inglaterra informa que não aceita que “*atos de violência sirvam para estabelecer a soberania portuguesa em regiões em que*

¹³ Casos do Porto de Amariz, da ilha de Bolama, baía de Lourenço Marques.

¹⁴ Na conferência de Berlim não ficara consignada a ocupação do interior do continente, sendo a ocupação efetiva um dos vetores principais para ganhar futuras disputas internacionais, aproveitando o facto de esta região não ter sido referida na conferência de Berlim.

¹⁵ Portugal assinou uma convenção com a França a 13 de maio de 1886, em que a França declara a soberania portuguesa nos territórios entre Angola e Moçambique.

¹⁶ A 30 de dezembro Portugal assinou com a Alemanha uma declaração similar à declaração assinada meses antes com a França.

predominam interesses ingleses”. A indecisão portuguesa e a demora em aceitar as pretensões britânicas levaram ao *ultimatum* de Inglaterra a Portugal, a 11 de janeiro de 1890 (Ibidem).

Com o *ultimatum* de 1890, as relações entre Portugal e a Inglaterra deterioraram-se. Em Portugal formava-se um grande sentimento contra a Inglaterra por parte da população e dos partidos da oposição, sentimento potenciado, posteriormente, pelos rumores que diziam que Inglaterra e Alemanha tencionariam dividir entre si os territórios ultramarinos portugueses no tratado celebrado entre ambos em 1898. No entanto, tanto o Rei D. Carlos como o ministro português em Londres, o Marquês de Soveral, perceberam que a manutenção das colónias por parte de Portugal dependeria da manutenção de boas relações entre Portugal com a Inglaterra. Com a saída de Henrique Barros Gomes do ministério dos negócios estrangeiros devido à queda do governo de José Luciano de Castro houve uma mudança no rumo da política externa portuguesa, procurando-se reatar as relações com a Inglaterra (Barroso, 2008).

As aspirações alemãs de aumentar as suas colónias em África às custas do império português, devido à sua fragilidade política, económica e militar, levaram à insistência alemã perante a Inglaterra para forjar um acordo no qual se previa que, na eventualidade de Portugal pedir um empréstimo à Inglaterra, esta deveria informar e acordar com a Alemanha a quantia que cada um dos países colocaria à disposição de Portugal. Caso Portugal se atrasasse no pagamento ou não conseguisse pagar, estes tomariam como forma de pagamento os rendimentos das alfândegas coloniais (Costa, 1995).

Os rumores desse acordo causaram um profundo impacto negativo no sentimento dos políticos e do povo em relação à Alemanha e à Inglaterra, no entanto, Portugal viria a reaproximar-se diplomaticamente da Inglaterra, através da manutenção de uma neutralidade colaborante com esta na guerra anglo-boer (1899-1902), aproveitando a necessidade da Inglaterra de usar os portos e os caminhos de Lourenço Marques. Portugal aproveitou a ocasião para obrigar à reafirmação da aliança de Inglaterra com Portugal, através do tratado de Windsor em 1899¹⁷, que contrariava o acordo anglo-germânico de 1898, no qual a Inglaterra e a Alemanha planeavam a possibilidade de divisão das colónias portuguesas entre si (Barroso, 2008).

Após o tratado de Windsor de 1899, a política externa de Portugal afirmou-se definitivamente do lado da Inglaterra na esfera internacional, mesmo após a queda da

¹⁷ O tratado de Windsor de 1899 permanece secreto, no entanto, este proclamava no seu preâmbulo a “*amizade e aliança entre os dois países*”, assim como a validade do tratado de Windsor de 1661.

monarquia e ascensão da República, estabelecendo sempre contactos com a Inglaterra, de modo a pautar a maneira de atuar portuguesa no conflito com as obrigações estabelecidas nos tratados de aliança (Martins, 1934). As relações entre Portugal e a Inglaterra sofreram algumas desconfianças e pedidos de esclarecimento entre as duas nações, uma vez que a partir de 1912 a Alemanha e a Inglaterra iniciaram as negociações com vista a renegociar o tratado de 1898 entre as duas potências¹⁸. Este tratado, apesar das negociações sobre o seu conteúdo terem sido concluídas em 1913, a data da assinatura oficial foi-se prolongando, quer pela pressão diplomática portuguesa e francesa¹⁹, quer pelos interesses contrários sobre a publicação ou não do acordo²⁰ (Teixeira, 1996).

3.2.2. Relação Entre Portugal e Alemanha

No panorama internacional “*A unificação da Alemanha em 1871 e a sua emergência como potência continental, viria a introduzir uma alteração importante no equilíbrio europeu conforme estabelecido no Congresso de Viena de 181.*” (Barroso, 2008).

Esta ascensão levou à destituição da Inglaterra como única potência no cenário internacional e abriu para Portugal uma alternativa às relações com a Inglaterra, em especial após os conflitos de interesses na década de 1880, que culminaram com o *ultimatum* da Inglaterra a Portugal em 1890. Com a Inglaterra a impedir a concretização das pretensões portuguesas em África, Portugal chegou a encetar negociações e a tentar uma aproximação com a Alemanha, nos termos do tratado assinado entre Portugal e a Alemanha em 1886 (Costa, 1995).

No entanto, a demissão de Henrique Barros Gomes como ministro dos negócios estrangeiros em 1890, após o *ultimatum*, Portugal volta a mudar a orientação da sua

¹⁸ Neste tratado, a divisão territorial das colónias portuguesas entre as duas potências seria do seguinte modo: Moçambique, exceto a região do Niassa, passaria para Inglaterra; Angola seria ocupada pela Alemanha, exceto uma pequena faixa a leste do meridiano de 20 de long. W; e a Alemanha receberia também as ilhas de S. Tomé e Príncipe. Para além da divisão das colónias, os critérios de atuação das potências seriam igualmente diferentes, não obstante o critério financeiro, passaria a existir também um critério essencialmente político, no qual as potências teriam legitimidade de ocupação caso se pusesse em causa a defesa da vida e dos bens dos nacionais ingleses e alemães, sempre que as autoridades coloniais portuguesas não o conseguissem garantir (Teixeira, 1996).

¹⁹ França encontrava-se contra assinatura do tratado, quer porque esta aproximação entre a Inglaterra e a Alemanha enfraquecia a aliança, quer porque a divisão das colónias portuguesas era feita sem a sua participação, esta que também era uma potência colonial com interesses em algumas regiões.

²⁰ À Inglaterra interessava publicar, quer por interesses económicos, quer por interesses políticos, decido à pressão de França e até do rei, no entanto, à Alemanha não lhe interessava a publicação.

política externa, desta vez com o objetivo de uma reaproximação com a Inglaterra, afastando-se assim da rival Alemanha (Idem).

Segundo Teixeira (1996), a diplomacia entre Portugal e Alemanha desde os tratados de 1898 e de 1913 entre a Inglaterra e a Alemanha nunca mais se pautou pela aproximação, pois nestes tratados a Alemanha demonstrou o interesse de se apoderar das colónias portuguesas.

Para Martins (1934), no início do conflito, a posição de Portugal foi sempre de lealdade à sua aliança assinada com a Inglaterra, embora tal não transparecesse à Alemanha. Porém, os conflitos iniciados entre Portugal e Alemanha nas províncias de Moçambique e de Angola intensificaram o afastamento entre estes países, mesmo que não tivesse havido uma declaração de guerra entre as duas partes.

Apesar de Portugal manter a neutralidade a nível diplomático após o início do conflito, as ajudas e apoios à Inglaterra foram aumentando em número e em escala, facto observado e conhecido pela Alemanha, aumentando o afastamento diplomático e originando acusações por parte da Alemanha, sem nunca, até à requisição dos navios alemães estacionados em águas portuguesas, ter sido declarada guerra entre os dois países (Fraga, 1990).

3.2.3. Entrada de Portugal na Grande Guerra

No dia 4 de agosto de 1914 a Inglaterra declara guerra à Alemanha, e a 5 de agosto Teixeira Gomes, ministro português em Londres, envia um telegrama ao ministro dos negócios estrangeiros, apresentado nesse mesmo dia em conselho de ministros o que constava no telegrama, passando a citar *“Atendendo à forma como a Alemanha está violando a neutralidade das pequenas potências, tirando-nos qualquer garantia de paz, mesmo quando declaremos a neutralidade, comuniquei esta tarde ao subsecretário de Estado Crowe que julgava interpretar os sentimentos do governo e do povo português dizendo que, em qualquer caso, a Inglaterra nos teria a seu lado...”* (Martins 1934, pp. 33 e 34).

Naquele dia, Lancelot Carnegie, ministro britânico em Portugal, entregou ao ministro dos negócios estrangeiros português uma comunicação na qual constava que *“no caso de ataque da Alemanha a alguma possessão portuguesa, o governo de sua majestade considerar-se-á ligado pelas estipulações da aliança anglo-portuguesa. Por agora, o*

governo de sua majestade ficará satisfeito se o governo português se abster de proclamar a neutralidade. No caso de o governo de sua majestade ulteriormente julgar necessário fazer um pedido ao governo português que não seja compatível com a neutralidade deste último, apelará para a aliança, como justificação de tal pedido” (Idem, p. 34). Portugal seguiu o pedido da Inglaterra, abstendo-se assim de declarar a neutralidade no conflito. Apesar de não se declarar neutro, a não declaração de beligerância à aliança dos poderes centrais significava que Portugal se mantinha neutro, uma vez que só a beligerância necessita de declaração, ao contrário da neutralidade (Silva, 2004).

Após esta abstenção de Portugal em declarar-se neutro ou beligerante, algumas complicações começaram a surgir em relação à sua posição no cenário internacional. A 13 de agosto a Inglaterra pede a permissão de desembarque de forças inglesas na cidade da Beira e passagem por Moçambique, para reforço da Niassalândia. Isto traduzia-se numa violação das regras da neutralidade, estabelecidas na conferência de Haia, em 1907 (Idem).

A 25 de agosto forças alemãs atacavam o posto fronteiriço de Maziúá, na fronteira Norte de Moçambique, e no dia 24 de setembro de 1914 Portugal dá à Inglaterra conhecimento de um pedido da França a Portugal de peças de artilharia. No entanto, o governo português decidiu não enviar pessoal nem material português, prontificando-se a enviar uma Divisão, de modo a não enviar só material de guerra sem homens, nem homens de uma só arma, neste caso de artilharia. Esta decisão foi tomada pelo então ministro da guerra, o General Pereira de Eça, ao qual não lhe agradava a decisão de enviar só material, uma vez que essa contribuição não seria suficiente para Portugal exigir indemnizações de guerra no final desta, sendo que para isso acontecer, Portugal necessitaria de enviar uma força de um peso considerável, neste caso alguns milhares de homens (Martins, 1942).

No dia 10 de outubro Portugal envia um telegrama a Londres a pedir que o governo britânico esclarecesse aquilo que pretendia de Portugal e para que o pedido de material de artilharia ou de forças fosse feito em nome da aliança. A resposta do ministério dos negócios estrangeiros foi um convite a Portugal para abandonar a neutralidade e adotar uma posição ao lado dos aliados, acrescentando que os aliados beneficiariam muito com o envio de forças portuguesas, especialmente de artilharia, para cooperar com as forças aliadas em campanha. Esta reação originou então a criação da Divisão Auxiliar²¹ (Martins, 1934).

²¹ Seria constituída com elementos das 1ª e 7ª Divisões do Exército, comandada pelo General Jaime de Castro e teria um efetivo de 22.461 homens.

Enquanto Portugal conferenciava os pormenores da sua entrada na guerra, o governo francês pediu a Portugal o envio imediato de 36 peças de 75 mm, e ao mesmo tempo a Inglaterra pedia o envio de 48 peças de artilharia e mais material de duas baterias de artilharia a cavalo, num total de 56 peças, embarcadas a 20 de novembro de 1914. Logo após o embarque, o então presidente do ministério, Bernardino Machado, recebe uma carta de Lancelot Carnegie, por proposta de Edward Grey²², comunicando o apreço britânico pelas ações de Portugal, mas aconselhando Portugal a não declarar guerra ou publicar algum aspeto das negociações recentes enquanto não estiver em condições de enviar as forças para a campanha e tiver conciliado com os aliados a melhor utilização destas forças (Idem).

Enquanto Portugal negociava a entrada na campanha, alguns problemas foram ocorrendo, influenciando a política militar portuguesa. A 18 de agosto foi assinado o decreto de organização e expedição de dois destacamentos com cerca de 1.600 homens, cada um para defender as colónias portuguesas dos ataques alemães, tendo sido reforçado o destacamento em Angola em 2.400 homens e, posteriormente, com mais 4.300 homens, chegando a um efetivo total de 83.00 homens (Ibidem).

A entrada de Portugal ia sendo negociada, não se sabendo o lugar e a altura da sua entrada, uma vez que a mesma iria depender, essencialmente, de quando esta estivesse preparada e em condições de atuar. A recente reestruturação do Exército²³ implicava novas necessidades de material, instrução e homens. Para além destes, mais dois fatores adiavam os preparativos da Divisão: os alargamentos das expedições a África, que iam desfalcando a Divisão em homens e materiais; e a demissão do governo presidido por Bernardino Machado²⁴ (Martins, 1934).

Uma nova mudança no governo ocorreu a 25 de janeiro de 1915, assumindo o General Pimenta de Castro a presidência do Ministério. Apesar deste novo governo declarar que era sua intenção prosseguir a mesma orientação do governo anterior no campo da política externa, as ordens emanadas do Ministério da Guerra resultaram na quase interrupção dos trabalhos da Divisão Auxiliar (Idem).

A instabilidade política, aliada à queda de governos, atrasou ainda mais a preparação das forças e a entrada de Portugal no conflito, pelo que só com o governo do Dr. José de Castro, que seguia a ideologia intervencionista na guerra, se intensificaram os

²² Ministro dos negócios estrangeiros britânico.

²³ Reestruturação em 1911, passando de um Exército profissional para um Exército miliciano.

²⁴ Substituído na presidência do Ministério por Vítor Hugo de Azevedo Coutinho.

trabalhos de organização e preparação da Divisão Auxiliar e as escolas preparatórias de oficiais milicianos.

Apesar da vontade de Portugal de entrar na guerra, o governo inglês procurava, diplomaticamente, que Portugal se abstivesse de declarar guerra à Alemanha. Esta situação tornava-se difícil de sustentar em termos diplomáticos para Portugal²⁵, pois era não só difícil explicar ao povo português a passividade em relação aos ataques alemães nas colónias, como era difícil esconder os apoios à Inglaterra, tanto contestados pela Alemanha, contrários aos princípios de neutralidade (Ibidem).

A 30 de dezembro de 1915, Lancelot Carnegie transmitia em nota verbal ao governo português o desejo do governo de sua majestade de que Portugal requisitasse os navios alemães surtos em Portugal (como tinha já sido realizada pela Itália), sem declarar a guerra à Alemanha. Após uma troca de notas diplomáticas, a 17 de fevereiro de 1916 o governo de sua majestade pedia formalmente e em nome da aliança a requisição dos navios alemães surtos em Portugal (Martins, 1942).

A 23 de fevereiro Destacamentos da Armada portuguesa entraram a bordo dos navios alemães que se encontravam surtos no estuário do Tejo, apoderando-se das zonas vitais e hasteando a bandeira nacional, retirando a alemã. Nesse mesmo dia foi dado ao governo imperial alemão o conhecimento da requisição dos seus navios. No dia seguinte foi publicado o decreto n.º 2229, que autorizava o governo a requisitar os navios alemães com base na lei das subsistências²⁶. Nesse decreto constava a indemnização a pagar aos armadores, o pagamento às tripulações alemãs e a constituição de uma comissão arbitral de valores (Fraga, 1990).

A 27 de fevereiro o Barão de Rosen, ministro alemão em Portugal, entregou ao ministro dos negócios estrangeiros uma nota de protesto pela requisição dos navios alemães, exigindo a revogação das medidas tomadas. Nos dias seguintes houve uma constante troca de mensagens entre o governo português e o governo imperial alemão, no entanto, sem mudanças na política portuguesa, a qual pretendia receber uma declaração de guerra por parte da Alemanha (Idem). Prova disso ocorreu a 3 de março, quando o ministro português em Berlim entrega ao governo imperial uma nota enviada pelo ministro

²⁵ Uma vez que “*Entrar em guerra com a Alemanha sem o apoio da Inglaterra significava entrar em guerra, sem capacidade de defesa, sem recursos financeiros e, pior do que isso, sem material de guerra*” (Teixeira, 1996, p. 365).

²⁶ Nesta lei estava previsto “*a requisição de matérias-primas e meios de transporte em trânsito em território português, incluindo águas territoriais, com uma só condição: que fossem ‘indispensáveis à defesa ou economia nacional’*” (Teixeira, 1996, p. 349).

português dos negócios estrangeiros, na qual constavam várias considerações a propósito da neutralidade de Portugal, terminada com as seguintes palavras “*e agora, como sempre, continuamos fiéis às nossas obrigações de aliados da Nação Inglesa, quaisquer que sejam as contrariedades que a seu lado possam deparar-se-nos*” (Martins, 1942, p. 13).

Não agradando as alegações portuguesas feitas na nota e não anulando a decisão da requisição dos navios alemães, a 9 de março o Barão de Rosen apresentou a nota de declaração de guerra da Alemanha ao governo português, saindo, assim, Portugal da situação dúbia em que se encontrava há já algum tempo (Martins, 1942).

A 12 de março, Lancelot Carnegie transmitia ao governo português a mensagem de Edward Grey “*O governo de sua majestade estará ao lado de Portugal em face do inimigo comum e Portugal pode confiar que a sua antiga aliada, a Grã-Bretanha, lhe prestará todo o auxílio que for possível ou necessário prestar*” (Martins, 1942, p. 14)

Entrando, na guerra a partir de 9 de março de 1916, Portugal reservava o seu lugar na conferência de paz, garantia pretendida por Portugal, não só pelos dividendos de guerra, mas também porque possuía o legítimo interesse de assegurar a preservação das suas colónias²⁷, muito ambicionadas pela Alemanha, assim como a pretendida recuperação de Quionga, usurpada em 1894 pelos alemães. Tendo sido a sua entrada na guerra a favor da aliança, afastava o perigo que pudesse advir da vizinha Espanha (Teixeira, 1996). No entanto, tendo em conta a previsão de Delcassé²⁸ de que a distribuição dos dividendos de guerra após o final da mesma seria realizada de acordo com a proporção dos sacrifícios de cada nação, e sendo o principal conflito na Europa, tornava-se essencial o envio de uma força portuguesa para territórios europeus (Martins, 1942).

No dia 7 de agosto de 1916 os ministros portugueses das finanças e dos negócios estrangeiros foram a Londres, a convite da Inglaterra, discutir, entre alguns outros pontos, o aluguer dos navios requisitados por Portugal e o envio de forças portuguesas para a Flandres. A partir de então, havia de se formar uma missão Anglo-Francesa a Portugal, de modo a estudar a sua instrução, organização e o emprego do CEP no TO da Flandres (Idem).

²⁷ Entrando na guerra, Portugal também garantia que as suas colónias não seriam usadas como moeda de troca em negociações pós-guerra.

²⁸ Ministro dos negócios estrangeiros francês.

Capítulo 4

Apoio Logístico Britânico

Neste capítulo pretendemos descrever o modo de atuação do apoio logístico inglês às suas forças, restringindo-nos ao reabastecimento de víveres, fardamento e material, munições, serviço de saúde, transportes e manutenção. Dentro do possível iremos descrever tanto os órgãos pertencentes, os depósitos assim como aos dispositivos de reabastecimento e o processo de reabastecimento usados até chegar aos soldados nas trincheiras.

4.1. Víveres

4.1.1. Órgãos, Doutrina antes da Guerra e Mudanças Adotadas

O serviço de reabastecimento de víveres²⁹ encontrava-se a cargo do Corpo de Administração Militar³⁰. No QG de cada Exército e junto do comando das linhas de comunicação há um chefe dos Serviços de Subsistências, delegado do chefe do respetivo serviço junto do Grande Quartel-general³¹.

Previamente ao início do conflito, o reabastecimento de víveres era composto pelos víveres regimentais, os víveres das colunas de subsistências e os víveres de parque.

Os víveres regimentais compreendiam as rações de emergência e de campanha, ambas em posse dos soldados assim como uma ração de campanha para um dia, nos trens de combate. As colunas de subsistências abasteciam os trens regimentais e eram constituídas por transportes hipomóveis e encontravam-se subordinadas às Divisões de infantaria ou cavalaria. Transportavam um dia de rações e forragens para a sua Divisão, assim como uma ração de emergência para substituir rapidamente as rações de emergência

²⁹ Ver apêndice C.

³⁰ Royal Army Service Corps.

³¹ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Organização Geral dos Quartéis Gerais do Exército Britânico em Campanha.

que tivessem sido usadas. Quando se encontrassem em terras pouco férteis em gado, estas possuíam igualmente um rebanho de abastecimento para um dia de carne. Nos parques de subsistências encontravam-se três dias de víveres e forragens, divididas em três secções³² e uma padaria. Geralmente estes tentariam explorar ao máximo os víveres locais e deslocavam-se a um dia da Divisão a que pertencessem, exceto caso de ordens em contrário (Lopes, 1922).

Com o desenrolar da guerra, algumas mudanças foram introduzidas de modo a melhorar o reabastecimento de víveres aos soldados. Como os transportes automóveis se mostraram muito superiores aos transportes hipomóveis desde o início do conflito, o exército inglês tentou assim, dentro do possível, substituir os seus transportes hipomóveis por transportes automóveis. Transformou então as colunas de subsistências em colunas automóveis, dotando-as ainda com cozinhas rodadas (Lopes, 1922).

Outra mudança introduzida prendeu-se com a transformação dos trens regimentais em trens divisionários. Cada unidade, durante os deslocamentos possuía os seus trens de combate e trens regimentais, mas, quando estacionárias, os trens regimentais fundiam-se formando os trens divisionários³³. Os parques de víveres tornaram-se em parques de reserva, junto às ETE (Lopes, 1922).

Com estas mudanças introduzidas, o reabastecimento de víveres passou-se a dividir em quatro escalões. O primeiro escalão era constituído pela ração de emergência e a ração de campanha em poder dos soldados e os víveres nos trens de combate. No segundo escalão encontrava-se um dia de víveres nos TD. No terceiro escalão encontrava-se um dia de rações na coluna automóvel e no quarto escalão encontravam-se dois dias de víveres nos parques de reserva. As tropas inglesas possuíam assim, o equivalente a seis dias de ração à sua disposição (Lopes, 1922).

4.1.2. Reabastecimento de Víveres

O pedido de reabastecimento de subsistências é feito devidamente pelo chefe dos serviços de subsistências de cada Exército ao depósito avançado que lhe está afeto, na quantidade correspondente ao efetivo desse Exército, sendo os víveres enviados às diferentes testas de Etapes (Lopes, 1922).

³² Cada secção compreendia um dia de víveres.

³³ Este dividir-se-ia em dois escalões, um de víveres e outro de bagagens.

Os víveres no exército inglês saíam da ED, constituída por grandes depósitos destinados ao reabastecimento de pão, carne e forragens, gasolina, chá, açúcar, doces, conservas, etc. A partir destes depósitos os géneros seguiriam para a estação reguladora onde se concentrava todos os componentes da ração e se organizavam diariamente os comboios destinados à frente e enviados às ETE de cada Exército onde os géneros eram carregados com todos os componentes da ração normal³⁴ (Lopes, 1922).

Normalmente cada comboio transportava víveres para duas divisões. O conjunto das rações para uma Divisão recebia a designação de “pack” e todos os vagões eram marcados com o determinado número da secção. O serviço de subsistência na ETE era dirigido por um delegado dos serviços administrativos. Este oficial era responsável pela receção dos víveres vindos da base e da sua entrega ao delegado dos serviços administrativos do comboio automóvel que acompanha este à estação (Ferraz, 1919).

Nas ETE os géneros eram carregados em camiões e transportados aos centros de reabastecimentos³⁵. Nestes centros, geralmente 4 por Divisão, era feita a distribuição pelas unidades sendo as rações carregadas nas respetivas viaturas do trem divisionário (Lopes, 1922).

Os delegados dos serviços administrativos da ETE e do CA anotavam os víveres recebidos e entregues. Estes mantinham na ETE um excesso de víveres pois os pedidos feitos pelo Exército aos depósitos da base eram sempre feitos em números aproximados enquanto os géneros ao comboio automóvel correspondiam exatamente ao efetivo a reabastecer. Um dos principais deveres dos chefes dos serviços administrativos de cada Exército era o de regular o excedente de víveres existente em cada ETE, por forma a não dificultar a sua remoção, quando esta tenha que se deslocar a curto prazo assim como a evitar que se acumulem na estação géneros de fácil deterioração. Na zona ocupada por cada Exército o quartel-mestre general constituía uma reserva de víveres conservada em depósitos de víveres de campanha. Estes víveres servem de reserva tanto para o caso de haver uma interrupção nos caminhos-de-ferro e também serviam para reabastecer as unidades que chegassem antes de serem contadas na composição do “pack” (Ferraz, 1919).

Todos os componentes das rações na proporção certa eram enviados pela ED, exceto o carvão³⁶ e a lenha³⁷. O feno e a palha eram obtidos por exploração local e

³⁴ Ver apêndice D.

³⁵ *Refilling points*.

³⁶ Fornecido pelas minas da região.

³⁷ Obtido nas florestas da região.

adquirida em parte pelos oficiais provisos das unidades das unidades e pela comissão de compras (Lopes, 1922).

4.2. Fardamento e Equipamento

4.2.1. Órgãos de Direção

Todo o reabastecimento de material e fardamento era superiormente dirigido no grande QG das forças britânicas em campanha pelo diretor do serviço de material³⁸, responsável pelo fornecimento de munições, material de guerra de todo o tipo e fardamento, exceto o material sanitário, veterinário e alguns artigos de engenharia. A repartição do diretor do serviço de material compreendia duas subdivisões, a “A” e a “B”, tendo ambas um chefe diretor delegado³⁹. Sob o comando do diretor do serviço de material depende ainda um inspetor de máquinas e um inspetor de material⁴⁰.

Em cada quartel-general de Exército a direção deste serviço encontrava-se a cargo de um diretor do serviço de material delegado, tendo às suas ordens um diretor adjunto, um diretor delegado adjunto. Dependente do diretor do serviço de material delegado havia em cada ETE um oficial de material⁴¹. Num Corpo de Exército o serviço de material era dirigido por um diretor adjunto com responsabilidades e atribuições em tudo idênticas às do diretor delegado do serviço de material de um Exército. Numa Divisão o serviço era dirigido por um diretor delegado adjunto⁴², responsável pela distribuição de todos os artigos de material e fardamento às unidades da Divisão⁴³.

4.2.2. Reabastecimento

Cada unidade possuía uma determinada dotação de artigos, os quais lhes eram distribuídos antes de a unidade entrar em posição. Esta dotação deveria ser sempre mantida

³⁸ *Director of Ordnance Service.*

³⁹ *Deputy Director of Ordnance Service.*

⁴⁰ Retirado de AHM/1/35/512 – Organização Geral dos Quartéis Gerais do Exército Britânico em Campanha. Ver Apêndice E.

⁴¹ *Ordnance officer.*

⁴² *Deputy Assistant Director Ordnance Service.*

⁴³ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Organização do Serviço de Material e Fardamento no Exército Britânico em Campanha.

através de pedidos feitos ao diretor delegado adjunto. Os artigos eram carregados em vagões na base que estavam ligados aos comboios de reabastecimento diário. A distribuição às tropas era feita de uma de três maneiras, ou diretamente dos vagões na ETE, a partir de um depósito à frente da ETE de onde as viaturas das unidades iriam recolher os artigos ou num local de reabastecimento⁴⁴ onde as viaturas mandavam receber os artigos⁴⁵.

4.3. Munições

4.3.1. Órgãos de Direção de Reabastecimento

Todo o serviço de reabastecimento de munições inglês era superiormente dirigido em cada QG de Exército pela repartição do quartel mestre general, responsável pela manutenção das dotações fixadas para os diferentes escalões e depósitos. Esta repartição fornecia e distribuía dentro dos limites fixado pelo EM, escriturava o movimento geral de munições mas não possuía responsabilidade quanto ao seu emprego. A receção e entrega das munições, gerência de depósitos e conservação era responsabilidade dos oficiais de material⁴⁶.

Os órgãos de reabastecimento empregues pelas tropas britânicas no transporte de munições das ETE aos trens de combate eram as colunas de munições divisionárias, a companhia divisionária de transportes automóveis e as linhas férreas.

Não havia quaisquer formações de Corpo de Exército ou de Exército especialmente compostas para o reabastecimento de munições. No entanto, o grande QG dispunha de algumas companhias de automóveis de reserva, as quais podia, se necessário atribuir aos seus Exércitos⁴⁷.

A companhia de munições divisionária compreendia um comando e três secções, duas secções de reabastecimento de munições de artilharia e uma secção de reabastecimento de munições de infantaria⁴⁸.

⁴⁴ Um exemplo deste seria nas lavandarias.

⁴⁵ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Organização do Serviço de Material e Fardamento no Exército Britânico em Campanha.

⁴⁶ Ordnance officers. Retirado de AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento do Serviço de Reabastecimento de Munições no Exército Britânico em Campanha.

⁴⁷ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento do Serviço de Reabastecimento de Munições no Exército Britânico em Campanha.

⁴⁸ Idem.

Quanto à companhia divisionária de transporte automóvel, esta formação destinava-se ao transporte de víveres e munições entre a ETE e os centros de reabastecimento. Esta possuía 5 secções de 16 camiões de 3 toneladas mas apenas 28 camiões eram usados para o transporte de munições, resultando numa capacidade de transporte de 84 toneladas de munições⁴⁹.

4.3.2. Depósitos de Munições

Durante a guerra foram constituídos dois grandes depósitos de munições em território francês, na Flandres e no Somme, os quais foram sempre reabastecidos a partir de remessas vindas de Inglaterra. A partir destes depósitos as munições eram enviadas para depósitos intermediários e ali se mantinham até serem enviadas para a linha da frente (Bessa, 1922).

O consumo exagerado e imprevisível da guerra veio obrigar a transformações no reabastecimento de munições. Foi então reconhecida a necessidade de escalonar dentro da zona de operações vários depósitos de munições que fossem facilmente acessíveis às viaturas dos órgãos de reabastecimento divisionário, principalmente quando se tratava de uma ofensiva de grande importância. Este escalonamento era demasiado arriscado durante uma guerra de movimento, sendo então só usado durante o período de guerra estacionário, tendo sido abandonado na fase final da guerra, período da guerra em que o movimento foi retomado. Durante a fase final da guerra faziam-se avançar o mais à frente possível os comboios de remuniciamento, tanto quanto o estado das linhas férreas e a situação o permitisse. Durante a guerra estacionária foram constituídos depósitos de munições de campanha⁵⁰, escalonados em depósitos de Exército, de Corpo, de Divisão, de Brigada e de Batalhão⁵¹.

A artilharia de campanha reabastecia-se diretamente dos depósitos de Corpo de Exército enquanto a artilharia pesada reabastecia-se dos depósitos de artilharia pesada, que geralmente seriam dois por Corpo de Exército. O excedente de que deveria constituir a dotação dos diferentes depósitos era fixado pelo Quartel-General do Exército, aos Corpos

⁴⁹ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento do Serviço de Reabastecimento de Munições no Exército Britânico em Campanha.

⁵⁰ Denominados de “Dumps” pelos ingleses.

⁵¹ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento do Serviço de Reabastecimento de Munições no Exército Britânico em Campanha.

de Exército incumbia a responsabilidade da entrega das munições para o reabastecimento ou a evacuação dos depósitos caso a situação assim o exigisse⁵².

4.3.3. Dotação de munições

Não havia regras precisas para a determinação do número de munições que deveria haver em cada depósito de campanha, quando estes eram organizados uma vez que estes números variavam com a situação tática e as circunstâncias variáveis assim como o setor das operações. Geralmente o Exército mantinha em depósito uma reserva geral de 20% a 30% das munições de infantaria que constituíam a dotação total de todas as Divisões, os Corpos de Exército mantinham nos seus depósitos uma reserva de 20% da sua dotação e as Divisões mantinham uma reserva de 20% a 50%⁵³.

4.3.4. Reabastecimento de Munições

O reabastecimento de munições fazia-se sempre da retaguarda para a frente, sendo os elementos da retaguarda responsáveis pelo reabastecimento dos elementos que se encontravam à sua frente (Bessa, 1922).

Os Corpos de Exército informavam diariamente o QG dos Exércitos quanto ao seu consumo de munições e este solicitava o Grande Quartel-General o número necessário para anular o déficit da sua dotação⁵⁴. Caso o pedido fosse aceite, seriam enviados comboios carregados com munições até à ETE após o qual o Exército distribuiria pelos diferentes Corpos de Exército e que por sua vez cada Corpo distribuiria entre as suas Divisões e o depósito de reserva do Corpo de Exército⁵⁵.

⁵² AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento do Serviço de Reabastecimento de Munições no Exército Britânico em Campanha.

⁵³ Ver apêndice F. Fonte: AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento do Serviço de Reabastecimento de Munições no Exército Britânico em Campanha.

⁵⁴ Ver apêndices G e H.

⁵⁵ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento do Serviço de Reabastecimento de Munições no Exército Britânico em Campanha.

4.3.5. Remuniciamento da Artilharia⁵⁶

Num Corpo de Exército a quatro Divisões, era constituído um depósito de Corpo de Exército para a artilharia de campanha e dois depósitos para a artilharia pesada por Corpo de Exército. A distância destas à linha da frente dependia principalmente das facilidades de emprego da linha Decauville⁵⁷ e das condições que o terreno permitisse. Regra geral estes depósitos estariam dispostos em dois escalões, um entre os 10 e 15 km da frente, especialmente usado para o reabastecimento diário, outro de 15 a 25 km onde era geralmente mantida a reserva do Exército. Todo o transporte de munições entre as ETE e os depósitos de Exército ou de Corpo de Exército era feita por linha Decauville, ou caso esta não existisse, através de meios da coluna automóvel ou do parque de munições. As baterias de artilharia pesada eram diretamente reabastecidas pelos camiões pertencentes aos parques de munições ou pela linha Decauville que transportavam as munições dos depósitos de Corpo diretamente até às posições. Quanto à artilharia de campanha, era estabelecido, por cada Divisão, um local de reabastecimento⁵⁸ a uma distância não superior a 5km e de modo a ser facilmente acessíveis às viaturas hipomóveis da coluna de munições. As munições eram conduzidas destes locais de reabastecimento por linha Decauville ou por camiões e ali entregues às viaturas da coluna de munições que por sua vez destacaria secções de munições que forneceria as baterias.⁵⁹

No caso de se passar a uma guerra de movimento, as munições que ainda se encontravam nos depósitos de munições de Corpo de Exército e de Exército eram enviadas para a frente utilizando os meios de transporte disponíveis⁶⁰. Quando a linha de reabastecimento se tornava demasiado extensa, as munições que restavam eram deixadas nos depósitos para serem evacuadas por caminho-de-ferro logo que possível, sendo o reabastecimento feito diretamente das ETE por meio de viaturas hipomóveis e viaturas automóveis⁶¹.

⁵⁶ Ver Apêndice I.

⁵⁷ Uma linha Decauville era um sistema de caminho-de-ferro de via ultra estreita, a via era formada apenas por elementos pré-fabricados, que podiam ser facilmente desmontados, transportados e reutilizados. A preparação da plataforma e a colocação da via requeriam pouco trabalho.

⁵⁸ *Refilling Point*.

⁵⁹ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento do Serviço de Reabastecimento de Munições no Exército Britânico em Campanha.

⁶⁰ Viaturas hipomóveis, camiões ou linhas Decauville.

⁶¹ Retirado AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento do Serviço de Reabastecimento de Munições no Exército Britânico em Campanha.

4.3.6. Remuniciamento da Infantaria⁶²

O municiamento das unidades de infantaria e metralhadoras era realizado do mesmo modo que para as unidades de artilharia até aos locais de reabastecimento das divisões. A partir daí, cada Brigada de infantaria constituía, normalmente, uma reserva de munições, e cada Regimento constituía uma reserva com cerca de um terço da dotação das munições dos seus Batalhões⁶³.

4.4. Serviço de Saúde

4.4.1. Organização

No funcionamento do serviço de saúde das forças britânicas em campanha o exército britânico dispunha das seguintes formações e serviços hospitalares:

- a) Postos de Socorros;
- b) Ambulâncias divisionárias;
- c) Comboios auto-ambulâncias;
- d) Hospitais de evacuação;
- e) Comboios sanitários;
- f) Hospitais estacionários;
- g) Hospitais gerais;
- h) Depósitos de convalescentes;
- i) Depósitos de material sanitário.

Os postos de socorros eram constituídos pelo serviço de saúde regimental com os elementos sanitários de cada Batalhão⁶⁴. As ambulâncias divisionárias⁶⁵ tinham lotação

⁶² Ver Apêndice J.

⁶³ Retirado AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento do Serviço de Reabastecimento de Munições no Exército Britânico em Campanha.

⁶⁴ Cada Batalhão dispunha de 1 oficial médico, 1 cabo e 1 soldado (condutor), 4 maqueiros para o estado-maior e mais 4 por cada companhia, uma secção a dois homens por cada companhia para além de um carro sanitário.

⁶⁵ 3 por Divisão, comandadas por Tenentes-coronéis, tendo no seu efetivo mais 2 Majores e 6 capitães ou oficiais subalternos. Estas eram constituídas por 2 motocicletas, 1 bicicleta, 3 carros de água, 1 carro sanitário para material de reparações, forja, 1 carro cantina, 3 carros para material sanitário (1 por secção) 3 carros para transporte de feridos (1 por secção no qual conseguia transportar 4 feridos deitados ou 12 sentados ou ainda 2 deitados e 4 sentados), 6 carros de esquadrão para material de tendas, etc., 7 auto-ambulâncias (3 para a secção A e duas para a secção B e C).

para 150 doentes e compreendiam três secções, a A (comando), B e C. Cada secção dividia-se ainda em duas subdivisões, a subdivisão de maqueiros e a subdivisão de tendas.

O comboio de auto-ambulâncias⁶⁶ pertencia aos Corpos de Exército, apesar de os Exércitos possuírem mais uma ou duas destas formações para além dos adstritos aos Corpos de Exército. Estes eram constituídos em três secções⁶⁷ com uma totalidade de 50 auto-ambulâncias⁶⁸.

Os hospitais de evacuação⁶⁹ possuíam camas para 200 feridos ou doentes, dirigido superiormente por um Tenente-Coronel⁷⁰, para o transporte de material cada hospital possuía 3 camiões de 3 toneladas. Estes hospitais, por vezes, tomavam a caracterização de hospitais estacionários, recebendo um número de feridos muito superior à sua lotação, enquanto estes aguardavam evacuação para a base. A deslocação destes hospitais, quando necessária, tornava-se então muito complicada, derivado à quantidade de material a transportar⁷¹.

O comboio sanitário⁷² é constituído com vagões de 1ª classe apropriados para o transporte de feridos deitados num total de 396 feridos deitados. Dispõe também de vagões farmácia, cozinha, para transporte de material, alojamento de pessoal, entre outros. O comboio sanitário é comandado por um Tenente-Coronel ou Major, totalizando 53 oficiais, enfermeiras e praças do serviço de saúde.

Em relação aos hospitais estacionários, estes dividam-se em dois tipos, hospitais com capacidade para 400 feridos e hospitais com capacidade para 200 feridos. Os hospitais com capacidade para 400 feridos eram compostos por 12 oficiais médicos, e 27 enfermeiras e 120 praças num total de 159 militares do serviço de saúde⁷³.

Quanto aos hospitais gerais, estes dividiam-se em três tipos quanto ao número de camas que possuíam. Os Hospitais gerais de 1040 camas eram compostos por 25 oficiais e 73 enfermeiros num total de 289 militares. Os hospitais gerais com capacidade para 1560 camas eram compostos por 30 oficiais médicos e 78 enfermeiras num total de 304

⁶⁶ *Motor Ambulance Convoy.*

⁶⁷ Secção A (comando), B e C.

⁶⁸ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento Geral do Serviço de Saúde no Exército Britânico em Campanha.

⁶⁹ *Casualty Clearing Station.*

⁷⁰ Ao seu serviço encontrava-se 2 Majores, 4 Capitães e subalternos, todos oficiais médicos.

⁷¹ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento Geral do Serviço de Saúde no Exército Britânico em Campanha

⁷² Ambulance train.

⁷³ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento Geral do Serviço de Saúde no Exército Britânico em Campanha.

militares. Por fim, os hospitais gerais com capacidade para 2500 camas eram compostos por 39 oficiais médicos e 125 enfermeiras num total de 428 militares. Os depósitos de convalescentes dividem-se em dois tipos, os de 2000 camas e os entre 2001 e 5000 camas. Os depósitos de 2000 camas eram compostos por 3 oficiais médicos e 1 dentista num total de 53 militares enquanto os depósitos de convalescentes de 2001 a 5000 camas eram compostos por 7 oficiais médicos e 1 dentista num total de 91 militares. O pessoal médico nestes depósitos era muito reduzido derivado do facto de quase todo o serviço ser feito por convalescentes⁷⁴.

Em relação ao fornecimento de material sanitário existiam depósitos gerais na base e depósitos avançados. O efetivo de pessoal empregue nestes depósitos é extremamente reduzido⁷⁵.

4.4.2. Funcionamento de Evacuação Durante as Operações

4.4.2.1. Evacuação de Feridos Deitados⁷⁶

As ações do serviço de saúde em campanha dividiam-se essencialmente em três zonas, a zona de reunião⁷⁷, a zona de evacuação e a zona de distribuição. Na zona de reunião encontravam-se o PS e as ambulâncias divisionárias, na zona de evacuação encontravam-se os hospitais de evacuação, os comboios sanitários e os hospitais estacionários. Na zona de distribuição encontravam-se os hospitais gerais, os depósitos de convalescentes, navios-hospitais e hospitais militares no Reino Unido⁷⁸

Aos feridos em combate eram-lhes prestados os primeiros socorros pelo serviço de saúde regimental, retirando-os da linha de fogo sempre que possível e através dos meios de maqueiros regimentais⁷⁹. Todos os feridos eram assim recolhidos e levados ao PS para serem vistos e aguardariam transporte para as ambulâncias. Caso os feridos não conseguissem ser tratados no PS regimentais estes seguiriam para a retaguarda na maca em que foram recolhidos e deixados no depósito de macas junto de cada posto regimental. Do

⁷⁴ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento Geral do Serviço de Saúde no Exército Britânico em Campanha

⁷⁵ Idem.

⁷⁶ Ver Apêndice K.

⁷⁷ Collecting zone.

⁷⁸ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento Geral do Serviço de Saúde no Exército Britânico em Campanha

⁷⁹ Nos combates de grande envergadura o número de maqueiros era insuficiente e era então reforçado por praças das unidades.

PS os feridos incapazes de voltar ao serviço eram conduzidos aos postos avançados das ambulâncias⁸⁰ onde eram feitos apenas os primeiros socorros ou alguma intervenção cirúrgica de grande urgência. Após a passagem pelo posto avançado das ambulâncias os feridos eram conduzidos pelas auto-ambulâncias⁸¹ aos postos principais das ambulâncias⁸². Regra geral cada ambulância estabelecia dois postos avançados e um posto principal. A condução dos feridos das ambulâncias para os hospitais de evacuação era, regra geral, feita pelas viaturas pertencentes ao comboio de ambulâncias. Os hospitais de evacuação eram geralmente dispostos em grupos junto das estações de caminho-de-ferro, preferencialmente as que não fossem já utilizadas para o reabastecimento de víveres ou munições. Os hospitais de evacuação não eram hospitais no verdadeiro sentido da palavra, mas sim um lugar onde os feridos aguardavam o tempo necessário para serem transportados através de caminhos-de-ferro para a base ou quando a gravidade dos seus ferimentos o impedisse de ser transportado⁸³.

Este sistema mostrou durante a guerra que os primeiros feridos levantados no campo de batalha conseguiam estar nos hospitais de evacuação em três a quatro horas, no entanto se o combate continuasse a demora do resto dos feridos seria maior⁸⁴.

4.4.2.2. Evacuação de Feridos de Pequena Gravidade que Podiam Marchar a Pé⁸⁵

O processo de evacuação de feridos que conseguiam ser evacuados a pé tornava-se diferente da evacuação dos feridos deitados. Estes muitas vezes não passavam pelos postos de socorros mas seguiriam num caminho previamente balizado que os conduziria a postos de reunião⁸⁶ organizados pelas ambulâncias onde eram vistos. Destes postos eram conduzidos diretamente e em camiões previstos para este fim aos hospitais de evacuação destinados a doentes que conseguissem marchar a pé e daí eram conduzidos para os hospitais de base em comboios sanitários, improvisados com vagões de passageiros⁸⁷.

⁸⁰ *Advanced Dressing Stations.*

⁸¹ Eram usadas viaturas hipomóveis caso os feridos estivessem em locais inacessíveis por auto-ambulâncias.

⁸² *Main Dressing Station.*

⁸³ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento Geral do Serviço de Saúde no Exército Britânico em Campanha.

⁸⁴ *Idem.*

⁸⁵ Ver Apêndice L.

⁸⁶ *Collecting Posts.*

⁸⁷ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento Geral do Serviço de Saúde no Exército Britânico em Campanha

4.5. Serviço de Transportes

Cada Exército britânico continha na sua orgânica formações hipomóveis assim como automóveis. As formações automóveis eram as companhias de transporte automóveis destinadas a reabastecer as tropas do Exército, Corpos de Exército e Divisões. As formações hipomóveis pertenciam aos TD, geralmente destinados ao reabastecimento das unidades e formações das Divisões⁸⁸.

4.5.1. Formações Automóveis

A companhia de transportes automóvel divisionária⁸⁹ destinava-se ao transporte de víveres e munições das ETE aos centros de reabastecimentos. Esta compreendia cinco secções de 16 camiões de três toneladas cada⁹⁰.

Todos os carros ligeiros, motocicletas e auto-ambulâncias que faziam parte das diferentes unidades e formações divisionárias, bem como o pessoal técnico correspondente encontravam-se subordinados ao comando da companhia, mas consideravam-se como destacados naquelas unidades e formações⁹¹. No total na posse da companhia de transportes automóveis divisionária encontravam-se 54 camiões com a capacidade de carga de 141 toneladas, para além da capacidade de transporte de 84 toneladas de munições⁹².

A companhia de transportes do Corpo de Exército⁹³ compreendia duas secções de 16 camiões de 3 toneladas cada. Possuía atribuições idênticas da companhia de transporte automóvel divisionária exceto no que concerne ao transporte de munições, no qual esta não colaborava.

⁸⁸ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Funcionamento Geral do Serviço de Reabastecimento de Víveres no Exército Britânico em Campanha

⁸⁹ *Divisional Mechanical Transport Company*.

⁹⁰ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Funcionamento Geral do Serviço de Reabastecimento de Víveres no Exército Britânico em Campanha

⁹¹ A distribuição dos camiões sem considerar os destinados ao transporte de munições era a seguinte: para o transporte de víveres estariam destinados 26 camiões de 3 toneladas e 12 com capacidade para 1300Kg, proporcionando então uma capacidade de transporte de víveres⁹¹ de 100 toneladas; para o transporte de correio estavam destinados 2 camiões com capacidade 1300Kg, o material e fardamento era transportado em 4 camiões de 3 toneladas num total de 12 toneladas, para os serviços de saúde estavam destinados 3 camiões de 3 toneladas, havendo ainda 7 camiões de 3 toneladas de reserva.

⁹² Retirado de AHM/1/35/512/2 – Funcionamento Geral do Serviço de Reabastecimento de Víveres no Exército Britânico em Campanha.

⁹³ *Corps Troops Mechanical Transport Company*.

A companhia de transportes automóveis das tropas de Exército⁹⁴ possui atribuições idênticas às da companhia divisionária exceto quanto ao transporte de munições, no qual não coopera. A sua organização e funções desta companhia eram idênticas às da companhia de transporte divisionária no entanto em número de viaturas muito superior⁹⁵.

4.5.2. Formação Hipomóveis – Trem Divisionário

As viaturas dos trens das diferentes unidades e formações do exército britânico estão repartidas por dois escalões, os transportes de primeira e de segunda linha.

A primeira linha era constituída pelas viaturas do trem de combate e pelas cozinhas rodadas que acompanhavam sempre as respetivas unidades e formações. A segunda linha era constituída pelas viaturas do trem regimental⁹⁶ e encontravam-se reunidas numa grande formação independente que era denominada trem divisionário⁹⁷.

Este trem era comandado por um Tenente-Coronel e era constituído por um comando e quatro companhias sendo que cada uma destas encontrava-se dividida por uma secção de bagagens e uma secção de víveres. A primeira companhia é comandada por um Major e possuía uma composição diferente das outras três sendo constituída por um total de 91 viaturas. As outras três companhias possuíam constituições idênticas e destinavam-se às três Brigadas de infantaria com 31 viaturas cada⁹⁸.

4.6. Manutenção

Cada Exército inglês dispunha de uma oficina móvel pesada e cada Corpo de Exército dispunha de uma oficina móvel média e de duas oficinas móveis ligeiras. A oficina pesada era comandada por um inspetor de máquinas de 2ª classe e constituída por

⁹⁴ *Army Troops Mechanical Transport Company.*

⁹⁵ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Funcionamento Geral do Serviço de Reabastecimento de Víveres no Exército Britânico em Campanha.

⁹⁶ Víveres e bagagens.

⁹⁷ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Funcionamento Geral do Serviço de Reabastecimento de Víveres no Exército Britânico em Campanha.

⁹⁸ *Idem.*

um total de 97 homens⁹⁹, dois tratores, 1 automóvel ligeiro e 1 camião de 3 toneladas. Nesta oficina eram realizadas as reparações que não possíveis de ser realizadas nas oficinas ligeiras ou médias mas que mesmo assim não necessitassem de ser abatidas ou enviadas para fora do TO. As oficinas médias, pertencentes aos Corpos de Exército, encontravam-se subordinadas igualmente a um inspetor de máquinas de 2ª classe e eram constituídas por um total de 22 homens¹⁰⁰, um automóvel ligeiro e 5 camiões de 3 toneladas. As oficinas atribuídas ao Exército (pesada) e Corpos de Exército (médias) eram instaladas geralmente em localidades passíveis de fornecer recursos para a reparação e em locais de fácil acesso vindo das linhas da frente¹⁰¹.

⁹⁹ 28 Ajustadores, 3 telemetristas, 8 serralheiros, 8 ferreiros, 20 carpinteiros de carros, 1 carpinteiro de moldes, 16 torneiros, 2 broqueiros, 2 amoladores, 1 electricista, 1 desenhador de máquinas, 2 fundidores de latão, 2 latoeiros, 1 soldador a acetilene, 1 pintor e 1 correeiro.

¹⁰⁰ 9 Ajustadores, 3 serralheiros, 3 ferreiros, 3 torneiros, 2 carpinteiros de automóveis e 2 cravadores de rebites.

¹⁰¹ Retirado de AHM/1/35/512/2 – Funcionamento Geral do Serviço de Reabastecimento de Víveres no Exército Britânico em Campanha.

Capítulo 5

O Apoio Logístico ao Corpo Expedicionário Português

Neste capítulo pretendemos descrever o modo de atuação do apoio logístico no CEP, restringindo-nos ao reabastecimento de víveres, fardamento e material, munições, serviço de saúde, transportes e manutenção. Descreveremos gradualmente os órgãos pertencentes aos dispositivos de reabastecimento e o seu processo de reabastecimento até chegar às unidades nas trincheiras.

5.1. Víveres

No convénio assinado entre Portugal e a Inglaterra no dia 3 de janeiro de 1917 estabeleceu-se que a alimentação das tropas do CEP ficaria a cargo da Inglaterra. Esta forneceria a mesma ração em uso nas linhas inglesas com algumas exceções, em vez do chá inglês seria distribuído café, seria ainda distribuído vinho português (Marques, 2008).

5.1.1. Funcionamento do Reabastecimento de Víveres

Os oficiais provisos das unidades formulavam uma requisição com três dias de antecedência, estas eram reunidas nos serviços administrativos dos quartéis gerais e enviados aos delegados na ETE, que por sua vez as enviariam para as entidades inglesas à retaguarda (Freiria, 1918).

Através do comboio logístico inglês, os víveres eram trazidos diariamente por meio de caminho-de-ferro até à ETE¹⁰². Os comboios chegavam de madrugada à ETE, sendo carregados em secções distintas os víveres, forragens e outros artigos com destino às

¹⁰² Ver Apêndice M.

divisões, sendo imediatamente entregues pelo gerente administrativo inglês¹⁰³ da ETE aos chefes dos serviços administrativos divisionários (Lopes, 1922).

Após os víveres serem descarregados na ETE, estes seguiriam até aos locais de reabastecimento, geralmente por CA, exceto na época dos degelos, sendo então usadas as viaturas hipomóveis dos TD. Os locais de reabastecimento eram estabelecidos em pontos centrais encobertos tanto quanto possível de modo a não serem vistos pela aviação inimiga. Por cada Divisão havia quatro LR, um para cada Brigada (três no total) e tropas adstritas nesses setores e um local de reabastecimento para o QG da Divisão assim como as tropas da retaguarda. Os géneros recebidos nos LR eram depois transportados para as cozinhas e acantonamentos dos Batalhões¹⁰⁴, em regra, pelas viaturas que estas possuíam no TD, para posteriormente serem distribuídos, já confeccionados, às companhias e seus pelotões. Quando estes batalhões se encontrassem na linha das trincheiras, o pessoal das cozinhas incumbido de cozinhar os víveres viriam à retaguarda buscar estes víveres (Lopes, 1922).

5.2. Fardamento e Equipamento

O fim do serviço de fardamento em campanha era o de prover o fornecimento de fardamento às tropas de todos os artigos de vestuário e calçado que estas necessitassem (Júnior, 1916). Este pertencia às obrigações do estado português. Parte deste foi entregue aos soldados antes da saída de Portugal e a outra parte era entregue à chegada a França. O fardamento variava entre o fardamento de Inverno e o de Verão, variando entre estes dois o tecido de fabrico e número de peças¹⁰⁵. Estas mudanças não eram, contudo, refletidas no calçado, mantendo-se a mesma dotação durante o ano (Marques, 2008).

O reabastecimento destes era difícil, porque para além do fardamento e do calçado, este compreendia igualmente óleos, unturas para lubrificação de todo o tipo de armamento, flanellete¹⁰⁶ para as respetivas limpezas, sabão, cabedais entre outros artigos fornecidos pelos ingleses que não fossem armamento, munições ou correame¹⁰⁷ (Lopes, 1922).

¹⁰³ *Railhead Supply Officer.*

¹⁰⁴ Ver Apêndice N.

¹⁰⁵ O fardamento de inverno era composto por oito peças e o de verão por sete.

¹⁰⁶ Flanellete era um tecido de algodão almofadado parecido à textura da flanela.

¹⁰⁷ Conjunto de correias.

5.2.1. Órgãos de Reabastecimento

Inicialmente existia na área de concentração do CEP o depósito de fardamento avançado, existindo na área da base o depósito de material de fardamento da Base. O funcionamento destes dois órgãos foi inicialmente conturbado, tendo sofrido modificações profundas o DFB e sido extinto o DAF (Lopes, 1922).

5.2.2. Funcionamento do Reabastecimento

A ida do CEP para a Flandres levou à adoção do sistema inglês no que respeita ao serviço de fardamento. O fardamento dos militares do CEP deixou de ser propriedade dos militares e passou a se encontrar à carga das unidades. Assim, à saída das trincheiras por parte dos militares, estes ao se dirigirem às casas de banho tomar banho, trocassem a sua roupa suja por roupa limpa, indo esta posteriormente para a lavandaria (Freiria, 1918).

O fardamento e equipamento era transportado por meio marítimo até ao DFB e sendo transportados por caminhos-de-ferro até à ETE, de onde seriam transportados pelo CA até aos LR das Divisões, de onde passariam a ser transportados nos TD até aos depósitos de Batalhão (Junior, 1917).

5.3. Munições

No CEP, o reabastecimento era efetuado, como nos restantes exércitos, da retaguarda para a frente. Os escalões da retaguarda procuravam sempre manter-se em contato com os escalões à sua frente, para que estes não necessitassem de se preocupar nem com o que se passava atrás nem lhes faltasse munições. O reabastecimento de munições sobrelevava-se, obviamente, a quaisquer reabastecimentos que fossem necessários e a prontidão de reabastecimento era de excepcional importância (Bessa, 1922).

5.3.1. Órgãos de Reabastecimento

Os órgãos de reabastecimento empregados no reabastecimento de munições em serviço no CEP eram o sub-parque de munições¹⁰⁸, as colunas de munições¹⁰⁹ e os trens de combate. O sub-parque era o órgão que reabastecia diariamente através dos seus camiões¹¹⁰ as munições, explosivos, granadas e artifícios requisitados pelos depósitos avançados de infantaria e artilharia de modo a completar as suas dotações (Bessa, 1922). No entanto, embora o sub-parque de munições pertencesse ao escalão de Corpo de Exército, este encontrava-se subordinado ao parque de munições do Exército britânico, fazendo assim com que o CEP não pudesse dispor deste sem autorização prévia inglesa (Freiria, 1918).

As colunas de munições dividam-se em 6 secções, o comando e estado-maior, três secções de reabastecimento de munições de artilharia e duas secções reabastecimento de munições de infantaria. Nos trens de combate encontravam-se os depósitos de Brigada¹¹¹ e os depósitos de trincheiras (escalão Batalhão). (Bessa, 1922)

5.3.2. Funcionamento do reabastecimento de munições

Como mencionado acima, o reabastecimento era efetuado da retaguarda para a frente. Assim sendo, através de meios automóveis o sub-parque reabastecia os depósitos avançados de infantaria e os depósitos avançados de munições de artilharia. Com o pôr-do-sol os carros de munições, carros de esquadrão e carros de companhia iriam buscar as munições em cunhetes e as transportavam para as posições das baterias de artilharia ou para os depósitos de Brigada, instalados em casas arruinadas ou em paióis próprios, à retaguarda das linhas¹¹² (Freiria, 1918).

Destes, as munições seguiriam nas linhas Decauville para os depósitos de trincheira e posteriormente para os depósitos de companhia e daí levadas para as banquetas dos parapeitos nas trincheiras (Bessa, 1922).

¹⁰⁸ Ver Apêndice O.

¹⁰⁹ Ver Apêndice P.

¹¹⁰ Cada camião transportava entre 14.000 e 15.000 munições.

¹¹¹ Geralmente instalados em casas arruinadas ou em paióis próprios à retaguarda das linhas.

¹¹² Ver Apêndice Q.

Assim, cada soldado de infantaria possuía consigo 150 munições¹¹³, havendo mais cerca de 101 munições por espingarda nos trens de combate, 79 nas colunas de munições e 28 no sub-parque.¹¹⁴

A certa altura foram dispensadas as colunas de munições, sendo o reabastecimento feito pelos camiões de munições¹¹⁵ até aos depósitos de munições, estabelecidos entre 3 a 4 quilómetros atrás da linha de Corpo (a 4 quilómetros das linhas dos batalhões e baterias) e pelos carros de munições das unidades, carros de esquadrão e carros de companhia, desde esses depósitos até às unidades (Freiria, 1918).

5.4. Serviço de Saúde

5.4.1. Organização

O funcionamento do serviço de saúde das forças portuguesas em campanha funcionava em dois escalões, o de primeira linha e o da retaguarda. O escalão de primeira linha dispunha das seguintes formações e serviços hospitalares:

- a) Postos de Socorros Avançados;
- b) Postos de Socorros;
- c) Postos de Transporte;
- d) Ambulâncias;
- e) Hospitais de Sangue.

No segundo escalão encontravam-se:

- a) Hospitais de Retaguarda;
- b) Hospitais de Base.

Os postos de socorros avançados funcionavam junto de cada Batalhão, competindo-lhe o primeiro tratamento dos ferimentos ou de doença dos militares¹¹⁶ (Bessa, 1922).

A lotação dos postos de socorros avançados variou durante a guerra, aumentando derivado ao grande fluxo de feridos que chegavam a estes postos, passando de 70 feridos deitados e 205 feridos sentados para 174 feridos deitados e 464 sentados (Marques, 2008).

¹¹³ A sua dotação era de 120 mais 30 na mochileta.

¹¹⁴ Ver Apêndice R.

¹¹⁵ Adquiridos aos ingleses.

¹¹⁶ Era composto, em regra, por um médico, dois enfermeiros e quatro maqueiros pertencentes às secções hipomóveis de transporte de feridos.

Funcionando ao escalão de Brigada, os PS possuíam melhores instalações que os postos de socorros avançados, encontrando-se em abrigos protegidos contra o ataque por gás, possuindo uma capacidade para 256 feridos deitados e 580 sentados, podendo suportar, extraordinariamente, mais 41 feridos e 138 sentados. A equipa médica pertencente a estes PS era de dois médicos, quatro enfermeiros, quinze maqueiros e de uma auto-ambulância para a evacuação de feridos. A atuação destes PS encontrava-se afetada no entanto por diversos fatores: no caso de uma guerra de movimento, esta não teria capacidade de instalar o equipamento sanitário adequado e para além disso, estes postos encontravam-se ao alcance da artilharia inimiga quando esta pretendia atingir as posições recuadas ou os acessos às trincheiras (Marques, 2008).

Os postos de transporte eram postos onde os feridos ou doentes eram concentrados enquanto aguardavam o transporte até às ambulâncias. Estes, tendo a necessidades de ser móveis, não eram propriamente um aquartelamento, assemelhando-se mais a um parque onde os veículos hipomóveis e os veículos de motorizados de transporte de feridos e doentes eram estacionados e os feridos transportados até às ambulâncias. Para facilitar a evacuação dos feridos, durante as operações ativas eram estabelecidos também postos para feridos que pudessem marchar a pé, transportados nos camiões de abastecimento no seu retorno, de modo a que os transportes dos postos de transporte pudessem ser usados nos feridos de maior urgência (Marques, 2008).

As ambulâncias possuíam estruturas sanitárias muito mais bem preparadas que ultrapassavam a prestação dos primeiros socorros. O seu tamanho era variável, uma vez que a tendência das ambulâncias era a de serem uma estrutura inicialmente extremamente móvel e ligeira e, com o aumento do volume de feridos, tornarem-se mais estacionárias mas aumentando a sua capacidade de receber doentes e feridos chegando a funcionar quase como hospitais temporários (Marques, 2008).

Uma ambulância normal dividia-se de três¹¹⁷ a cinco secções, sendo que no caso de uma ambulância a cinco secções na primeira secção era feito o registo dos feridos e doente, nas segunda e terceira secções era realizado o diagnóstico das lesões ou doenças e a triagem em relação aos feridos e doentes que iriam permanecer na ambulância ou que seriam evacuados. Na quarta secção encontravam-se os feridos ou doentes que aguardariam a evacuação e na quinta secção encontravam-se os feridos ou doentes que o estado de saúde não suportasse a evacuação (Marques, 2008).

¹¹⁷ Ver Apêndice S.

O volume de feridos e doentes que recorriam às ambulâncias obrigou a que duas das ambulâncias, a nº 2 e a nº 9, se transformassem posteriormente nos Hospitais de Sangue¹¹⁸ nº 1¹¹⁹ e nº 2, respetivamente. Este nome foi adotado de modo a não serem confundidos com os Hospitais de Base assim como por prestarem os cuidados de segunda linha quando os feridos ou doentes, sobretudo os feridos em combate, exigiam cuidados prolongados ou operações mais especializadas (Marques, 2008).

Quanto aos hospitais da retaguarda, destacaram-se neste âmbito os Hospitais de Base nº 1 e nº 2¹²⁰, o Hospital Militar Português¹²¹ e o Hospital da Cruz Vermelha Portuguesa¹²², no entanto, outros hospitais de âmbito público ou privado, nacional, ingleses e franceses receberam igualmente feridos e doentes portugueses. O Hospital de Base nº1 possuía 94 pavilhões com uma capacidade para 1500¹²³ camas assim como equipamento sanitário adequado às exigências da campanha¹²⁴. O hospital de Base nº2, mais pequeno, possuía capacidade de 500 a 600 camas enquanto o Hospital Militar Português possuía capacidade para 102 camas¹²⁵ e o Hospital da Cruz Vermelha Portuguesa cerca de 300 camas¹²⁶ (Marques, 2008).

5.4.2. Funcionamento do Serviço de Evacuação Durante as Operações

Durante os combates, quando um combatente era ferido, este deveria ser socorrido pelos maqueiros que aplicar-lhe-iam o penso individual, e caso necessário, o transportariam¹²⁷ até ao posto de socorros avançados. Era nos postos de socorros avançados onde seriam aplicados os primeiros cuidados médicos ou a deteção dos casos de doença nos batalhões. Ali seriam vistos por um médico de forma a serem transportados, de seguida, para o PS caso os ferimentos não pudessem aí ser tratados (Bessa, 1922).

¹¹⁸ Ver Apêndice T.

¹¹⁹ Inaugurado a 5 de agosto de 1917, em Merville.

¹²⁰ Estabelecidos em Ambleteuse.

¹²¹ Também conhecido por Hospital Militar Português de Hendaia.

¹²² Este era civil.

¹²³ Em caso de necessidade este número poderia ser aumentado para 2000.

¹²⁴ O grande problema era de cariz ambiental, pois o clima húmido existente em Ambleteure era muito adverso aos doentes pulmonares, obrigados a permanecer por falta de transportes navais para Portugal.

¹²⁵ As funções deste hospital eram diferentes aos dos outros hospitais, sendo mais um estabelecimento de convalescença, antes de serem enviados para Portugal. Ver apêndice U.

¹²⁶ Centralizado para o tratamento às praças-de-pré, foi construído com auxílio técnico e financeiro inglês e americano.

¹²⁷ Por vezes em vagões especiais de linha Decauville.

Nos PS uma equipa médica faria um diagnóstico mais preciso, estimando a urgência dos feridos ou doentes, os que se encontrassem em estado mais delicado seriam operados imediatamente enquanto os outros que ainda necessitassem de tratamento seguiriam para as ambulâncias (Bessa, 1922).

A evacuação de feridos dos PS para as ambulâncias era coordenado pelos postos de transporte em função da urgência de tratamento, ou seja, os feridos dos postos de socorros que tivessem de ser transportados para as ambulâncias seriam transportados para os postos de transporte, onde eram concentrados e instalados nos transportes disponíveis para seguirem até às ambulâncias, sempre acompanhados por pessoal competente (Bessa, 1922).

Nos três postos de transportes existentes, localizados o mais perto possível dos postos de socorros, perto igualmente de uma estrada, localizavam-se os meios de transporte para a evacuação em grandes dimensões para as ambulâncias. A rapidez do transporte pelos postos de transporte poderia fazer a diferença entre a vida ou a morte ou impedir a amputação de membros dos feridos em combate (Marques, 2008).

Chegados às ambulâncias os feridos ou doentes recebiam pela primeira vez tratamento que superava os PS. Localizando-se fora do alcance da artilharia inimiga aqui eram filtrados feridos e doentes, feito as operações cirúrgicas mais urgentes e enviados para os hospitais da retaguarda os doentes cujo tempo previsto de recuperação ultrapassasse os dois meses. Durante a guerra, derivado ao elevado número de feridos e doentes incapazes de se deslocarem devido ao seu precário estado de saúde, duas das ambulâncias desempenharam um papel semelhante aos dos hospitais de base, tendo sido denominadas de hospitais de sangue (Marques, 2008).

Se o tratamento dos feridos ou doentes necessitasse ainda de maior espaço de tempo, estes seriam transportados para os hospitais da retaguarda. A viagem seria realizada através de caminhos-de-ferro ou uma viagem fluvial para os casos especiais¹²⁸ (Bessa, 1922). Na realidade, com a Inglaterra a controlar as linhas recuadas, os feridos ou doentes portugueses eram evacuados primeiramente a um hospital britânico¹²⁹ antes de seguirem, finalmente, para os hospitais portugueses da retaguarda. Aqui ficariam os feridos ou doentes até conseguirem voltar para as suas unidades ou até ser possível a sua evacuação para Portugal (Marques, 2008).

¹²⁸ Ferimentos graves nos intestinos ou na cabeça.

¹²⁹ No caso de doença infetocontagiosa, como a tuberculose, passavam por ambulâncias ou hospitais especiais.

5.5. Serviço de Transportes

Foi na grande guerra que pela primeira vez foram usadas viaturas automóveis no apoio logístico às forças em guerra. Para acorrer às necessidades de transporte do CEP foram criados um comboio automóvel, uma secção automóvel para transporte de água¹³⁰ e um trem de víveres e bagagens¹³¹ (Lopes, 1922).

Estas formações não se mostraram adequadas, especialmente após a transformação do CEP em escalão Corpo de Exército. Seguiu-se então em princípios de junho de 1917 uma alteração do comboio automóvel, o trem de víveres e bagagens foi extinto e criado os trens divisionários (Lopes, 1922).

5.5.1. Comboio Automóvel

O comboio automóvel dividia-se em três grupos¹³², de dois escalões cada. Um grupo era destinado ao apoio à 1ª Divisão, um à 2ª Divisão e por fim um ao comando do CEP. Cada grupo dividia-se no seu estado-maior e menor e 3 escalões, um por Brigada. No total, o CA era constituído por 36 oficiais, 1054 praças, 224 automóveis, duas bicicletas e 24 motocicletas (Lopes, 1922).

Este destinava-se, principalmente, a efetuar o transporte de géneros entre a ETE e os LR, exceto na época dos degelos¹³³, neste caso era necessário usar as viaturas hipomóveis dos TD (Lopes, 1922).

Foi ainda criado a secção técnica do serviço automóvel¹³⁴, cujas funções permitiam o exclusivo direito de dispor para o serviço de transporte das viaturas pertencentes aos grupos automóveis e até das do sub-parque de munições (Lopes, 1922).

¹³⁰ Ver Apêndice V.

¹³¹ Ver Apêndice W.

¹³² Ver Apêndice X.

¹³³ O comando do 1º Exército proibia o uso de camiões nessa época, de modo a não inutilizarem as estradas.

¹³⁴ Ver Apêndice Y.

5.5.2. Trens Divisionários

Constituído ainda em Portugal os TBV, ainda antes de o CEP se tornar em Corpo de Exército, foi reconhecido, logo à chegada deste à Flandres, que a sua constituição não seria adequada ao CEP. A reestruturação do CEP levou, então, à extinção do TBV e à constituição dos TD¹³⁵ com o efetivo e material deste (Lopes, 1922).

Este dividia-se no estado-maior e menor e em mais quatro secções. A primeira secção distinguia-se das restantes secções que possuíam a mesma constituição entre si. À primeira secção estava imputada os reabastecimentos para o QG da Divisão, às baterias de artilharia da Divisão, para a coluna de munições, as 3 Companhias de sapadores mineiros, à Companhia de telegrafistas, ao Batalhão de pioneiros, ao Batalhão de metralhadoras pesadas, às ambulâncias da Divisão, às duas baterias de morteiros médios e secção veterinária. As outras três secções realizavam o reabastecimento às três Brigadas da Divisão (Lopes, 1922).

A função dos TD consistia, essencialmente, no transporte entre os LR e os acantonamentos das unidades e formações. No entanto, foram constantemente usados durante o conflito para a realização de outros transportes sempre que os serviços da Divisão o necessitassem, assim como as funções do CA na época dos degelos (Lopes, 1922).

5.6. Manutenção

O serviço de manutenção apareceu pela primeira vez na Grande Guerra. Nas últimas guerras travadas pelo exército português este serviço ainda não existia, uma vez que esta foi a primeira guerra em que o uso de formações automóveis foi implementado.

Dentro do CEP apenas existia a oficina ligeira¹³⁶, constituída por um oficial subalterno e 34 praças, esta encontrava-se no parque automóvel. Para além da oficina ligeira havia também a oficina ligeira de auto-ambulâncias¹³⁷ constituída igualmente por 1 oficial subalterno e 34 praças (CEP, 1919).

¹³⁵ Ver Apêndice Z

¹³⁶ Ver Apêndice AA.

¹³⁷ Ver Apêndice AB.

Capítulo 6

Limitações do Apoio Logístico ao CEP

Neste capítulo pretende-se mostrar e explicar os aspetos do apoio logístico que influenciaram as operações de um modo negativo durante a permanência do CEP na Flandres.

Um aspeto geral que influenciou negativamente desde logo o modo como o apoio logístico seria implementado foi originado pelo não envio de oficiais de administração militar portugueses de patente elevada nas primeiras missões a Inglaterra, de modo a planear os aspetos administrativos necessários à colocação de um Corpo de Exército no terreno, isto por não se ter tido como importante o seu envio (Lopes, 1922).

As constantes remodelações do CEP, assim como a falta de transportes marítimos de Portugal até Brest, foram outra das razões gerais, as quais direta ou indiretamente influenciava negativamente todos os serviços no apoio logístico no CEP (Lopes, 1922).

6.1. Alimentação

Quando os altos responsáveis portugueses se encontravam a coordenar o envio de forças para a Flandres, o acordado com as autoridades inglesas era a de que os soldados portugueses receberiam a mesma ração que recebia um soldado inglês, com as pequenas alterações da troca do chá pelo café e a inclusão de vinho português na ração diária¹³⁸. Houve, também, a aquisição por vezes de hortaliças em exploração local, não por falta de entrega de legumes nas rações, mas apenas por vontade do comando do CEP de melhorar a alimentação e fornecer algo mais familiar às suas tropas (Lopes, 1922).

A alimentação do CEP era fornecida pelas forças inglesas até à ETE, a partir daí o fornecimento seria realizado pelos órgãos de reabastecimento portugueses. O reabastecimento de víveres por parte da Inglaterra não falhou mais do que seria previsível e

¹³⁸ Ver Apêndice AC.

aceitável em guerra durante a permanência do CEP na Flandres¹³⁹. As muitas reclamações em relação à ração advinham do facto de esta não conter os alimentos aos quais os portugueses se encontravam habituados, em especial o pão¹⁴⁰, alimento basilar da alimentação de um português da época (Lopes, 1922)¹⁴¹.

Para agravar esta situação das rações, a 27 de janeiro de 1918 a ração inglesa viria a ser modificada, tornando-a mais pobre em quantidade e qualidade¹⁴². Estas provocaram a ingestão de uma ração cada vez mais desequilibrada, constituída por alimentos estranhos aos hábitos alimentares portugueses, constituindo-se um elemento desmoralizador entre as tropas.

Em relação ao vinho e café, produtos que seriam transportados de Portugal para a Flandres, estes sofreram muitas falhas, quer por falta de vagões nos comboios em Portugal que transportavam o vinho até ao porto de alcântara, quer por falta de capacidade de armazenamento das pipas nos navios, quer por falta de vagões disponíveis nos comboios em França para levar o vinho e o café até ao CEP. Desta forma, nem o café substituiu o chá inglês nem o vinho português chegava consistentemente a todos (Marques, 2008).

A incapacidade de confeccionar corretamente os produtos ingleses, por não ser conhecida a maneira correta de os confeccionar (Freiria, 1918), assim como o facto de muitas unidades não confeccionarem a segunda refeição, sendo apenas distribuído aos soldados pão, queijo e a percentagem de carne de conserva para a refeição acentuou ao descontentamento dos militares do CEP em relação à alimentação (Lopes, 1922).

6.2. Fardamento e Equipamento

Após as dificuldades iniciais para estabelecer um sistema de reabastecimento eficiente e eficaz, e com a autonomia ganha pelo DMB em relação aos serviços ingleses, o funcionamento do reabastecimento de fardamento e material começou a funcionar com alguma regularidade, no entanto, quer derivado à falta de transportes marítimos ou por

¹³⁹ Uma das principais queixas era a falta de pão, mas este quando em falta era sempre substituído pela sua proporção em bolacha.

¹⁴⁰ Para acrescentar à quantidade inferior à desejada, o facto de este ser transportado em sacas levava a que este se esmigalhasse até à chegada aos soldados.

¹⁴¹ Para efeitos de comparação, poderemos ver aqui a ração de 1904 ainda em uso em Portugal em 1916 - Apêndice AD.

¹⁴² Diminuiu a quantidade de carne, pão, de toucinho, de farinha de aveia e de açúcar e aumentou apenas a quantidade de arroz.

outra qualquer razão, o reabastecimento de fardamento e de equipamento deixou de conseguir satisfazer nem todos os pedidos nem com a pontualidade que chegou a ter (Lopes, 1922). A demora da satisfação dos pedidos de fardamento, levava muitas vezes a que os soldados se encontrassem descalços e mal uniformizados (Carvalho, 1924). Em novembro de 1917, a situação de escassez de fardamento atingia proporções preocupantes, tornando-se necessário o comando do CEP de entrar em acordo com o 1º Exército inglês para o fornecimento de fardamento ao CEP. A má gestão de algumas unidades, às quais pediam imediatamente a substituição dos artigos de fardamento que não se encontrassem em perfeitas condições, mas que ainda pudessem ser utilizados, pioraram a escassez existente no CEP (Lopes, 1922).

Em relação ao calçado, os serviços do CEP foram sempre incapazes de o resolver os seus problemas. Os serviços ingleses possuíam enormes oficinas de concerto de calçado em Calais, assim como pequenas oficinas nas unidades, para os concertos mais ligeiros. Por isso, o comando do CEP mandou estabelecer oficinas de calçado nas BrigInf, no entanto sempre incapazes de concertar ao mesmo ritmo a que estes se estragavam (Lopes, 1922). As oficinas manuais construídas em Calais, à semelhança dos ingleses, não tinham a mesma capacidade, tendo em conta que, os ingleses possuíam oficinas mecânicas enquanto os portugueses apenas possuíam pequenas oficinas manuais (Lopes, 1922).

Em relação ao fardamento, a má qualidade, a textura grosseira e a permeabilidade da mescla forneciam uma má proteção contra o frio, assim como alguns aspetos do seu *design* impediam certos movimentos¹⁴³ (Freiria, 1918). Este era desenhado e previsto para o clima português e não o francês, em qualidade era muito inferior ao fardamento inglês, francês ou alemão e algumas das medidas para facilitar a distribuição do fardamento¹⁴⁴ contribuía para o seu rápido desgaste, para além de proporcionar um mau aspeto aos soldados (Marques, 2008). Como a qualidade do fardamento acima mencionado, a qualidade do calçado era igualmente inferior ao dos exércitos aliados¹⁴⁵, necessitando mais rapidamente de reparação, fator que muito influenciou o exagerado número de pedidos de reparação do calçado (Freiria, 1918).

A falta de calçado adequado em situações em que os soldados eram frequentemente obrigados a manter os membros inferiores na água que permanecia nas trincheiras, levava à

¹⁴³ Por exemplo as golas do dólman dificultavam a colocação da máscara antigás.

¹⁴⁴ As medidas do fardamento distribuído eram exageradas em contraste com as medidas reais dos militares.

¹⁴⁵ Este era confeccionado com cabedal quase sem gordura tornando-o permeável pela água e pela lama. A linha usada para cozer a sola ao cabedal apodrecia rapidamente, partindo-se e deixando uma abertura na parte frontal das botas.

paralisação da circulação nos membros inferiores, tendo muitas vezes de ser tratada com a amputação dos pés e que seria mais um fator influente na sobrelotação dos serviços de saúde no CEP. (Freiria, 1918).

As propostas de alteração do fardamento para um mais consistente com o dos nossos aliados foram várias. O pedido de alteração da cor, para a cor em uso no exército inglês¹⁴⁶, para facilitar a resistência à sujidade e aumentar a camuflagem, aspeto fundamental nos combates modernos, não foi aceite, derivado aos interesses dos fabricantes têxteis e ao governo português, que preferia que os portugueses se distinguissem dos ingleses (Marques, 2008).

Devido às reclamações feitas desde a chegada do CEP à França, apenas algumas mudanças menores foram introduzidas, no inverno de 1917¹⁴⁷. Foram também introduzidas duas novas peças de vestuário no fardamento atribuído às praças, os pelicos e os safões. Contudo, os pelicos, feitos com pele e lã de carneiro, não só proporcionavam aos soldados um péssimo aspeto, tornando-os alvo de troça por parte dos alemães e aliados, como, sendo estes constituídos com lã, tornaram-se foco de parasitas e piolhos. As botas passariam a ser banhadas em óleo de baleia, de modo a aumentar a sua impermeabilização e durabilidade, mas nem todas seriam sujeitas a esse tratamento¹⁴⁸ (Marques, 2008).

Esta área do apoio logístico era uma das mais difíceis de realizar, com resultados pouco satisfatórios. A satisfação das requisições de fardamento demorava em média 16 dias, sendo que muitos dos pedidos não eram sequer satisfeitos derivado à falta de fardamento e material em *stock* nos depósitos de fardamento (Marques, 2008). A localização do depósito de Ouv Wirquin, que por vezes se situava a mais de 50 quilómetros dos locais de estacionamento das forças das Divisões aumentava as dificuldades de reabastecimento¹⁴⁹ (Lopes, 1922). Posteriormente foi criado perto dos serviços administrativos das divisões depósitos avançados de fardamento com os artigos mais urgentes nas unidades, tendo esta medida originado um melhor funcionamento do reabastecimento (Lopes, 1922).

¹⁴⁶ A alteração da cor iria acelerar a produção inglesa, que complementava a produção insuficiente portuguesa.

¹⁴⁷ O encurtamento dos capotes, deixando este de arrastar no solo, ter sido acrescentado a estes dois bolsos à frente. Apenas no fardamento dos oficiais foi modificado o dólman, resolvendo o problema da colocação da máscara.

¹⁴⁸ Devido à escassez de óleo de baleia, a maioria seria submetida em Portugal a uma mistura de qualidade inferior constituída por sebo de boi e óleo de peixe.

¹⁴⁹ Chegou a ser proposto a 30 de maio de 1917 pelo comandante dos serviços administrativos da 1ª Divisão, Capitão Pina Lopes, a criação de um depósito de fardamento na zona de S. Quentin. No entanto esta proposta não foi aceite.

Outra dificuldade advinha do facto de a única lavandaria existente no CEP¹⁵⁰ não conseguia sozinha fornecer roupa lavada, que aliada à constante falta de fardamento, chegou até a obrigar que soldados permanecessem encerrados nos quartéis enquanto a sua roupa secava após ter sido lavada nos drenos ou nas ribeiras da zona (Freiria, 1918).

No dia 24 de agosto de 1917, o Capitão Pina Lopes, chefe dos serviços administrativos da 1ª Divisão dizia “*A lavandaria militar de La Gorgue não pode prover as necessidades da 1ª Divisão e às tropas do CEP e, pior ainda, será quando a segunda divisão avançar*” (Lopes, 1922, p.90) A resolução desta situação nunca veio a acontecer, tendo o CEP tido de permanecer com esta limitação durante a sua permanência na Flandres (Lopes, 1922).

6.3. Munições

Este era, logicamente, dentro de toda a necessidade de reabastecimento existentes no CEP, aquela que possuía importância vital e conseqüentemente, a prioridade de reabastecimentos (Freiria, 1918). Foi, por isso, o reabastecimento com menos queixas, ao longo da permanência do CEP na Flandres. No entanto, por vezes o reabastecimento de munições refletia, igualmente aos outros reabastecimentos, algum atraso. Este atraso era mais frequente nos artificios de fogo, como granadas iluminantes (Freiria, 1918).

Outro aspeto a mencionar em relação ao reabastecimento de munições relaciona-se com as colunas de munições, apesar de se encontrarem na ordem de batalha do CEP, não tendo sido dissolvidas, os seus elementos encontravam-se, no entanto, dispersos pelos locais de reabastecimento de munições e os condutores pelos vários órgãos do Corpo (Carvalho, 1924).

6.4. Serviços de Saúde

A saúde dos homens do CEP foi desde o início um problema grave. O processo de seleção dos mancebos chamados a prestar serviço no CEP era faltoso, não havendo o material necessário nos centros de seleção e tendo muitos dos médicos das juntas sido

¹⁵⁰ Localizada em La Gorgue.

enganados ou subornados culminando com o envio de muitos militares possuidores de tuberculose, sífilis e de outras doenças que os deveriam incapacitar para o serviço (Marques, 2008). No final da guerra, os portugueses declarados incapazes derivado à tuberculose foram 2840 (Magno, 1921). Essa falha viria a tornar-se um fator importante na sobrelotação dos órgãos dos serviços de saúde durante a permanência do CEP na Flandres (Marques, 2008).

A falta de material médico era uma dificuldade constante, sendo que muitas vezes eram os militares obrigados a improvisar camas para colocar os doentes e feridos.

A incapacidade de antever o número de doentes e feridos assim como o tipo de guerra decorria na Flandres originou constantes remodelações no dispositivo dos serviços de saúde, caso da transformação das ambulâncias nº2 e nº9 em “Hospitais de Sangue”. A construção da rede de infraestruturas de saúde seria demorada a instalar e operacionalizar¹⁵¹ para além de desigual no espaço de ocupação do CEP¹⁵². De modo a fazer face a estas limitações foi necessário recorrer constantemente a apoio estrangeiro (Marques, 2008).

Em relação ao efetivo médico e de enfermagem, foi obrigado a mobilização de médicos civis no exército português, processo que não foi fácil nem consensual, havendo diversas discussões entre a classe médica e o governo português sobre os termos da mobilização¹⁵³. O envio de médicos habituados às exigências da vida civil trouxe consigo outros problemas. Estes não se encontravam habituados às exigências de vida de um militar em campanha, aos largos horários de trabalho exigidos assim como à tipologia de feridos que apareciam à sua frente nos vários órgãos¹⁵⁴ (Marques, 2008).

¹⁵¹ O desembarque, a instalação e operacionalização das ambulâncias demorou entre fevereiro e julho de 1917, a criação dos hospitais da retaguarda só ocorreria nos finais de 1917 e a sua operacionalização só ocorreria a partir de março de 1918.

¹⁵² A este facto contribuiu a constante redefinição de setores do CEP.

¹⁵³ Em causa a necessidade de realizar um exame, mais tarde abolido, assim como a exigência por parte dos médicos de um acordo de manutenção do nível de vida aos médicos aquando do seu regresso para além da sua equiparação aos postos de subalternos quando noutros exércitos esta comparação era feita a Capitão ou Major.

¹⁵⁴ Por exemplo o diagnóstico e tratamento de gaseados eram desconhecidos pelos médicos, mesmo nos finais da guerra.

6.5. Serviços de Transportes

O uso dos camiões Kelly, marca que o exército inglês já deixara de usar, conjugada com o facto de estes já se encontrarem desgastados com a sua utilização na Divisão de Instrução e pela aprendizagem dos condutores, levaram a que as avarias destes fossem constantes e em número muito superior ao dos outros exércitos. (Freiria, 1918)

Após a criação do STA, possuindo o direito exclusivo de dispor das viaturas do CA e até as do sub-parque de munições veio criar dificuldades às divisões, criando dificuldades de acesso a veículos automóveis, obrigando às divisões à procura de meios alternativos, passando a recorrer, sempre que possível, ao uso de linhas Decauville estabelecidas previamente pelas forças inglesas (Lopes, 1922).

A organização do CEP de modo a se aproximar das formações inglesas, facto observado até no que respeita aos transportes, criou problemas derivados à falta de veículos e qualidade dos mesmos, sendo que a qualidade do serviço de transportes do CEP nunca se assemelhou à dos aliados ingleses. Por essa razão, sempre que o CEP se via na necessidade de deslocar grandes efetivos, tornou-se obrigatório recorrer aos transportes automóveis ingleses (Lopes, 1922).

Por sua vez, os transportes hipomóveis dos TD foram sempre modelares dentro das suas possibilidades, chegando mesmo a reforçar o comboio automóvel se necessário. No entanto, a falta de viaturas e de veículos obrigava muitas vezes a sobrecarregar tanto os homens como aos animais (Lopes, 1922).

6.6. Manutenção

O funcionamento da oficina de reparações em serviço no CEP era modelar, tendo em conta os escassos recursos de que esta possuía. Nesta eram realizados todos os tipos de reparações, e, graças à capacidade portuguesa de improvisar, chegou-se mesmo a montar carros novos a partir de peças de carros completamente inutilizados, chamados de *panzles* (Freiria, 1918). No entanto, face aos poucos recursos para uma frota de automóveis e camiões por vezes já desatualizados e propensos a avarias, a reparação das viaturas nunca conseguiu realmente reagir às necessidades de reparação existentes no CEP (Freiria, 1918).

Capítulo 7

Conclusões e Recomendações

Este capítulo pretende responder à pergunta de partida e perguntas derivadas espelhadas no capítulo I – Enquadramento Teórico.

Assim, e uma vez que as forças do CEP integraram o I Exército Britânico, e tendo presente que o Exército Britânico já possuía três anos de guerra à data do envio do CEP para a Flandres, pareceu-nos inevitável começar este trabalho pela análise do apoio logístico inglês.

Desta forma, sobre a pergunta derivada n.º 1 **“Como era realizado o apoio logístico nas forças britânicas?”**, pudemos concluir que a doutrina inglesa, assim como em todos os exércitos, reajustou o seu apoio logístico de modo a melhor servir as forças na frente de combate. Assim, no reabastecimento de víveres, a doutrina inglesa reestruturou-se de modo a possuir o equivalente a seis dias de ração por cada soldado à disposição nos seus Corpos de Exército. Isto foi possível através da transformação das colunas de subsistências em colunas automóveis, assim como na criação dos TD¹⁵⁵. Os víveres saíam da ED, eram organizados na ER e seguiam até à ETE¹⁵⁶, seguindo para os CR e, posteriormente, para os depósitos de Regimento e Batalhão, onde seriam confeccionados nas cozinhas e distribuídos aos soldados.

Relativamente ao fardamento, este seguiria os mesmos órgãos logísticos que os víveres até à ETE, onde era distribuído às unidades através de três maneiras diferentes: as unidades iriam recolhê-lo à ETE, a um depósito à frente desta, ou, por fim, a um local de reabastecimento específico¹⁵⁷. Este constituía-se como carga das unidades, sendo assim possível a sua substituição para lavagem ou reparação sem que os soldados ficassem sem algum do fardamento por algum período de tempo.

¹⁵⁵ Estes eram constituídos pela fundição dos trens regimentais quando os Regimentos de uma Divisão se encontrassem estacionários.

¹⁵⁶ ETE no caso de o transporte ser ferroviário, pois caso fosse fluvial a designação seria ETEF, e se fosse de estrada designava-se por ETEE.

¹⁵⁷ Por exemplo nos banhos, onde os soldados deixavam o seu fardamento após tomarem banho, recebendo fardamento lavado em troca.

O reabastecimento de munições, no caso da infantaria, era feito por meio ferroviário desde os seus depósitos no Somme e Flandres até à ETE¹⁵⁸, onde se encontrava o depósito de Exército, de onde seguia, por esta ordem, para os depósitos de Corpo, depósito divisionário e locais de reabastecimento, depósitos de reserva das Brigadas, e depósitos de reserva de Batalhão, a partir dos quais eram transportados pelos muars de munições até às Companhias e distribuídas aos pelotões. O reabastecimento às peças de artilharia era realizado de forma igual até ao depósito de Exército, sendo transportadas de seguida para os depósitos de Corpo de Exército, de onde eram transportadas diretamente para as baterias de artilharia pesada ou para os locais de reabastecimento, terminando nas baterias de artilharia de campanha.

Os serviços de saúde britânicos compreendiam vários órgãos que operavam transversalmente em todo o processo de evacuação de feridos ou doentes. Os soldados britânicos feridos em batalha seriam inicialmente socorridos nos postos de socorro, de seguida eram transportados para os postos avançados das ambulâncias de onde eram transportados pelas autoambulâncias até aos postos principais das ambulâncias. As viaturas do comboio de ambulâncias transportavam posteriormente os feridos até aos hospitais de evacuação, sendo depois evacuados por via-férrea para os hospitais gerais. Este sistema permitia que os primeiros feridos numa batalha chegassem aos hospitais de evacuação em cerca de três a quatro horas, aumentando em muito a sua probabilidade de sobrevivência.

A superioridade demonstrada desde o início da guerra dos transportes automóveis sobre os transportes hipomóveis levou a que a Inglaterra tentasse substituir, dentro do possível, as suas viaturas hipomóveis pelas viaturas automóveis. O serviço de transportes britânico era constituído pelas formações automóveis e hipomóveis. As formações automóveis eram, em regra, as responsáveis pelos reabastecimentos aos escalões de Exército, Corpo de Exército e Divisões, enquanto as formações hipomóveis eram geralmente responsáveis pelos transportes nos trens divisionários e trens regimentais.

Com o surgimento dos transportes automóveis surgiu também a manutenção. Cada Exército Britânico possuía na sua organização uma oficina móvel pesada e uma oficina móvel média por Corpo de Exército, assim como duas oficinas ligeiras.

Relativamente à questão derivada n.º 2 “**Como foi processado o apoio logístico ao CEP?**”, concluímos que este sofreu várias alterações e reestruturações da sua doutrina de modo a reajustar quer à sua passagem a Corpo de Exército, quer na adaptação ao terreno,

¹⁵⁸ Ou fluvial até à ETEF, ou por meio terrestre à ETEE.

quer nas mudanças da frente destinada ao CEP, havendo a tentativa de melhorar procedimentos e apoio logístico em geral.

No reabastecimento de víveres às forças do CEP, os víveres eram recebidos na ETE e após conferidos eram transportados pelo CA ou pelas viaturas dos TD¹⁵⁹ para os LR, de onde, no dia seguinte, eram transportados nas viaturas dos TD para os escalões das unidades. Daqui eram separadas as rações completas para as companhias e pelotões.

No reabastecimento de fardamento foram realizadas algumas mudanças em relação à doutrina anterior à guerra, de modo a adaptar o CEP ao apoio logístico inglês. O fardamento, que anteriormente pertencia aos soldados, passou a estar à carga das unidades¹⁶⁰. O seu reabastecimento era feito por meio ferroviário até à ETE, seguindo para os locais de reabastecimento das divisões, onde era transportado pelos TD até aos depósitos de Brigada e Batalhão.

O reabastecimento de munições era realizado no CEP a partir do sub-parque de munições, o qual reabastecia os depósitos avançados de infantaria e os depósitos avançados de artilharia através dos meios automóveis do CA. Daqui, os carros de munições, carros de esquadrão e companhia transportavam os cunhetes de munições para os depósitos de Brigada ou para as posições das baterias. Seguindo preferencialmente pelas linhas Decauville para os depósitos de trincheira e, posteriormente, para os depósitos de companhia e de pelotão.

Relativamente ao serviço de saúde no CEP, este dividia-se em dois escalões, o de primeira linha e o da retaguarda. No primeiro, e pela ordem de evacuação de feridos, encontravam-se os postos de socorros avançados, os postos de socorros e os postos de transporte, nos quais eram transportados os feridos até às ambulâncias. Duas destas ambulâncias haveriam, derivado do tipo de guerra em que o CEP se encontrava e ao elevado número de feridos e doentes que chegavam às ambulâncias, de se tornar hospitais de sangue. Daí os feridos seguiam para os hospitais da retaguarda e para os hospitais de base.

Quanto ao serviço de transportes, a organização inicial de um CA, uma secção automóvel para transporte de água e um TBV, não se demonstrou adequada às necessidades, especialmente após a transformação do CEP em Corpo de Exército. Deste modo, foram necessárias mudanças no CA, tendo sido extinto o TBV e criados os TD. O

¹⁵⁹ Em caso de incapacidade do CA ou na altura dos degelos.

¹⁶⁰ Deste modo permitia às unidades, no caso de alguma peça de fardamento ou calçado necessitar de reparação, assim como para a lavagem do fardamento, a sua substituição imediata.

CA realizava, essencialmente, o transporte de víveres, fardamento e munições entre a ETE e os LR das Divisões. Daqui, passavam a ser transportados pelas viaturas hipomóveis dos TD até às Brigadas, Batalhões e Companhias. A manutenção no CEP era realizada apenas numa oficina ligeira para viaturas e numa oficina ligeira para autoambulâncias.

Na pergunta derivada n.º 3, **“O apoio logístico português e inglês foi adequado às necessidades do CEP?”**, não se obteve uma resposta simples. Enquanto alguns serviços funcionaram relativamente bem, como o reabastecimento de víveres¹⁶¹ ou o de munições, houve outros que não funcionaram com a devida regularidade, em especial o reabastecimento de fardamento. Outro aspeto a ter em conta prende-se com aspetos alheios aos órgãos de apoio logístico que impediam o correto funcionamento dos serviços administrativos, referimo-nos, então, a aspetos como a má qualidade do calçado e fardamento português, que levou à sobrelotação das oficinas de reparação e à necessidade excessiva de substituição das peças de fardamento e de calçado¹⁶². Havia ainda a agravante de a única lavandaria do CEP ser incapaz de satisfazer os pedidos de lavagem de fardamento.

A má qualidade do calçado teve como consequência a sobrelotação dos serviços de saúde no inverno, com os soldados a precisar de mais cuidados devido aos pés gelados, em que muitos chegavam a necessitar de ser amputados. Ainda no serviço de saúde, a falha na seleção de militares para constituírem o CEP resultou na sobrelotação dos órgãos do serviço de saúde do CEP, com soldados a sofrer de tuberculose, sífilis e outras doenças trazidas de Portugal, obrigando muitas vezes o CEP a enviar os seus militares para os hospitais ingleses. A juntar a estes problemas, a falta de médicos¹⁶³, enfermeiros, material sanitário e instalações foi uma constante durante toda a guerra. É também importante mencionar que à chegada do CEP à Flandres os órgãos pertencentes ao serviço de saúde não se encontravam instalados, tendo os hospitais de base sido construídos durante a permanência do CEP na frente.

Nos transportes, o seu número mais reduzido¹⁶⁴ que num Corpo de Exército britânico aliado a sua má qualidade, a juntar ao seu desgaste, sobrecarregaram a oficina

¹⁶¹ Relativamente aos víveres, as queixas recaíam sobre os componentes da ração e sua confeção, diferente da dos hábitos alimentares portugueses, e não pelas falhas no reabastecimento.

¹⁶² Para fazer face à sobrelotação das oficinas foram criadas oficinas de calçado nas Brigadas, no entanto, sem capacidade de fazer face aos pedidos de reparação.

¹⁶³ Assim como o uso de médicos civis, que não se encontravam adaptados à realidade da guerra.

¹⁶⁴ No apêndice AE podemos verificar uma correspondência entre o chefe da missão portuguesa a Inglaterra e o comandante do V Exército, a diferença em capacidade de transporte entre uma Divisão portuguesa e uma inglesa.

ligeira do CEP, assim como as viaturas hipomóveis dos TD e as forças inglesas, frequentemente chamadas para substituir o CA.

Respondidas as perguntas derivadas pudemos responder à pergunta de partida, **“O apoio logístico ao CEP foi realizado consoante a doutrina inglesa e adequado à realidade da força?”**, pelo que segundo conseguimos apurar neste trabalho, o apoio logístico ao CEP foi de acordo com a doutrina inglesa, isto é, o CEP tentou, dentro do possível, adaptar estruturas, órgãos e procedimentos de modo a assemelhar-se ao modo de funcionamento das forças britânicas. Porém, o apoio logístico do CEP não o conseguiu na sua totalidade, devido essencialmente à falta de recursos.

Em relação à sua adequação, concluímos que não foi adequado. As missões a Inglaterra e as diligências tidas com as forças inglesas para a constituição do CEP não previram realmente as necessidades do CEP nem as consequências logísticas da passagem ao escalão de Corpo de Exército. Prova disso foram as constantes reestruturações do CEP que, se nas diligências às forças inglesas tivessem sido corretamente estudadas e analisadas as especificidades da força e da guerra de trincheiras, este não teria tantas vezes remodelado as suas unidades e formações.

A falta de recursos materiais¹⁶⁵ e humanos¹⁶⁶ impediam o correto funcionamento dos órgãos de apoio logístico e tornaram-se fatores importantes nas operações do CEP. Alguns dos órgãos de apoio ao CEP foram também claramente insuficientes, caso das oficinas de calçado, lavandaria, ambulâncias e hospitais. A incapacidade dos órgãos logísticos portugueses de apoiar o CEP demonstrou-se demasiadas vezes quer pela necessidade do CEP usar os hospitais ingleses para o tratamento dos seus soldados, devido à sobrelotação e falta de material dos seus hospitais e requisição de fardamento inglês pela falta e inadequação do seu, quer pela necessidade de apoio das viaturas automóveis inglesas sempre que era necessário deslocar grandes efetivos, por falta de capacidade de transporte das portuguesas.

¹⁶⁵ Em especial viaturas automóveis, material sanitário, fardamento e calçado adequado.

¹⁶⁶ O CEP durante toda a sua permanência teve de lidar com uma falta crucial de homens, em especial oficiais.

Bibliografia

1. Fontes Primárias

AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento Geral do Serviço de Saúde no Exército Britânico em Campanha.

AHM/1/35/512/2 – Organização do Serviço de Material e Fardamento no Exército Britânico em Campanha.

AHM/1/35/512/2 – Organização Geral dos Quartéis Gerais do Exército Britânico em Campanha.

AHM/1/35/512/2 – Organização dos Quartéis Gerais Britânicos em Campanha.

AHM/1/35/512/2 – Funcionamento Geral do Serviço de Reabastecimento de Víveres no Exército Britânico em Campanha.

AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento do Serviço de Reabastecimento de Munições no Exército Britânico em Campanha.

AHM/1/35/512 – Correspondência entre e o Comandante do V Exército e o Coronel Ferraz, Chefe da Missão Portuguesa.

AHM/1/35/512 – Correspondência entre o comandante do V Exército e o Coronel Ferraz, Chefe da Missão Portuguesa.

AHM/1/35/512/17 – Dotação Orgânica das Forças nos Trens de Combate, Coluna de Munições e Sub-Parque de Munições.

CEP, (1919). I - Organização (Disposições Publicadas na OS até 22 de janeiro de 1919), França.

CEP, (1919). II – Funcionamentos dos Diversos Serviços (Disposições publicadas nas OS até 31 de outubro de 1918), França.

CEP, (1919). III – Serviço Interno nas Unidades e Formações (Disposições publicadas nas OS até 31 de outubro de 1918), França.

2. Livros

- Afonso, A. e Gomes, C. M. (2010) *Portugal e a Grande Guerra*. Matosinhos. QuidNovi
- Bessa, A. (1922). *Lições da Grande Guerra*. Lisboa: Diário de Notícias.
- Brun, M. A. (1919). *A Malta das Trincheiras*. Lisboa: Guimarães e Companhia.
- Cabral, M. V. (1979). *Potugal na Alvorada do Séc. XX*. Lisboa: Gráfica Firmeza.
- Carvalho, M. V. (1924). *A 2ª Divisão Portuguesa na Batalha do Lys*. Lisboa: Lusitania Editora.
- Casimiro, C. A. (1918). *Nas Trincheiras da Flandres*. Porto: Renascença Portuguesa.
- Costa, F. (1995). *Portugal e a Guerra Anglo-Boer: Política Externa e Opinião Pública*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa.
- Costa, G. G. (1920). *A Batalha do Lys*. Porto: Renascença Portuguesa.
- Digest, S. R. (1998). *A Primeira Grande Guerra*. Mem Martins: Printer Portuguesa.
- Fraga, L. M. (1990). *Portugal e a Primeira Grande Guerra*. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa.
- Fraga, L. M. (2010). *O Fim da Ambiguidade: A Estratégia Nacional Portuguesa de 1914 a 1916*. Lisboa: Universitária Editora.
- Fraga, L. M. (2005). O Serviço de Saúde no Corpo Expedicionário Português em França 1916-1918. *XVI Colóquio de História Militar*. Lisboa.
- Freiria, T.-C. F. (1918). *Os Portugueses na Flandres*. Lisboa: Tipografia da Cooperativa Militar.
- Gomes, A. A. (2010). *Portugal e a Grande Guerra*. Lisboa: QuidNovi.
- Guerra, C. d. (1936). *Padrões Da Grande Guerra: Consagração do Esforço Militar Português*. Lisboa: Tipografia da Liga dos Combatentes da Grande Guerra.
- Lopes, T. P. (1922). *Para a História do C.E.P.- Os serviços administrativos da 1ª Divisão*. Lisboa: Tipografia da Manutenção Militar.
- Magno, C. D. (1921). *Livro da Guerra de Portugal na Flandres*. Porto: Companhia Portuguesa Editora.
- Marques, I. P. (2008). *Das Trincheiras Com Saudades*. Lisboa: A Esfera Dos Livros.
- Marques, I. P. (2004). *Memórias do General – “Os Meus Três Comandos” de Fernando Tamagnini*, Viseu, Fundação Mariana Seixas.
- Martins, G. F. (1934). *Portugal na Grande Guerra*. Lisboa: Ática.
- Martins, G. F. (1938). *Portugal na Grande Guerra*. Lisboa: Ática.

- Martins, G. F. (1942). *A Cooperação Anglo-Portuguesa na Grande Guerra de 1914-1918*. Lisboa: Tipografia da L.C.G.G.
- Matos, S. C. (1998). *Da Crise da Monarquia Constitucional à Primeira República em Portugal (1890-1910)*. Madrid: Complutense.
- Mendes, J. M. (1987). *A História Como Ciência: Fontes, Metodologia e Teorização*. Coimbra: Coimbra Editora.
- Olavo, A. (1919). *Na Grande Guerra*. Lisboa: Guimarães e Companhia.
- Oliveira, M. B. (1924). *O Exército Português em A Grande Guerra*. Lisboa: Tipografia do Diário de Notícias.
- Quivy, R., & Campenhoudt, L. V. (2008). *Manual de Investigação em Ciências Sociais* (5ª Edição ed.). Lisboa: Gradiva.
- Rita, F. (2013). *Na Sombra do Expedicionário – A Vida em Combate de Soldados Portugueses na Primeira Guerra Mundial*. Porto: Fronteira do Caos Editores, Lda.
- Roma, M. B. (1920). *Os Portugueses nas Trincheiras da Grande Guerra*. Lisboa.
- Santos, R. (1916). *A Cirurgia na Frente Ocidental*. Lisboa. Tipografia Mendonça.
- Sarmento, M. (2008). *Guia Prático Sobre Metodologia Científica*. Lisboa: Universidade Lusíada Editora.
- Teixeira, N. S. (1996). *O poder e a Guerra: Objetivos Nacionais e Estratégias Políticas na Entrada de Portugal na Grande Guerra*. Lisboa: Editorial Estampa.
- Teixeira, N. S. (1998). *Portugal e a Guerra: História Das Intervenções Militares Portuguesas Nos Grandes Conflitos Mundiais (Sécs. XIX-XX)*. Lisboa: Edições Colibri.
- Telo, A. J. (2010). *Primeira República I: Do Sonho à Realidade*. Lisboa: Editorial Presença.

3. Artigos e Revistas da Especialidade

- Barroso, T. L. (Maio de 2008). A Diplomacia 1890-1910: A Chave para a Manutenção do Império Africano. *Revista Militar*.
- C.D. (Janeiro de 1916). Crónicas Administrativas. *Boletim de Administração Militar*.
- Canelhas, V. (julho de 1916). Ração de Campanha. *Boletim de Administração Militar*.
- Coelho, A. I. (Abril de 1917). Reabastecimento do Exército Francês em Campanha. *Boletim de Administração Militar*.

- Junior, C. J. (Fevereiro de 1917). Trens Regimentais e Vaguemestres . *Boletim de Administração Militar*.
- Junior, T. J. (Setembro de 1916). Serviços Administrativos em Campanha; Revisão de Regulamentos. *Boletim de Administração Militar*.
- Silva, C. P. (Janeiro de 2004). Entrada de Portugal na Grande Guerra. *Revista Militar*.

Apêndices

Apêndice A – Produção Anual de Cereais

I

A produção de cereais e legumes

Lisboa, 28 de Janeiro de 1916

E' conhecida de todos a situação difficil do nosso país relativamente a cereais - problema que deve preocupar sãriamente os nossos homens de estado, porque da sua resolução depende não só o equilibrio da nossa balança economica mas tambem o remedio para o visivel definhamento da raça e o nosso abastecimento em qualquer eventualidade extraordinaria. O nosso país é, na Europa, dos que peor se alimentam. Para demonstrá-lo bastam os numeros que abaixo inserimos.

Publicou ha pouco tempo o governo norte-americano uma estatistica do consumo anual de trigo por habitante em diferentes países, da qual extratámos os seguintes:

	Quilos por habitante, annualmente
Canada	239,780
Belgica ..	209,402
França ..	200,658
Espanha ..	153,961
Grã-Bretanha ..	152,702
Suiça ..	151,440
Australia ..	138,820
Italia ..	136,296
Estados- Unidos ..	135,054
Uruguay ..	133,772
Argentina ..	131,248
Bulgaria ..	126,200
Austria-Hungria ..	108,522
Holanda ..	106,088
Romania ..	100,960
Dinamarca ..	88,540
Chile ..	85,816
Alemanha ..	83,768
Russia ..	68,148
Servia ..	65,824
Suecia ..	63,100
Egito ..	60,274
Portugal ..	45,432
India inglesa ..	22,716
México ..	20,192
Japão ..	12,620

A repartição que elaborou a estatistica acima, admite que ella é apenas aproximada, podendo divergir do consumo real, pelo que respecta aos Estados Unidos, mais 2 % e, relativamente aos restantes países, 10 %.

Fig. 2 – Produção anual de cereais por habitante em Portugal e no mundo.

Fonte: C.D. (Janeiro de 1916). Crônicas Administrativas. *Boletim de Administração Militar*.

Apêndice B – Setores de Atividade População Portuguesa

Sector de actividade	1890		1900		1911	
	Milhares	%	Milhares	%	Milhares	%
Agricultura	1.563	61,5	1.530	62,3	1.462	57,4
Minas, pedreiras	5	0,2	4	0,2	9	0,3
Indústrias: transformação, construção, electricidade, água e gás	448	17,6	455	18,5	548	21,5
Transportes e armazéns	53	2,1	66	2,7	77	3,0
Comércio, banca e seguros	103	4,1	142	5,8	154	6,1
Serviços: administração, forças armadas, domésticos, clero, etc.	360	14,2	260	10,6	295	11,6
População activa	2.540	100,0	2.457	100,0	2.545	100,0
População total	5.050		5.430		6.000	

(fonte: F. Marques da Silva, *O povoamento da metrópole através dos Censos*, Lisboa: INE, 1970).

Fig. 3 – Setores de atividade da população portuguesa em 1890, 1900 e 1911.

Fonte: Cabral, M. V. (1979). *Potugal na Alvorada do Séc. XX*. Lisboa: Gráfica Firmeza.

Apêndice C- Reabastecimento de Víveres

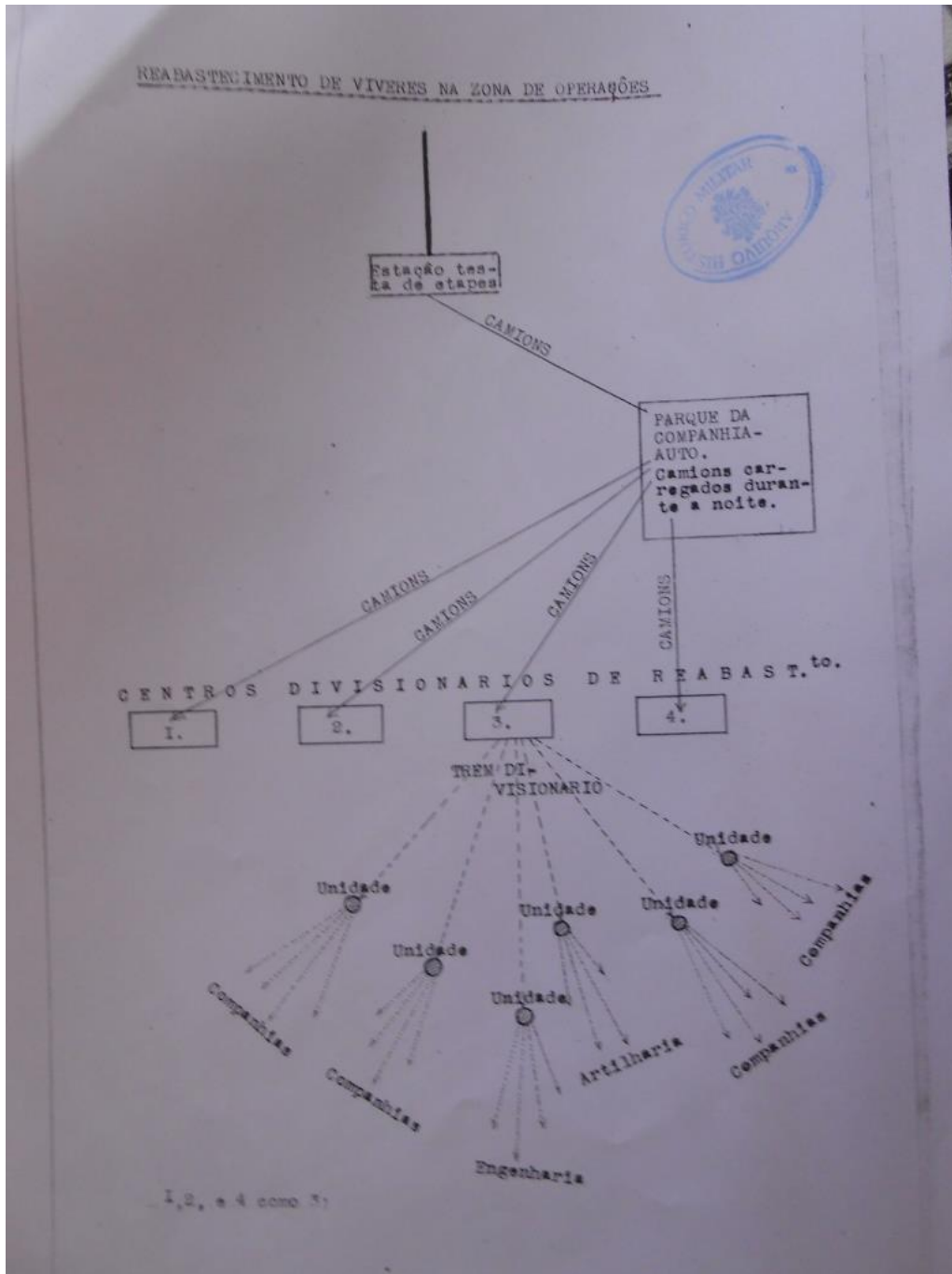


Fig. 4 – Esquema do reabastecimento de víveres no exército britânico.

Fonte: AHM/1/35/512/2 – Funcionamento Geral do Serviço de Reabastecimento de Víveres no Exército Britânico em Campanha.

Apêndice D – Reabastecimento das ED às ETE

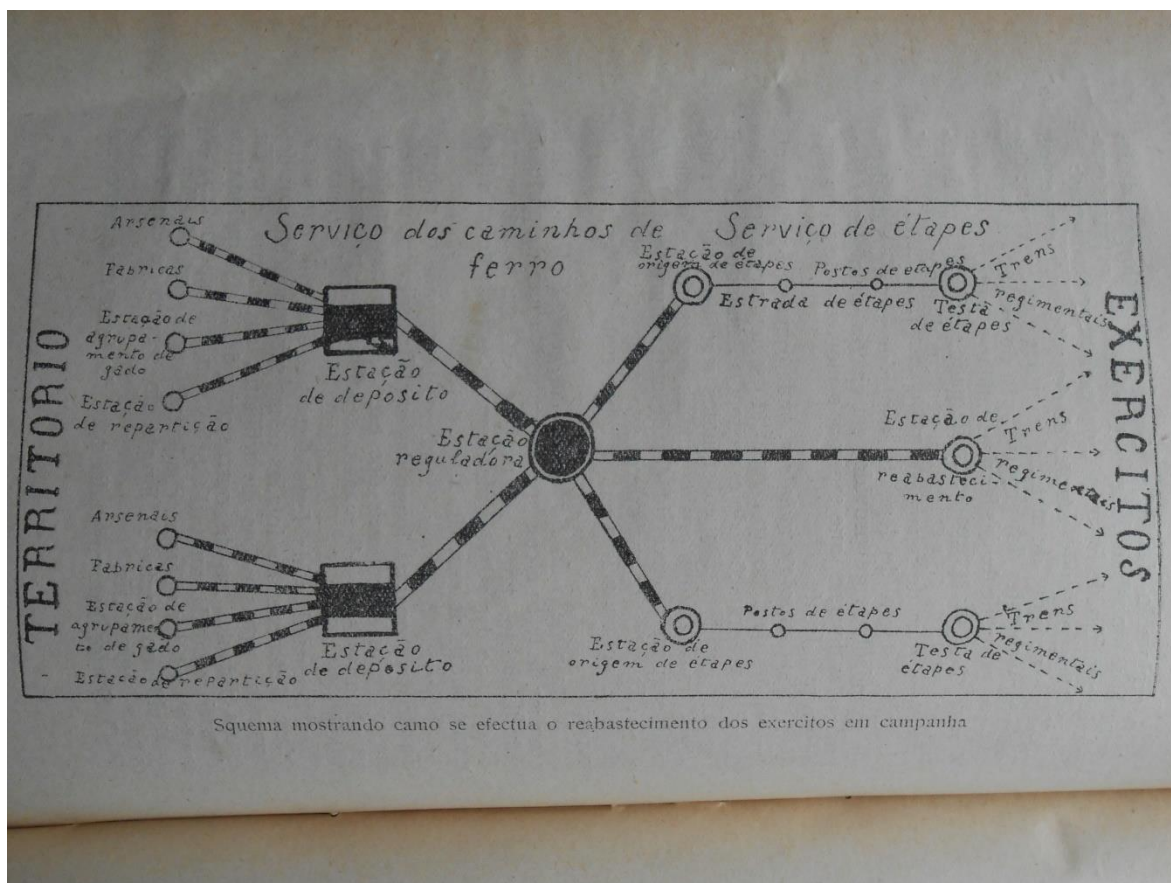


Fig. 5 – Esquema relativo ao percurso das subsistências da ED às ETE.

Fonte: Coelho, A. I. (Abril de 1917). Reabastecimento do Exército Francês em Campanha.

Boletim de Administração Militar.

Apêndice E – Organização do Serviço de Material em Campanha

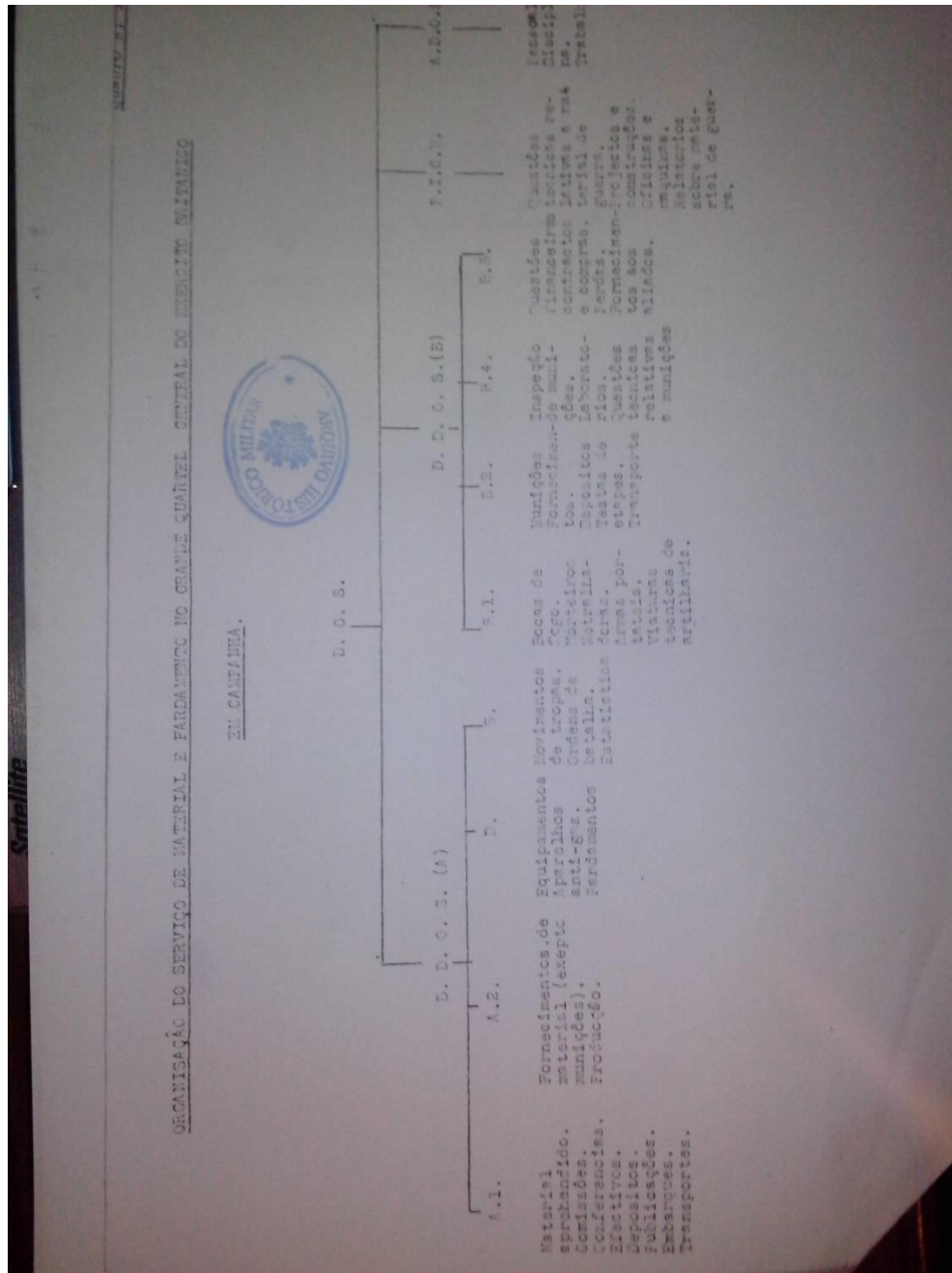


Fig. 6 – Organização do Serviço de Material e Fardamento no Grande QG do exército britânico em Campanha.

AHM/1/35/512/2 – Organização Geral dos Quartéis Gerais do Exército Britânico em Campanha.

Apêndice F – Dotação Normal de Munições por Homem na Zona de Operações

QUADRO Nº 7.

NUMERO DE TIROS A MANTER NA ZONA DE OPERAÇÕES POR CADA HOMEM
DAS DIFERENTES ARMAS E SERVIÇOS.

	Com o Soldado	Trom de combate	Coluna de munições.	Coluna Automovel	Total.
Cavalaria	180	50	62	48	350
Artilharia	50	-	-	-	50
Engenharia	50	50	-	-	100
Infanteria	120	88	70	42	320
Pioneiros	120	95	30	42	287
Administração mili- tar	20	-	-	-	20
Corpo de Material...	20	-	-	-	20

Fig. 7 – Número de munições a manter por homem das diferentes armas e serviços na zona de operações no exército britânico.

Fonte: AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento do Serviço de Reabastecimento de Munições no Exército Britânico em Campanha.

Apêndice G – Dotação de Munições nos Trens de Combate, Coluna de Munições e Coluna Automóvel para Infantaria, Pioneiros, Metralhadoras Pesadas

QUADRO Nº 4.

QUADRO DAS MUNIÇÕES TRANSPORTADAS NOS TRENS DE COMBATE DAS UNIDADES DE INFANTARIA, PIONEIROS E METRALHADORAS PESADAS E PELA COLUNA DE MUNIÇÕES E COLUNA AUTOMÓVEL.

	Trem de Combate.	Coluna de Munições.	Coluna Automóvel	Total
ESPINGARDAS:				
Infantaria.....	88	70	42	200
Pioneiros.....	95	30	42	167
METRALHADORAS LIGEIRAS:				
Infantaria.....	2.578	1.290	1.400	5.268
Infantaria AA.....	500	-	-	500
Pioneiros.....	2.928	1.290	1.400	5.708
METRALHADORAS PESADAS:				
	5.000	2.000	1.500	11.500
TOTAL POR DIVISÃO.				
Espingardas.....	4.200 a 200.....			1.440.000
	800 a 137.....			137.600
Metralhadoras ligeiras.....	288 a 5255.....			1.542.528
- " - A.A.	36 a 500.....			18.000
	12 a 5708.....			68.496
Metralhadoras pesadas.....	34 a 11500.....			736.000
				3.338.624
MODO DE TRANSPORTE.				
BATALHÃO DE INFANTARIA:				
2 1/2 carros L.G.S. a 22.000 } 57.000 x 6 Batalhões... 603.000				
2 mareas de munições a 2.000 }				
4 carros L.G.S. a 17.504 = 70.016 x -".....	630.144			
1 carro L.G.S. a 17.640 = 17.640 x -".....	158.780			
	1.391.924			
BATALHÃO de METRALHADORAS PESADAS.....				
	512.000			
BATALHÃO DE PIONEIROS:				
3 carros L.G.S. a 22.000 }				
5 mareas a 2.000 }				
1 L.G.S. a 17.504 } 111.144.....	111.144			
1 L.G.S. a 17.640 }				
COLUNA DE MUNIÇÕES DIVISIONARIA.				
15 Carros L.G.S. a 22.000 = 330.000 }				
21 Carros de esquadrão a 34.000 = 714.000 }				
	1.044.000			
COLUNA AUTOMÓVEL:				
11 carros a 80.000.....	880.000			
	7.338.624			

Fig. 8 - Dotação de munições nos trens de combate, coluna de munições e coluna automóvel para infantaria, batalhões de pioneiros e grupos de metralhadoras pesadas no exército britânico.

Fonte: AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento do Serviço de Reabastecimento de Munições no Exército Britânico em Campanha.

Apêndice H – Dotação Orgânica por Peça e Obus no TO

DOTAÇÃO DE MUNIÇÕES POR PEÇA E OBUS DOS DIFERENTES CALIBRES
NA ZONA DE OPERAÇÕES.

	Com a bateria	Coluna de munições	coluna automovel	Total.
AA 3 polegadas 20 cwt...	500(a)	-	-	500
AA 3 polegadas 5 cwt...	500(a)	-	-	500
AA 12 pr. 12 cwt.....	500(a)	-	1	500
13 pr.(art. a cavalo)..	176	220	150	546
AA 13 pr.....	280	-	(b)	280
18 pr.(campanha).....	176	100	75	451
4,5 pol.(campanha)....	108	114	40	262
60 pr.....	80	80	45	205
6 pol.....	75	-	-	75
6 pol. Mark VII.....	40	-	-	40
8 pol.....	45	-	-	45
9.2 pol.....	30	-	-	30
9.2 pol.(Sobre reparo ruck).....	50	-	-	50
12 pol.....	24	-	-	24
12 pol.(Sobre reparo ruck).....	25	-	-	25
12 pol.(sobre reparo ruck).....	48	-	-	48
15 pol.....	22	-	-	22

a) Dotação aprovada para as peças em França. 75% dos tiros são de granada explosiva e 25% de shrapnel. 50 tiros por peça podem ser de granadas incendiárias.

b) 280 tiros serão transportados na coluna automovel como reserva para as peças anti-aereas (A.A).

Fig. 9 – Dotação de munições por peça e obus de artilharia na zona de operações no exército britânico.

Fonte: AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento do Serviço de Reabastecimento de Munições no Exército Britânico em Campanha.

Apêndice I – Reabastecimento de Munições da Artilharia

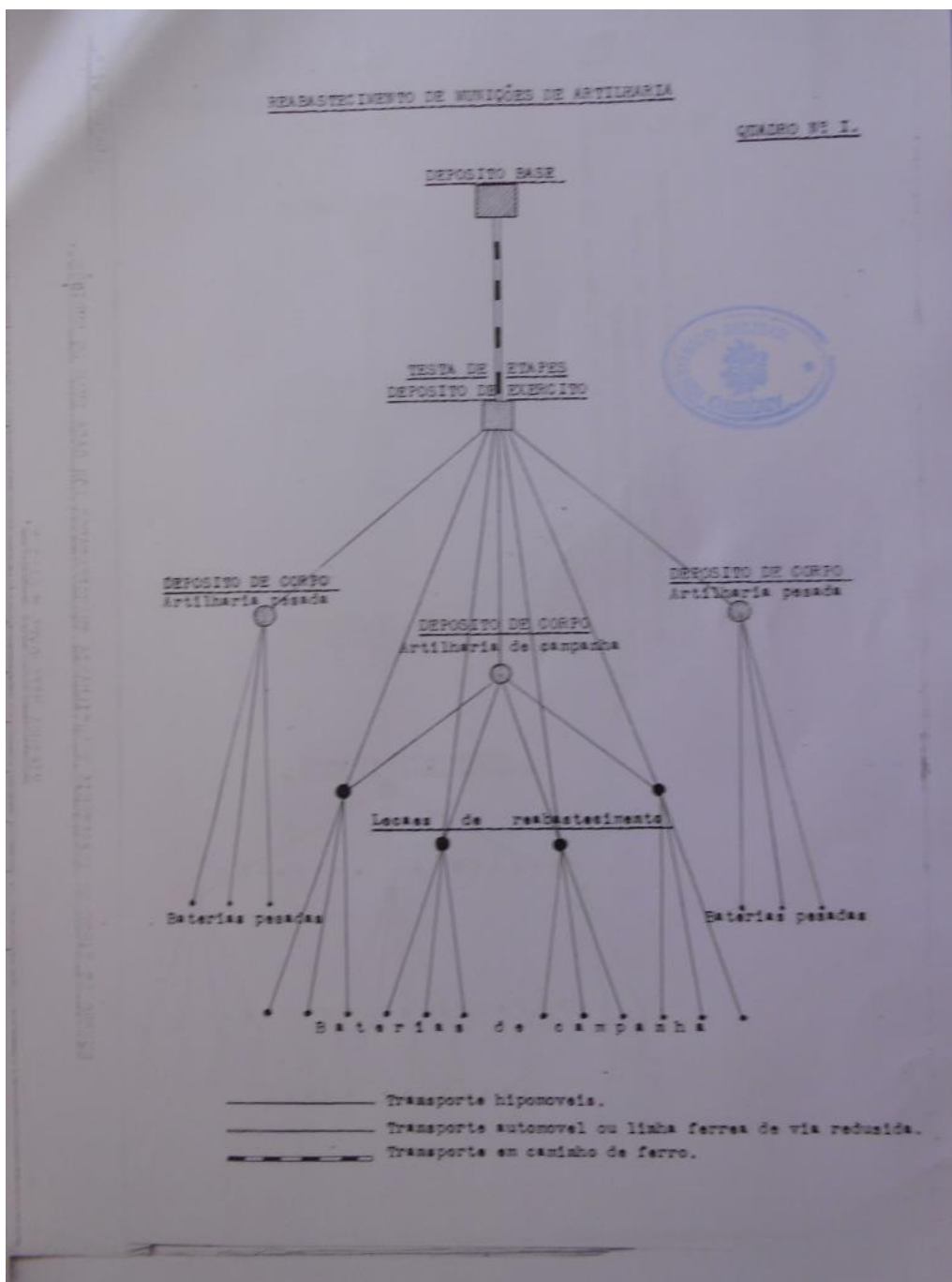


Fig. 10 – Esquema do reabastecimento de munições à artilharia no exército britânico.

Fonte: AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento do Serviço de Reabastecimento de Munições no Exército Britânico em Campanha.

Apêndice J – Reabastecimento da Infantaria

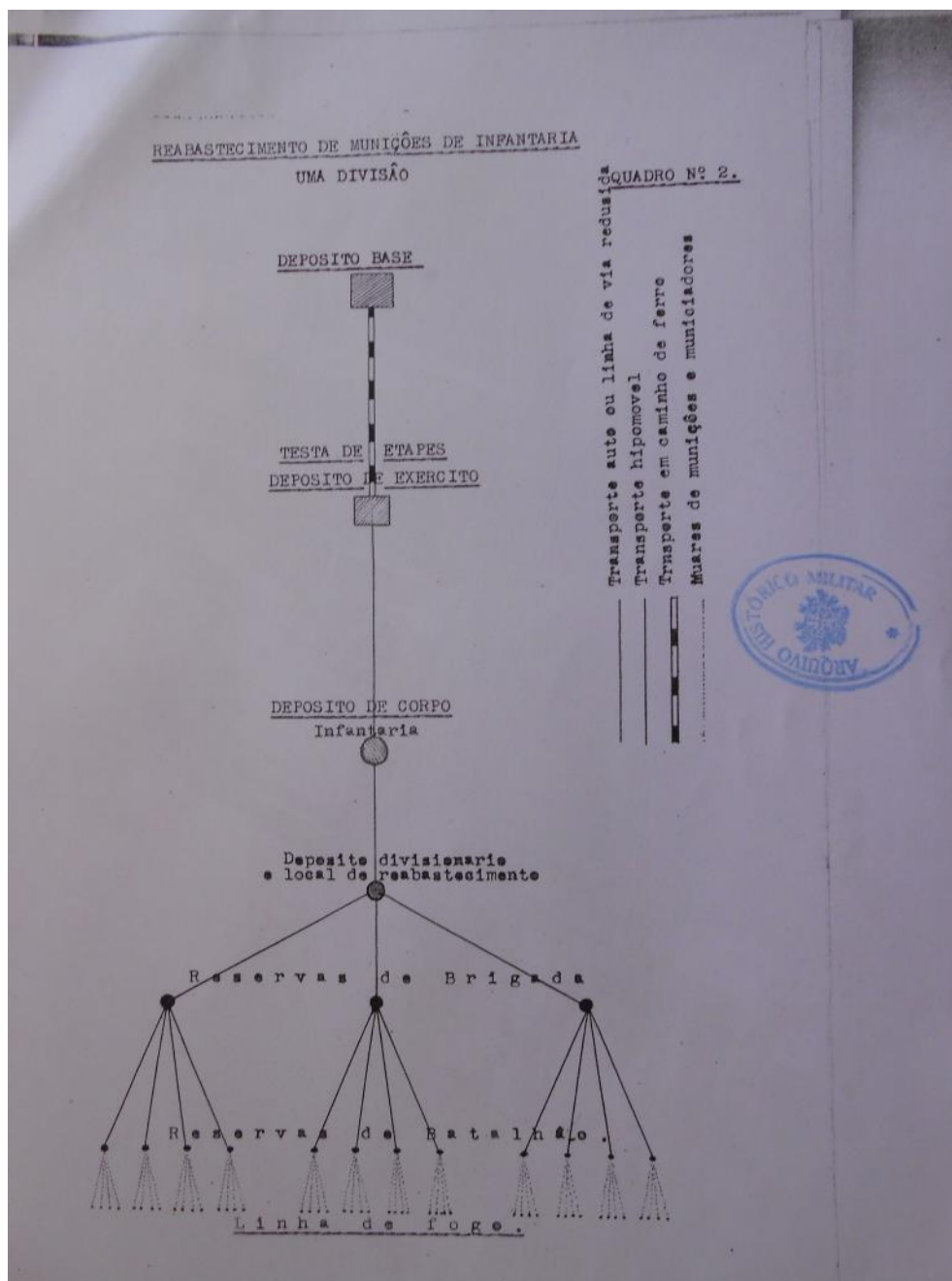


Fig. 11 – Esquema do reabastecimento de munições da infantaria no exército britânico.

Fonte: AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento do Serviço de Reabastecimento de Munições no Exército Britânico em Campanha.

Apêndice K – Evacuação de Feridos e Doentes Deitados

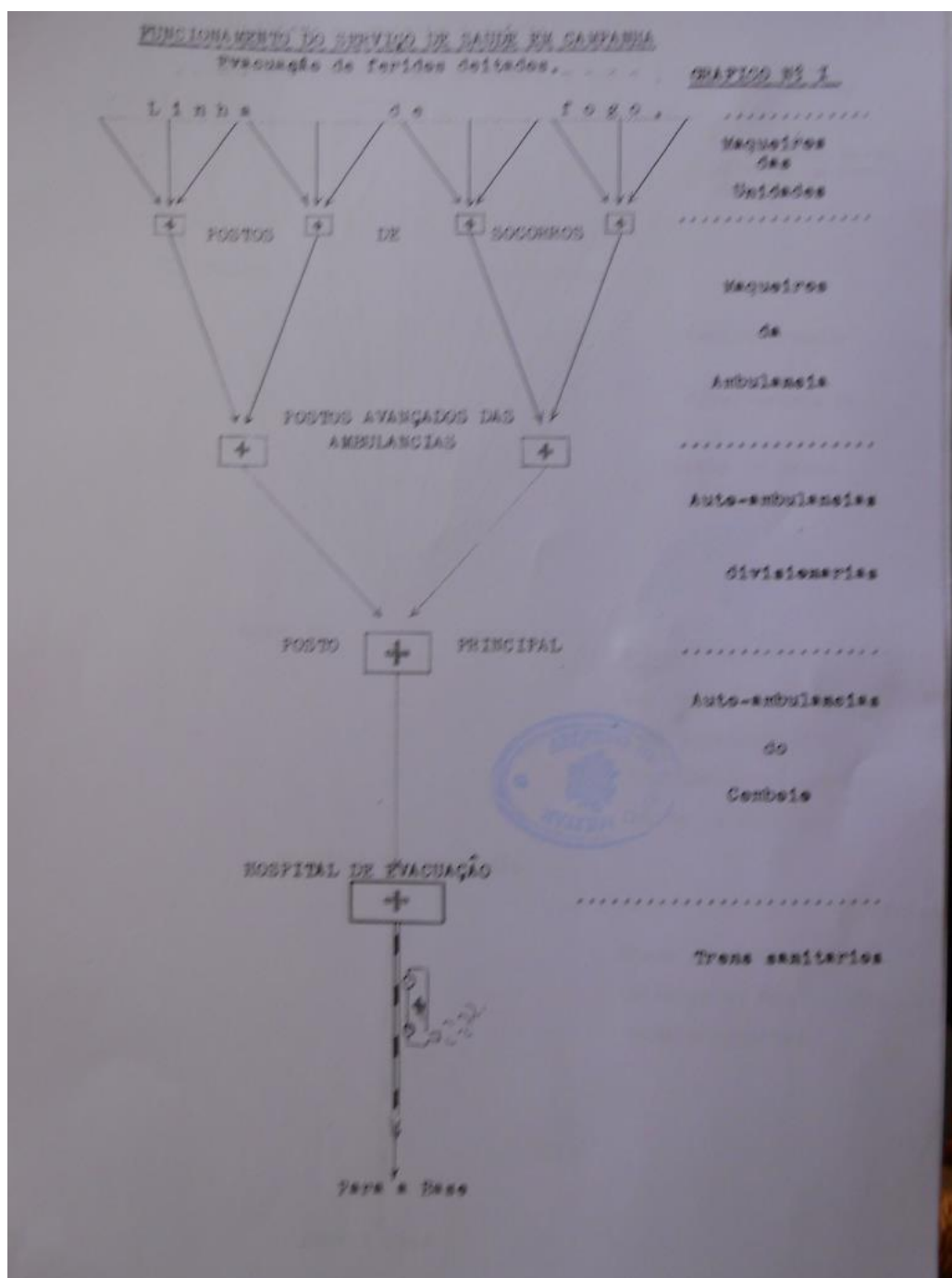


Fig. 12 - Esquema da evacuação de feridos e doentes deitados no exército britânico.

Fonte: AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento Geral do Serviço de Saúde no Exército Britânico em Campanha.

Apêndice L – Evacuação de Feridos a Pé

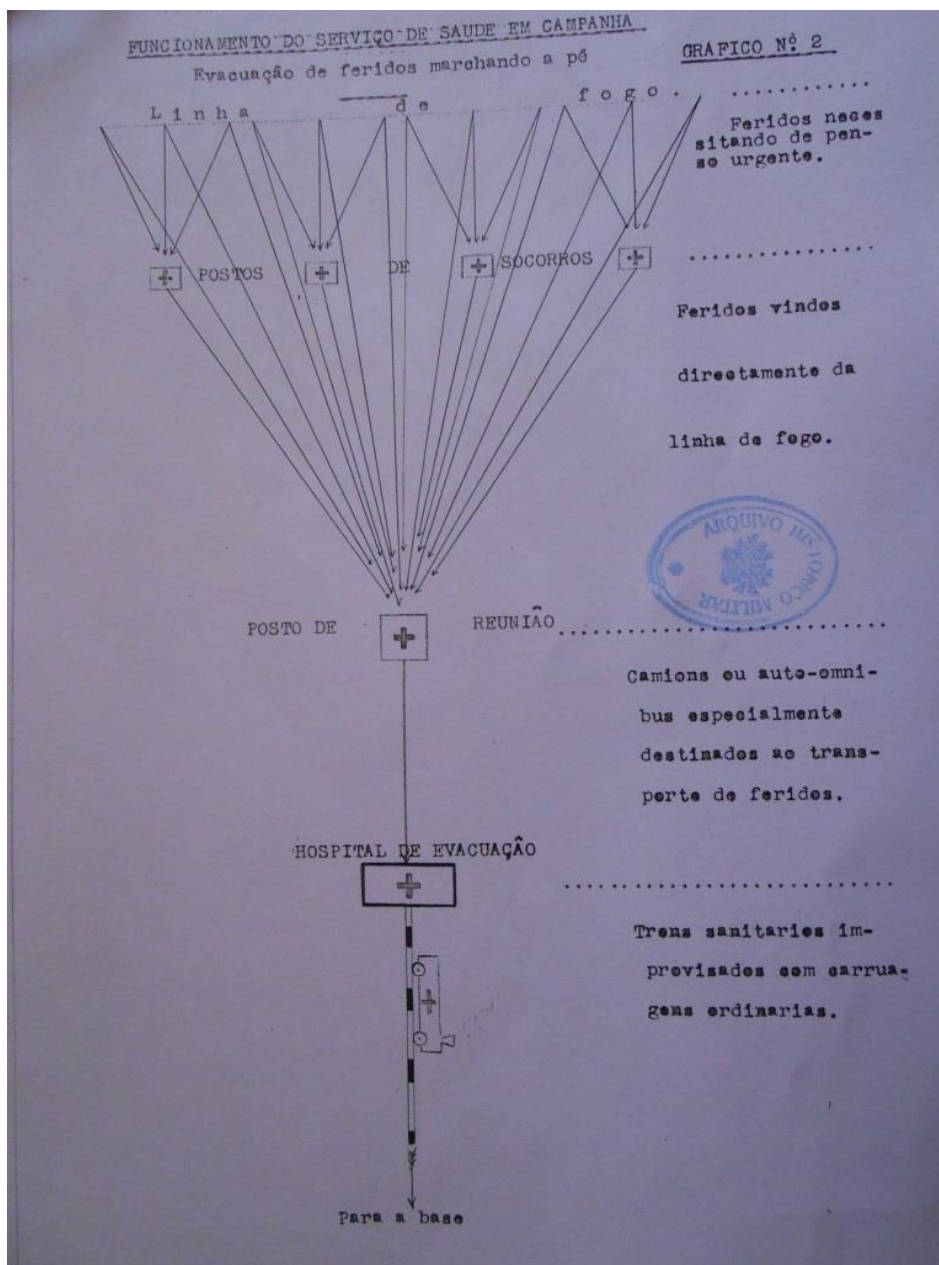


Fig. 13 – Evacuação de feridos e doentes capazes de serem evacuados a pé no exército britânico.

AHM/1/35/512/2 – Organização e Funcionamento Geral do Serviço de Saúde no Exército Britânico em Campanha.

Apêndice M – Reabastecimento à ETE

46

CAPITULO VIII

Reabastecimento Quotidiano Enviado da Rectaguarda

Eis os géneros que a Base Inglesa enviava, em regra, á E. T. E., independente dos pedidos de requisição da frente, para abastecer uma Divisão constituída por:

Homens 20:000 Solípedes 5:800

I – DIARIAMENTE

a) Para homens

Pão.....	15:000	rações (15:000 libras).
Bolacha.....	5:000	» (3:750 »).
Carne congelada.....	15:000	»
Carne de conserva...	5:000	»
} A's segunda e quartas-feiras substituída por guizada com legumes.		
Toucinho.....	5:000	libras.
Chá.....	480	»
Assucar.....	4:070	»
Sal.....	560	»
Pimenta.....	20	»
Dóce.....	3:750	»
Queijo.....	3:750	»
Leite.....	1:680	latas.

b) Para solípedes

Aveia.....	77:000	libras.
Fêno.....	58:000	»
Farelo.....	2:240	»

47

c) Gazolina, óleos, desinfectantes, etc.

Gazolina F.....	600	galões.
Oleo para camions...	30	»
Petroleo.....	40	»
Crezil.....	30	»
Massa consistente...	30	libras.
Carboreto.....	35	»
Velas.....	240	»
Cloreto de calcio....	800	»
Papel para latrinas..	Um	pacote grande.

d) Combustivel

Coke.....	12:000	libras.
Carvão vegetal.....	3:000	libras.

II – TRES VEZES POR SEMANA

A's segundas, quintas e sabados..	Uma saca de Sal Gema. Uma saca de linhaça. 2:500 libras de manteiga.
-----------------------------------	----------------------------------------------------------------------------

III – DUAS VEZES POR SEMANA

A's quartas e sabados	Uma caixa de fosforos a cada homem.
A's segundas e quintas	80 libras de manteiga.
A's segundas e quartas	600 libras de ervilhas (para as trincheiras).
A's segundas e quartas	5 galões de oleo para bicicleta
A's segundas e quartas	5 » » » » telegrafia.

48

IV – SEMANALMENTE

A's segundas-feiras ..	30 libras de pó de branquear.
A's segundas-feiras ..	30 » » » » limpar.
A's quartas-feiras...	Fruta seca em substituição de dóce.
Aos sabados.....	1250 libras de tabaco em folha.
Aos sabados.....	1250 » » cigarros.
Aos sabados.....	2240 » » farinha.
Aos sabados.....	2 caixas com 30 libras de velas.

CAPITULO IX

Algumas Considerações Sobre a Ração Normal Inglesa Para Alimentação das Tropas do C. E. P.

A ração normal que em virtude do Convenio estabelecido entre os Governos Britanico e Portuguez, era fornecida ás tropas do C. E. P., agradando plenamente ao soldado inglez, porque possui, indiscutivelmente, as necessárias características alimentares, e que lhe permitia bem poder suportar a violencia do serviço de campanha, não satisfazia contudo, de fórma nenhuma, aos soldados portuguezes que, apesar da sua grande maioria haver ali engordado sensivelmente, a miudo se queixavam que as refeições não lhe enchiam o estomago.

Era na ração do pão, que o soldado portuguez via, logo, uma sensível diminuição no pezo.

Porque a ração inglesa ainda mesmo que fosse fornecida completa, o que só excepcionalmente succedia, porque quasi sempre tinha um complemento de bolacha — era muito inferior á ração portugueza — 0,543 da primeira para 0,750 da segunda.

Por isso, cada pão de duas libras, — ou sejam duas rações completas — quasi sempre tinha que ser fornecido a trez homens; quando ocasionalmente chegava á E. T. E. em percentagem inferior, ou quando em algumas unidades ou formações

Fig. 14 – Reabastecimento inglês diário a semanal à ETE.

Fig. 15 – Reabastecimento inglês diário a semanal à ETE (Continuação).

Fig. 16 – Reabastecimento inglês diário a semanal à ETE (Continuação).

Fonte: Lopes, T. P. (1922). *Para a História do C.E.P.- Os serviços administrativos da 1ª Divisão*. Lisboa: Tipografia da Manutenção Militar.

Apêndice N - Unidades a Reabastecer em cada LR

65

PROPOSTA N.º 25

I—Reabastecimento quotidiano

a) — Que o reabastecimento das tropas da Divisão e adstrictas, passe a efectuar-se em 4 L. R. situados :

L. R. N.º 1, — Em R. 34 A 30.40
L. R. N.º 2, — Em R. 15 A 20.90
L. R. N.º 3, — Em R. 12 C 60.90
L. R. N.º 4, — Em R. 23 C 90.90

b) — Que as unidades e formações a reabastecer em cada L. R. sejam :

L. R. N.º 1	L. R. N.º 2	L. R. N.º 3	L. R. N.º 4
Q. G. 4.ª B. I.	Q. G. 1.ª D.	Q. G. 3.ª B. I.	Q. G. 2.ª B. I.
B. I. n.º 8	S. H. B.	B. I. n.º 24	B. I. n.º 7
B. I. n.º 3	3.ª G. C. A.	B. I. n.º 23	B. I. n.º 2
B. I. n.º 20	C. A. T. F.	B. I. n.º 35	B. I. n.º 9
B. I. n.º 29	1.ª S. T. P. F.	2.ª B. M. L.	B. I. n.º 10
Q. G. 5.ª B. I.	Amb. n.º 1	2.ª B. M. M.	B. I. n.º 11
4.ª B. M. L.	Amb. n.º 2	Q. G. 6.ª B. I.	B. I. n.º 12
4.ª B. M. M.	Amb. n.º 3	5.ª B. M. M.	B. I. n.º 13
1.ª B. I. M. P.	S. M. V. n.º 1	5.ª B. M. L.	B. I. n.º 14
2.ª B. I. M. P.	Q. G. C. E. P.	1.º G. M.	B. I. n.º 15
1.º G. C. P.	Sub. P. M.	2.º G. M.	B. I. n.º 17
1.º G. B. A.	1.º G. C. A.	2.º G. B. A.	3.º B. M. L.
Amb. n.º 3	B. S. C. F.	3.º G. B. A.	3.ª B. M. M.
C. T. F. n.º 1	B. I. n.º 5	2.º C. S. M.	3.ª C. S. M.
T. E. A.	B. I. n.º 1	4.º C. S. M.	4.º G. B. A.
1.ª S. T. D.	2.ª S. T. D.	C. M. n.º 1	4.º S. T. D.
196 L. D. Coy	Field Eng.	3.º S. T. D.	
1.ª B. M. P.	Ox Bucks	Town Major	
	Coy R. E.	La Gorgue	
		Ox Bucks	
		2.º G. C. P.	

5

Fig. 17 – Proposta das unidades e órgãos a reabastecer por cada LR (aprovada a 2 de novembro de 1917).

Fonte: Lopes, T. P. (1922). *Para a História do C.E.P.- Os serviços administrativos da 1ª Divisão*. Lisboa: Tipografia da Manutenção Militar.

Apêndice O – Sub-Parque de Munições

Sub-parque de munições

	PESSOAL		ANIMAL		VIATURAS			
	Oficiais	Fuzileiros	De sela	De tiro	De 2 rodas	De 4 rodas	Automóveis	Motocicletas
I. — COMANDO								
Comandante (Capitão de Art.)	1	-	-	-	-	-	-	-
Adjunta (Cap. do Q. A. S. A.)	1	-	-	-	-	-	-	-
Provisor-Tesoureiro (Sub. do S. A. M.)	1	-	-	-	-	-	-	-
Adjuntos técnicos (Subalternos)	12	-	-	-	-	-	-	-
Médico	1	-	-	-	-	-	-	-
1º Sargento	-	1	-	-	-	-	-	-
2º Sargento vaguemestre	-	1	-	-	-	-	-	-
Mestre de oficina	-	1	-	-	-	-	-	-
Contra-mestre de oficina	-	1	-	-	-	-	-	-
Torneiros mecânicos	-	1	-	-	-	-	-	-
Serralheiros mecânicos	-	6	-	-	-	-	-	-
Electricistas mecânicos	-	2	-	-	-	-	-	-
Carpinteiros	-	5	-	-	-	-	-	-
Pinheiros	-	12	-	-	-	-	-	-
Motociclistas (m)	-	4	-	-	-	-	4	-
Amanses	-	12	-	-	-	-	-	-
Eufoneiro	-	1	-	-	-	-	-	-
Magneto (h)	-	1	-	-	-	-	-	-
Automóvel ligeiro	-	1	-	-	-	-	1	-
Caminhões oficina	-	4	-	-	-	-	-	-
Caminhões de sobrecarga	-	4	-	-	-	-	-	-
Caminhões de pronto socorro	-	4	-	-	-	-	-	-
Box-cars	-	12	-	-	-	-	2	-
Reserva de chauffeurs	-	1	-	-	-	-	1	-
Soma	6	62					8	4
II. — UMA SECÇÃO								
Subalterno (do Q. A. S. A.)	1	-	-	-	-	-	-	-
2º Sargento de artilharia	-	2	-	-	-	-	-	-
2º Sargento motorista	-	2	-	-	-	-	-	-
1º Cabo motorista	-	3	-	-	-	-	-	-
Cabos e soldados de artilharia	-	50	-	-	-	-	-	-
A transportar	1	58						

(a) 2 com side-car.
(b) São encarregados também da recepção de munições e da distribuição de gran.

	PESSOAL		ANIMAL		VIATURAS			
	Oficiais	Fuzileiros	De sela	De tiro	De 2 rodas	De 4 rodas	Automóveis	Motocicletas
Transporte	1	48	-	-	-	-	-	-
Rancheiros	-	2	-	-	-	-	-	1
Moto side-car	-	1	-	-	-	-	-	-
Caminhões	-	32	-	-	-	-	16	-
Soma	1	83					16	1
O SUB-PARQUE								
Comando	6	62	-	-	-	-	8	4
Dois seções	2	166	-	-	-	-	32	2
Soma	8	228					40	6
Total		236					40	6

Fig. 18 – Orgânica do Sub-parque de Munições.

Fig. 19 – Orgânica do Sub-parque de Munições (continuação).

Fonte: CEP. (1919). *I - Organização (Disposições Publicadas na O.S. até 22 de janeiro de 1919)*. França.

Apêndice P – Coluna de Munições – Efetivo e Equipamento

- 64 -

QUADRO Nº 25
Coluna de munições divisionaria (C. M.)

	PESSOAL		ANIMAL		VIATURAS				
	Oficiais	Fragas	De sela	De tiro	De 2 rodas	De 4 rodas	Automoveis	Motocicletas	Bicicletas
I. — ESTADO MAIOR									
E MENOR									
Comandante (Ten. Cor. ou Maj. de Art.)	1	4	4						
Ajudante (Cap. ou Sub. de Art.)	1	1	1						
Médico (Subalterno)	1	1	1						
Veterinario	1	1	1						
Tesoureiro (Cap. ou Ten. do S. A. M.)	1	1	1						
Provisor (Sub. do S. A. M.)	1	1	1						
1º Sargento		1	1						
Enfermeiro hipico		1	1						
Vaguemestres (2ºs sargentos)		2	2						
2º sargento ferrador		1	1						
Amanuenses		2	2						
Carpinteiro de carros		2	2						
Nucleo de esterilização de aguas (e)		2	2						
Nucleo de saneamento		4	4						
Enfermeiros		2	2						
Porta-bolsa de pensos		1	1						
Ordenanças (1ºs cabos condutores)		2	2						
Clarim		1	1						
Soldados serventes		6	6						
Carro sanitario		1	1			1			
Carro de agua		1	1		2	2			
Carro de companhia (a)		1	1		1	1			
Forja		3	3		6	6			
Motociclistas		2	2				1		
Ciclistas		2	2					1	
Automovel ligeiro		2	2						1
Soma	6	47	14	12	2	1	1	2	3

(a) Para transporte de bagagens e arquivos.
(e) Este nucleo deve ser constituido por praças julgadas aptas para os serviços auxiliares.

- 65 -

	PESSOAL		ANIMAL		VIATURAS				
	Oficiais	Fragas	De sela	De tiro	De 2 rodas	De 4 rodas	Automoveis	Motocicletas	Bicicletas
II. — UMA SECÇÃO DE MUNIÇÕES DE ARTILHARIA									
Comandante (Cap. do Q. A. S. A.)	1	4	4						
Subalternos (do Q. A. S. A.)	2	2	2						
1º Sargento	1	1	1						
2º Sargento	1	1	1						
Selero correiro	1	1	1						
Serralheiro ferreiro	1	1	1						
1ºs Cabos condutores	8	8	8						
Ferradores	12	12	12						
Clarins (b)	12	12	12						
Serventes: 1ºs Cabos	4	4	4						
2ºs Cabos e soldados	40	40	40						
Maqueiros	4	4	4						
Carros de munições de art. 7, 5 T.R.	40	60	60		10				
Carros de munições de art. obuzes	36	55	55		9				
Carro de bateria	3	6	6		1				
Carro de companhia (a)	1	2	2		1				
Cozinha rodada	1	2	2		1				
Reserva de pessoal e gado	6	12	12						
Soma	3	156	19	136	1	21			
III. — UMA SECÇÃO DE MUNIÇÕES DE INFANTARIA									
Comandante (Cap. do Q. A. S. A.)	1	4	4						
Subalternos (do Q. A. S. A.)	2	2	2						
1º Sargento	1	1	1						
2º Sargento	1	1	1						
Selero correiro	1	1	1						
Serralheiro ferreiro	1	1	1						
1ºs Cabos condutores	8	8	8						
Ferradores	12	12	12						
Clarins	8	8	8						
Serventes: 1ºs Cabos	40	40	40						
2ºs Cabos e soldados	4	4	4						
Maqueiros	4	4	4						
Carros de esquadrao para munições de Inf. e metralhadoras ligadas	36	72	72		18				
Soma	3	109	19	72	1	18			
<i>A transportar</i>									

- 66 -

	PESSOAL		ANIMAL		VIATURAS				
	Oficiais	Fragas	De sela	De tiro	De 2 rodas	De 4 rodas	Automoveis	Motocicletas	Bicicletas
<i>Transporte</i>	3	109	19	72		18			
Carros de esquadrao para munições de Infantaria (Metr. pedradas)		5		8		2			
Carro de companhia para granadas		4		2	1				
Carro de explosivos m/ingles		4		2	1				
Carro de companhia (a)		1		2	1				
Cozinha rodada		6		12					
Reserva de pessoal e gado		6		12					
Soma	3	123	19	100	2	22			
TOTAL DA COLUNA									
Estado Maior e Menor	6	47	14	12	2	1	1	2	3
3 secções de munições de artilharia	9	168	57	408	3	63			
2 secções de munições de infantaria	6	246	38	200	4	44			
Soma	21	761	109	620	9	109	1	2	3

Fig. 20 – Efetivo e equipamento de uma coluna de munições divisionária.

Fig. 21 – Efetivo e equipamento de uma coluna de munições divisionária (Continuação).

Fig. 22 – Efetivo e equipamento de uma coluna de munições divisionária (Continuação).

Fonte: CEP. (1919). *I - Organização (Disposições Publicadas na O.S. até 22 de janeiro de 1919)*. França.

Apêndice Q – Reabastecimento de Munições no CEP

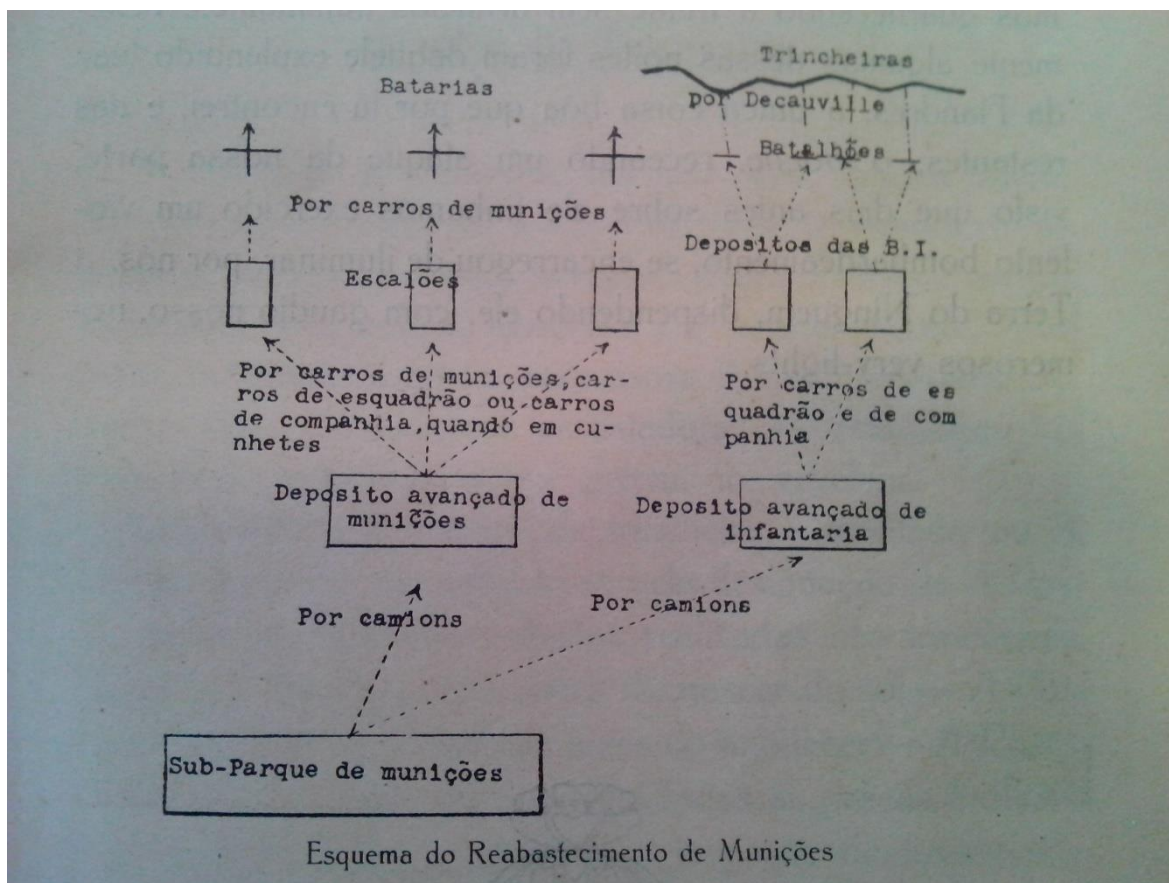


Fig. 23 – Esquema do reabastecimento de munições ao CEP.

Fonte: Freiria, T.-C. F. (1918). *Os Portugueses na Flandres*. Lisboa: Tipografia da Cooperativa Militar.

Apêndice R – Órgãos de Reabastecimento de Munições

Munições

Bateria	Espécie	Quantidade	Munições		Sub-Parque		Total
			Quantidade	Valor	Quantidade	Valor	
Bateria 12	32 Reis	120	120	120	120	120	120
	4 Reis	120	120	120	120	120	120
Bateria 12	32 Reis	120	120	120	120	120	120
	4 Reis	120	120	120	120	120	120
Bateria 12	32 Reis	120	120	120	120	120	120
	4 Reis	120	120	120	120	120	120
Bateria 12	32 Reis	120	120	120	120	120	120
	4 Reis	120	120	120	120	120	120
Bateria 12	32 Reis	120	120	120	120	120	120
	4 Reis	120	120	120	120	120	120

(Handwritten notes and calculations are present in the original image, including a circular stamp from the 'Arquivo Histórico Militar'.)

Fig. 24 – Órgãos de reabastecimento de munições e dotação orgânica no CEP.

Fonte: AHM/1/35/512/17 – Dotação Orgânica das Forças nos Trens de Combate, Coluna de Munições e Sub-Parque de Munições.

Apêndice S – Orgânica de uma Ambulância a Três Secções

— 87 —

QUADRO Nº 39
Ambulancia a 3 secções (Amb.)

	PESSOAL		ANIMAL		VIATURAS				
	Oficiais	Pracas	De sela	De tiro	De 2 rodas	De 4 rodas	Automoveis	Motocicletas	Bicicletas
SECÇÃO-A (50 doentes)									
Chefe da Ambulancia (Ten. Cor.)	1	1	1						
Capitães ou Sub. médicos	2	2	1						
Tesoureiro-Provisor	1	1	1						
Subalterno de Q. A. S. S.	1	1							
Sargento ajudante ou 1º Sargento	1	1							
2º Sargento vaguemestre	1	1							1
Enfermeiros: Sargentos	7	7							
Cabos ou soldados	36	36							
Praticantes de farmacia	2	2							
Ferrador	1	1							
Clarim	1	1							
Serventes de carro	2	2							
Maqueiros	36	36							
Amanuense (Sargento ou Cabo)	1	1							
Dispenseiro	1	1							
Quarteleiro	1	1							
Cozinheiros	2	2							
Lavandeiro	1	1							1
Ciclista (Ordenança do Chefe)	1	1							
Carro de farmacia e cirurgia	2	2	4				1		
Carro de esquadrão para material	2	2	4				1		
Carros de esquadrão	4	4	8				2		
Carro de agua	1	1	2				1		
Carro sanitario	1	1	2				1		
Cozinha rodada	2	2						1	
Camion de 2 toneladas	6	6						3	
Auto-Ambulancias	4	4							
Reserva de pessoal e gado	4	4	2						
Soma	5	87	5	24	1	6	4	5	5
SECÇÃO-B OU C (50 doentes)									
Chefe (Major ou Capitão)	1	1	1						
Capitães ou Subalternos	2	2	1						
2º Sargento montado	1	1	1						
A transportar	3	4	3						

— 88 —

	PESSOAL		ANIMAL		VIATURAS				
	Oficiais	Pracas	De sela	De tiro	De 2 rodas	De 4 rodas	Automoveis	Motocicletas	Bicicletas
Transporte	3	4	3						
1º Cabo condutor	1	1	1						
Enfermeiros: 2º Sargento	1	1							
Cabos ou soldados	7	7							
Maqueiros	36	36							
Amanuense	1	1							
Dispenseiro	1	1							
Quarteleiro	1	1							
Cozinheiros	2	2							
Lavandeiro	1	1							1
Motociclista	1	1							
Carro de esquadrão para material	2	2	4				1		
Carro de agua	1	1	2				1		
Carro sanitario	1	1	2				1		
Cozinha rodada	2	2						1	
Camion de 2 toneladas	6	6						3	
Auto-Ambulancias	4	4							
Soma	3	67	4	10	1	3	3	1	1
Secção-A	5	87	5	24	1	6	4	5	5
2 Secções (B. e C.)	6	134	8	21	2	6	4	2	2
Soma	11	221	13	45	3	12	8	7	7
Total	232	57	25	2	2	2	2	2	2

Fig. 25 - Efetivo e equipamento de uma ambulância a três secções.

Fig. 26 – Efetivo e equipamento de uma ambulância a três secções (Continuação).

Fonte: CEP. (1919). I - Organização (Disposições Publicadas na O.S. até 22 de janeiro de 1919). França.

Apêndice T – Efetivo e Equipamento de um Hospital de Sangue

— 89 —

QUADRO Nº 40
Hospital de sangue (H. S.)
Para 200 doentes (8 tendas Bessoneau.)

	PESSOAL				
	Oficiais	Praças	Camion de carga	Motocicletas	Bicicletas
Chefe (Ten. Cor.)	1	1			
Major	1	1			
Cap. e Subalternos (a).....	5	5			
Farmacêutico (Capitão ou Sub.).....	1	1			
Tesoureiro-Provisor	1	1			
Subalterno do Q. A. S. S.....	1	1			
Capelães	1	1			
Sargento ajudante ou 1º Sargento	2	2			2
Enfermeiros : Sargentos.....		1			
Cabos		4			
Soldados.....		10			
Cozinheiros (Sargentos, Cabos e Soldados) (b).....		16			
Quarteleiro : 2º Sargento.....		4			
Cabos e soldados.....		1			
Amanuenses (2ºs Sargentos ou cabos).....		2			
Dispenseiro (Cabos e soldados) (c).....		2			
Lavandeiros.....		2			
Ajudantes de farmácia.....		2			
Serviço Geral : Sargento		1			
Cabos (d).....		5			
Soldados.....		15			
SALA DE OPERAÇÕES					
Enfermeiros : Sargentos (e).....		2			
Barbeiro (Cabo ou Soldado).....		1			
Motociclista		1		1	
Camion de 2 toneladas.....		4	2		
Chauffeurs (Chauf. e Ajud.).....		4			
Total.....	12	90	2	1	2

(a) Sendo 2 cirurgiões.
(b) Sendo um 2º Sargento chefe da cozinha geral.
(c) Um para o Messe de Oficiais
(d) Sendo 1 carpinteiro, 1 funileiro e 1 pedreiro.
(e) Um encarregado de material de cirurgia e utensílios.

Fig. 27 – Efetivo e equipamento de um Hospital de Sangue.

Fonte: CEP. (1919). I - Organização (Disposições Publicadas na O.S. até 22 de janeiro de 1919). França.

Apêndice U – Hospital Militar Português

- 147 -

QUADRO Nº 88
Hospital militar português de Hendaye (H. M. P. H.)
(Para doentes recuperáveis)

	PESSOAL		ANIMAL		Vial. hip.		Automóveis	Moto-cicletas	Bicicletas
	Oficiais	Praças	De sela	De tiro	De 2 rodas	De 4 rodas			
Director (Oficial Sup. médico).....	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Médicos ou Cirurgiões (Cap. ou Sub.) (a)	5	-	-	-	-	-	-	-	-
Chefe de Secretaria (Cap. ou Sub. do Q. A. S. S. ou do S. M.)	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Tesoureiro-Provisor (Cap. ou Sub. do S. A. M.).....	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Farmacêutico (Subalterno)	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Enfermeiras (b)	12	-	-	-	-	-	-	-	-
1º Sargento do S. S.	-	4	-	-	-	-	-	-	-
2ºs Sargentos do S. S.	-	4	-	-	-	-	-	-	-
Ajudantes de Farmacia (2ºs Sargºs)	-	2	-	-	-	-	-	-	-
Cabos enfermeiros.....	-	8	-	-	-	-	-	-	-
Amanuenses	-	3	-	-	-	-	-	-	-
Cozinheiros	-	2	-	-	-	-	-	-	-
Ajudantes de cozinheiro.....	-	4	-	-	-	-	-	-	-
Costureiras	-	2	-	-	-	-	-	-	-
Soldados serventes, sendo 2 barbeiros	-	52	-	-	-	-	-	-	-
Soma	24	78	-	-	-	-	-	-	-
Total	99	-	-	-	-	-	-	-	-

(a) Um radiologista
(b) Equiparadas a tenente ou alféres.

Fig. 28 – Efetivo, constituição e material do Hospital Militar Português.

Fonte: CEP. (1919). I - Organização (Disposições Publicadas na O.S. até 22 de janeiro de 1919). França.

Apêndice V – Secção Automóvel para o Transporte de Água

(QUADRO Nº 03)

Secção automovel para transporte de agua
(S. A. T. A.)

	PESSOAL		Automoveis		Motocicletas
	Oficiais	Pracas	Ligeiros	De carga	
Chefe (subalterno dos Quadros Auxiliares)	1	-	-	-	-
Segundo sargento.....	-	1	-	-	-
Primeiros cabos.....	-	2	-	-	-
Clarim apeado	-	1	-	-	-
Mecanico (a)	-	1	-	-	-
Ajudante de mecanico	-	1	-	-	-
Motociclistas	-	1	-	-	1
Automovel ligeiro	-	2	1	-	-
Camions de carga	-	2	-	1	-
Camions de sobreceletes	-	2	-	1	-
Camions oficinas	-	2	-	1	-
Camions para transporte de agua.....	-	24	-	12	-
Reserva de pessoal (b)	-	6	-	-	-
Soma	1	45	1	15	1
Total.....	46		16		1

(a) Equiparado a primeiro sargento.
(b) 3 equipes de reserva (3 chauffeurs e 3 ajudantes).

Fig. 29 – Efetivo e equipamento da secção automóvel para transporte de água.

Fonte: CEP. (1919). *I - Organização (Disposições Publicadas na O.S. até 22 de janeiro de 1919)*. França.

Apêndice W – Trem de Bagagens e Víveres

- 111 -

QUADRO Nº 61
Trem de bagagens e víveres (a) (T. B. V.)

	PESSOAL		ANIMAL		VIATURAS				
	Oficiais	Praças	De sela	De tiro	De 2 rodas	De 4 rodas	Automóveis	Motocicletas	Bicicletas
I — ESTADO MAIOR E MENOR									
Chefe (major do Serviço de Administração Militar).....	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Adjunto (subalerno do Serviço de Administração Militar).....	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Médicos milicianos.....	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Veterinário.....	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Enfermeiro hipico.....	-	1	1	-	-	-	-	-	-
Amanuense.....	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Motociclistas.....	-	-	12	-	-	-	-	12	-
Automovel ligeiro.....	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Carro sanitario.....	-	1	-	-	1	1	-	-	-
Carro de companhia.....	-	1	-	-	1	-	-	-	-
Ciclistas.....	-	12	-	-	-	-	-	12	-
Soma.....	5	15	6	1	1	1	1	12	12
II — ESTADO MAIOR E MENOR DE UM ESCALÃO (b)									
Chefe (capitão do Serviço de Administração Militar).....	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Adjunto (subalerno do Serviço de Administração Militar).....	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Primeiro sargento.....	-	1	1	-	-	-	-	-	-
Segundo sargento ferrador.....	-	1	1	-	-	-	-	-	-
Amanuense.....	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Enfermeiro.....	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Ordenanças (c).....	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Ciclista.....	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Carpinteiros de carros.....	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Serralheiros ferreiros.....	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Seleiros-correiros.....	-	12	-	-	-	-	-	-	-
Carros de agua.....	-	1	-	2	1	-	-	-	-
Carros de companhia.....	-	1	-	-	1	-	-	-	-
Carros de esquadria.....	-	3	-	-	1	-	-	-	-
Forja de campanha.....	-	3	-	5	-	-	-	-	-
Serventes (soldados).....	-	4	-	-	-	-	-	-	-
Soma.....	2	25	3	16	2	2	-	-	1

(a) É constituído pelo T. B. de todas as unidades e formações, incluindo os carros de carne e carneiros os carros de agua e os carros de companhia ou esquadria destinados ao transporte de cantinas e rancho frio.
(b) O escalão é a unidade administrativa do trem.
(c) Fornecidos pelo destacamento de policia se necessarios.

- 112 -

	PESSOAL		ANIMAL		VIATURAS				
	Oficiais	Praças	De sela	De tiro	De 2 rodas	De 4 rodas	Automóveis	Motocicletas	Bicicletas
III — UMA SECÇÃO DE BAGAGENS									
Chefe (subalerno do Quadro Auxiliar do Serviço de Administração Militar).....	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Segundo sargento.....	-	1	1	-	-	-	-	-	1
Porta-mochila de pensos.....	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Corneteiro.....	-	2	2	-	-	-	-	-	-
Ferradores.....	-	1	-	1	1	-	-	-	-
Carro de agua.....	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Soma.....	1	7	4	1	1	-	-	-	1
IV — UMA SECÇÃO DE VIVERES									
Chefe (subalerno do Serviço de Administração Militar).....	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Segundo sargento.....	-	1	1	-	-	-	-	-	-
Porta-mochila de pensos.....	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Corneteiro.....	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Ferradores.....	-	2	2	-	-	-	-	-	-
Carro de agua.....	-	1	-	2	1	-	-	-	-
Carro de material de cozinha de viveres.....	-	2	-	4	-	1	-	-	-
Soma.....	1	9	4	6	1	1	-	-	1
V — DESTACAMENTO DE POLICIA									
Subalerno de cavalaria.....	1	1	2	-	-	-	-	-	-
Segundo sargento de cavalaria.....	-	2	2	-	-	-	-	-	-
Primeiros cabos de cavalaria.....	-	4	4	-	-	-	-	-	-
Clarim.....	-	1	1	-	-	-	-	-	-
Segundos cabos e soldados de cavalaria.....	-	18	18	-	-	-	-	-	-
Carro de companhia.....	-	1	-	2	1	-	-	-	-
Soma.....	1	27	27	2	1	-	-	-	-
VI — UM ESCALÃO									
Estado maior e menor.....	2	25	3	16	2	2	-	-	1
Uma secção de bagagens.....	1	7	4	2	1	-	-	-	1
Uma secção de viveres.....	1	9	4	6	1	1	-	-	1
Soma.....	4	41	11	24	4	3	-	-	3
VII — O TRÉM									
Estado maior e menor.....	5	15	6	4	1	1	1	2	2
Quatro escalões.....	16	164	44	96	16	12	-	-	12
Destacamento de policia.....	1	27	27	2	1	-	-	-	-
Soma.....	22	206	77	102	18	13	1	2	14
Total.....	228	228	179	179	32	16	-	-	16

Fig. 30 – Constituição do trem de bagagens e víveres.

Fig. 31 - Constituição do trem de bagagens e víveres (Continuação).

Fonte: CEP. (1919). I - Organização (Disposições Publicadas na O.S. até 22 de janeiro de 1919). França.

Apêndice X – Grupo Automóvel

— 104 —
 QUADRO Nº 58
 Grupo automovel (G. A.)

	PESSOAL		ANIMAL		VIATURAS			
	Oficiais	Praças	De sela	De tiro	De 2 rodas	De 4 rodas	Automóveis	Motociclistas
I. — ESTADO MAIOR E MENOR								
Comd. (Maj. ou Cap. do S. A. M.)	1	—	—	—	—	—	—	—
Adjunto (Cap. ou Sub. do S. A. M.)	1	—	—	—	—	—	—	—
Adjunto técnico automobilista (Sub. de qualquer arma ou serviço)	1	—	—	—	—	—	—	—
Médico	1	—	—	—	—	—	—	—
Provisor-Tesoureiro (Subalterno do S. A. M.)	1	—	—	—	—	—	—	—
2º Sargentos vagemestres	—	2	—	—	—	—	—	—
Amanuenses	—	4	—	—	—	—	—	—
Enfermeiro	—	1	—	—	—	—	—	—
Maquieiros (a)	—	4	—	—	—	—	—	—
Motociclista	—	1	—	—	—	—	—	1
Automovel ligeiro	—	2	—	—	—	—	—	1
Chauffeurs mecanicos	—	2	—	—	—	—	—	1
Camion oficina	—	2	—	—	—	—	—	—
Reserva: Motociclista	—	1	—	—	—	—	—	—
Chauffeurs	—	15	—	—	—	—	—	—
Soma	5	34	—	—	—	—	2	1
II. — UM ESCALÃO								
Comd. (Cap. ou Ten. do S. A. M.)	1	—	—	—	—	—	—	—
Adjunto (Sub. do Q. A. S. A., do Q. A. S. E. ou do Q. A. S. A. M.)	1	—	—	—	—	—	—	—
1º Sargento	—	1	—	—	—	—	—	—
2º Sargento	—	6	—	—	—	—	—	—
1º Cabos	—	9	—	—	—	—	—	—
Clarins	—	2	—	—	—	—	—	—
Motociclistas (b)	—	3	—	—	—	—	—	3
A transportar	2	21	—	—	—	—	—	3

(a) São tambem encarregados do serviço de saneamento e de esterilização de aguas.
 (b) Uma moto, deve ter side-car.

	PESSOAL		ANIMAL		VIATURAS			
	Oficiais	Praças	De sela	De tiro	De 2 rodas	De 4 rodas	Automóveis	Motociclistas
Transporte								
Chauffeurs mecanicos	12	24	—	—	—	—	—	3
Camions	—	1	—	—	—	—	—	—
Camion para transporte de agua	—	33	—	—	—	—	—	16
Camion de sobreceleste	—	12	—	—	—	—	—	1
Auto-Omnibus	—	—	—	—	—	—	—	1
Serventes	—	24	—	—	—	—	—	—
Rancheiros	—	2	—	—	—	—	—	—
Soma	2	86	—	—	—	—	19	3
O GRUPO								
Estado Maior e Menor	5	34	—	—	—	—	2	1
3 escalões	6	258	—	—	—	—	57	9
Soma	11	292	—	—	—	—	59	10
Total	303	—	—	—	—	—	59	10

Fig. 32 – Efetivo e constituição do grupo automóvel.

Fig. 33 – Efetivo e constituição do grupo automóvel (Continuação).

Fonte: CEP. (1919). *I - Organização (Disposições Publicadas na O.S. até 22 de janeiro de 1919)*. França.

Apêndice Y – Secção Técnica do Serviço Automóvel

113

QUADRO Nº 62
Secção técnica do serviço automovel (S. Tec. A.)

	PESSOAL			
	Oficiais	Pragas	Automoveis	Motociclistas
Chefe (o chefe do S. T. A. do C. E. P.)	1	1	1	1
Adjunto (Capitão de Engenharia)	1	1	1	1
Médico (Subalterno)	1	1	1	1
Automovel ligeiro	1	1	1	1
Motociclistas	1	1	1	1
<i>Secretaria.</i>				
Chefe (Capitão ou Tenente do S. M.)	1	1	1	1
Amanuenses	1	3	1	1
<i>Conselho Administrativo.</i>				
Tesoureiro (Capitão do S. A. M.)	1	1	1	1
Provisor (Subalterno)	1	1	1	1
Vaguemestre (Sargento)	1	1	1	1
Amanuenses	1	2	1	1
<i>Secção de Instrução.</i>				
Chefe instrutor de chauffeurs (subalterno com pratica de condução de automoveis)	1	1	1	1
Sargento profissional	1	1	1	1
Instrutor de motociclistas	1	1	1	1
Serventes	1	1	1	1
<i>Sobreceletos e Materias primas.</i>				
Chefe (Capitão ou Subalterno de Eng.)	1	1	1	1
Adjuntos (1 Subalt. de Eng. e 1 do Q. A. E.)	1	1	1	1
Sargentos	1	1	1	1
Amanuenses (Cabos ou soldados)	1	1	1	1
Fieis de Deposito (Cabos ou soldados)	1	1	1	1
Fieis de deposito de gasolina	1	1	1	1
Serventes	1	1	1	1
Automovel ligeiro	1	1	1	1
<i>Officina Geral.</i>				
Chefe (o adjunto da Secção Técnica)	1	1	1	1
Adjuntos técnicos	1	1	1	1
Mestre contratado	1	1	1	1
Contra-mestre contratado	1	1	1	1
Encarregado do ponto e policia (Sargento)	1	1	1	1
Amanuenses	1	1	1	1
A transportar	11	36	2	1

	Oficiais	Pragas	Automoveis	Motociclistas
Transporte	11	36	2	1
Montagem	1	1	1	1
Mecanicos contratados	1	16	1	1
Sargentos artífices	1	56	1	1
Ajudantes de mecanico	1	10	1	1
Serventes	1	1	1	1
<i>Motos e bicicletas</i>				
Mecanico contratado	1	1	1	1
Sargento artífice	1	4	1	1
Ajudantes de mecanico	1	2	1	1
Serventes	1	1	1	1
<i>Forjas.</i>				
Sargento artífice	1	3	1	1
Forjadores	1	4	1	1
Ajudantes	1	1	1	1
<i>Casquinheiro.</i>				
Casquinheiro contratado	1	4	1	1
Sargento artífice casquinheiro	1	4	1	1
Soldados casquinheiros	1	4	1	1
Ajudantes	1	4	1	1
Serventes	1	1	1	1
<i>Electricidade.</i>				
Sargento artífice	1	1	1	1
Ajudantes	1	4	1	1
<i>Tornos.</i>				
Mecanico contratado	1	1	1	1
Sargento artífice	1	1	1	1
Torneiros	1	8	1	1
<i>Vulcanizador.</i>				
Vulcanizador contratado	1	1	1	1
Ajudantes	1	4	1	1
<i>Carpintaria.</i>				
Sargento artífice de carros	1	4	1	1
Carpinteiros de carros	1	4	1	1
Carpinteiros de branco	1	7	1	1
Servente	1	1	1	1
<i> Pintura.</i>				
Sargento artífice pintor	1	1	1	1
Ajudantes de pintor	1	6	1	1
Servente	1	1	1	1
<i>Estofador.</i>				
Sargento artífice	1	1	1	1
Ajudantes	1	4	1	1
Servente	1	1	1	1
A transportar	11	203	2	1

115

	PESSOAL			
	Oficiais	Pragas	Automoveis	Motociclistas
Transporte	11	203	2	1
<i>Serralheria Civil.</i>				
Sargento artífice e serralheiro civil	1	1	1	1
Ajudantes	1	6	1	1
<i>Soldadura a autogenio.</i>				
Encarregado	1	1	1	1
Ajudante	1	1	1	1
Servente	1	1	1	1
<i>Central Electrica.</i>				
Maquinista	1	1	1	1
Ajudante	1	1	1	1
<i>Casa de Ferramento.</i>				
Encarregado	1	1	1	1
Ajudante	1	1	1	1
<i>Secção de Pessoal (a)</i>				
Comandante (Capitão do S. A. M.)	1	1	1	1
Subalterno do Q. A. S. A. M.	1	2	1	1
1º sargento	1	1	1	1
2º sargentos	1	5	1	1
Cabos	1	2	1	1
Clarins	1	52	1	1
Soldados	1	2	1	1
Enfermeiros	1	2	1	1
Motociclistas	1	80	1	1
Reserva de pessoal	1	2	1	1
Auto-omnibus	1	1	1	1
Box-car	1	5	1	1
Camions officina	1	9	1	1
Carros de socorro	1	2	1	1
Camions de agua	1	20	1	1
Camions de carga	1	14	1	1
Soma	14	402	20	2
SERVIÇO DE TRANSPORTES AUTOMOVEIS				
Secção Técnica do Serviço Automovel	14	403	20	2
Soma	14	403	20	2
Total	417	20	2	2

(a) Com atribuições administrativas de unidade independente.
(b) Serão aumentados, quando as necessidades de serviço o exigirem. Cada automovel em deposito na Secção Técnica estará a cargo de 1 chauffeur.

Fig. 34 – Efetivo e constituição da secção técnica de serviço automóvel.

Fig. 35 – Efetivo e constituição da secção técnica de serviço automóvel (Continuação).

Fig. 36 – Efetivo e constituição da secção técnica de serviço automóvel (Continuação).

Fonte: CEP. (1919). *I - Organização (Disposições Publicadas na O.S. até 22 de janeiro de 1919)*. França.

Apêndice Z – Trem Divisionário

- 108 -

QUADRO Nº 60
Trem divisionário (T. D.)

	PESSOAL		ANIMAL		Viaturas		Automóveis	Motocicletas	Bicicletas
	Oficiais	Fraças	De sela	De tiro	De 2 rodas	De 4 rodas			
I. — ESTADO MAIOR E MENOR									
Comandante (Cap. do S. A. M.)	1	1	1						
Adjuntos (Sub. do S. A. M.) (a)	2	2	2						
Médico	1	1	1						
Veterinário	1	1	1						
Enfermeiro hipico		1	1						
2º Sargento ferrador		1	1						
Seleiro-correio		1	1						
Enfermeiros		12							
Maqueiros		8							
Amanuense		32							
Clarim		1	1						
Carpinteiro de carros		12							
Serralheiros ferreiros		12							
Ferradores		12	2						
Núcleo de esterilização de águas (b)		3							
Núcleo de saneamento		4							
Carro sanitário		1		2	1				
Carro de água		1		2	1				
Carro de companhia (c)		1		2	1				
Forja		33		6		1			
Carro de esquadão (d)		6		12					
Cozinha rodada		1		12		1			
Motociclistas		12					12		
Ciclistas		4						4	
Automóvel ligeiro		2							2
Reserva de pessoal, gado e viaturas (e)		12		24		6			
Soma	5	63	10	50	2	12	1	2	4

(a) Sendo um provisor.
(b) Este núcleo deve ser constituído por praças julgadas aptas para os serviços auxiliares.
(c) Para transporte de bagagens e arquivos.
(d) Para transporte de bagagens e arquivos.
(e) Carros de esquadão.

- 109 -

	PESSOAL		ANIMAL		Viaturas		Automóveis	Motocicletas	Bicicletas
	Oficiais	Fraças	De sela	De tiro	De 2 rodas	De 4 rodas			
II. — 1ª SECÇÃO									
Comd. (Ten. do S. A. M. ou do Q. A. S. A. M.)	1	1	1						
Subalternos do S. A. M. ou do Q. A. S. A. M.)	2	2	2						
1º Sargento montado		1	1						
2º Sargento montados		3	3						
2º Sargento ferrador		1	1						
Seleiros-correiros		2							
Clarim		1	1						
Carpinteiro de carros		2							
Ferradores		3	2						3
Ciclistas		1		2		1			
Cozinha rodada		1		2		1			
Carro de companhia (c)		4		8		1			
Q. G. da Divisão		38		72		18			
3 grupos de Batª de Art.		12		24		6			
Carros Coluna de munições		6		12		3			
de 3 Compª de Sap. Mineiros		2		4		1			
esquadra 1 Compª de Telegrafistas		4		8		2			
para Batalhão de Pioneiros		6		12		3			
Batalhão de Metr. Pezadas		6		12		3			
3 Amb. e Sec. de Hig. e Bact		2		4		2			
Carros 2 Baterias de Morteiros Me- de compª		1		2		1			
para Secção Móvel Veterinaria		3		6		3			3
Soma	3	100	12	162	4	39			3
III. — 2ª SECÇÃO									
Comd. (Ten. do S. A. M. ou do Q. A. S. A. M.)	1	1	1						
Sub. do S. A. M. ou do Q. A. S. A. M.	1	1	1						
1º Sargento montado		1	1						
2º Sargento montados		3	3						
Seleiro-correio		1							
Clarim		1	1						
Carpinteiro de carros		1							
<i>A transportar</i>		2	9	7					

- 110 -

	PESSOAL		ANIMAL		Viaturas		Automóveis	Motocicletas	Bicicletas
	Oficiais	Fraças	De sela	De tiro	De 2 rodas	De 4 rodas			
<i>Transporte</i>									
Ferrador	1	2	1						
Ciclistas		4							4
Cozinha rodada		1							
Carro de companhia (c)		1		2	1				
Carros { Q. G. da 1ª Brig. e Ba- taria de morteiros ligei- drão para 4 batalhões da 1ª B. I.		2		4		1			
		16		32		8			
Soma	2	32	8	40	1	10			2
IV. — 3ª e 4ª SECÇÕES (Composição idêntica à da 2ª)									
<i>Total do Trem</i>									
Estado Maior e Menor	5	63	10	50	2	12	1	2	4
1ª Secção	3	100	12	162	4	39			3
2ª, 3ª e 4ª Secções	6	96	24	120	3	30			6
Soma	14	259	46	332	9	81	1	2	13
Total	273	378	90	118	1	2	13		13

e) Para transporte de bagagens e arquivos.

Fig. 37 – Constituição dos trens divisionários.

Fig. 38 – Constituição dos trens divisionários (Continuação).

Fig. 39 – Constituição dos trens divisionários (Continuação).

Fonte: CEP. (1919). *I - Organização (Disposições Publicadas na O.S. até 22 de janeiro de 1919).* França.

Apêndice AA – Oficina Ligeira Automóvel

QUADRO Nº 69
Oficina ligeira automovel (d) (O. L. A.)

	PESSOAL		Automoveis	
	Oficiais	Praças	Ligeiros	Camions
Chefe (subalterno de artilharia a pé)	1	-	-	-
Amanuense (segundo sargento do quadro do Arsenal) ..	-	1	-	-
Fiel do armazem (primeiro cabo).....	-	1	-	-
Primeiros cabos e soldados serventes	-	4	-	-
Contra-mestre ou chefe de grupo.....	-	1	-	-
Serralheiros de peças (e)	-	3	-	-
Ajustadores (e)	-	4	-	-
Torneiros (e)	-	2	-	-
Ferreiros (e)	-	3	-	-
Ferreiros ajudantes (e)	-	3	-	-
Carpinteiros (e).....	-	3	-	-
Maquinista (e)	-	1	-	-
Automovel ligeiro.....	-	2	1	-
Camion oficina	-	2	-	1
Camions para transporte de carga	-	4	-	2
Soma.....	1	34	1	3
Total	35		4	

(a) 1 por cada Secção de Instrução. — (b) 2 por cada Secção de Instrução.
 (c) Praças julgadas incapazes do serviço activo
 (d) Para reparações no material de artilharia. —
 (e) Operários do Arsenal do Exército.

Fig. 40 – Orgânica oficina ligeira automóvel.

Fonte: CEP. (1919). *I - Organização (Disposições Publicadas na O.S. até 22 de janeiro de 1919)*. França.

Apêndice AB – Oficina Ligeira para Ambulâncias Automóveis

— 123 —

QUADRO. Nº 70
Oficina ligeira para ambulancias automoveis
(O. L. A. A.)

	PESSOAL	
	Oficiais	Fraças
Adjunto técnico (sub. de qualquer arma ou serviço com habilitações de mecanico)	1	—
2º sargento	—	1
Mecanico contratado	—	1
Torneiro	—	1
Montadores (5 equipes de 2)	—	10
Carpinteiros	—	2
Pintores	—	1
Vulcanizadores	—	1
Casquinheiros	—	1
Ajudantes de casquinheiro	—	1
Estofadores-correiros	—	1
Fieis de gazolina	—	1
Fieis de sobrecelentes	—	1
Amanuenses	—	2
Serralheiros	—	10
Serventes	—	—
Soma	1	35
Total		36

Fig. 41 – Orgânica do efetivo e equipamento da oficina para ambulâncias automóveis.

Fonte: CEP. (1919). *I - Organização (Disposições Publicadas na O.S. até 22 de janeiro de 1919)*. França.

Apêndice AC – Ração Normal Inglesa e Complementos

34

CAPITULO V

Ração Normal de Viveres Inglesa

I

Generalidades

A ração normal de viveres, diariamente distribuidas ás tropas inglezas, é constituída por :

Designação	Quantidade	Substituições
Pão	0,453 (1)	0,340 de bolacha (3/4)
Carne fresca	0,453 (2)	0,340 de carne de conserva.
Presunto	0,113	1/4 de lata de M. & V. (guizado de carne com legumes).
Dôce	0,085	0,085 de fruta sêca (figos sêcos, passas de uva, tâmaras, etc.)
Queijo	0,085	Quando o leite (esterelísado ou concentrado) era adoçado, a ração ficava reduzida a 0,056.
Assucar	0,085	
Sal	0,015	0,056 de legumes sêcos. Quando a ração de carne era substituída pela conserva constituída por carne guizada com legumes, não se distribuíam outros legumes.
Pimenta	0,0008	
Mostarda	0,0006	
Leite condensado	0,028	
Legumes verdes, batatas	0,225 (3)	
Chá	0,018	

(1) Alem de 4 onças de arroz ou farinha de aveia, o que tudo perfaz 0,568.
 (2) A carne de vaca era fornecida em quartos, os carneiros em rezes inteiras e os coelhos em grades de 25.
 (3) Quando não era fornecida completa, podia adquirir-se por exploração local.

35

GÊNEROS SUPLEMENTARES

Manteiga — 0,056	Tres vezes por semana
Pikles — 0,028	0,009 de molho
Fosforos	Uma caixa duas vezes por semana
Tabaco em Folha . } 0,056 (1) ...	Uma vez por semana
Cigarros	
Rhum (M. T.) — 0,07	Diarias para as tropas nas trincheiras
Palha para camas — 1,812	Por semana
Carvão — 0,679 (2)	Nas trincheiras, para aquecimento, na estação frígida, pertencia a cada praça 0,506 de coque e 0,226 de carvão vegetal.

II

Notas Sobre Legumes Componentes da Ração

1.^a — A ração é constituída por 8 onças de legumes frescos ou, na sua falta, por 2 onças de legumes sêcos ;

2.^a — Podendo fornecer-se a ração completa de legumes verdes, deve ela ser constituída por 6 onças de batatas e 2 onças de cebolas ;

3.^a — Quando não houver qualquer dos géneros mencionados no numero anterior, fornecer-se-ha o outro na quantidade total correspondente, substituindo-se o que faltar por legumes sêcos ou por frutas sêcas. A proporção dos frutos sêcos é igual á dos legumes sêcos (duas onças).

4.^a — Fornecendo-se M. V. (carne guizada com legumes em conserva) a ração de legumes será reduzida a 25 % .

(1) A França deixou, durante a Grande Guerra, de fornecer tabaco em genero ás suas tropas, pagando-o a dinheiro. Os fumadores podiam adquiri-lo na administração, ao preço que elle era pago e, os que não fumavam, podiam comprar viveres, que lhes eram fornecidos nas cooperativas—uma por Divisão—por preços bastantes convidativos.

(2) A madeira dos caixotes fornecia o primeiro combustivel. A tabela do combustivel para aquecimento, era variavel, conforme a estação do ano, maxima de Outubro a Março e minima de Abril a Setembro.

Fig. 42 – Ração normal inglesa e complementos.

Fig. 43 – Ração normal inglesa e complementos (Cont.).

Fonte: Lopes, T. P. (1922). *Para a História do C.E.P.- Os serviços administrativos da 1ª Divisão*. Lisboa: Tipografia da Manutenção Militar.

Apêndice AD – Ração de Combate Doutrinária em Portugal

que anteriormente a vigencia do nosso actual Regulamento de Campanha — I. S. S. — e no ultimo meio seculo, indicasse a composição duma ração de campanha. Sobre rações de *manobra* e que tacitamente se consideravam como provaveis de campanha, existia de definitivo a tabela n.º 10 do Regulamento de 3-3-904 com a seguinte composição :

Pão de trigo	0,750	
Carne de vaca, fresca	0,500	
Café	0,015	
Açúcar	0,030	
Vinho	0,400	
Generos para sopa (da tabela 7 do mesmo Reg. na percentagem total de 100:)		Carbono 481 Azote . . 31
<i>ad hoc</i> { Legumes secos (30)	0,175	
Arroz (50)	0,140	
Batata (20)	0,260	
Toucinho	0,030	

Esta ração a que ainda hoje por vezes se recorre com uma insistencia que muito a honra, é considerada boa e não consta, pelo menos oficialmente, que alguém a condenasse por superabundante. Verdade seja que determinar o limite de abundancia num regimen alimentar, a não ser que se trate de um exagêro visivelmente pernicioso, tem seus melindres. E a dentro de uma média razoavel determinar-lhe a precisão deve ser quasi tão difficil e in-

Fig. 44 – Ração de combate em vigor em Portugal, 1916.


Fonte: Canelhas, V. (julho de 1916). Ração de Campanha. *Boletim de Adminstração Militar*.

Apêndice AE – Diferença na Capacidade de Transporte Divisionários

(3)

Divisional M.T. Company (Continued).

<u>For Supplies.</u>	26	3-Ton Lorries.	}	}	
	12	30-Cwt "	}	}	
<u>Postal</u>	2	30-cwt "	}	}	
<u>Ordnance</u>	4	3-Ton "	}	}	= 141-Tons.
<u>Spare</u>	7	3-Ton "	}	}	
<u>First Aid</u>	3	3-Ton "	}	}	
<u>Total.</u>	<u>54</u>	Lorries.			



A Portuguese Divisional M.T. Company has -

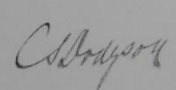
For Supplies, Postal, Ordnance,)	- 55 2-Ton Lorries = 110-Tons.
Spare and First Aid.)	

If the five Spare Lorries are utilized to carry extra Forage, this leaves the Portuguese Supply Column without any spare Lorries at all, which appears unsatisfactory.

2. It is shown that in the Ammunition Column, a 3-Ton Lorry carries 365 rounds of 75 m.m. Gun Ammunition and 180 rounds of 4.5 Gun Ammunition. According to the information I have, the maximum should be in the case of 75 m.m. - 279 rounds, and 120 in the case of 4.5 Ammunition.

If I am correct, your system would result in overloading.

3. It is noted that by your Ammunition Table, forwarded under your No: 285 of the 12th instant, three Lorries have been added to the Ammunition Column.



Brig.-General.
D. D. S. & T., FIFTH ARMY.

H.Q. FIFTH ARMY.
18th October 1918.

Fig. 45 – Diferença na capacidade de transporte entre uma Divisão portuguesa e uma Divisão inglesa.

Fonte: AHM/1/35/512 – Correspondência entre o comandante do V Exército e o Coronel Ferraz, Chefe da Missão Portuguesa.