

(Con)Viver com o Inimigo – A Atividade Submarina
Alemã Durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) –
Interações na Costa de Esposende

Miguel Castro Brandão

Dissertação realizada no âmbito do
Mestrado em História e Património Mediação Patrimonial
orientada pela Professora Doutora Paula Cristina Menino Duarte Homem
e coorientada pela Professora Doutora Maria Inês Ferreira de Amorim Brandão da Silva

Membros do Júri

Professor Doutora Paula Cristina Menino Duarte Homem
Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Professora Doutora Maria Helena Cardoso Osswald
Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Professor Doutor Augusto Alves Salgado
Centro de Investigação Naval

Classificação obtida: 17 valores

Índice

Agradecimentos.....	6
Resumo e palavras-chave.....	7
Abstract and keywords.....	8
Índice de Ilustrações.....	9
Índice de Tabelas.....	10
Abreviaturas e siglas.....	11
Introdução.....	12
Capítulo 1 – A emergência da guerra submarina na Primeira Guerra Mundial.....	24
1.1 - O submarino alemão: abastecimento, tática e eficácia.....	24
Capítulo 2 – Impactes da atividade submarina alemã na costa portuguesa (1916-1918)	44
2.1 – 1916 - O choque. Portugal e a emergência da guerra submarina alemã	48
2.2 – 1917 - O ano crítico. Portugal e o auge da guerra submarina.....	56
2.3 – 1918 – O longo percurso para a paz.....	63
2.4 - Números e reflexões.....	68
2.4.1 – 1916.....	68
2.4.2 – 1917.....	71
2.4.3 – 1918.....	75

Capítulo 3 - A atividade submarina alemã na costa de Esposende	78
3.1 – Interações particulares.....	78
3.2 – Perspetivas a reter.....	83
Capítulo 4 – Evidências históricas e patrimoniais da atividade submarina. Salvaguarda e fruição.....	92
4.1 - Instrumentos e estratégias.....	92
4.2 - Georreferenciação e mapeamento dos naufrágios da Primeira Guerra Mundial. Modelos e empreendimentos internacionais e projetos nacionais	99
4.2.1 - O “Projeto U-35”, do CINAV	103
4.2.2 - Georreferenciação e mapeamento dos naufrágios da Primeira Guerra Mundial em águas nacionais. Uma proposta	105
Capítulo 5 – Proposta de Mediação para o Museu Municipal de Esposende – Exposição: Esposende e a guerra submarina na Primeira Guerra Mundial – 1914-1918.....	109
5.1 - Área temática - <i>Os submarinos alemães na Primeira Guerra Mundial</i>	110
5.2 - Área temática - <i>A guerra submarina alemã e Portugal (1916-1918)</i>	112
5.3 - Área temática - <i>Esposende, guerra submarina alemã e os seus impactes</i>	118
5.4 - Área temática - <i>A guerra submarina alemã e Portugal (1916-1918)</i> – Dinamização.....	123
Considerações finais.....	124
Referências.....	127
Anexos.....	139
Apêndices.....	141
Apêndice 1 - Impactes da atividade submarina alemã na costa portuguesa (1916-1918). Reflexos na frente marítima portuguesa. Impactes socioeconómicos.....	141

Apêndice 2 - Impactes da atividade submarina alemã na costa portuguesa (1916-1918). Reflexos na frente marítima portuguesa. Base de dados.....161

Agradecimentos

A progressão desta dissertação de mestrado só foi possível graças ao apoio e cooperação de várias pessoas, tanto ligadas à temática da guerra submarina como sensíveis às minhas concretizações pessoais e académicas. Assim, queremos agradecer:

À Ana Rita Pontes Santos, pelo apoio proporcionado ao longo deste percurso;

À família, pelo apoio incondicional, proporcionando o melhor que a vida tem para oferecer, recorrendo sempre a sábios e reconfortantes conselhos. Agradecemos por sua vez à família Braz, que nos recebeu em sua casa, em Lisboa, permitindo assim a visita à Torre do Tombo, Museu Nacional da Marinha e Biblioteca Nacional de Portugal.

Às orientadoras, às Professoras Doutoras Paula Cristina Menino Duarte Homem e Maria Inês Ferreira de Amorim Brandão da Silva, que desde cedo aceitaram orientar esta dissertação, proporcionando os meios necessários a tornar esta dissertação possível. Gostaria de agradecer a ambas todo apoio, disponibilidade e dedicação a esta causa.

Ao investigador Paulo Nuno Costa pelo auxílio de um modo bastante singular, com uma prestabilidade simplesmente incomum. Recebeu-nos na sua loja de banda desenhada na rua das Flores, em Lisboa, conhecida como *BdMania*, onde nos proporcionou muita bibliografia relacionada com o tema da guerra submarina. Por seu intermédio, recebemos o apoio dos investigadores Augusto Salgado e Jorge Russo, do Centro de Investigação Naval (CINAV), que disponibilizaram várias ferramentas para a concretização desta dissertação;

Ao investigador Reinaldo Delgado pela partilha de informação e dados relevantes sobre os naufrágios provocados por submarinos alemães;

Ao Peter Monte, gestor e administrador do Deutsches Uboot Museum Archive, Cuxhaven-Altenbruch, na Alemanha, pela disponibilização dos diários microfilmados dos submarinos alemães requisitados;

Ao professor Miguel Nogueira, da MAPoteca da Faculdade de Letras do Porto, por ter-nos proporcionado os mapas para esta dissertação;

A todos os elementos integrantes da Tuna de Letras do Porto, aos inesquecíveis colegas de curso que nos acompanham desde a licenciatura, e aos amigos de longa data, que tanto estimamos e prezamos.

Resumo

Partindo do contexto geral da Primeira Guerra Mundial, esta dissertação foca-se na compreensão da atividade submarina alemã entre 9 de março de 1916 a 11 de novembro de 1918, em águas portuguesas, com especial interesse pela costa de Esposende. Após uma análise do pano de fundo nacional, aglutinando as dimensões sociais, económicas, militares e políticas consequentes do impacte da guerra submarina alemã, visa-se potenciar as demais estratégias de mediação. Com o recurso aos diários de guerra dos submarinos alemães, a uma georreferenciação dos naufrágios consistente e a uma análise exaustiva das fontes periódicas e documentais, pretende-se traçar um perfil global, tentando por sua vez auxiliar futuras investigações ou projetos relacionados com esta temática. Num segundo momento é apresentado uma proposta de organização de uma exposição no Museu Municipal de Esposende, que explora as conexões entre Esposende e a atividade submarina alemã, em águas portuguesas, considerando o facto de ter sido palco de um dos acontecimentos mais singulares, no que toca ao abastecimento e contrabando de géneros alimentares a submarinos alemães, cooperação civil com o inimigo. Este episódio por sua vez espelha as dificuldades socioeconómicas de uma comunidade costeira, que está intrinsecamente ligada ao mar, à construção naval e aos seus fluxos comerciais.

Abstract

From the general context of the First World War, this dissertation focuses on understanding the German submarine activity between 9th of March of 1916, to 11th of November 1918, in Portuguese waters, with special interest in the coast of Esposende. After an analysis of national context, bringing together the social, economic, military and political impact of the German submarine warfare, we pretend to explore mediation strategies connected with this theme. With the use of submarine war diaries, georeferencing shipwrecks and a thorough analysis of periodic and documentary sources, we intend to draw a global profile, trying to turn assist future investigations or projects relating to this topic. Secondly we expose a proposal to organize an exhibition at the Museu Municipal de Esposende, who explores the connections between Esposende and the German submarine activity in Portuguese waters, considering the fact that this location was the testimony of one of the most singular events, where civilians supplied German submarines by smuggling food products. This episode in turn mirrors the socio-economic difficulties of a coastal community, which is intrinsically linked to the sea, shipbuilding and its trade flows.

Keywords: German Submarines, Esposende, World War One, Submarine War.

Índice de Ilustrações

Fig. 1 - Número de naufrágios provocados por submarinos alemães e respetiva responsabilidade, em 1916.....	71
Fig. 2 - Nacionalidade dos naufrágios provocados por submarinos.....	71
Fig. 3 - Localização dos naufrágios provocados em 1916.....	72
Fig. 4 - Número de naufrágios provocados por submarinos alemães e respetiva responsabilidade, em 1917 e ao largo da costa portuguesa.....	73
Fig. 5 - Nacionalidade dos naufrágios provocados por submarinos em 1917, ao largo da costa portuguesa.....	74
Fig. 6 - Localização dos naufrágios provocados por submarino em 1917, ao largo da costa portuguesa.....	75
Fig. 7 - Número de naufrágios provocados por submarinos alemães, em 1918 e ao largo da costa portuguesa.....	77
Fig. 8 - Nacionalidade dos naufrágios provocados por submarinos em 1918, ao largo da costa portuguesa.....	78
Fig. 9 - Localização dos naufrágios provocados por submarino em 1917, ao largo da costa portuguesa.....	78
Fig. 10. Mapa náutico do percurso do submarino U-52, entre o dia 18 e 19 de abril de 1917, este submarino apresentava-se muito próximo de Esposende.....	91
Fig. 11 - A Ilustração Portuguesa, edição de 20 de agosto de 1917. Destroços provocados pelo U-155, após o ataque a Ponta Delgada.....	113
Fig. 12 - A Ilustração Portuguesa, edição de 1 de janeiro de 1917. Naufrágios consequentes do ataque do submarino U-38 ao Funchal.....	114
Fig. 13 - Mapa náutico do percurso do submarino U-52, realizado entre 14 a 19 de abril de 1917.....	115
Fig. 14 – Mapa náutico do percurso do submarino U-155, realizado entre março e abril de 1918.....	115
Fig. 15 – Mapa náutico do percurso do submarino UC-37, empreendido entre 2 a 7 de Janeiro de 1917.....	116
Fig. 16 – Georreferenciação dos naufrágios afundados em 1916, com o recurso ao Google Maps.....	117
Fig. 17 – Notícia retirada do periódico Gazeta de Braga, na sua edição de 13 de maio de 1917.....	120
Fig. 18 – Notícia retirada do periódico O Espozendense, na sua edição de 10 de maio de 1917.....	120

Fig. 19 – Notícia retirada do periódico O Espozendense, na sua edição de 3 de maio de 1917.....	121
Fig. 20 –Imagem retirada do diário de guerra do submarino alemão U-79, que navegou muito próximo da costa norte portuguesa, em janeiro de 1917.	123
Fig. 21- Imagem retirada do diário de guerra do submarino alemão UC-37, que navegou próximo da costa norte portuguesa, em janeiro de 1917.....	123

Índice de Tabelas

Tabela 1 - Súmula de resultados da atividade submarina ao largo da costa portuguesa, no ano de 1916, a partir da tabela 1, 2 e 3, no Apêndice 2.	70
Tabela 2- Súmula de resultados da atividadee submarina ao largo da costa portuguesa, no ano de 1917, a partir da tabela 1, 2 e 3, no Apêndice 2.	73
Tabela 3 - Súmula de resultados da atividade submarina ao largo da costa portuguesa, no ano de 1918, a partir da Tabela 1, 2 e 3, no Apêndice 2.....	77

Lista de abreviaturas e siglas

ACME – Arquivo Municipal de Esposende

CINAV- Centro de Investigação Naval

DUMA/C-A - Deutsches Uboot Museum Archive, Cuxhaven-Altenbruch, Alemanha

U-boat – designação anglo-saxónica para submarino alemão

DRASSM – Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-marins

Introdução

Objetivos gerais e específicos

Esta dissertação em História e Património, ramo Mediação Patrimonial, visa traçar os principais fios condutores de um projeto que poderá vir a ser concretizável a médio prazo. Partindo de um contexto geral da Primeira Guerra Mundial, pretende-se, numa primeira escala, avaliar o impacto da guerra submarina alemã na costa portuguesa, entre 9 de março de 1916 e 11 de novembro de 1918. O estabelecimento desta baliza cronológica inicia-se portanto, com a declaração de guerra oficial alemã a Portugal, a 9 de março de 1916, e termina com o fim da conflagração mundial, por altura da assinatura do Armistício, a 11 de novembro de 1918. Portugal vivencia nas suas costas, durante este período, numerosas operações submarinas que tanto atacaram embarcações nacionais como estrangeiras.

Tentando fundamentar o contexto da frente marítima portuguesa da Primeira Guerra Mundial e da guerra submarina na exposição a que nos propomos, inventariámos boa parte dos naufrágios provocados ao largo da nossa costa, recorrendo a uma georreferenciação com recurso ao programa *Google Maps*, e aos serviços cartográficos da MAPoteca da Faculdade de Letras do Porto e a uma inventariação categorizada. Para tal tarefa reunimos os dados proporcionados pelas plataformas informáticas uboat.net¹ e wrecksite.eu², cujas organizações cooperam com o Deutsches Uboot Museum Archive (sediado em Cuxhaven-Altenbruch, Alemanha) e o Arquivo dos Marinekorps Flandern (sediada em Friburgo, na Alemanha), contando igualmente com o contributo de vários investigadores a nível internacional. Esta cooperação permitiu o acesso a inúmeras cópias microfilmadas dos diários de guerra dos submarinos alemães, e a documentação variada sobre a Marinha Imperial Alemã, no âmbito da Primeira Guerra Mundial, disponibilizando assim estes dados ao grande público. No entanto, estabelecemos também um contacto direto com o Deutsches Uboot Museum Archive, para acedermos a alguns diários de guerra microfilmados, como evidenciaremos mais adiante.

As referidas plataformas facultam grande quantidade de informação relativa aos naufrágios provocados por submarinos alemães, nomeadamente: data do afundamento, operadora do naufrágio, armador do naufrágio, tipologia do navio, tripulação, número de mortos aquando o naufrágio, carga, peso, pavilhão, localização geográfica, rota aquando o naufrágio, data de construção do navio, causa do naufrágio, submarino responsável pelo naufrágio e breves descrições sobre o modo como o navio foi naufragado. Todo este manancial de informação foi devidamente categorizado, ajudando-nos a consolidar uma base de dados sensível ao impacto da guerra submarina alemã, na frente marítima portuguesa.

¹ Disponível em www.uboot.net, consultado a 15/04/2015.

² Disponível em www.wrecksite.eu, consultado a 15/04/2015.

Para a inventariação dos naufrágios recorreremos igualmente a fontes periódicas portuguesas, tentando um cruzamento de dados entre as fontes alemãs proporcionadas pelo Deutsches Uboot Museum Archive, e os dados contidos nas plataformas uboat.net e wrecksite.eu. Os periódicos *O Comércio do Porto*, *O Século* e o suplemento *A Ilustração Portuguesa*, fundamentaram as ocorrências que envolveram os naufrágios ao largo da costa portuguesa. O cruzamento das fontes alemãs e das fontes periódicas portuguesas permitiu um novo foco sobre os naufrágios provocados pela guerra submarina, o que possibilitou novas leituras e reflexões analíticas.

Após reunirmos todos os dados recolhidos, transpusemo-los para uma folha Excel, para assim organizarmos e categorizarmos devidamente a informação recolhida. Após a informatização dos dados recolhidos, colocamos as nossas análises e resultados estatísticos para tabelas, gráficos e mapas, obtendo uma leitura global mais fundamentada sobre os impactos da guerra submarina alemã, ao largo da costa portuguesa.

Num segundo momento, após a exposição do mapeamento de toda a informação, procurar-se-á interpretar um espaço muito concreto, o de Esposende. A escolha deste local como observatório, prende-se com, num primeiro momento, a existência de notícias avultas que exigiram a procura de informação aprofundada acerca do papel da costa de Esposende, como palco de um dos acontecimentos mais singulares, diretamente ligados à atividade submarina alemã. Com efeito, cremos que entre abril e maio de 1917, uma vasta e alargada rede de contrabando de géneros alimentares abastecia os submarinos alemães, através de embarcações espanholas, como intermediárias deste processo. A leitura e análise deste episódio parecem dedicar um papel preponderante a Esposende no contexto da guerra submarina alemã. Por outro lado, tentar-se-á propor um programa de mediação centrado neste mesmo acontecimento, ao Museu Municipal de Esposende. Cabe-nos divulgar este processo, pouco tocado, evidenciando o que este episódio representou para a comunidade esposendense da época. Como é que a guerra submarina alemã afetou a comunidade em questão? Ou, como o título indica, “(Con)Viver com o Inimigo – A Atividade Submarina Alemã Durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – Interações na Costa de Esposende“, traduz esta relação que a guerra e as características locais parecem propiciar. Se a investigação se traduziu numa narrativa histórica, ela terá de ser transmitida segundo moldes que permitiram uma leitura expressiva daqueles momentos, partindo do quadro geral para a realidade local, o que justifica por sua vez o fundamento da atividade submarina alemã ao largo da costa portuguesa.

Efetivamente, a conexão entre mediação patrimonial em torno da atividade submarina alemã durante a Primeira Guerra Mundial não surge, nesta dissertação/projeto, como um dado novo ou mesmo um recente e totalmente original foco de interesse. Serviu-nos de inspiração o

projeto empreendido pelo Centro de Investigação Naval (CINAV), sediado em Almada³ nomeado como “Projeto U-35”. Este projeto tenciona reconstituir, a vários níveis, o percurso do submarino U-35 ao longo da costa algarvia, no dia 24 de abril de 1917. A equipa do CINAV, que agrega mergulhadores, arqueólogos e historiadores, empreendeu vários esforços em torno dos naufrágios provocados pelo U-35, tentando localizá-los e assinalá-los devidamente nos mapas hidrográficos pretendendo, assim, dar novos contributos historiográficos em torno da guerra submarina, localizar devidamente os naufrágios provocados pelo U-35 naquele dia, efetuar o levantamento dos destroços debaixo do mar, analisar o testemunho material presente no fundo do mar, propondo igualmente um projeto de fruição, divulgação e salvaguarda deste mesmo património subaquático⁴. De 30 de agosto a 7 de setembro de 2014, o CINAV executou uma campanha de mergulho ao largo de Sagres, tentando por sua vez localizar o veleiro italiano *Bieneimé Prof. Luigi*. O empreendimento recebeu o apoio do Município de Vila do Bispo, além de algumas unidades hoteleiras⁵, confirmando assim a viabilidade e o interesse por parte das instituições. O CINAV empreende atualmente novas abordagens tanto historiográficas e arqueológicas, como a comparação entre as fontes documentais, filmográficas e arqueológicas, a abordagem destroço-navio, recurso à preservação *in situ*, prática do mapeamento arqueológico nomeado *Base Line and Offset*, a um registo geofísico de multifeixe, ações de mergulho especializado entre outras abordagens que pretendemos aprofundar mais adiante.

Na verdade, o Museu Marítimo de Esposende, possui atualmente uma unidade museológica que aporta vários objetos resgatados no fundo do mar. O recurso a uma equipa de mergulhadores da própria instituição, assim como o contributo da comunidade envolvente tornam possível a consistência da unidade museológica. Procuraremos situar Esposende no contexto geral da guerra, tendo em consideração informações que parecem dedicar-lhe um papel especial. Por outro lado, tentar-se-á propor um programa de mediação. Serviu-nos de inspiração o modelo município de Vila do Bispo⁶, onde o CINAV, que já atrás se apresentou, e o município em questão esboçaram a criação de um roteiro turístico baseado no percurso do submarino alemão U-35. A exposição a que nos propomos a organizar pressupõe um enfoque em três áreas temáticas: *Submarinos alemães na Primeira Guerra Mundial*, onde enquadrámos o papel dos submarinos no conflito mundial; *Guerra Submarina alemã e Portugal (1916-1918)*, que com o recurso a imagens e fotografias da época, testemunhos cinematográficos, cartografia

³ O Centro de Investigação Naval (CINAV) foi criado em 2010 para coordenar os esforços de Investigação e Desenvolvimento (I&D) quer da Escola Naval, quer da Marinha em geral, salvo as atividades da competência do Instituto Hidrográfico”. Vide CINAV, disponível em <http://cinav.marinha.pt/PT/Paginas/Homepage.aspx>, consultado em 17 junho 2015.

⁴ AA.VV. – *Project U-35. Relatório de Trabalhos de 2014*. Lisboa: CINAV, 2005.p. 7.

⁵ Câmara de Vila do Bispo apoia projeto de investigação sobre as operações do U-35 na costa de Sagres. In www.cm-viladobispo.pt, Disponível em <http://www.cm-viladobispo.pt/pt/noticias/1234/camara-de-vila-do-bispo-apoia-projeto-de-investigacao-%E2%80%9CCas-operacoes-do-u-35-na-costa-de-sagres-1917%E2%80%9D.aspx>, consultado a 15/04/2015.

⁶ *Ibidem*.

dos naufrágios georreferenciados, breves descrições textuais e uma cronologia pretendemos expor o impacto da guerra submarina a nível nacional; e por último a área temática *Esposende, Guerra Submarina Alemã e os seus Impactos*, onde será apresentado o episódio histórico ocorrido em Esposende nos inícios de maio de 1917, com o recurso a notícias dos periódicos da época, e a uma cronologia, centrando assim Esposende no contexto da guerra submarina. No âmbito desta exposição, pretendemos também enumerar os demais projetos vigentes relacionados com a temática dos naufrágios ou da guerra submarina, a nível turístico, arqueológico, e historiográfico, no âmbito nacional. Não podemos esquecer o papel do Museu Marítimo de Esposende, que alia a compreensão dos artefactos resgatados do fundo do mar, presentes na sua unidade museológica, com ações de mergulho em torno dos naufrágios ao largo de Esposende. Ao acedermos a uma realidade mais generalista, compreendendo as dimensões da guerra submarina alemã na Primeira Guerra Mundial e os seus impactes na costa portuguesa, podemos perspetivar mais sustentadamente sobre a realidade esposendense aquando o conflito mundial. Este afinamento analítico permite-nos dar uma visão mais transcendente sobre a guerra submarina, pelo que pretendemos rentabilizar na exposição a que nos propomos.

Fontes e Metodologia

O interesse sobre esta temática em particular proveio da participação na conferência *A Grande Guerra (1914-1918): Problemáticas e Representações*, realizada na Faculdade de Letras do Porto, entre 9 a 10 de outubro de 2014, com a comunicação *A atividade marítima alemã durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), na costa portuguesa*⁷. No entanto, a nível nacional e internacional, o tema “guerra submarina na Primeira Guerra Mundial” teve direito a alguma representatividade nos últimos anos, sobretudo a partir da celebração do centenário do começo oficial da Grande Guerra. Mais recentemente, a nível nacional, destacamos a conferência *International Conference – Tourism, Leisure and War*, realizada em Lisboa, entre 25 a 27 de junho de 2015, onde o CINAV, com os oradores Augusto Salgado e Jorge Russo, proferiu a seguinte comunicação: *Pode um Submarino Imperial Alemão, na Primeira Guerra Mundial, produzir matéria turística em Portugal, no século XXI?*⁸. A nível internacional realçamos a *Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War*

⁷ Programa *A Grande Guerra (1914-1918): Problemáticas e Representações*, Disponível em [file:///C:/Users/Miguel%20Brand%C3%A3o/Downloads/PROGRAMA_-_DIVULGACAO_FINAL%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Miguel%20Brand%C3%A3o/Downloads/PROGRAMA_-_DIVULGACAO_FINAL%20(1).pdf), consultado a 15/04/2015.

⁸ SALGADO, Augusto; RUSSO, Jorge – *Pode um Submarino Imperial Alemão, na Primeira Guerra Mundial, produzir matéria turística em Portugal, no século XXI?* In BOOK OF ABSTRACTS. INTERNATIONAL CONFERENCE – TOURISM, LEISURE AND WAR. LISBOA, 2015 – Panel IV – War Tourism. Lisboa: CINAV, 2015. p. 60-61.

*One*⁹, realizada nos dias 26 e 28 de junho de 2014, em Bruges na Bélgica, que aquando da celebração do começo oficial da conflagração mundial em questão, abriu novas oportunidades a projetos ligados ao estudo e salvaguarda do património subaquático comportado na cronologia da Primeira Guerra Mundial. Apesar de o tema ganhar cada vez mais representatividade nos círculos académicos e institucionais afetos à causa, é notório, sobretudo a nível nacional, a falta de estudos inerentes à especificidade da guerra submarina alemã. Vejamos quais os principais contributos bibliográficos neste sentido, tanto no seio da historiografia nacional como internacional, que por sua vez auxiliaram a fundamentação das nossas conclusões.

No que toca ao estado da arte remetente à atividade submarina alemã da Primeira Guerra Mundial, destacamos algumas obras de primeira importância. Dispomos de algumas obras de carácter generalista e englobante que dedicam capítulos, ou apenas alguns parágrafos inerentes à temática da guerra submarina, como verificamos nas seguintes obras: *A Primeira Guerra Mundial*, de Martin Gilbert¹⁰; *História da Alemanha* de Jacques Droz¹¹; *A Grande Guerra 1914-1918* de Marc Ferro¹²; e *História Universal – O Mundo Contemporâneo*, de Jacques Néré¹³. A obra de Martin Gilbert, muito devido ao modo como o autor expõe os seus conteúdos textuais, permitiu-nos compreender várias abrangências da guerra submarina ao longo do conflito, de acordo com o desenrolar das operações militares, tanto em terra como no mar. Esta transcendência de Gilbert permitiu-nos contextualizar a guerra submarina alemã, estabelecendo um elo de ligação entre os focos de incidência submarina e o esforço de guerra entre as duas forças que se contrapuseram. As obras *A Grande Guerra 1914-1918* e *História Universal – O Mundo Contemporâneo* alia os impactos da guerra submarina alemã à asfixia das rotas mercantis dos Aliados, sobretudo a nível logístico e da articulação das forças militares, dando-nos ferramentas para compreender as várias anemias mercantis e comerciais marítimas vividas neste período. A obra *História da Alemanha* de Jacques Droz expõe factos sensíveis à perspetiva alemã em torno da Primeira Guerra Mundial, o que nos viabilizou compreender a importância dos submarinos alemães no esforço de guerra germânico.

No que toca à bibliografia específica que efetivamente aborda a temática da guerra submarina alemã, ela provém sobretudo da historiografia anglo-saxónica, como iremos destacar a seguir. Dispomos de muito poucas obras de carácter específico, em língua portuguesa, que destaquem verdadeiramente a atividade submarina alemã na Primeira Guerra Mundial, daí o recurso a bibliografia estrangeira. Uma obra essencial para a compreensão da guerra submarina

⁹ *Underwater Cultural Heritage From World War I – Proceedings of the Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War I*. In www.unesco.org, Disponível em <http://www.unesco.org/culture/underwater/world-warI.pdf>, consultado a 15/04/2015.

¹⁰ GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994.

¹¹ DROZ, Jacques – *História da Alemanha*. Sintra: Publicações Europa-América, 1999.

¹² FERRO, Marc – *A Grande Guerra 1914-1918*. Lisboa: Edições 70, 1990.

¹³ NÉRÉ, Jacques – *História Universal – O Mundo Contemporâneo*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1977.

será a obra *German Submarine War (1914-1918)*¹⁴ dos autores R.H. Gibson e Maurice Prendergast. Apesar de esta obra ter sido publicada pela primeira vez em 1931, ela foi publicada novamente em 2003. Exibe um estudo bastante completo, que compreende a guerra submarina alemã em diferentes fases e diferentes contextos regionais, fatiando-os por capítulos e subcapítulos. Este aspeto permitiu-nos, tal como a obra de Martin Gilbert, assimilar a guerra submarina alemã como um todo, aglutinando as assimetrias temporais e regionais. A obra destes dois autores evidencia igualmente os demais naufrágios, ataques costeiros e perdas de submarinos ao longo do período 1914-1918, assim como executa várias menções a operações submarinas alemãs em águas de jurisdição portuguesa, fazendo um elo de ligação entre frente marítima nacional e o conflito mundial. A obra apresenta também importantes dados estatísticos em torno das perdas materiais e humanas a nível mundial, apesar de mais próximos à perspetiva britânica, a monografia apresenta dados sobre vários países envolvidos no conflito.

A obra *U-boats of the Kaiser's Navy*¹⁵ de Gordon Williamson apresenta vários aspetos remetentes à progressão dos submarinos alemães a nível tecnológico e evolutivo, antes e durante a guerra. Gordon Williamson, tal como Prenderghast, Gibson e Gilbert, expõe um quadro que esquematiza e resume a atividade submarina germânica nos demais palcos de guerra da Primeira Guerra Mundial. Esta obra foi bastante importante para o conhecimento da funcionalidade, dos empreendimentos tecnológicos e humanos que mobilizava, da versatilidade, e das táticas militares utilizadas dos submarinos em questão.

Para termos comparativos entre a frente marítima portuguesa e outros palcos de guerra naval, consultamos algumas obras que nos permitem abordar deste modo. A obra *Mediterranean Submarines – Submarine Warfare in World War One*¹⁶ foi preponderante neste aspeto, porque permitiu analisar e comparar o modo como os submarinos alemães atuavam no Mediterrâneo e nas imediações do estreito de Gibraltar. Para este efeito, e transpondo a mesma metodologia para outros palcos de guerra, selecionamos as obras *German Submarine Warfare 1914-1918 in the eyes of the British Intelligence*¹⁷ e *German U-boats of the English Channel & Western Approaches: History, & Impacts*¹⁸. A comparação entre o modo com os submarinos atuavam nestas diferentes frentes marítimas fez-nos perspetivar o modo como atuavam ao largo da costa portuguesa. Este exercício permitiu-nos verificar várias semelhanças entre as ações

¹⁴ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003.

¹⁵ WILLIAMSON, Gordon – *U-boats of the Kaiser's Navy*. Oxford: Osprey Publishing, 2002.

¹⁶ WILSON, Michael; KEMP, Paul – *Mediterranean Submarines – Submarine Warfare in World War One*. Manchester: Crécy Publishing Ltd, 1998.

¹⁷ KOEVER, Hans Joachim – *German Submarine Warfare 1914-1918 in the Eyes of the British Intelligence*, 2010.

¹⁸ DOBSON, Neil Cunningham – *German U-Boats of the English Channel & Western Approaches: History, Site Formation & Impacts*. Tampa: Odyssey Marine Exploration, 2014.

submarinas averiguadas no Mediterrâneo, e as verificadas ao largo da costa nacional, muito devido às condições climatéricas e aos escassos empreendimentos defensivos.

Do ponto de vista aliado sobre a guerra submarina optámos pelas seguintes obras: *Business in Great Waters – The U-Boat Wars, 1916-1945*, de John Terraine¹⁹; e *Sea Killers in Disguise – The Story of the Q-ships and Decoy Ships in The First World War*, de Tony Bridgland²⁰. A partir da análise destas obras pudemos aceder a algumas das estratégias defensivas empreendidas pelos aliados contra a guerra submarina alemã, como o recurso a barcos-chamarizes ou *Q-Ships*. A obra de John Terraine apresenta dados estatísticos bastantes significativos sobre as perdas materiais e humanas vividas em ambas as guerras mundiais, avaliando os seus impactes socioeconómicos e logísticos na máquina de guerra aliada.

No âmbito nacional, a bibliografia inerente à guerra submarina apresenta-se bastante escassa e com menções bastante curtas. A historiografia nacional ignorou durante muito tempo a frente marítima portuguesa. No entanto, mais recentemente, autores como António José Telo, Rui Cardoso, Paulo Nuno Costa e Saturnino Monteiro fundamentaram alguns estudos neste sentido. Como ponto de partida optámos por analisar a obra *Marinha Portuguesa na Grande Guerra* do autor Jaime Correia do Inso, que se trata de uma compilação de artigos, publicados entre 1937 e 1939 nos *Anais do Clube Militar Naval*, da autoria do próprio. A Comissão Cultural da Marinha, aquando da comemoração do 90º aniversário da entrada de Portugal na Primeira Guerra Mundial, reeditou a obra em 2006²¹. Esta obra relata os demais avistamentos e confrontos entre a marinha portuguesa e submarinos alemães durante o conflito, incluindo várias listagens de perdas materiais e humanas registadas. É sem dúvida uma obra incontornável, se efetivamente pretendemos estudar a guerra submarina do ponto de vista português.

O autor António José Telo possui duas obras importantes, sobre a atividade submarina germânica do ponto de vista da marinha portuguesa: *Os Açores e o Controlo do Atlântico (1898/1948)*²²; e *Homens, Doutrinas e Organização: 1824-1974*²³. Na primeira obra, centra-se no papel estratégico que o arquipélago açoriano obteve no período da Primeira Guerra Mundial, face à guerra submarina alemã. A segunda monografia resume, de um modo consistente, os principais ataques alemães com destaque para os ataques ao Funchal pelo U-38, a 3 de dezembro de 1916, e o ataque a Ponta Delgada pelo U-155 a 4 de julho, de 1917. Destacamos

¹⁹ TERRAINE, John – *Business in Great Waters – The U-Boat Wars, 1916-1945*. Barnsley: Wordsworth Editions, 1993.

²⁰ BRIDGLAND, Tony – *Sea Killers in Disguise- The Story of the Q-ships and Decoy Ships in The First World War*. Barnsley: Leo Cooper, 1999.

²¹ INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006, p.9.

²² TELO, António José – *Os Açores e o Controlo do Atlântico (1898/1948)*. Lisboa: Edições Asa, 1993.

²³ TELO, António José - *Homens, Doutrinas e Organização: 1824-1974*. In Telo, António José, coord. - *Homens, Doutrinas e Organização: 1824-1974*. Lisboa: Academia de Marinha, 1999.

igualmente as seguintes obras, que mencionam e descrevem a atividade marítima alemã do ponto de vista da marinha portuguesa, que apresentam descrições bastantes concisas: *Marinha Portuguesa. Nove Séculos de História*, de José António Pereira²⁴; *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, de Saturnino Monteiro²⁵; obra *Portugal e a Grande Guerra*, direção dos autores Afonso Aniceto e Carlos Matos Gomes; e a obra *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*²⁶; dos autores Rui Cardoso, Margarida Magalhães Ramalho e Ricardo Marques²⁷. Estas obras forneceram um bom pano de fundo, para assim estruturarmos cronologicamente a contextualização histórica a que nos propomos.

Do ponto de vista alemão em torno dos ataques submarinos empreendidos ao largo da costa portuguesa, analisámos duas obras. A obra *La Terreur des Mers: Mês Aventures en Sous-Marin 1914-1918*²⁸, do comandante alemão Max Valentiner, apresenta as memórias vividas pelo próprio durante o seu período de serviço militar, durante a Primeira Guerra Mundial. Valentiner fala-nos do ataque ao Funchal a 3 de dezembro de 1916 a bordo do U-38, e algumas operações efetuadas ao largo dos Açores e Madeira na sua obra. Outra obra estudada, intitulada *O combate do caça-minas “Augusto de Castilho” com o submarino Alemão “U.139” visto através do relatório do 1º oficial encarregado de artilharia, capitão-tenente Kurt von Pistor*, do autor Alberto Cutileiro, encontramos uma análise do relatório do capitão tenente Kurt von Pistor²⁹, que ia a bordo do submarino alemão U-139, aquando o ataque ao caça-minas português NRP *Augusto de Castilho*, a 14 de outubro de 1918.

O resultado destas leituras sublinhou a necessidade de consultar informação primária, em particular fontes manuscritas documentais e de periódicos. Procurou-se um cruzamento de forma sistemática, aproximando-nos assim da verosimilhança crítica das menções bibliográficas e documentais, nomeadamente à ação dos submarinos e o registo dos naufrágios, assim como a questão do abastecimento e contrabando civil ligado à atividade submarina alemã em Esposende. Os periódicos *O Comércio do Porto*³⁰, *O Século*³¹, *O Primeiro de Janeiro*³², *Diário*

²⁴ PEREIRA, José António Rodrigues – *Marinha Portuguesa. Nove Séculos de História*. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, 2010.

²⁵ MONTEIRO, Saturnino – *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa. Volume VII-1808-1975*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1997, vol.7.

²⁶ ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos - *Portugal e a Grande Guerra – 1915 – 1917. O Fim da Guerra*. Vila do Conde: Verso da História, 2014.

²⁷ CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo - *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2014. vol. 7.

²⁸ VALENTINER, Max – *La Terreur des Mers: Mês Aventures en Sous-Marin 1914-1918*. Paris: Payot, 1931.

²⁹ CUTILEIRO, Alberto – *O combate do caça-minas “Augusto de Castilho” com o submarino Alemão “U.139” visto através do relatório do 1º oficial encarregado de artilharia, capitão-tenente Kurt von Pistor*. Lisboa: Centro de Estudos de Marinha, 1976.

³⁰ Consultámos as seguintes edições: 4 de novembro de 1916; 5 de novembro de 1916; 9 de novembro de 1916; 4 de dezembro de 1916; 5 de dezembro de 1916; 6 de dezembro de 1916; 10 de dezembro de 1916; 12 de dezembro de 1916; 4 de janeiro de 1917; 20 de março de 1917; 4 de maio de 1917; e 5 de maio de 1917.

³¹ Consultámos as seguintes edições: 1 de maio de 1917; e 3 de maio de 1917.

de *Notícias*³³ e o suplemento *A Ilustração Portuguesa*³⁴ foram essenciais para a análise da atividade submarina alemã no âmbito nacional, além de proporcionarem pistas bastante concisas no que toca à localização e calendarização dos naufrágios. Já a nível local, os periódicos *Gazeta de Braga*³⁵, *O Comércio do Minho*³⁶, *O Esposendense*³⁷ e *O Cávado*³⁸, que espelham a realidade esposendense, ou do Norte, no decorrer do conflito.

No que toca à inventariação efetiva dos naufrágios fez-se recurso não só aos periódicos da época, como foi anteriormente referido, assim como a bibliografia específica que aporta algumas listagens destes mesmos naufrágios. Destacamos algumas obras que proporcionaram algumas listagens consistentes em torno das embarcações portuguesas perdidas, fruto da guerra submarina alemã: a obra *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, de Jaime Correia do Inso³⁹; o artigo *Jornadas do Mar 2014. Mar: Uma Onda de Progresso – As Perdas da Frota Mercante Portuguesa durante a Primeira Grande Guerra*⁴⁰, de Paulo Nuno Costa; e a obra *Marinha Portuguesa. Nove Séculos de História*⁴¹, de José António Rodrigues Pereira. Destacamos especialmente o mais recente contributo de Paulo Nuno Costa, que analisou duas listas que comportavam as perdas da marinha mercante portuguesa, apresentadas pela delegação portuguesa à Conferência de Paz de 1919, em Paris. A delegação portuguesa pretendia com ambas as listas exigir uma indemnização financeira às nações derrotadas, dadas as perdas portuguesas no mar. Segundo Nuno Costa, numa avaliação datada de 25 de fevereiro de 1919, a rubrica relativa aos navios apresenta um total de 2.476.500 libras esterlinas em indemnizações⁴².

A historiografia nacional dá muito pouca atenção aos navios estrangeiros afundados em águas nacionais, salvo raras menções. Os *sites* uboat.net e wrecksite.eu foram cruciais para esta pesquisa, por corresponderem, afinal, a bases de dados. O primeiro *site* uboat.net, (dos autores Gudmundur Helgason, Rainer Kolbicz, Brian Corijn, Brian Viglietti, Yves Dufeil e Michael Lowrey) comporta uma plataforma digital bastante satisfatória, onde o utilizador pode aceder a

³² Consultámos as seguintes edições: 1 de maio de 1917; 2 de maio de 1917; 6 de maio de 1917.

³³ Consultámos as seguintes edições: 1 de maio de 1917.

³⁴ Consultámos as seguintes edições: 6 de março de 1916; 24 de abril de 1916; 11 de dezembro de 1916; 18 de dezembro de 1916; 5 de maio de 1917; 20 de agosto de 1917; 3 de dezembro de 1917; e 28 de outubro de 1918.

³⁵ Consultámos as seguintes edições: 13 de maio de 1917.

³⁶ Consultámos as seguintes edições: 8 de maio de 1917.

³⁷ Consultámos as seguintes edições: 18 de janeiro de 1917; 1 de março de 1917; 26 de abril de 1917; 3 de maio de 1917; 10 de maio de 1917; 24 de maio de 1917; 12 de julho de 1917; 11 de outubro de 1917.

³⁸ Consultámos as seguintes edições: 29 de julho de 1917; e 14 de outubro de 1917.

³⁹ INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006.

⁴⁰ COSTA, Paulo Nuno – *As Perdas da Frota Mercante Portuguesa durante a Primeira Grande Guerra*. In *Jornadas do Mar – 2014*, Lisboa, 2014 – *Jornadas do Mar – 2014. Mar: uma onda de Progresso*. Lisboa: Escola Naval, 2014.

⁴¹ PEREIRA, José António Rodrigues – *Marinha Portuguesa. Nove Séculos de História*. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, 2010, p. 445-449.

⁴² COSTA, Paulo Nuno – *As Perdas da Frota Mercante Portuguesa durante a Primeira Grande Guerra*. In *Jornadas do Mar – 2014*, Lisboa, 2014 – *Jornadas do Mar – 2014. Mar: uma onda de Progresso*. Lisboa: Escola Naval, 2014, p.3.

uma vasta informação remetente aos submarinos alemães durante as duas guerras mundiais. O *site* em questão inclui uma listagem dos naufrágios provocados pelos submarinos alemães e respetiva localização geográfica, apresentando também outros dados significativos, como a sua nacionalidade, carga, peso e data do naufrágio, além de apresentar a sua localização através do *Google Maps*. Os seus gestores contam com o apoio e colaboração de vários autores, para além de arquivos alemães como o Deutsches Uboot Museum Archive (sediado em Cuxhaven-Altenbruch) e o Arquivo dos Marinekorps Flandern (sediada em Friburgo, na Alemanha), para além do contributo de vários investigadores a nível internacional. A segunda plataforma *wrecksite.eu* possui a maior base de dados *online* do mundo, no que toca a naufrágios. Aqui, o utilizador pode aceder a variados campos analíticos ligados a um determinado naufrágio. Para além dos gestores do *site* incorporarem os dados proporcionados pelo *uboot.net*, esta plataforma apresenta uma georreferenciação em graus decimais, o que facilitou o mapeamento dos naufrágios ao longo da nossa costa.

Acresce, ainda, que para o mapeamento e inventariação dos naufrágios provocados ao longo da costa nacional, tivemos acesso a pelo menos 9 diários de guerra pertencentes a comandantes de submarinos alemães. Os diários de guerra (*Kriegstagebuch*, ou *KTB*) foram proporcionados pelo Deutsches Uboot Museum Archive. O arquivo em questão detém inúmeras cópias microfilmadas dos diários de guerra dos submarinos alemães, além de possuir documentação variada sobre a Marinha Imperial Alemã. Não foi possível, ao longo desta dissertação, aceder a todos os diários de guerra dos submarinos que passaram pela costa portuguesa. Os critérios de seriação prenderam-se não só com questões financeiras, como igualmente metodológicas. A importação destes diários comporta alguns custos, pelo que se optou por uma seleção previamente definida e equacionada. Para compreender o contexto esposendense e o conseqüente impacte da guerra submarina para a comunidade, recorreu-se a 6 diários de guerra de submarinos que operaram na costa portuguesa, sobretudo ao largo da costa do norte de Portugal, entre dezembro de 1916 e julho de 1917: o diário de guerra do U-47 (operou 17 a 26 maio de 1917)⁴³; o diário de guerra do U-52 (operou entre 14 a 19 de abril de 1917)⁴⁴; o diário de guerra do U-79 (operou entre 31 de dezembro de 1916 a 7 de janeiro de 1917)⁴⁵; o diário de guerra do UC-27 (operou entre 15 a 18 de abril)⁴⁶; o diário de guerra do UC-37 (operou entre 2 a 7 de janeiro de 1917)⁴⁷; e o diário de guerra do UC-53 (operou entre 9

⁴³ DUMA/C-A – *Kriegstagebuch – S.M. Unterseeboot „U.47“*. Kommandant: Kapitänleutnant Metzger – *Angefangen am: 1.mai. Abgeschlossen am:8. juni 1917.*

⁴⁴ DUMA/C-A – *Kriegstagebuch – des Kommandos S.M.U-Boot „U.52“*. für die Zeit der *Vernunternehmung von 16.märz – 27. april 17.* Kapitänleutnant Walther (Hans).

⁴⁵ DUMA/C-A – *Kriegstagebuch - S.M.U-Boot „U.79.“*. Kommandant: Kapitänleutnant Jeß - *Angefangen am: 21. dezember.1916.Abgeschlossen am:28. januar 1917.*

⁴⁶ DUMA/C-A – *Kriegstagebuch – „UC 37“*. Kommandant: Kapitänleutnant Schultz – *vom 3.april bis 3. mai 1917.*

⁴⁷ DUMA/C-A – *Kriegstagebuch – des Kommandos S.M.U-Boot „U.C.37“*. Kommandant Oberleutnant z.See Launberg – *Angefangen am: 25.dezember.1916. Abgeschlossen am:12.januar 1917.*

a 12 de janeiro de 1917)⁴⁸. Para a análise da atividade submarina no âmbito nacional, escolheram-se os diários de guerra dos submarinos alemães que mais naufrágios e ataques provocaram ao longo da nossa costa. Para este efeito, selecionaram-se os diários de guerra do U-35⁴⁹, do U-38⁵⁰ e do U-155⁵¹. Destacamos algumas incidências, nas quais estes submarinos protagonizaram as ofensivas alemãs em águas portuguesas, como o ataque ao Funchal pelo U-38, a 3 de dezembro de 1916, e os ataques a Ponta Delgada pelo U-155 a 4 de julho, de 1917. A análise do diário de guerra do U-35, para além de evidenciar os demais ataques que efetuou na costa portuguesa, é uma das ferramentas basilares do “Projeto U-35”. Ao acedermos ao diário de guerra do U-35, podemos verificar com maior detalhe, a interpretação, a progressão do projeto, e estratégias de mediação a equipa do CINAV.

Após a incorporação e análise das fontes que expusemos aqui, filtrámos os dados recolhidos recorrendo a um folha Excel, como anteriormente referimos. Na folha Excel incorporámos cerca de 17 secções, colunas nomeadas, correspondendo às seguintes categorias relativas à embarcação naufragada, ao contexto espaço-temporal do naufrágio, às suas consequências e às fontes de informação: *Nome do Navio; Construtora (Entidade, Ano); Tipo de Embarcação, Função da Embarcação; Nacionalidade do Navio; Data do Afundamento; Rota aquando o Naufrágio; Coordenadas (Latitude e Longitude); Carga; Tonelagem; Número de Mortos; Submarino Responsável*. Esta categorização permitiu uma aproximação mais verosímil em torno dos impactes socioeconómicos da guerra submarina alemã, compreendendo o pano de fundo de um contexto nacional. A folha Excel permitiu consolidar vários trabalhos a nível do mapeamento, georreferenciação e consolidação de dados estatísticos.

Finalmente, para a execução da proposta de mediação para o Museu Municipal de Esposende, fizemos uso das Atas de Vereação de Esposende, mais concretamente o Livro nº37 – Atas (outubro de 1915 a julho de 1917)⁵², e o Livro nº38 – Atas (agosto de 1917 a novembro de 1918)⁵³, no sentido de aceder a informação ligada ao quotidiano social, político e económico esposendense, durante o período da Grande Guerra. Outra razão pela sua escolha prende-se com a extração de relatos ou registos inerentes a casos de contrabando com submarinos alemães, ou mesmo outros casos de contrabandos verificados na localidade.

⁴⁸ DUMA/C-A – *Kriegstagebuch* – „UC 53“. *Kommandant: Kapitänleutnant Albercht, Kurt. Für die Zeit vom 27. mai bis 24. Juni 1917.*

⁴⁹ DUMA/C-A - *Kriegstagebuch - S.M.U-Boot „U.35.“*. (Kommandant: *Kapitanleutnant v. Arnuald*) – für die Ziet vom 31. märz bis 6. mai 1917.

⁵⁰ DUMA/C-A – *Kriegstagebuch – des Kommandos S.M.U-Boot „U.38“*. *Kommandant Kapitänleutnant Valentiner – Anfangen am: 1.november 1916. Abgeschlossen am: 23. dezember 1916.*

⁵¹ DUMA/C-A – *Bermerkungen zum Kriegstagebuch U 155*. *Kommandant : Korvet tenkapi tän Eckelman – Unternehmung von 14. januar 1918 bis 4. mai 1918.*

⁵² ACME - Atas de Câmara - Livro nº 37 – *Atas - outubro de 1915 a julho de 1917.*

⁵³ ACME - Atas de Câmara - Livro nº 38 – *Atas - agosto de 1917 a novembro de 1918.*

Sublinhe-se ainda, que estabelecemos contacto com vários investigadores ligados à temática dos submarinos alemães da Primeira Guerra Mundial e respetivos naufrágios: Jorge Russo⁵⁴ (investigador do Instituto de História Contemporânea da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, membro do CINAV, e da equipa do “Projeto U-35”), Augusto Alves Salgado (Membro do CINAV e da equipa do “Projeto U-35”)⁵⁵, Paulo Nuno Borges Costa⁵⁶ (Investigador do Instituto de História Contemporânea da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, membro da organização não-governamental Portugal 1914-1918), Marisa Alexandra Santos Fernandes⁵⁷ (Investigadora do Instituto de História Contemporânea da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa) e Reinaldo Delgado (Investigador, e administrador do blog *Navios e Navegadores*⁵⁸).

⁵⁴Disponível em <http://ihc.fcsh.unl.pt/pt/ihc/investigadores/item/36438-jorge-russo>, consultado a 15/04/2015.

⁵⁵ Disponível em <http://marinha.academia.edu/AugustoAlvesSalgado>, consultado a 15/04/2015.

⁵⁶ Disponível em <http://www.ihc.fcsh.unl.pt/pt/investigacao/grupos-de-investigacao/item/2278-economia-sociedade-patrim%C3%B3nio-e-inova%C3%A7%C3%A3o>, consultado a 16/04/2015.

⁵⁷ Disponível em <http://www.ihc.fcsh.unl.pt/pt/investigacao/grupos-de-investigacao/item/2278-economia-sociedade-patrim%C3%B3nio-e-inova%C3%A7%C3%A3o>, consultado a 16/04/2015.

⁵⁸ Disponível em <http://naviosnavegadores.blogspot.pt/>, consultado a 16/04/2015.

Capítulo 1 – A emergência da guerra submarina na Primeira Guerra Mundial

Este capítulo tem por objetivo desenhar um quadro síntese das manobras navais e submarinas, durante a I Guerra Mundial, dando-nos elementos para compreender, de um modo global e englobante, o papel da guerra submarina no conflito. Ao perspetivarmos sobre a atividade submarina alemã nos mais variados palcos de ação, no período compreendido 1914-1918, podemos contextualizar de um modo mais satisfatório a frente marítima portuguesa, num conflito que por sua vez foi mundial.

1.1. O submarino alemão: abastecimento, tática e eficácia.

A compreensão do submarino alemão da Primeira Guerra Mundial, na sua plenitude e tendo em conta as suas funcionalidades, os seus objetivos bélicos, a sua autonomia e os recursos humanos e técnicos que mobilizava, é um elemento central na compreensão do projeto. O submarino, ao lado do tanque, dos *zeplins* da metralhadora, das armas químicas, entre outras novas armas aplicadas nos campos de batalha da Grande Guerra, foi seguramente uma das que mais surpreendeu em termos de eficácia e funcionalidade, como se verá.

O submarino é uma invenção do século XIX, no entanto o seu desenvolvimento prático só se verificou nos inícios do século XX. A partir de 1912, os submarinos começaram a ser equipados com um motor a *diesel*⁵⁹ para uma navegação à superfície mais estável, e com um motor elétrico, para ações de imersão⁶⁰. Com o emprego destes dois novos elementos, o submarino demonstrar-se-ia um agente bélico preponderante nos mares.

Nos finais do século XIX a construção de submarinos começou a estabelecer alguns padrões e formas arreigadas a novas conceções tecnológicas, que afetaram a sua morfologia nos sessenta anos seguintes⁶¹. Avanços tecnológicos como o giroscópio, a bússola giroscópica, o emprego de cascos de aço, a criação método seguro de propulsão de combustão interna e o emprego de baterias de acumuladores, tornaram o submarino um elemento bélico possível⁶².

⁵⁹ *Diesel* ou gasóleo é um produto que deriva da destilação do petróleo bruto. O nome deste produto provém do cientista alemão Rudolf Diesel (1858-1913), que o produziu precisamente para o seu motor de autoignição.

⁶⁰ AFONSO, Aniceto; GOMES, Carlos de Matos – *Portugal e a Grande Guerra – 1914 – 1915. Uma Guerra Diferente*. Vila do Conde: Verso da História, 2014. vol 2, p. 38.

⁶¹ HUMBLE, Richard – *Naval Warfare – An Illustrated History*. London: Time Warner Books, 2004, p.130.

⁶² *Submarine History – The New Navy*. In www.globalsecurity.org, Disponível em <http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/sub-history4.htm>, consultado a 17/04/2015.

A invenção do torpedo flutuante pelo capitão austríaco Luppis, que mais tarde partilhou os seus conhecimentos com o engenheiro britânico Robert Whitehead, foi um passo importante no que toca à consolidação do submarino como um agente bélico com efetiva capacidade ofensiva⁶³. Whitehead viria a desenvolver o torpedo, melhorando a sua capacidade de autonomia e controlo, permitindo igualmente adaptá-lo à mecânica e funcionalidade do submarino. O submarino tinha agora um dispositivo balístico.

O modelo final do submarino, que acompanharia as duas conflagrações mundiais, foi desenvolvido por quatro designers: os americanos Holland e Lake, o francês Goubet e o sueco Nordenfält⁶⁴. Este modelo albergava avanços significativos a nível tecnológico, sendo melhorada a capacidade de resistência, assim como a de autonomia no mar. Os submarinos podiam tanto navegar como submergir por muito mais tempo apesar dos seus resultados modestos, passando a suportar várias semanas em alto-mar. Com a consagração da Primeira Guerra Mundial, o submarino surgiria como um novo elemento da guerra naval. Vejamos como o submarino surge no seio das forças navais alemãs.

Desde os inícios do século XX, que a Grã-Bretanha e a Alemanha competiam pela supremacia dos mares. Desde a batalha de Trafalgar, em 1805, que a Grã-Bretanha praticamente monopolizava os oceanos, assegurando assim os fluxos comerciais do seu extenso império. No entanto, antes da Primeira Guerra Mundial, eram vários os jornalistas, romancistas, colunistas, bem como almirantes e parlamentares britânicos, que espelhavam o seu receio em torno da exponencial supremacia naval alemã.

O receio britânico era fundamentado. No Verão de 1914, noticiou-se a abertura do canal de Kiel, o que permitiria um melhor fluxo das embarcações alemãs entre o Mar do Norte e o Mar Báltico⁶⁵. A somar, em 1912, uma lei naval alemã, a quarta em doze anos, acrescia 15.000 oficiais e homens à já substancial força naval germânica⁶⁶. Este impulso naval deveu-se muito ao programa do Almirante Alfred von Tirpitz, o mentor da marinha imperial alemã⁶⁷, que com a devida aprovação do *kaiser*, almejava um poderio naval equiparável ou superior ao da Grã-Bretanha⁶⁸. Tirpitz recebia o apoio das altas patentes da marinha alemã, que, sustentadas pela atividade propagandística da Liga Naval alemã, defendiam a criação de uma frota capaz de rivalizar com a britânica, além da aquisição de novos portos e enclaves territoriais para o

⁶³ HUMBLE, Richard – *Naval Warfare – An Illustrated History*. London: Time Warner Books, 2004, p.130.

⁶⁴ *Idem, Ibidem*.

⁶⁵ GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994. vol. 1, p. 35.

⁶⁶ *Idem, Ibidem*.

⁶⁷ BRIDGLAND, Tony – *Sea Killers in Disguise- The Story of the Q-ships and Decoy Ships in The First World War*. Barmsey: Leo Cooper, 1999, p.1.

⁶⁸ KOEVER, Hans Joachim – *German Submarine Warfare 1914-1918 in the Eyes of the British Intelligence* [S.l.]: Hans Joachim Koeber, 2010, p. 12.

abastecimento de carvão no estrangeiro⁶⁹. Os orçamentos militares de 1912 e 1913 foram votados por todos os partidos alemães, permitindo que o governo pudesse contar com boa parte da opinião pública na sua política militar naval⁷⁰. Grandes firmas alemãs como a Krupp patrocinaram a Liga Naval alemã, aliando interesses comerciais e propagandísticos de ambas as partes. Em poucas décadas, tanto a marinha mercante como a Marinha Imperial alemã cresceram exponencialmente antes do estalar da Grande Guerra, ao ponto de medir forças com a orgulhosa *Royal Navy* britânica.

Com o objetivo de engrandecer a marinha alemã, Tirpitz e dos seus almirantes investiram no desenvolvimento de nova arma: o submarino. Antes do século XX, os engenheiros alemães conseguiram produzir o primeiro submarino funcional, no porto de Howaldtswerke em Kiel, o Howaldt, um “barco-mergulho”⁷¹. Este protótipo dos submarinos alemães posteriores, já conjugava dispositivos de propulsão elétrica e um sistema de armamento com torpedos, desenhados pelo engenheiro Karl Leps. Apesar de algumas conclusões experimentais falhadas, os torpedos de Leps serviram de molde para futuros aperfeiçoamentos técnicos.⁷² Posteriormente, baseado num modelo de um submersível francês, o engenheiro espanhol Lorenzo d’Equivilley-Montjustin consegue entregar aos alemães o primeiro submarino devidamente funcional, em 1902⁷³.

Em 1904, o engenheiro naval Gustav Berling consegue finalmente fornecer aos alemães o primeiro submarino da classe *U-boat*⁷⁴, o U-1, embora as elites dirigentes da Marinha Imperial alemã desconfiassem da nova arma aquática, baseando-se nos poucos resultados das suas primeiras experiências⁷⁵. Na verdade, este modelo foi concebido para a marinha russa⁷⁶. Foram elaborados novos testes em alto mar, mais especificamente no Mar do Norte, que provaram que este modelo submersível não apresentava ainda uma locomoção segura para os seus marinheiros⁷⁷.

⁶⁹ KEYLOR, William R. – *História do Século XX*. Lisboa: Publicações Europa-América, 2001, p. 69.

⁷⁰ DROZ, Jacques – *História da Alemanha*. Sintra: Publicações Europa-América, 1999, p. 71.

⁷¹ DOBSON, Neil Cunningham – *German U-Boats of the English Channel & Western Approches: History, Site Formation & Impacts*. Tampa: Odyssey Marine Exploration, 2014, p.2.

⁷² *Idem, Ibidem*.

⁷³ *Idem, Ibidem*.

⁷⁴ A historiografia, de um modo geral, está familiarizada com a designação anglo-saxónica *U-boat*. Na verdade *U-boat* provém da denominação alemã para um submarino das duas conflagrações mundiais, o *U- boot*. *U-boat* é uma denominação abreviada que deriva da palavra alemã *Unterseeboot*, ou seja, “barco, ou pequeno-barco debaixo de água”. Nesta dissertação optou-se pela designação anglo-saxónica.

⁷⁵ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p.21.

⁷⁶ WILIAMSON, Gordon – *U-boats of the Kaiser’s Navy*. Oxford: Osprey Publishing, 2002, p.3.

⁷⁷ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p.345.

Berling apresenta então o U-2, o verdadeiro modelo de um submarino feito inteiramente pela marinha alemã, na *Kaiserliche Werft*, em 1908⁷⁸. Apesar dos progressos nesta área, a Alemanha estava ainda muito atrasada no que toca ao desenvolvimento e conceção do submarino, em comparação com a França, os Estados Unidos ou a Grã-Bretanha. Em 1908, a França possuía 60 submarinos, a Grã-Bretanha 68 e os Estados Unidos cerca de 12⁷⁹. Em 1908, a Alemanha tinha cerca de 8 submarinos.

Vários procedimentos experimentais atrasaram os avanços da engenharia submarina alemã. Segundo o autor Gordon Williamson, os primeiros vinte *U-boats* teriam um carácter meramente experimental, sendo estes considerados componentes da primeira fase de um processo evolutivo⁸⁰. Havia vários desafios para os engenheiros e designers alemães. Os motores movidos a gasolina eram particularmente perigosos quando operados em espaços pequenos e fechados, tal como o interior de um submarino, correndo o risco de explodir, dada a libertação de fumos inflamáveis. Não havia, portanto, um sistema de ventilação ideal para estes fumos tóxicos e inflamáveis. Carecia também de um sistema de propulsão eficaz⁸¹, além de uma camada tanto interior como exterior que resistisse às pressões subaquáticas.

Foram numerosos os acidentes ocorridos nesta fase experimental da engenharia submarina, no entanto os alemães conseguiram contornar alguns destes problemas. Acrescentavam-se outros progressos técnicos aos *U-boats* alemães, que em muitos aspetos beneficiaram da melhor tecnologia da época, apesar de tudo. Os periscópios eram fornecidos pela grande firma alemã de sistemas óticos, a *Carl Zeiss AG*, que proporcionava uma visibilidade de apenas 4,5 metros em comprimento, o que significava que o *U-boat* mal podia permanecer submerso em profundidade de periscópio em caso de uma ondulação grave⁸². O principal sistema de comunicação do submarino era o radiotelégrafo, que requeria bastante espaço no interior da estrutura submarina. O dispositivo de lançamento de torpedos mostrava-se ainda difícil de operar, pois o processo de recarregamento era lento e requeria bastante perícia e técnica do marinheiro responsável⁸³. O recurso ao duplo casco permitiu uma navegação mais equilibrada e manobrável do submarino, permitindo também uma melhor resistência à pressão subaquática quando imergido.

⁷⁸ Denominação alemã utilizada na época para “Estaleiro Imperial”.

⁷⁹ DOBSON, Neil Cunningham – *German U-Boats of the English Channel & Western Approaches: History, Site Formation & Impacts*. Tampa: Odyssey Marine Exploration, 2014, p.4.

⁸⁰ WILLIAMSON, Gordon – *U-boats of the Kaiser's Navy*. Oxford: Osprey Publishing, 2002, p.7.

⁸¹ *Idem, Ibidem*.

⁸² *Idem, Ibidem*, p.8.

⁸³ *Idem, Ibidem*.

Em outubro de 1912, os engenheiros dos estaleiros da *Germaniawerf*, sediada em Kiel, conceberam um protótipo de um motor a *diesel* de dois tempos⁸⁴. Os primeiros quatro submarinos alemães a serem equipados com um motor a *diesel* foram os da classe U-19 – U-22⁸⁵. A classe U-19 – U-22 foram provavelmente os primeiros 4 modelos de submarinos alemães minimamente aceitáveis no âmbito da guerra moderna. Estes submarinos albergavam uma tripulação de 35 marinheiros, além de comportarem uma bateria de 105 mm e seis dispositivos de torpedos de autopropulsão⁸⁶.

Entre 1910 a 1912 várias foram as firmas que tentaram fornecer aos engenheiros alemães um motor a *diesel* fiável, nomeadamente a *Krupp*⁸⁷, a *Körtings*⁸⁸, a *Fiat*⁸⁹, e a *M.A.N*⁹⁰. Os motores da classe U-19 – U-22 ficaram à responsabilidade da companhia *M.A.N*, e posteriormente, em 1913, o U-23 já contava com um motor a *diesel* da *Krupp*⁹¹. Estas duas últimas companhias iriam monopolizar a produção dos submarinos, mesmo aquando a Grande Guerra. A construção dos submarinos alemães antes do conflito concentrou-se sobretudo nos estaleiros imperiais, tanto na *Kaiserliche Werft* em Danzig, como na *Germaniawerft* pertencente à *Krupp*, e sediada em Kiel⁹².

No início da Primeira Guerra Mundial, pouco se esperava da efetiva eficácia militar do submarino. Alfred von Tirpitz, almirante da Marinha Imperial alemã, inclusive declarou que a Alemanha não precisava de submarinos, no *Reichtag* em Berlim⁹³. A 28 de julho de 1914 estala o conflito que ficou eternamente conhecido como a Primeira Guerra Mundial: a Tríplice Entente e a Tríplice Aliança digladiavam-se. Os almirantados das grandes marinhas europeias julgavam que as batalhas navais do novo conflito iriam envolver confrontos entre grandes navios de guerra, como cruzadores, contratorpedeiros, e couraçados. Era uma visão arreigada ao poder do

⁸⁴ WILLIAMSON, Gordon – *U-boats of the Kaiser's Navy*. Oxford: Osprey Publishing, 2002, p.8.

⁸⁵ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p.348.

⁸⁶ *WWI U-boat types – Type U 19*. In www.uboaat.net, Disponível em <http://www.uboaat.net/wwi/types/?type=U+19>, consultado a 17/04/2015.

⁸⁷ Fundada pela família *Krupp* em meados do século XVIII, a firma *Friedrich Krupp AG* esteve sempre ligada sobretudo à produção de ferro, ao desenvolvimento de sistemas metalomecânicos, e à produção de armamento e munições. No início do século XX era uma das maiores companhias da Europa.

⁸⁸ Fundada pelos irmãos *Körting* em meados do século XIX, a *Körtings Hannover AG* é uma empresa ligada à produção de maquinaria e sistemas metalomecânicos industriais. Antes da Primeira Guerra Mundial a *Körting* fornecia aos engenheiros alemães motores movidos a parafina, para a produção de submarinos.

⁸⁹ A filial da *Fiat* sediada em La Spezia, em Itália, forneceu aos alemães alguns modelos de motores para submarinos, em 1912.

⁹⁰ A companhia *Machienfabrik Augsburg-Nurnberg*, ou *M.A.N*, foi fundada em meados do século XVIII, na cidade alemã de Augsburg. Esteve sempre ligada ao desenvolvimento da engenharia mecânica e ao sector dos transportes, sendo uma das primeiras unidades industriais no vale do Rhur.

⁹¹ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p.348.

⁹² *Idem, Ibidem*.

⁹³ WILLIAMSON, Gordon – *U-boats of the Kaiser's Navy*. Oxford: Osprey Publishing, 2002, p.39.

vapor e do ferro, e às táticas navais ensaiadas no século XIX. Tais óticas seriam postas em causa com o desenrolar do conflito. Episódios como a batalha da Jutlândia comprovaram que assim não seria. Ocorrida entre 31 de maio e 1 de junho de 1916, a batalha da Jutlândia contrapôs duas admiráveis frotas: a *Royal Navy* britânica e a *Kaiserliche Marine*, ou Marinha Imperial alemã. Apesar de um resultado inconclusivo, ambas as marinhas tiveram pesadas baixas, tanto materiais como humanas. Para os alemães, apesar do seu número de baixas ser inferior às britânicas, a batalha da Jutlândia serviu como uma importante lição⁹⁴. Uma mobilização considerável de navios de guerra para uma derradeira batalha naval poderia custar muito caro, pelo que a Marinha Imperial alemã não voltou a tentar tal envolvimento⁹⁵. A Grã-Bretanha perdera 14 navios de guerra, e os alemães 10⁹⁶. Os britânicos perderam 6.097 vidas no mar, os alemães 2.551⁹⁷. De um modo geral, não houve durante o período do conflito em questão, grandes batalhas com os meios clássicos, à exceção da própria Jutlândia⁹⁸.

No início da guerra, os alemães teriam cerca de 20 submersíveis disponíveis para o combate, e 25 em fase de construção nos seus estaleiros navais⁹⁹. Em boa verdade, no início da guerra os submarinos alemães não faziam operações ambiciosas. A sua função prendia-se sobretudo com missões de patrulha costeira, e escolte de navios de superfície, nunca se afastando demasiado da sua base marítima¹⁰⁰. A confiança no desempenho militar do submarino, como já foi mencionado anteriormente, não era a melhor. As suas primeiras operações deixaram uma maior margem para o seu descrédito. A 12 de agosto de 1914, o U-15, já em período de beligerância, executou o primeiro ataque a um navio de guerra inglês, o *Monarch*, no Mar do Norte. Os batedores da marinha britânica rapidamente localizaram o submersível, destruindo-o. Este incidente fomentou a crença, nos círculos administrativos da marinha alemã, de que mais submarinos seguiriam o mesmo destino do U-15¹⁰¹. No entanto, bastou muito pouco tempo para estes mudarem a sua opinião.

Entre agosto e setembro de 1914, o comandante do submarino U-21, Otto Hersing, provou às mais altas hierarquias da Marinha Imperial alemã que o submarino não era de todo obsoleto. A 8 de agosto de 1914, quatro submarinos alemães foram enviados como batedores para o Mar do Norte, sendo o seu raio de ação o largo da costa britânica, belga e holandesa.

⁹⁴ GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994. vol. 3, p. 142.

⁹⁵ *Idem, Ibidem*.

⁹⁶ *Idem, Ibidem*.

⁹⁷ HUMBLE, Richard – *Naval Warfare – An Illustrated History*. London: Time Warner Books, 2004, p.141.

⁹⁸ AFONSO, Aniceto – *Grandes Batalhas da História de Portugal- 1914-1918-Grande Guerra*. Vila do Conde: Verso da História, 2007, p. 35.

⁹⁹ DOBSON, Neil Cunningham – *German U-Boats of the English Channel & Western Approches: History, Site Formation & Impacts*. Tampa: Odyssey Marine Exploration, 2014, p.5.

¹⁰⁰ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p.1.

¹⁰¹ *Idem, Ibidem*, p.4.

Hersing tomou a iniciativa. O seu objetivo era localizar os navios de transporte que comportavam os regimentos da Força Expedicionária Britânica que rumavam para a Bélgica. Os serviços secretos alemães não conseguiram localizar os movimentos das tropas aliadas, porém os submarinos alemães fizeram-no. Hersing chegou à Alemanha com valiosíssimas informações sobre o movimento das forças britânicas na costa este de Inglaterra¹⁰². O U-21 de Hersing cobriu uma área que comportava 1600 milhas sem sequer ser detetado pelas sentinelas inimigas. Os oficiais superiores alemães acharam o feito de Hersing simplesmente impossível¹⁰³. A 3 de setembro de 1914, o submersível de Hersing destrói o cruzador britânico *HMS Pathfinder* com um único torpedo. Era um episódio sem precedentes. Pela primeira vez, um navio de guerra moderno tinha sido destruído por um torpedo de um submarino¹⁰⁴. Os sucessos de Hersing não eram isolados. O U-9, um dos primeiros submarinos alemães, comandado por Otto Wedingen, afunda três grandes navios de guerra britânicos¹⁰⁵ ao largo da costa holandesa, a 22 de setembro¹⁰⁶.

Em novembro de 1914, os alemães conceberam um novo tipo de submarino: o “UB-I”¹⁰⁷. O seu efeito prático no campo de batalha só se verificou a partir de 1915. Os submarinos da classe UB-I tinham como função largar minas em alto-mar, tendo porém muitas das funcionalidades do tipo U-boat. O UB-I podia albergar catorze marinheiros, atingindo uma velocidade de 6,47 nós quando submerso¹⁰⁸. As suas operações concentraram-se sobretudo no sul do Mar do Norte, não só minando vastas áreas de mar estrategicamente definidas, como também criaram um sistema de redes de deriva, perto do estreito de Dover¹⁰⁹. O seu objetivo era asfixiar as rotas de abastecimento dos Aliados no Mar do Norte, anulando assim o transporte de tropas britânicas para a costa belga e francesa.

Três invenções oitocentistas mostravam-se revolucionárias no mar: a mina, o torpedo e o submarino¹¹⁰. A conjugação destas três invenções apresentava-se bastante eficaz, como veremos ao longo deste capítulo. Porém houve dificuldades técnicas e de execução operatória.

¹⁰² GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p.5.

¹⁰³ *Idem, Ibidem*.

¹⁰⁴ WILIAMSON, Gordon – *U-boats of the Kaiser's Navy*. Oxford: Osprey Publishing, 2002, p.33.

¹⁰⁵ Os cruzadores *HMS Aboukir*, *HMS Hogue* e o *HMS Cressy* foram afundados na mesma ocorrência pelo U-9, de Otto Wedingen. Juntos, totalizariam cerca de 36.000 toneladas.

¹⁰⁶ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p.7.

¹⁰⁷ TERRAINE, John – *Business in Great Waters – The U-Boat Wars, 1916-1945*. Barnsley: Wordsworth Editions, 1993, p. 17.

¹⁰⁸ *WWI U-boat Types – Type U BI*. In www.uboat.net, Disponível em <http://www.uboat.net/wwi/types/?type=UB+I>, consultado a 17/04/2015.

¹⁰⁹ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p. 22.

¹¹⁰ AFONSO, Aniceto; GOMES, Carlos de Matos – *Portugal e a Grande Guerra – 1914 – O Início da Guerra*. Vila do Conde: Verso da História, 2014. vol. I, p. 58.

Os submarinos da Grande Guerra não eram, ainda, os *U-Boat*, da Segunda Guerra Mundial¹¹¹. Apesar de serem impressionantes armas de guerra, tendo em conta os parâmetros da época, os submarinos alemães da Primeira Guerra Mundial tinham algumas limitações. A sua capacidade de autonomia e mergulho eram limitadas, fazendo com que estes operassem sobretudo à superfície, o que os expunha por vezes a ataques aéreos e a uma localização inimiga mais facilitada nestas ocasiões¹¹². A reduzida velocidade dos submarinos quando em imersão e a limitada carga das suas baterias não lhes permitia perseguir eficazmente as suas vítimas, quando submersos¹¹³. As tripulações dos submarinos operavam em condições desumanas, dado ambiente claustrofóbico do interior de um submarino. Os marinheiros estavam expostos a gases tóxicos expelidos pela maquinaria envolvente, assim como a altíssimas temperaturas.

O submarino, apesar destas desvantagens, notabilizava-se no campo de batalha. Enquanto um torpedeiro necessitava de proteger-se através da obscuridade da noite por exemplo, o submarino podia facilmente passar despercebido mesmo em pleno dia¹¹⁴. Numa época onde não existiam radares ou sonares, os ataques dos *U-boats* eram completamente imprevisíveis. O seu efeito surpresa alterou por completo o modo como a guerra naval era compreendida até então, atenuando assim o raio de atividade dos navios de guerra inimigos. Os *U-boats* atacavam quase sempre fora do alcance do fogo inimigo, calibrando sempre o alcance dos torpedos que direcionavam. Quando avistava um navio adversário estes punham em marcha os seus motores elétricos, alimentados por baterias, e após um mergulho, tentavam tomar a dianteira da sua vítima¹¹⁵. A própria conceção dos navios de guerra tradicionais favorecia as intenções dos submarinos, dado que a blindagem destes concentrava-se sobretudo nas partes superiores, sendo a parte inferior completamente vulnerável a ataques com torpedos. No entanto, dado o custo elevado dos torpedos e a sua curta autonomia quando submersos, os comandantes dos *U-boats* abordavam, na maioria das vezes, os navios inimigos com os seus canhões, economizando assim a sua capacidade de ofensiva. Outra particularidade dos submarinos alemães era o facto de atacarem quase sempre em circunstâncias de superioridade, procurando sempre o modo mais seguro de o fazer, ou seja, atacavam quase sempre fora do alcance de tiro dos navios visados, ou mesmo embarcações com parca capacidade defensiva, por exemplo. Os submarinos empreenderam astutos esquemas defensivos, lançando objetos pelos tubos lança-torpedeiros e óleo, fazendo crer aos navios inimigos que estes tinham sido

¹¹¹ CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2014, p. 72.

¹¹² *Idem, Ibidem*.

¹¹³ MONTEIRO, Saturnino – *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa. Volume VII-1808-1975*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1997.vol. 7, p.121.

¹¹⁴ CORREIA, Virgílio Lopes – *Construção Naval Militar: Submarinos e submersíveis*. [S.l.: S.N], 1921, p.15.

¹¹⁵ MONTEIRO, Saturnino – *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa. Volume VII-1808-1975*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1997.vol. 7, p.120.

afundados¹¹⁶. Evidentemente, consoante o desenrolar do conflito mundial, as táticas dos submarinos alemães diversificaram-se e adaptaram-se aos demais contextos territoriais e logísticos, variando assim de acordo com estes fatores¹¹⁷.

No final do ano de 1914, cerca de 11 vapores e 9 navios de guerra britânicos foram destruídos por submarinos alemães, fossem estes torpedeados, ou vítimas de minas navais¹¹⁸. Os Aliados não conseguiram lidar, numa primeira instância, com as ofensivas submarinas dos alemães, dada a falta de sistemas defensivos costeiros e de ações de localização e alarme. Esta realidade encorajaria os *U-boats* a aumentarem o seu raio de ação. A própria *Home Fleet* britânica¹¹⁹ fora mesmo afastada do alto-mar, ancorando no porto irlandês de Loch Swilly, em vez de o tradicional porto de Scapa Flow, na Escócia¹²⁰. O bloqueio naval britânico à Alemanha, efetuado logo no começo do conflito, perdera o seu vigor inicial. No final de 1914, os almirantes da Marinha Imperial alemã não tinham dúvidas quanto ao valor de guerra intrínseco dos seus submarinos¹²¹.

Nos começos de 1915 as medidas antissubmarinas dos britânicos foram algo previsíveis¹²². Eram empregues mais redes antissubmarinas, mais minas em alto-mar, mais patrulhas costeiras, porém os *U-boats* continuavam a penetrar nas águas aliadas. A negligência aliada em relação aos submarinos inimigos permitiu que estes se aventurassem cada vez mais, chegando ao ponto de bombardear navios mercantes aliados. Crescia, dentro da elite do almirantado alemão, a opinião de que a aplicação de uma guerra de corso à marinha mercante britânica poderia afetar em muito o desempenho bélico aliado, fosse na terra fosse no mar. A Grã-Bretanha, uma nação insular, dependia grandemente das rotas comerciais da sua marinha mercante para a preservação das suas reservas alimentares. Com o estrangulamento das suas rotas de abastecimento, a Grã-Bretanha poderia facilmente capitular.

Porém, o recurso à guerra de corso surgia como uma hipótese remota do ponto de vista britânico. A Conferência Naval de Londres, decorrida entre 1908 e 1909, regulava, à luz do

¹¹⁶ INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006, p. 96.

¹¹⁷ Nesta dissertação ápor mencionar algumas das táticas dos submarinos alemães, pois estas variam de acordo com o contexto regional e logístico, que por sua vez se determinava consoante o desenrolar do conflito mundial.

¹¹⁸ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p. 22.

¹¹⁹ A *Home Fleet* britânica era uma frota, dentro da *Royal Navy*, que tinha como função proteger as águas ao largo das Ilhas Britânicas.

¹²⁰ AFONSO, Aniceto; GOMES, Carlos de Matos – *Portugal e a Grande Guerra – 1914-1915- Uma Guerra Diferente*. Vila do Conde: Verso da História, 2014. vol. 2, p. 58.

¹²¹ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p. 22.

¹²² BRIDGLAND, Tony – *Sea Killers in Disguise- The Story of the Q-ships and Decoy Ships in The First World War*. Barmesley: Leo Cooper, 1999, p.2.

direito internacional, a corrida às armas navais, o modo como se processavam os bloqueios portuários e os procedimentos bélicos efetuados no mar. A Alemanha participou nesta Conferência, e inclusive consentiu os 71 artigos da Declaração das Leis da Guerra Naval de Londres, em 1909¹²³. Esta declaração deixara claro alguns princípios, que por sua vez salvaguardavam o fluxo de navios neutros e dos navios mercantis. O almirante von Tirpitz, Secretário Naval do Estado, deu uma entrevista a um jornalista americano nos começos de 1915, alegando que uma nova campanha submarina estaria iminente¹²⁴.

A 5 de fevereiro de 1915, o *kaiser* Guilherme II declarou que todas a área marítima em torno das Ilhas Britânicas e da Irlanda seriam consideradas como uma “zona de guerra”¹²⁵. Todos os navios mercantes inimigos que circulassem dentro desta zona seriam destruídos, pondo de parte qualquer tipo de adversão ou aviso¹²⁶. Os navios neutrais seriam devidamente alarmados na zona de guerra em questão, porém era aconselhável não patrulharem estas águas¹²⁷. Os *U-boats* tinham instruções para não bombardear navios neutrais, evitando tanto quanto possível incidências com estas mesmas embarcações. Segundo as regras internacionais, os submarinos teriam de submergir assinalando uma bandeira, permitindo às tripulações dos navios inimigos e neutrais a sua fuga antes do torpedeamento¹²⁸. O governo britânico patrocinou o uso de distintivos e bandeiras, que permitissem aos navios neutrais revelar a sua identidade aos alemães¹²⁹. Apesar das instruções e dos distintivos dos navios neutrais, os *U-boats* quebraram por várias vezes as recomendações definidas. Vários navios neutrais foram afundados sem qualquer tipo de aviso. O domínio dos mares devia-se agora a um revivalismo da antiquíssima guerra de corso, protagonizada pelos submarinos alemães. A sua autonomia em alto mar, a sua capacidade de iniciativa, e a sua versatilidade, permitiram aos *U-boats* uma grande flexibilidade para novas operações e ofensivas nesta nova campanha de corso.

A Declaração das Leis da Guerra Naval de Londres de 1909 foi corrompida. A Grande Guerra mostrava-se uma “guerra total”. O principal argumento alemão prendia-se com a retaliação ao bloqueio naval britânico no Mar do Norte, efetuado a novembro de 1914¹³⁰. Em agosto deste mesmo ano, a França propusera à sua aliada britânica a renovação dos acordos de

¹²³ *Declaration concerning the Laws of Naval War. London, 26 February 1909.* In www.icrc.org, Disponível em

https://www.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/States.xsp?xp_viewStates=XPages_NORMStatesSign&xp_treatySelected=255, consultado a 18/04/1918.

¹²⁴ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p. 26.

¹²⁵ WILIAMSON, Gordon – *U-boats of the Kaiser's Navy*. Oxford: Osprey Publishing, 2002, p.36.

¹²⁶ BRIDGLAND, Tony – *Sea Killers in Disguise- The Story of the Q-ships and Decoy Ships in The First World War*. Barmesley: Leo Cooper, 1999, p.3.

¹²⁷ *Idem, Ibidem.*

¹²⁸ KEYLOR, William R. – *História do Século XX*. Lisboa: Publicações Europa-América, 2001, p. 88.

¹²⁹ *Idem, Ibidem.*

¹³⁰ GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994. vol. 2, p. 95.

1909, para assim regular, de um modo mais eficaz, a apreensão de mercadorias de contrabando¹³¹. A Grã-Bretanha acordou. Assumido este compromisso, os Aliados aumentaram significativamente a lista das mercadorias consideradas como contrabando de guerra aos navios neutros, tentando assim impedir o tráfego mercantil além-Mancha. O bloqueio aliado e o emprego das minas alemãs no Mar do Norte facilitaram esta estratégia. As importações diretas da Alemanha, provenientes dos Estados Unidos, foram praticamente interrompidas¹³². Naturalmente, os alemães responderam com os seus submarinos.

Os alemães mobilizaram os seus recursos, mesmo antes do bloqueio à Inglaterra, para uma nova campanha submarina. Os submarinos eram agora equipados com novas baterias, e novos dispositivos de torpedos de maior alcance¹³³. Os comandantes dos submarinos recebiam uma nova formação, mais direcionada para a guerra de corso aos navios mercantes, incluindo-se também um “piloto de guerra”, que tinha como função localizar e identificar os navios mercantes¹³⁴. Em março de 1915, as novas classes submarinas UB e UC entravam verdadeiramente em ação, tendo como tarefa principal minar vastas áreas de mar. Deslocavam entre 127 a 142 toneladas, comportando também um motor a *diesel* de 60 cavalos, e um motor elétrico de 120 cavalos¹³⁵. Estes modelos eram demasiado lentos para poderem perseguir vapores inimigos, sendo que os seus motores não aguentariam uma perseguição de algumas horas¹³⁶. Na primavera de 1915, o tipo UB-II começou a ser produzido nos estaleiros navais germânicos¹³⁷.

A guerra de corso alemã parecia estar a dar os seus frutos. Só apenas em três meses, entre março e maio de 1915, foram afundados 123 navios ao largo das Ilhas Britânicas¹³⁸. A 7 de maio do mesmo ano, dá-se o célebre afundamento do navio britânico *Lusitania* pelo U-20, que efetivamente chocou a opinião pública americana e britânica. O navio foi torpedeado sem qualquer aviso. Morreram cerca de 1198 passageiros, 128 dos quais americanos¹³⁹. O acontecimento em questão tornou-se num poderoso símbolo do conflito entre o certo e o errado¹⁴⁰. Os americanos já não podiam ignorar mais o conflito europeu. Washington asseverou,

¹³¹ NÉRÉ, Jacques – *História Universal – O Mundo Contemporâneo*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1977, p.341.

¹³² *Idem, Ibidem*.

¹³³ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p. 30.

¹³⁴ *Idem, Ibidem*.

¹³⁵ TERRAINE, John – *Business in Great Waters – The U-Boat Wars, 1916-1945*. Barnsley: Wordsworth Editions, 1993, p. 20.

¹³⁶ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice– *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p. 38.

¹³⁷ *Idem, Ibidem*.

¹³⁸ WILIAMSON, Gordon – *U-boats of the Kaiser's Navy*. Oxford: Osprey Publishing, 2002, p.37.

¹³⁹ GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994.vol. 2, p. 146.

¹⁴⁰ *Idem, Ibidem*.

através dos seus dignatários em Berlim, que as forças do *kaiser* deveriam cessar imediatamente o fogo a navios desarmados. No entanto, os Estados Unidos permaneceram neutros.

Os alemães lançaram os seus submarinos para novas frentes de guerra, nomeadamente para o Atlântico, para o Golfo da Biscaia e para o Mediterrâneo. Para os aliados o afundamento do navio britânico *Lusitania* apurava um facto surpreendente: os *U-boats* chegavam agora às faixas marítimas atlânticas¹⁴¹. Abriam-se novas frentes navais.

Com a ofensiva naval na primavera de 1915 nos Dardanelos projetada por Winston Churchill, Lord Kitchener, e Asquith¹⁴², os Aliados tencionavam mudar o curso da guerra, neutralizando os turcos na península estratégica de Galipóli e abrindo novas rotas de abastecimento aos russos através do Mar Negro¹⁴³. Primordialmente, não foram os fluxos das embarcações mercantis da Entente que atraíram os *U-boats* alemães para o Mediterrâneo, mas precisamente esta ofensiva aliada¹⁴⁴. Servindo-se das bases austro-húngaras de Cattaro e Pula¹⁴⁵ no Adriático, e dos portos turcos no Mediterrâneo, os alemães equacionaram agora novas operações militares entre Gibraltar e o Levante.

Logo após o fracasso da campanha aliada nos Dardanelos, Otto Hersing, comandante do U-21, torpedeia o grande couraçado inglês HMS *Triumph*, em finais de maio de 1915. O oficial naval alemão, Wilhelm Tägert, recordou mais tarde: “o afundamento do *Triumph* foi uma visão tão tremenda que por momentos foi esquecida a guerra em terra”¹⁴⁶. Como se não bastasse, Hersing torpedeia outro couraçado aliado, o HMS *Majestic*, no dia seguinte. Os submarinos conseguiam assim um considerável sucesso no Mediterrâneo¹⁴⁷, muito devido às ótimas condições de navegação, que contrastavam com as do Atlântico ou do Mar do Norte. Os comandantes dos *U-boat* facilmente localizavam embarcações inimigas, graças à boa visibilidade e estabilidade das condições meteorológicas mediterrânicas¹⁴⁸. Outro ponto a favor das operações submarinas germânicas era a escassa presença de dispositivos defensivos aliados nas costas mediterrânicas, além de uma ineficaz reação da aliança *Entente*. Segundo Joachim Koeber, os objetivos militares dos alemães no Mediterrâneo eram diferentes do Atlântico ou do

¹⁴¹ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p. 42.

¹⁴² Na primavera de 1915 Winston Churchill era chefe do almirantado, Lord Kitchener era ministro da Guerra e Asquith era primeiro-ministro da Grã-Bretanha.

¹⁴³ HAFNER, Sebastian – *Winston Churchill*. Barcelona: Liberdúplex, 2011, p.51.

¹⁴⁴ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p. 67.

¹⁴⁵ Cattaro (atual Kotor, localizada na República de Montenegro) e Pula (localizada na atual Croácia) foram duas importantes bases navais no Adriático para as Potências Centrais, durante a Grande Guerra. A sua localização estratégica permitiu aos submarinos alemães e austro-húngaros um raio de ação considerável que se estendia entre Gibraltar e o Mar Negro, negando assim aos aliados uma hegemonia plena no mar Mediterrâneo.

¹⁴⁶ GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994. vol. 2, p. 158.

¹⁴⁷ WILLIAMSON, Gordon – *U-boats of the Kaiser's Navy*. Oxford: Osprey Publishing, 2002, p.41.

¹⁴⁸ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p. 67.

Mar do Norte. Aqui, estes praticavam uma guerra de curso generalizada sem um foco específico ou uma predefinição temporal¹⁴⁹. No Mediterrâneo as baixas aliadas comportavam sobretudo embarcações francesas e italianas¹⁵⁰. Só no Outono de 1915, os *U-boats* afundaram cerca de 54 navios britânicos e 38 navios Aliados, no Mediterrâneo¹⁵¹.

Apesar das ofensivas alemãs os Aliados estudaram novas estratégias antissubmarinas. Os Aliados chegaram mesmo a dividir o Mediterrâneo em “zonas de intervenção” distribuídas pelas várias nações beligerantes, não obtendo por sua vez um sistema eficaz de coordenação de forças¹⁵². Em janeiro de 1915, dois pilotos britânicos abordaram alguns submarinos alemães lançando bombas a baixa altitude¹⁵³. Efetuaram serviços de patrulhas de caça costeiras, tanto aéreas como submarinas, em muitos pontos da costa¹⁵⁴. Outra inovação dos Aliados fora o recurso aos *Q-ships* ou barcos-chamarizes, que engenhavam uma estratégia bastante eficaz. Os *Q-ships* eram embarcações devidamente camufladas que sugeriam um carácter meramente inofensivo, distorcendo assim os impulsos atacantes dos submarinos. Ao simular a sua rendição, ou uma situação de enorme fragilidade operatória da embarcação, os *Q-ships* aguardavam que um submarino se aproximasse para junto das suas baterias. Ao fazê-lo, os submarinos submergiam, expondo-se assim ao fogo inimigo. Segundo Tony Bridgland, os submersíveis UB-13, U-64 e o U-30, por exemplo, foram afundados nestas circunstâncias¹⁵⁵. No entanto, só a partir de meados de 1917 é que os Aliados encontram meios eficazes no combate aos *U-boats*.

Em fevereiro de 1916 os alemães lançaram uma nova ofensiva submarina¹⁵⁶. O general alemão Erich von Falkenhayn planeava junto do *kaiser* uma colossal ofensiva terrestre, que visava a captura da estratégica e simbólica cidade francesa de Verdun. As elites militares germânicas sugeriram uma nova campanha marítima, que acompanharia a incursão terrestre¹⁵⁷. As previsões alemãs eram otimistas. O Almirantado alemão esperava alcançar um rácio de 631.000 toneladas afundadas por mês, com a aplicação desta nova campanha submarina¹⁵⁸. Projetava-se a capitulação do jugo britânico em apenas seis meses¹⁵⁹. Para acentuar ainda mais a asfixia da Grã-Bretanha, várias vozes defendiam a promulgação de uma guerra submarina sem

¹⁴⁹ KOEVER, Hans Joachim – *German Submarine Warfare 1914-1918 in the Eyes of the British Intelligence*, 2010, p. 22.

¹⁵⁰ *Idem, Ibidem*.

¹⁵¹ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p.79.

¹⁵² *Idem, Ibidem*.

¹⁵³ GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994.vol. 2, p. 93.

¹⁵⁴ INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006, p. 94.

¹⁵⁵ BRIDGLAND, Tony – *Sea Killers in Disguise- The Story of the Q-ships and Decoy Ships in The First World War*. Barmesley: Leo Cooper, 1999, p.144.

¹⁵⁶ WILIAMSON, Gordon – *U-boats of the Kaiser's Navy*. Oxford: Osprey Publishing, 2002, p.38.

¹⁵⁷ *Idem, Ibidem*.

¹⁵⁸ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p. 81.

¹⁵⁹ *Idem, Ibidem*.

restrições, ou seja, dentro do raio de ação submarina qualquer navio poderia ser afundado sem qualquer aviso prévio, fosse este inimigo ou neutro¹⁶⁰. Até esta data, a maioria dos submarinos, antes de efetuar o ataque, lançava um aviso aos navios, permitindo poupar vidas humanas ao dar a possibilidade à tripulação de utilizar os barcos salva-vidas¹⁶¹. Com uma guerra sem restrições, este tipo de preocupações passava simplesmente para segundo plano. A 28 de março, o parlamento alemão aprovou a guerra submarina imediata e irrestrita¹⁶². Dois dias depois, o navio hospital russo *Portugal* foi bombardeado no Mar Negro, por um submarino alemão¹⁶³. A 8 de maio¹⁶⁴, o navio americano *Cymric* foi afundado, sendo o trigésimo sétimo navio de passageiros vítima de submarinos alemães desde o *Lusitania*¹⁶⁵.

A ofensiva submarina alemã de 1916 ditou-se, primordialmente, por alguns sucessos iniciais dos *U-boats* da classe UB e UC, na costa ocidental inglesa¹⁶⁶. A 24 de março de 1916, o UB-29 torpedeia o vapor francês *Sussex* perto do porto de Dieppe, na Bélgica. Metade das vítimas eram cidadãos americanos¹⁶⁷. O presidente Woodrow Wilson reagiu no congresso americano a 19 de abril de 1916, declarando que o Governo Imperial Alemão deveria cessar as suas atividades submarinas, ameaçando mesmo severas retaliações diplomáticas¹⁶⁸. No final da primavera de 1916, os Aliados estimavam uma perda entre 200.00 a 300.00 toneladas em embarcações nos mares que banhavam a Europa do Norte¹⁶⁹.

No Mediterrâneo, o ano de 1916 demonstrou-se trágico para os Aliados. No início desse ano, os submarinos germânicos operavam já largamente no mar mediterrânico e no mar Adriático¹⁷⁰. Assistiu-se mesmo a uma transferência de submarinos do Mar do Norte para o palco mediterrânico¹⁷¹. Um total de 256 embarcações, representando cerca de 662.131 toneladas, foi vítima da guerra de corso submarina, apenas no Mediterrâneo¹⁷². Os austríacos, apesar da sua modesta frota de submarinos, tinham direito à sua quota-parte no sucesso da Tríplice no Mediterrâneo, fornecendo não só as suas bases navais como aplicaram danos severos à marinha italiana.

¹⁶⁰ WILIAMSON, Gordon – *U-boats of the Kaiser's Navy*. Oxford: Osprey Publishing, 2002, p.38.

¹⁶¹ FERRO, Marc – *A Grande Guerra 1914-1918*. Lisboa: Edições 70, 1990, p. 169.

¹⁶² GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994. vol. 3, p. 116.

¹⁶³ *Idem, Ibidem*.

¹⁶⁴ *Ships Hit during WWI - Cymric*. In www.uboat.net, Disponível em http://www.uboat.net/wwi/ships_hit/1521.html, consultado a 18/04/2015.

¹⁶⁵ GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994.vol. 3, p.116.

¹⁶⁶ WILIAMSON, Gordon – *U-boats of the Kaiser's Navy*. Oxford: Osprey Publishing, 2002, p.39.

¹⁶⁷ *Idem, Ibidem*.

¹⁶⁸ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p. 88.

¹⁶⁹ *Idem, Ibidem*, p. 94.

¹⁷⁰ WILSON, Michael; KEMP, Paul – *Mediterranean Submarines – Submarine Warfare in World War One*. Manchester: Crécy Publishing Ltd, 1998, p.125.

¹⁷¹ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p. 133.

¹⁷² *Idem, Ibidem*, p. 134.

A 1 de outubro de 1916, o *kaiser* saudou o serviço dos seus submarinos, pelo afundamento de um milhão de toneladas de embarcações da Entente, na sua maioria baixas britânicas¹⁷³. Uma semana depois, os *U-boats* alemães atingem a costa leste americana, sendo que o U-53 afunda cinco navios mercantes¹⁷⁴. Eram também lançados novos tipos de classes submarinas em meados de 1916, a classe UB-II (18-47)¹⁷⁵, a classe UC-II¹⁷⁶, para além dos novos “submarinos-cruzador”¹⁷⁷. Os novos UB e UC tinham funcionalidades ligadas à colocação de minas. Porém, estes modelos apresentavam motores mais eficientes, deslocando uma maior tonelagem, um novo sistema de torpedeamento e atingiam agora velocidades correspondentes a 9,15¹⁷⁸ e 11,6 nós¹⁷⁹, respetivamente, quando submergidos. Os “submarinos-cruzador” eram grandes estruturas subaquáticas, podendo deslocar cerca de 2.000 toneladas, com uma velocidade de superfície de 15 nós¹⁸⁰. Estes estavam também armados com duas baterias de 15 cm, alcançando um raio de ação de 12.000 milhas¹⁸¹. O submarino *Deutschland*, disponível a partir de 28 de março de 1916, foi o primeiro deste género.

A 9 de janeiro de 1917, o *kaiser* estava à beira de tomar uma decisão que afetaria o rumo da guerra. Aquando a sua presidência no Conselho da Coroa, o *kaiser* e a elite militar alemã discutiram uma possível promulgação de uma guerra submarina sem restrições¹⁸². O chefe do Estado-Maior da Marinha, o almirante Henning von Holtzendorf, garantiu que se efetivamente uma guerra submarina irrestrita fosse posta em prática, a Grã-Bretanha pediria a paz dentro de meio ano. A 1 de fevereiro, a guerra submarina sem restrições entrou em vigor. Qualquer navio, neutro ou inimigo, seria abatido pelos submarinos, ignorando-se quaisquer insígnias de navegação ou carga. Só em janeiro de 1917, o último mês antes da promulgação da guerra submarina sem restrições, os submarinos alemães afundaram 51 navios britânicos, 63 de outros países Aliados e 66 navios neutrais, num total de 3.000.000 toneladas¹⁸³.

Alguns dirigentes das forças militares alemãs achavam ainda remota a possibilidade de os Estados Unidos entrarem na guerra devido à guerra submarina sem restrições, incluindo o novo ministro dos Negócios Estrangeiros, Alfred von Zimmermann. Bastaram dois meses.

¹⁷³ GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994. vol. 4, p.25.

¹⁷⁴ *Idem, Ibidem*.

¹⁷⁵ TERRAINE, John – *Business in Great Waters – The U-Boat Wars, 1916-1945*. Barnsley: Wordsworth Editions, 1993, p. 20.

¹⁷⁶ WILIAMSON, Gordon – *U-boats of the Kaiser's Navy*. Oxford: Osprey Publishing, 2002, p.17.

¹⁷⁷ *Idem, Ibidem*, p.15.

¹⁷⁸ *WWIU-boat Types – Type UB-II*. In www.uboat.net, Disponível em <http://www.uboat.net/wwi/types/?type=UB+II>, consultado a 18/04/2015.

¹⁷⁹ *WWIU-boat Types – Type UC-II*. In www.uboat.net, Disponível em <http://www.uboat.net/wwi/types/?type=UC+II>, consultado a 18/04/2015.

¹⁸⁰ WILIAMSON, Gordon – *U-boats of the Kaiser's Navy*. Oxford: Osprey Publishing, 2002, p.16.

¹⁸¹ *Idem, Ibidem*.

¹⁸² GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994. vol. 4, p.52.

¹⁸³ *Idem, Ibidem*.

Episódios como o afundamento do cargueiro americano *Housatonic*¹⁸⁴, a 3 de fevereiro, e do petroleiro americano *Healdton*¹⁸⁵, a 21 de março, enfureceram os parlamentares americanos, incluindo Hodroow Wilson. Como se não bastasse, o telegrama enviado por Alfred Zimmermann ao México, que propunha aos mexicanos uma colaboração militar contra os Estados Unidos, foi decifrado pelos britânicos. O telegrama de Zimmerman foi exposto publicamente a 1 de março de 1917, nos Estados Unidos¹⁸⁶. A 6 de abril de 1917, os Estados Unidos declaram guerra à Alemanha de Guilherme II.

Nos inícios de 1917, os alemães dispunham de pouco mais de cem submarinos operacionais, sendo que mais de quarenta estavam nos estaleiros navais em reparações¹⁸⁷. Desde o início da guerra, cerca de 51 submarinos tinham sido afundados¹⁸⁸, no entanto os alemães tentaram por sua vez colmatar esta perda. O ano de 1917 foi o que assistiu a uma maior construção de submarinos¹⁸⁹. Os *U-boats* prepararam-se agora para a nova campanha submarina, dividindo as suas unidades pelos demais palcos de guerra, reforçando os seus números no Mar do Norte, Mediterrâneo, Atlântico e na costa flamenga¹⁹⁰.

O ano de 1917 demonstrou ser mais dramático para as forças Aliadas baseadas no mar. De fevereiro a abril de 1917, o número de embarcações que atingiam os portos britânicos assistiu a uma diminuição na ordem dos 75 %, num total de 900.00 toneladas¹⁹¹. O autor Hans Joachim Koeber, ao refletir sobre a campanha submarina de 1917, argumenta que neste espaço de tempo os alemães conseguiram disponibilizar um maior número de *U-boats*, aumentando significativamente o número de baixas aliadas¹⁹². Só em 1917 os alemães produziram cerca de 87 submersíveis¹⁹³. Koeber alerta também para o aumento significativo de alvos dada a ingressão dos navios neutros, fruto da guerra submarina sem restrições¹⁹⁴.

¹⁸⁴ O cargueiro americano *Housatonic* foi afundado no dia 3 de fevereiro de 1917, pelo submarino alemão U-53, perto das Ilhas Scilly.

¹⁸⁵ O petroleiro americano *Healdton* foi afundado no dia 21 de março de 1917, por um submarino alemão, perto da costa holandesa. Este navio foi afundado numa área declarada como “zona de segurança”.

¹⁸⁶ Alfred von Zimmermann, aquando a sua posse do Ministério dos Negócios Estrangeiros, engenhou uma possível cooperação militar entre a Alemanha e o México contra os Estados Unidos da América. Num telegrama enviado ao ministro alemão sediado na Cidade do México, Zimmermann prometia aos mexicanos a recuperação dos territórios que perdera no século anterior: o Texas, o Novo México e o Arizona.

¹⁸⁷ GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994. vol. 4, p.56.

¹⁸⁸ *Idem, Ibidem*.

¹⁸⁹ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p. 142.

¹⁹⁰ *Idem, Ibidem*, p. 143.

¹⁹¹ GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994.vol. 4, p.56.

¹⁹² KOEVER, Hans Joachim – *German Submarine Warfare 1914-1918 in the Eyes of the British Intelligence*, 2010, p. 30.

¹⁹³ WILIAMSON, Gordon – *U-boats of the Kaiser's Navy*. Oxford: Osprey Publishing, 2002, p.17.

¹⁹⁴ KOEVER, Hans Joachim – *German Submarine Warfare 1914-1918 in the Eyes of the British Intelligence*, 2010, p. 30.

No entanto, os Aliados reagiam de um modo mais eficaz à guerra submarina. O sistema de comboios permitiu uma maior proteção das marinhas mercantes aliadas, ou seja, agora as embarcações comerciais eram escoltadas por navios de guerra. Durante mais de três anos, o Almirantado britânico recusou adotar o sistema de comboios mercantes, temendo uma perda massiva dos seus navios de guerra¹⁹⁵. Lloyd George, agora primeiro-ministro inglês, decidiu implementar este sistema, garantindo assim os fluxos de abastecimento transatlânticos. Em sequência, um comboio de dez a cinquenta navios era escoltado por vários navios de guerra, incluindo dois torpedeiros equipados com um balão aerostático, que permitia a localização de submarinos inimigos¹⁹⁶. Só após a implementação deste sistema de escolte é que os Aliados conseguiram reduzir as baixas no mar. Dos 1.100.000 soldados americanos transportados para a frente europeia, entre maio de 1917 e novembro de 1918, apenas 637 destes foram vítimas de ataques submarinos alemães¹⁹⁷. Por todo o mundo, os Aliados consignaram vários entrepostos para assim organizarem os seus comboios, incluindo os portos estratégicos de Halifax (Nova Escócia), Port Said (Egipto), Rio de Janeiro, Gibraltar, Dakar, Murmansk (Rússia) e o canal do Panamá¹⁹⁸. Esta definição de posições-chave assegurou o esforço de guerra aliado, contraindo as esperanças alemãs de asfixia comercial aliada.

Não foi apenas a aplicação do sistema de comboios que efetivou a mudança da política naval aliada. Os navios civis foram equipados com dispositivos para cortarem as amarrações, recorrendo-se a aparelhos *Otter*¹⁹⁹, além de mecanismos de rocega para remover as minas. Em meados de 1917, os Aliados apetrecharam também os seus navios civis com hidrofones, o que permitiu uma localização mais precisa e credível do inimigo²⁰⁰. Novas minas foram colocadas nas águas costeiras alemãs: a mina H2. Crê-se que a nova H2 provocou a destruição de 16 *U-boats*²⁰¹.

Apesar das medidas aliadas, a situação era contudo, desesperante. Entre maio e junho de 1917, os alemães conseguiram afundar cerca de 765 navios mercantes²⁰². Só em abril desse ano, os britânicos perderam cerca de 155 embarcações, representando uma tonelagem de 516.394 toneladas respetivamente²⁰³, e os Aliados 373 navios, num total de 873.754 toneladas²⁰⁴. Eram

¹⁹⁵ GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994. vol. 4, p.93.

¹⁹⁶ *Idem, Ibidem*.

¹⁹⁷ *Idem, Ibidem*, p.94.

¹⁹⁸ *Idem, Ibidem*.

¹⁹⁹ INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006, p. 96.

²⁰⁰ AFONSO, Aniceto; GOMES, Carlos de Matos - *1915-1917 – As Trincheiras*. Vila do Conde: Verso da História, 2014. vol. 3, p.43.

²⁰¹ WILIAMSON, Gordon – *U-boats of the Kaiser's Navy*. Oxford: Osprey Publishing, 2002, p.44.

²⁰² *Idem, Ibidem*, p.41.

²⁰³ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p. 160.

²⁰⁴ GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994. vol. 4, p.93.

as baixas mais altas até então. Em abril, as reservas alimentares britânicas estavam quase esgotadas²⁰⁵. Porém não eram só os navios afundados a única fonte de preocupações, dado que muitos navios estavam a ser reparados ou encontravam-se temporariamente inoperáveis. Uma média de 150 navios era reparada mensalmente nos estaleiros navais aliados²⁰⁶. Numa semana de 1917 em particular, umas impressionantes 2.120.301 toneladas representadas em embarcações, estavam em reparações, mais do que um-nono da tonelagem britânica em 1914²⁰⁷. O mundo carecia de navios. A construção naval mostrava-se custosa, fazendo com que embarcações decrépitas e obsoletas atingissem preços altíssimos²⁰⁸. Os Aliados tentavam repor a tonelagem perdida no mar. Desde do final de 1917 até ao Armistício os britânicos conseguiram repor cerca de três milhões de toneladas em embarcações²⁰⁹.

Com a entrada dos Estados Unidos na Grande Guerra, os “submarinos-cruzador”, com destaque para a classe U-151-157, efetuaram as suas ofensivas sobretudo nas faixas atlânticas a ocidente das Ilhas Britânicas, com o propósito de impedir as tropas americanas de auxiliarem os seus aliados europeus. No entanto, o sistema de comboios aliados começava a dar os seus frutos. O mês de novembro de 1917 assistiu ao nível mais baixo de perdas no mar, com apenas 126 navios afundados²¹⁰. A esperança alemã de asfixiar a Inglaterra falhara.

Nos inícios de 1918 as esperanças alemãs nos submarinos goravam-se. Em janeiro de 1918 os *U-boats* afundaram cerca de 123 embarcações, enquanto em novembro do mesmo ano afundaram apenas 15 navios²¹¹. As Potências Centrais estavam desgastadas pela guerra. Os seus próprios marinheiros eram reflexo do descontentamento, e da fadiga do esforço militar. A 1 de fevereiro de 1918 os marinheiros austro-húngaros amotinaram-se a bordo de um navio em Cattaro²¹², e a 7 de novembro vários marinheiros e civis revoltaram-se em Hamburgo²¹³. Como se não basta-se, a 13 do mesmo mês, vários trabalhadores e marinheiros alemães, a bordo do cruzador *Konisberg*, viajaram até à Inglaterra numa tentativa de negociar a paz²¹⁴. Todos estes movimentos foram influenciados pela revolução bolchevique. Porém, o Almirantado alemão parecia estar completamente alheado à dura realidade da Tríplice Aliança. Em outubro de 1918

²⁰⁵ AA.VV. – *Os Grandes Acontecimentos do Século XX*. Lisboa: Lisgráfica, 1979, p.126.

²⁰⁶ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p. 162.

²⁰⁷ *Idem, Ibidem*.

²⁰⁸ *Idem, Ibidem*.

²⁰⁹ *Idem, Ibidem*, p. 163.

²¹⁰ GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994.vol. 5, p.30.

²¹¹ *Idem, Ibidem*, p.82.

²¹² *Idem, Ibidem*, p.42.

²¹³ AFONSO, Aniceto; GOMES, Carlos de Matos — *1918-1919 – O Fim da Guerra*. Vila do Conde: Verso da História, 2014. vol. 5, p.79.

²¹⁴ *Idem, Ibidem*.

o grande-almirante Tirpitz propunha um “inexorável prossecução” da campanha submarina alemão ao *kaiser*²¹⁵.

No mar, os Aliados retaliavam com muito mais vigor e persistência. O almirantado alemão não prestou a devida atenção ao plano de reparações dos seus submarinos, assistindo-se a uma sobrelotação de submersíveis inoperáveis nos arsenais alemães²¹⁶. No entanto, entre as reparações e as perdas crescentes no mar, novos submarinos alemães eram construídos quase ao mesmo ritmo dos destruídos²¹⁷. Era necessário um golpe de mestre por parte dos Aliados. Para impedir que os submarinos alemães se abastecessem e abrigassem no Canal Zeebrugge (Bélgica), os britânicos lançaram uma vasta operação naval para bloquear uma das principais bases navais alemãs. Numa extensão de dez quilómetros para o interior do canal Zeebrugge, coexistiam vários abrigos para submarinos em cimento, molhes flutuantes, oficinas e armazéns no porto de Bruges, sendo estas instalações imprescindíveis ao reequipamento destas unidades militares. Por dia, em média, coabitavam no porto de Bruges cerca 18 submarinos e 28 contratorpedeiros²¹⁸, dada a profundidade do canal. Os britânicos bloquearam o canal, sabotando o dique, as instalações envolventes e o viaduto de caminho-de-ferro, não obstante os alemães conseguiram dragar o canal em três semanas²¹⁹. Mas apesar do esforço militar germânico estar na penumbra, os alemães não cessavam a sua atividade submarina. Em abril de 1918, os *U-boats* destroem mais de cem navios mercantes, optando especialmente por navios que transportavam tropas²²⁰.

Em outubro de 1918, as elites políticas germânicas discutiam um possível acordo de paz. A frente antiguerra interna apresentava-se vigorosa. Violentas greves nas fábricas de armamento²²¹, a fome provocada pelo bloqueio naval britânico, e as demais convulsões sociais e políticas pressionaram as elites governativas alemãs. Neste mesmo mês o almirante Reinhard Scheer decretou a cessão de todas as atividades dos submarinos alemães, sendo o último torpedo disparado a 21 de outubro aquando o bombardeamento do navio britânico *Saint Barcham*²²². O recuo dos submarinos alemães visava o apaziguamento da guerra no mar, não sendo por acaso que no Armistício de 11 de novembro as exigências Aliadas prendiam-se com a interrupção de toda a atividade submarina. Segundo as cláusulas do Armistício, os submarinos teriam de abandonar a Alemanha, rendendo-se assim em portos Aliados sem qualquer tipo de armamento,

²¹⁵ GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994. vol. 6, p.22.

²¹⁶ FERRO, Marc – *A Grande Guerra 1914-1918*. Lisboa: Edições 70, 1990, p. 171.

²¹⁷ GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994.vol. 5, p.82.

²¹⁸ *Idem, Ibidem*, p.83.

²¹⁹ *Idem, Ibidem*.

²²⁰ *Idem, Ibidem*, p.177.

²²¹ ROVAN, Joseph – *Histoire de L'Allemagne*. Paris: SEUIL, 1994, p.590.

²²² GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994.vol. 6, p.22.

com um prazo de 14 dias para o fazer²²³. Era o fim da Grande Guerra. Os submarinos alemães tinham afundado cerca de 12.804.902 toneladas em embarcações aliadas, durante toda o conflito²²⁴.

Os generais e almirantes alemães depositaram uma confiança tremenda nos seus *U-boats*, acreditando mesmo que estes poderiam efetivamente mudar o rumo da guerra. Após a conflagração, a opinião pública alemã argumentava que a Alemanha entrou na guerra com a Inglaterra devido à atividade e expansão da sua marinha, e que a entrada dos Estados Unidos, em 1917, deveu-se à incessante campanha submarina²²⁵. Scheer e Tirpitz culpavam o *Kaiser*, pelo fracasso da Jutlândia, pelo impedimento do uso da Marinha Imperial, e pela interrupção da campanha submarina nos finais de 1918²²⁶.

Aquando a assinatura do Armistício os alemães possuíam ainda 170 submarinos, prontos e operáveis²²⁷. Segundo Gordon Williamson os *U-boats* da Primeira Guerra Mundial não foram derrotados militarmente, compreendendo ainda uma resiliente capacidade de ação²²⁸. Os Aliados simplesmente negaram aos submarinos a possibilidade de atacar navios mercantes, recorrendo a um eficaz e defensável sistema de comboios. Este aspeto em particular mudou por completo o desenrolar das hostilidades vividas no mar, pelo que os submarinos alemães não conseguiram dar uma resposta eficiente²²⁹. Na verdade, só na Segunda Guerra Mundial é que os submarinos alemães empregam uma tática eficaz para investir contra os comboios inimigos: a *Rudeltaktik* ou sistema de “alcateia”. A *Rudeltaktik* visava uma ofensiva coordenada de vários submarinos sobre um comboio inimigo após sua localização, que por sua vez objetivava um cerco naval. Esta operação exigia um sistema bastante avançado de comunicações, rapidez e manobrabilidade por parte dos submarinos, ou seja, uma operação bastante difícil de empreender com os *U-boats* da Grande Guerra.

²²³ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p. 331.

²²⁴ *Idem, Ibidem*, p. 334.

²²⁵ KOEVER, Hans Joachim – *German Submarine Warfare 1914-1918 in the Eyes of the British Intelligence*, 2010, p. 10.

²²⁶ *Idem, Ibidem*.

²²⁷ WILLIAMSON, Gordon – *U-boats of the Kaiser's Navy*. Oxford: Osprey Publishing, 2002, p.45.

²²⁸ *Idem, Ibidem*, p.46.

²²⁹ *Idem, Ibidem*.

Capítulo 2 – Impactes da atividade submarina alemã na costa portuguesa (1916-1918)

A entrada de Portugal no conflito mundial prendeu-se com vários fatores, que culminaram com a apreensão dos navios 72 navios alemães fundeados nos portos portugueses, a 23 de fevereiro de 1916, a pedido da Grã-Bretanha. A proposta britânica foi aceite no Palácio de Belém pelo Conselho de Ministros, a 5 de fevereiro de 1916²³⁰. Outros países seguiram o exemplo de Portugal, como é o caso do Brasil e do Peru, que também apreenderam navios alemães em nome do jogo diplomático britânico²³¹. Segundo Marc Ferro estariam, desde o início do conflito, cerca de 743 navios alemães em águas neutras²³², 72 dos quais, segundo Oliveira Marques, fundeados em Portugal²³³. Cruzando os dados de Ferro e Marques, cerca de 10 % da totalidade dos navios alemães, presentes em águas neutras, estariam ancorados em portos portugueses. A confluência das demais rotas marítimas dos entrepostos metropolitanos e ultramarinos portugueses explicam, de certa forma, a escolha de portos portugueses por parte dos navios mercantes alemães. Cerca de 100, num total de 242 mil toneladas, encontraram refúgio em portos portugueses do continente, ilhas e colónias²³⁴. A tonelagem em questão representava o dobro da marinha mercante portuguesa, que antes da guerra apresentava uma tonelagem de 138 mil toneladas²³⁵. Os portos portugueses, assim como a frente marítima portuguesa, teriam um papel preponderante a nível estratégico antes do conflito, ganhando ainda alguma visibilidade quando Portugal entrou oficialmente no conflito.

Portugal era igualmente um centro estratégico, tanto a nível diplomático como a nível económico, mesmo antes da conflagração mundial. Eram vários os indícios que sustentavam uma aproximação política e económica entre Portugal e a Alemanha nos inícios do século XX, apesar das tensões diplomáticas vividas nos finais do século XIX, fruto sobretudo das tensões coloniais em África. De acordo com os relatórios consulares britânicos, a Grã-Bretanha assistiu, durante o período que medeia entre 1890 e 1913, a uma crescente ameaça da concorrência comercial alemã, que, num ímpeto propagandístico notável, procurou diminuir exclusividade

²³⁰ ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos – *Portugal e a Grande Guerra – 1915 – 1917. O Fim da Guerra*. Vila do Conde: Verso da História, 2014, p. 51.

²³¹ RAMOS, Rui; MONTEIRO, Nuno Gonçalo; SOUSA, Bernardo Vasconcelos e – *História de Portugal. A República durante e depois da Guerra (1917-1926)*. In MATTOSO, José, Dir. *História de Portugal. A Segunda Fundação*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2009. vol. 8, pág. 449.

²³² FERRO, Marc – *A Grande Guerra 1914-1918*. Lisboa: Edições 70, 1990, p. 144.

²³³ MARQUES, A. H. de Oliveira – *História de Portugal*. Lisboa: Palas Editora, 1986.vol. 3, p. 235.

²³⁴ TELO, António José – *Primeira República I – Do Sonho à Realidade*. Lisboa: Artes Gráficas, 2010, p.333.

²³⁵ *Idem, Ibidem*, p.334.

britânica de sectores importantes no mercado português²³⁶. A nível diplomático a Alemanha manifesta um grande interesse em firmar as relações diplomáticas com Portugal, até porque em 1908 os alemães tinham um total de 26 representações consulares por todo o Império português, e no que toca aos consulados de carreira, o número de cônsules alemães em Portugal triplicou em 1911²³⁷. O próprio *kaiser* Guilherme II empreendeu uma missão diplomática a Portugal, em março de 1905²³⁸. A análise das relações diplomáticas entre Portugal e a Alemanha, entre os finais do século XIX e os inícios do século XX, não aportam apenas as problemáticas ligadas à questão colonial, ou seja, à partilha das colónias africanas. Vários aspetos sociais, políticos, militares, diplomáticos e económicos contribuíram para a tensão entre as duas nações. Não podemos esquecer porém, o papel mediador da Grã-Bretanha neste xadrez político e diplomático entre Portugal e a Alemanha. Portugal era mais um palco que fomentava as tensões diplomáticas entre a Grã-Bretanha e a Alemanha, dado que a rivalidade anglo-germânica era uma constante no pano de fundo da política europeia²³⁹. Por um lado as intenções expansionistas alemãs colidiam com os sonhos coloniais portugueses em África, por outro lado alguns círculos de opinião olhavam para a Alemanha como uma alternativa à velha aliada Grã-Bretanha, especialmente após *Ultimatum* inglês, a janeiro de 1890.

Após o conflito, a importância estratégica de Portugal apresenta-se ainda mais relevante, devido ao espectro da guerra submarina alemã no Atlântico. Qual a importância da frente marítima portuguesa no combate à guerra submarina alemã aquando o conflito? A posição geográfica de Portugal e respetivas parcelas insulares atlânticas contribuíram como um fator decisivo. Nos inícios de 1915, os submarinos alemães ampliaram as suas operações para novos teatros de guerra, como o golfo da Biscaia, Atlântico e Mediterrâneo. Portugal continental, por sua vez, confluía este mesmo eixo marítimo, apresentando assim uma posição geoestratégica indiscutível no que toca ao combate à guerra submarina. Além disso, Portugal detinha facilidades portuárias em alguns pontos-chave atlânticos, como os arquipélagos dos Açores, Madeira e Cabo Verde. Portugal era visto, tanto para a aliança *Entente Cordiale*, como para a Tríplice Aliança, como uma plataforma geoestratégica que poderia articular o controlo dos fluxos marítimos atlânticos, com a coordenação de novas estratégias militares, fossem estas defensivas ou ofensivas. Em 1915, o almirante alemão Wegener escreveu três relatórios sobre a

²³⁶ MIRANDA, Sacuntala – *O Declínio da Supremacia Britânica em Portugal (1890-1939)*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1987, 277 f. Tese de doutoramento.

²³⁷ COSTA, Rui Manuel Pinto – *Relações Externas Luso-Germânicas: 1916 e o despertar de um conflito latente*. *Revista da Faculdade de Letras – História*. Porto: Faculdade de Letras do Porto, 3º série, vol.4, p. 107.

²³⁸ *Idem, Ibidem*, p. 105.

²³⁹ MARTINEZ, Pedro Soares (1992) – *História Diplomática de Portugal*. Lisboa: Editorial Verbo, p. 512.

estratégia naval alemã, sugerindo uma campanha submarina sem restrições²⁴⁰. Wegener destacou a importância geoestratégica do Golfo da Biscaia, e das faixas marítimas adjacentes a Cabo Verde e Açores, propondo aqui o maior foco de incidência por parte dos submarinos germânicos²⁴¹. Para o almirante alemão, tomar os arquipélagos portugueses, aquando do conflito, era uma campanha irrealizável, no entanto o mesmo alegava que a sua aquisição era uma das mais desejáveis imposições num futuro acordo de paz após a vitória²⁴².

A posição geoestratégica de Portugal no Atlântico fez repensar as relações diplomáticas que os Aliados tinham com a república portuguesa. A nova relação de forças no Mediterrâneo e o crescimento da ameaça submarina alemã alterou a posição britânica sobre Portugal, em meados de 1915²⁴³. Primordialmente é o governo francês, e não o inglês, que demonstra interesse em proteger a costa portuguesa, assegurando assim as conexões marítimas Mediterrâneo-Atlântico. Em finais de 1916, a França pede ao governo português para estabelecer bases auxiliares na sua costa, como se verificará em 1917, sobretudo em Leixões, Aveiro e costa algarvia²⁴⁴. O tenente Sacadura Cabral, um dos poucos pilotos da armada portuguesa, foi desde cedo sensível à guerra antissubmarina, pedindo auxílio à República francesa. A 14 de janeiro de 1917, Cabral propõe ao ministro da Marinha a criação de um dispositivo aéreo de vigilância costeira, crendo ser esta a única maneira de detetar eficazmente os submarinos alemães²⁴⁵. Não demorou a arquitetura de um novo plano de vigilância aérea, sendo este apresentado à França, em junho de 1917. Paris aceitou o plano, enviando o tenente Larrouy a Portugal. A 28 de setembro de 1917, cria-se o Centro de Aviação Marítima de Lisboa, na doca do Bom Sucesso, ao lado da Torre de Belém²⁴⁶. Os franceses ficariam responsáveis pela defesa aérea do porto de Leixões, instalando igualmente, em Maio de 1918, uma base de hidroaviões em São Jacinto (próximo de Aveiro) com oito aeronaves dedicadas, sobretudo, à luta antissubmarina e à vigilância costeira²⁴⁷.

Com a entrada dos Estados Unidos no conflito, a 6 de abril de 1917, o controlo do Atlântico mostrava-se ainda mais relevante, dada a necessidade de desembarcar as tropas americanas nos portos franceses em segurança. Para além da ajuda defensiva francesa, Portugal recebe ajuda americana nos Açores. O Almirantado americano, após dialogar com Londres, aprovou a instalação de uma base militar nos Açores, na segunda metade de 1917. Nos finais de maio de

²⁴⁰ TELO, António José – *Primeira República I – Do Sonho à Realidade*. Lisboa: Artes Gráficas, 2010, p. 330.

²⁴¹ *Idem, Ibidem*.

²⁴² *Idem, Ibidem*, p. 331.

²⁴³ *Idem, Ibidem*.

²⁴⁴ TELO, António José – *Os Açores e o Controlo do Atlântico (1898/1948)*. Lisboa: Edições Asa, 1993, p.95.

²⁴⁵ ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915 – 1917. As Trincheiras*, p. 60.

²⁴⁶ *Idem, Ibidem*.

²⁴⁷ CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*, p. 80.

1917, os americanos iniciam a instalação efetiva de uma base militar, recorrendo ao cônsul de S. Miguel, depositando posteriormente 10.000 toneladas de carvão para abastecer os navios aliados que cruzavam o Atlântico²⁴⁸. A estratégia americana não residia apenas na escolta dos comboios mercantis transatlânticos, mas igualmente na proteção dos Açores relativamente às incursões alemãs. Combinando uma dualidade de *destroyers* e submarinos, os americanos tentaram proteger os portos açorianos. Em 1918, os americanos instalam uma unidade de hidroaviões no arquipélago, tal como os franceses fizeram nos portos continentais portugueses.

Após a declaração de guerra a Portugal, a 9 de março de 1916, os submarinos alemães, a partir de abril deste mesmo ano, iniciaram as ações militares na costa portuguesa, recorrendo a minas e a ataques a navios mercantes. Consoante o desenrolar do conflito na frente marítima portuguesa, os submarinos alemães inverteram a sua estratégia de incidência no atlântico, como teremos oportunidade de verificar mais adiante. Cremos expor várias dimensões da guerra submarina alemã empreendida ao largo da costa portuguesa, tendo em conta as suas consequências sobretudo a nível socioeconómico, e militar. A frente marítima portuguesa apresenta-se como um palco de guerra ainda largamente desconhecido, dada a carência de estudos e falta de representatividade no âmbito da historiografia portuguesa. A frente marítima portuguesa apresenta características inerentes a um conflito mundial, muito devido à sua posição-chave no Atlântico. Nesta dissertação empreendemos esforços para apresentarmos alguns números tocantes às perdas materiais e humanas provocadas por submarinos alemães ao largo da costa portuguesa, que nos aproxima com um maior fundamento de um valor real. Como indicam as tabelas presentes no *Apêndice* (Tabelas 6, 7 e 8), contabilizámos 176 naufrágios provocados por submarinos alemães, tanto portugueses como estrangeiros, o que perfaz um total de 1.623.104 toneladas afundadas, no período que medeia entre 9 de março de 1916 e 11 de novembro de 1918. Quanto ao número de perdas humanas, verificamos que os submarinos provocaram a morte de 833 homens na frente marítima portuguesa²⁴⁹. No entanto, desconhecemos ainda o verdadeiro impacto da guerra submarina alemã apesar de já evidenciarmos alguns números neste sentido. Segundo o autor António José Telo a entrada de Portugal na Primeira Guerra Mundial deveu-se parcialmente ao sucesso das campanhas submarinas alemãs, o que sublinha a importância geoestratégica da frente marítima portuguesa²⁵⁰

²⁴⁸ TELO, António José – *Os Açores e o Controlo do Atlântico (1898/1948)*. Lisboa: Edições Asa, 1993, p.110.

²⁴⁹ Este número remete apenas às mortes registadas no mar. Este número é uma mera aproximação, dada a escassa informação recolhida em torno de alguns naufrágios neste sentido. No entanto, cremos que este número, apesar de contabilizar uma boa parte dos mortos registados ao longo da nossa costa, possa assumir um número maior.

²⁵⁰ AFONSO, Aniceto; GOMES, Carlos de Matos – *Portugal e a Grande Guerra – 1914 – 1915. Uma Guerra Diferente*. Vila do Conde: Verso da História, 2014. vol 2, p. 55.

2.1. 1916 - O choque. Portugal e a emergência da guerra submarina alemã

Logo após a declaração de guerra alemã a Portugal, a 9 de março de 1916, um submarino alemão preencheu a entrada da barra de Lisboa com minas navais, tentando assim suspender o tráfego mercantil além-Tejo²⁵¹. O país era posto em estado de alerta, passando toda a costa a ser objeto de uma maior vigilância por parte da Divisão Naval, chefiada pelo capitão-de-fragata Leote do Rego²⁵². Era bastante difícil a Portugal, devido às circunstâncias da guerra, importar novos navios e material de guerra provenientes do estrangeiro. A República Portuguesa detinha apenas quatro cruzadores, dois contratorpedeiros, um submarino e uma escassa dezena de canhoieiras para dar resposta aos alemães no mar²⁵³. Os recursos dos Aliados eram cada vez mais escassos, e auxiliar a República Portuguesa na sua frente interna, não era uma prioridade militar. Foi a indústria nacional, nomeadamente o Arsenal da Marinha, a improvisar e a colmatar as falhas defensivas da costa portuguesa. No mar, Portugal estava entregue a si próprio.

O Arsenal da Marinha trabalhava muito lentamente na reparação dos navios alemães apreendidos em fevereiro de 1916, dada a sabotagem das suas tripulações aquando da apreensão das autoridades portuguesas²⁵⁴. O Arsenal unia esforços para munir e apetrechar alguns navios da marinha mercante portuguesa, recorrendo sobretudo a meios improvisados. Como se não bastasse, a 18 de abril de 1916, o Arsenal da Marinha foi vítima de um incêndio. Segundo o suplemento *A Ilustração Portuguesa*, do jornal *O Século*, a biblioteca, o museu da Escola Naval, a *Sala do Risco*, e o laboratório químico foram afetados pelas chamas²⁵⁵.

Quanto ao emprego dos navios alemães apreendidos, Portugal só teve direito a cerca de 20 % dos navios apreendidos, sendo que os restantes 80 % foram entregues ao esforço de guerra britânico²⁵⁶. Apesar de maior parte dos navios capturados ter sido colocada, Portugal contava agora com um bom número de navios modernos ao seu serviço. Os primeiros caça-minas improvisados surgem logo em 1916, sob direção do 1º tenente Jaime de Sousa, que obteve formação em Inglaterra²⁵⁷. Em julho do mesmo ano, Portugal dispunha de cerca de 5 caça-minas e 6 vapores em Lisboa, assim como vários galeões e navios de pesca no Algarve e 2 vapores em

²⁵¹CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2014, p. 74.

²⁵²SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *História de Portugal (1910-1926)*. Lisboa: Editorial Verbo, 1989, p. 178.

²⁵³MONTEIRO, Saturnino – *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa. Volume VII-1808-1975*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1997.vol. 7, p.121.

²⁵⁴AFONSO, Aniceto; GOMES, Carlos de Matos – *Portugal e a Grande Guerra – 1915 – 1917. As Trincheiras*. Vila do Conde: Verso da História, 2014, p. 56.

²⁵⁵*A Ilustração Portuguesa*, 24 de abril de 1916, p. 514.

²⁵⁶CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2014, p. 77.

²⁵⁷AFONSO, Aniceto; GOMES, Carlos de Matos – *Portugal e a Grande Guerra – 1915 – 1917. As Trincheiras*. Vila do Conde: Verso da História, 2014, p. 56.

Leixões²⁵⁸. São entregues 6 navios alemães à Armada Portuguesa, batizados com nomes portugueses: o cruzador *Gil Eanes*, o lança-minas *Sado*, o navio de salvamento *Patrão Lopes*, entre outras unidades navais. Estabeleceram-se também barragens no porto de Lisboa, recorrendo-se ao lançamento de minas nas imediações da sua barra²⁵⁹. O país mobilizava-se, incluindo alguns clubes náuticos proporcionarem os seus iates, os seus barcos e os seus depósitos de combustível, em troca da isenção militar dos seus proprietários²⁶⁰. Foram criadas novas tripulações na marinha portuguesa, mobilizando-se para além das habituais reservas. Novos membros provenientes das associações náuticas e de recreio nacionais preenchiam os quadros da marinha, denominados como *Auxiliares da Defesa Marítima*²⁶¹.

Após a declaração de guerra alemã, os seus submarinos principiaram as suas operações ao largo da costa portuguesa, atacando mesmo navios de outras nacionalidades que não a portuguesa. O primeiro navio a ser afundado na costa lusa foi o navio norueguês *Terje Vikken*. Este cargueiro a vapor, de 3.580 toneladas, foi vítima de uma das minas largadas pelo U-73, perto de Cascais, a 17 de abril de 1916²⁶². A 28 de outubro de 1916, seria a vez do navio americano *Lanao*²⁶³, vítima do submarino U-63, perto do Cabo de S. Vicente²⁶⁴. A 25 de novembro, ao largo de Lisboa, o submarino alemão U-52 afundou um grande couraçado da Marinha Francesa, o *Suffren*. Não houve sobreviventes²⁶⁵, morrendo cerca de 648 marinheiros²⁶⁶. De acordo com a análise dos dados e respetivo cruzamento destes, crê-se que nenhum outro ataque alemão em águas portuguesas tenha provocado tantos mortos. O *Suffren* era um couraçado com grandes proporções para a época, com cerca de 12.750 t., sendo um dos maiores navios que foram afundados durante a Primeira Guerra Mundial²⁶⁷.

O mês de dezembro de 1916 foi especialmente marcante, sobretudo para as autoridades portuguesas presentes no arquipélago madeirense e no arquipélago cabo-verdiano. O submarino U-38, comandado por Max Valentiner, protagonizou a maioria dos ataques e afundamentos em

²⁵⁸ AFONSO, Aniceto; GOMES, Carlos de Matos – *Portugal e a Grande Guerra – 1915 – 1917. As Trincheiras*. Vila do Conde: Verso da História, 2014, p. 56.

²⁵⁹ PEREIRA, José António Rodrigues - *Marinha Portuguesa - Nove Séculos de História*. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, 2010, p. 423.

²⁶⁰ AFONSO, Aniceto; GOMES, Carlos de Matos – *Portugal e a Grande Guerra – 1915 – 1917. As Trincheiras*. Vila do Conde: Verso da História, 2014, p. 58.

²⁶¹ PEREIRA, José António Rodrigues - *Marinha Portuguesa - Nove Séculos de História*. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, 2010, p. 424.

²⁶² *Terje Vikken*. In www.portugal1914.org, Disponível em <http://www.portugal1914.org/portal/pt/historia/a-guerra-1914-1918/item/6923-terje-vikken>, consultado a 19/04/2015.

²⁶³ GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994.vol. 4,p. 26.

²⁶⁴ *Ships hit during WWI*. In www.uboaat.net, Disponível em http://www.uboaat.net/wwi/ships_hit/3560.html, consultado a 19/04/2015.

²⁶⁵ GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Esfera dos Livros, 1994.vol. 4, p. 44.

²⁶⁶ *Ships hit during WWI*. In www.uboaat.net, Disponível em http://www.uboaat.net/wwi/ships_hit/5825.html, consultado a 19/04/2015.

²⁶⁷ *Ships hit during WWI*. In www.uboaat.net, Disponível em http://www.uboaat.net/wwi/ships_hit/largest.html#, consultado a 19/04/2015.

águas portuguesas, durante este mesmo mês. Só em dezembro de 1916, este submarino abateu, de acordo com os dados recolhidos, cerca de oito navios, o que perfaz um total de 9.805 t.

A 3 de dezembro de 1916, o U-38, proveniente da base austro-húngara de Cattaro no Mediterrâneo, ataca o porto do Funchal, apanhando as autoridades locais completamente de surpresa. De acordo com o testemunho do comandante do U-38, Max Valentiner, presente na obra *La Terreur des Mers: Mes Aventures en Sous-Marin 1914-1918*²⁶⁸, podemos aceder à perspectiva alemã do ataque. Segundo Max Valentiner, o ataque fora premeditado por Berlim, dada a frequente permanência de navios de guerra ingleses neste porto²⁶⁹. No entanto, Valentiner não prometeu a Berlim um ataque bem-sucedido, queixando-se mesmo do curto raio de ação do U-38, e da consequente falta de combustível²⁷⁰. Vejamos como a operação se processou, com base na descrição de Valentiner. Chegou perto do Funchal na manhã de domingo do dia 3 de dezembro de 1916. Não era a primeira vez que o comandante visionava o porto funchalense e a paisagem envolvente. Relembra-se dos tempos em que era cadete, em 1902, reconhecendo mesmo um dos fortes presentes no cimo de um dos rochedos, as encostas íngremes e a morfologia urbana da cidade²⁷¹. Ao observar o porto, o comandante ficou decepcionado com o seu alvo, dado o escasso número de embarcações da Entente. Na verdade, esperava encontrar uma numerosa esquadra inglesa, tal como Berlim tinha previsto²⁷². Ao avistar algumas embarcações francesas e inglesas o U-38 avançou.

O U-38 imergiu para efetuar o ataque, mas ao fazê-lo deu por si no meio de um grupo numeroso de pequenos barcos de pesca, que estavam ancorados ao largo do porto, criando o pânico e o desespero entre os pescadores²⁷³. O submarino esteve mesmo a dois metros destas mesmas embarcações²⁷⁴. Valentiner receou que o seu submarino ficasse preso a uma das redes de pesca ou mesmo a uma das âncoras dos barcos, sendo obrigado a utilizar o periscópio para assim manobrar e obter alguma visibilidade²⁷⁵. No meio da confusão envolvente, o comandante recorda a face de um pescador português, completamente aterrorizado ao avistar o periscópio do submarino, alertando o resto dos pescadores para que estes largassem as amarras e remassem com todas as suas forças até ao cais do porto²⁷⁶.

²⁶⁸ VALENTINER, Max – *La Terreur des Mers: Mês Aventures en Sous-Marin 1914-1918*. Paris: Payot, 1931.

²⁶⁹ VALENTINER, Max – *La Terreur des Mers: Mês Aventures en Sous-Marin 1914-1918*. Paris: Payot, 1931, p.105.

²⁷⁰ *Idem, Ibidem.*

²⁷¹ *Idem, Ibidem*, p.116.

²⁷² *Idem, Ibidem.*

²⁷³ *Idem, Ibidem*, p.117.

²⁷⁴ *Idem, Ibidem.*

²⁷⁵ *Idem, Ibidem.*

²⁷⁶ Com receio de ser descoberto pelo alarme dos pescadores, o submarino agiu rapidamente sobre os barcos ancorados no porto.

Valentiner começou por torpedear três navios ancorados no porto do Funchal, além de uma barça portuguesa que estava a abastecer o navio francês *Surprise* de carvão²⁷⁷. O porto funchalense estava desprovido de qualquer sistema defensivo fiável, mesmo de redes anti torpedo, além de que naquela manhã o tempo mostrava-se bastante enublado, segundo consta uma notícia do *Comércio do Porto*²⁷⁸. Estes dois fatores contribuíram de um modo decisivo para o sucesso da incursão do U-38. Os navios afundados, o *Surprise*²⁷⁹, o *Kanguroo*²⁸⁰ e o *Dacia*²⁸¹ representam uma perda de 684.349 toneladas. Nesta ofensiva morreram entre 33 a 35 membros das tripulações estrangeiras, além de 8 portugueses que tripulavam a barça da empresa de abastecimento de carvão *Blandy*²⁸². Um total de 43 mortos aproximadamente.

Depois de afundar os três navios e a barça portuguesa, o submarino alemão retirou-se, emergindo a 7.000 metros da cidade²⁸³. Os portugueses retaliaram, disparando sobre o submarino com as suas peças de artilharias presente no Forte de São Tiago e no parque do Casino da Vigia. A artilharia costeira local não tinha um alcance satisfatório, além de que os navios-patrolha, com as suas peças de 47 mm, não tinham capacidade para perseguir o submarino eficazmente²⁸⁴. Valentiner afirma mesmo que a artilharia portuguesa disparava cegamente para o submarino²⁸⁵. O U-38, em retaliação, executou um bombardeamento pujante, com cerca de 50 disparos à distância de 2 milhas, que perdurou até às 11 horas da manhã²⁸⁶. Presumindo dever-se ao impactante poder de fogo do submarino em questão, os periódicos da época mencionam a presença de vários submarinos no ataque, quando na verdade fora apenas um a protagoniza-lo. Numa notícia de 5 de dezembro de 1916, presente no jornal *Comércio do Porto*, são mencionados três submarinos comprometidos no bombardeamento ao Funchal²⁸⁷.

O suplemento periódico *Ilustração Portuguesa*, na sua edição do dia 11 de dezembro de 1916 declara que o submarino retirou-se passadas duas horas, após o bombardeamento²⁸⁸. Max Valentiner optou por alvos lógicos, como as baterias de artilharia instaladas no parque do Casino da Quinta da Vigia e no Forte de S. Tiago, assim como a estação de cabos submarinos

²⁷⁷ *Madeira 1914-1918 – Marinha de Guerra*. In www.momentoscomhistoria.com, Disponível em http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_08_Marinha.htm, consultado a 19/04/2015.

²⁷⁸ *O Comércio do Porto*, 5 de dezembro de 1916, p.3.

²⁷⁹ Canhoeira francesa de 680 toneladas.

²⁸⁰ Porta-submarino francês.

²⁸¹ Navio britânico que instalava cabos submarinos.

²⁸² *Madeira 1914-1918 – Marinha de Guerra*. In www.momentoscomhistoria.com, Disponível em http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_08_Marinha.htm, consultado a 19/04/2015.

²⁸³ VALENTINER, Max – *La Terre des Mers: Mês Aventures en Sous-Marin 1914-1918*. Paris: Payot, 1931, p.119.

²⁸⁴ CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2014, p. 77.

²⁸⁵ VALENTINER, Max – *La Terre des Mers: Mês Aventures en Sous-Marin 1914-1918*. Paris: Payot, 1931, p.118.

²⁸⁶ *Madeira 1914-1918 – Marinha de Guerra*. In www.momentoscomhistoria.com, Disponível em http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_08_Marinha.htm, consultado a 19/04/2015.

²⁸⁷ *O Comércio do Porto*, 5 de dezembro de 1916, p.3.

²⁸⁸ *A Ilustração Portuguesa*, 11 de dezembro de 1916, p. 465.

inglesa²⁸⁹ e os geradores de eletricidade da cidade²⁹⁰. Valentiner recorda-nos na sua obra, que um dos fortes da cidade vivenciou uma grande explosão, fazendo cair vários pedaços de rocha pelas encostas do Funchal²⁹¹. Segundo o diário de guerra de Valentiner, o U-38 também bombardeou uma grande fábrica de carvão, além das instalações portuárias presentes no cais funchalense²⁹².

Valentiner queria exercer a sua vitória sobre os portugueses, pretendendo obter mantimentos. Valentiner tentou de facto negociar um cessar-fogo com os portugueses em trocas de víveres, ou seja, negociar com o inimigo não era uma exceção. Com efeito, os alemães tentaram estabelecer contacto com os portugueses, através da estação de comunicações T.S.F, presente no Funchal, não obtendo qualquer resposta²⁹³. Valentiner pediu mesmo ao comandante norueguês Ghottas (tripulante do submarino, desde a captura do navio *Solvang*) que negociasse com os portugueses dada a sua neutralidade, porém este recusou²⁹⁴. Impossibilitado de negociar ou contra-atacar, dada a sua inferioridade militar, o U-38 afastou-se do Funchal. Segundo o diário de guerra do comandante, o submarino zarpou para próximo de Vila Baleira (Porto Santo), onde ancorou nas suas proximidades²⁹⁵. Valentiner foi condecorado com distinção militar alemã *Pour le Mérite*²⁹⁶ pelo próprio *kaiser*, pelo bem-sucedido ataque ao Funchal²⁹⁷.

A população funchalense entrou em pânico, fugindo mesmo das suas casas, para as localidades mais interiores da ilha. Receou-se que o submarino voltasse à noite, o que não aconteceu²⁹⁸. O comércio fechou cedo e durante a noite as ruas foram patrulhadas por unidades do RI-27 e guardas cívicos²⁹⁹. Por ordem do comandante do Regimento de Infantaria 27, todas as janelas que estivessem viradas para o mar teriam de ser fechadas durante a noite, impondo também um recolher obrigatório depois das 9 horas³⁰⁰. O jornal *O Comércio do Porto*, numa notícia do dia 5 de dezembro, declara que os estragos materiais verificados não foram

²⁸⁹ TELO, António José - *Homens, Doutrinas e Organização: 1824-1974*. In Telo, António José, coord. - *Homens, Doutrinas e Organização: 1824-1974*. Lisboa: Academia de Marinha, 1999, p. 272.

²⁹⁰ *Madeira 1914-1918 – Marinha de Guerra*. In www.momentoscomhistoria.com, Disponível em http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_08_Marinha.htm, consultado a 19/04/2015.

²⁹¹ VALENTINER, Max – *La Terreur des Mers: Mês Aventures en Sous-Marin 1914-1918*. Paris: Payot, 1931, p.119.

²⁹² DUMA/C-A – *Kriegstagebuch – des Kommandos S.M.U-Boot „U.38“*. Kommandant Kapitänleutnant Valentiner – *Angefangen am: 1.November 1916. Abgeschlossen am: 23. Dezember 1916*, p.7.

²⁹³ VALENTINER, Max – *La Terreur des Mers: Mês Aventures en Sous-Marin 1914-1918*. Paris: Payot, 1931, p.119.

²⁹⁴ *Idem, Ibidem*.

²⁹⁵ DUMA/C-A – *Kriegstagebuch – des Kommandos S.M.U-Boot „U.38“*. Kommandant Kapitänleutnant Valentiner – *Angefangen am: 1.november 1916. Abgeschlossen am:23. dezember 1916*, p.8.

²⁹⁶ A distinção militar *Pour le Mérite*, apesar da nomenclatura francesa, foi criada por Frederico II “o Grande” da Prússia, em 1750. Era a mais alta condecoração militar da Prússia de Frederico II, que por sua vez perdurou até à Primeira Guerra Mundial.

²⁹⁷ VALENTINER, Max – *La Terreur des Mers: Mês Aventures en Sous-Marin 1914-1918*. Paris: Payot, 1931, p.123.

²⁹⁸ *Idem, Ibidem*, p.123.

²⁹⁹ *Idem, Ibidem*.

³⁰⁰ *Madeira 1914-1918 – Marinha de Guerra*. In www.momentoscomhistoria.com, Disponível em http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_08_Marinha.htm, consultado a 19/04/2015.

significativos³⁰¹, não havendo também quaisquer mortos ou feridos na cidade³⁰². A mesma fonte indica que os autores do ataque abasteceram-se nas ilhas Canárias³⁰³.

O ataque ao Funchal confirmou os temores aliados, no que toca à expansão e imprevisibilidade do raio de ação submarina no Atlântico, tal como os Almirantados da Entente receavam³⁰⁴. Portugal apresentava, logo depois do ataque alemão, um pedido de explicações a Londres, lembrando os compromissos que Lancelot Carnegie tinha apresentado. Portugal mostrou-se mesmo reivindicativo, pedindo a Londres meia dúzia de contratorpedeiros, caso não houvesse condições para a defesa das ilhas³⁰⁵. O *Foreign Office* asseverou que não haveria possibilidades para aceder ao pedido, no entanto seriam enviadas unidades próprias para os portos ameaçados³⁰⁶. O ataque ao Funchal levou o Governo a apressar as primeiras expedições, como forma de protesto contra a agressividade da frota germânica, que bem poderia tentar apoderar-se de uma ou mais ilhas dos nossos arquipélagos no Atlântico³⁰⁷. O ataque alemão ao Funchal apresentou-se como um momento decisivo. A incapacidade e debilidade das forças portuguesas eram bastante notórias, não havendo de todo meios para impedir a propagação dos seus ataques. O perigo da guerra submarina era de facto iminente e real, dada permeabilidade das águas portuguesas. Aqui, os submarinos alemães para além de obterem um raio de ação considerável no Atlântico, não tinham, à partida, uma força inimiga consistente e coesa.

No dia seguinte, após o ataque ao Funchal, a 4 de dezembro de 1916, seria a vez do arquipélago cabo-verdiano. Tal como na Madeira, as dificuldades defensivas portuguesas voltam a dar azo à ousadia dos submarinos alemães. Em 1916 disponibilizaram-se duas canhoieiras para a defesa de Cabo Verde, ingressando-se também alguns vapores e rebocadores requisitados para a defesa do porto de São Vicente³⁰⁸. Os britânicos estavam a par das deficiências dos sistemas defensivos do porto de S. Vicente, retirando mais tarde os seus cruzadores para o porto francês de Dakar³⁰⁹.

Durante uma rotineira vigilância noturna no porto de S. Vicente, em Cabo Verde, a canhoieira portuguesa NRP *Ibo* saiu do porto para escoltar o paquete *Moçambique*, que trazia tropas para a frente colonial. Após o paquete receber a ordem para atracar no porto, alguns marinheiros de vigia da canhoieira *Ibo* detetaram um casco de um submarino emerso, mais

³⁰¹ Segundo o periódico *O Comércio do Porto*, cerca de 20 prédios da cidade do Funchal foram atingidos pelo bombardeamento inimigo.

³⁰² *O Comércio do Porto*, 6 de dezembro de 1916, pág.3.

³⁰³ *Idem, Ibidem.*

³⁰⁴ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 1931, p. 134.

³⁰⁵ AFONSO, Aniceto; GOMES, Carlos de Matos – *Portugal e a Grande Guerra – 1915 – 1917. As Trincheiras*. Vila do Conde: Verso da História, 2014, p. 62.

³⁰⁶ *Idem, Ibidem.*

³⁰⁷ *Idem, Ibidem*, p. 184.

³⁰⁸ TELO, António José – *Primeira República I – Do Sonho à Realidade*. Lisboa: Artes Gráficas, 2010, p. 419.

³⁰⁹ *Idem, Ibidem.*

especificamente o periscópio, a entrar na baía portuária³¹⁰. A canhoeira *Ibo* foi rapidamente ao seu encontro, tentando abalroar o submarino, mas o inimigo conseguiu evitar o choque. O submarino chegou mesmo a vir à superfície outra vez, mas meia dúzia de tiros foram os suficientes para que este batesse em retirada³¹¹. A canhoeira *Beira* seguiu pouco depois, tentando alcançar o submarino inimigo³¹². O submarino alemão ao avistar as duas canhoieras na sua direção, apesar de pequenas e mal armadas, submergiu rapidamente³¹³. Provavelmente seria o submarino U-47, comandado por Heinrich Metzger, que se afundou na zona, naquela data. Segundo Saturnino Monteiro, crê-se que ambas as canhoieras, tanto a *Ibo* como a *Beira*, patrulharam as águas adjacentes ao porto durante a noite e o dia seguinte, tentando esgotar as baterias do submarino, obrigando-o a vir à superfície para as carregar novamente³¹⁴. No entanto, apesar dos esforços intensos das canhoieras portuguesas, o submarino não foi localizado.

Após o ataque ao Funchal, Max Valentiner não cessou a sua campanha militar em águas portuguesas. No dia 8 de dezembro, o navio britânico *Britannia* foi afundado pelo U-38, ao largo do cabo de Sines. O periódico *Ilustração Portuguesa* confirma este mesmo afundamento, asseverando que os pobres náufragos, em número de vinte e dois, chegaram extenuados a Odemira, sendo entregues ao cuidado do cônsul de Inglaterra presente em Lisboa³¹⁵. A mesma fonte adianta que o comandante do navio ficou prisioneiro a bordo do submarino³¹⁶, prática que já verificamos anteriormente com Ghottas, antes do ataque ao Funchal, o comandante norueguês do navio *Solvang*. Segundo o periódico *O Comércio do Porto*, morreram o maquinista e os homens que trabalhavam nas caldeiras do navio³¹⁷. No mesmo dia, o mesmo submarino suprime o cargueiro norueguês *Brask* que, de 1.464 t., ao largo de Sines³¹⁸. No dia 9 de dezembro, o lugre português *Brizella* é afundado pelo U-38, ao largo de Lisboa³¹⁹. Segundo o periódico *O Comércio do Porto*, alguns tripulantes chegaram a Sines após o afundamento, recorrendo a duas baleeiras³²⁰. Apenas uma baleeira chegou efetivamente a

³¹⁰ *Cabo Verde 1914-1918 – Cabo Verde na Grande Guerra*. In www.momentoscomhistoria.com, Disponível em http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_07_Marinha.htm, consultado a 19/04/2015.

³¹¹ AFONSO, Aniceto; GOMES, Carlos de Matos – *Portugal e a Grande Guerra – 1915 – 1917. As Trincheiras*. Vila do Conde: Verso da História, 2014, p. 63.

³¹² INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006, p. 106.

³¹³ MONTEIRO, Saturnino – *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa. Volume VII-1808-1975*.

Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1997, vol. 7, p.125.

³¹⁴ *Idem, Ibidem*.

³¹⁵ *A Ilustração Portuguesa*, 18 de dezembro de 1916, p. 486.

³¹⁶ *Idem, Ibidem*.

³¹⁷ *O Comércio do Porto*, 10 de dezembro de 1916, p.4

³¹⁸ *Ships hit during WWI*. In www.uboat.net, Disponível em http://www.uboat.net/wwi/ships_hit/913.html, consultado a 20/04/2015.

³¹⁹ DUMA/C-A – *Kriegstagebuch – des Kommandos S.M.U-Boot „U.38“*. Kommandant Kapitänleutnant Valentiner – *Angefangen am: 1.november 1916. Abgeschlossen am:23. dezember 1916*, p.9.

³²⁰ *O Comércio do Porto*, 12 de dezembro de 1916, p.3.

aparecer a Sines, sendo que os seus homens estiveram cerca de 57 horas no mar, sem qualquer tipo de socorrimento³²¹.

Podemos perspetivar sobre algumas práticas das tripulações dos *U-boats* alemães, como o aprisionamento dos comandantes dos navios naufragados ou o abastecimento em Espanha, sobretudo nas ilhas Canárias. De facto os submarinos alemães procuravam sustentar as suas ações no mar, procurando alguns apoios logísticos ao longo da costa, recorrendo mesmo a estratégias pouco ortodoxas. Valentiner, após o ataque ao Funchal, serviu-se da neutralidade de um comandante norueguês capturado, para que este negociasse o abastecimento do seu submarino com os portugueses. As longas estadias em alto-mar faziam com que os comandantes submarinos alemães enganhassem várias estratégias de abastecimento e coordenação de operações, dado que estes não possuíam pontos de apoio ao largo da frente marítima portuguesa.

³²¹ *O Comércio do Porto*, 12 de dezembro de 1916, p.3.

2.2. 1917 - O ano crítico. Portugal e o auge da guerra submarina

O ano de 1917 demonstrar-se-ia bem mais penoso para as embarcações que circulavam pelas águas nacionais, comparativamente ao ano anterior. Em 1917, a tonelagem descarregada nos portos portugueses representou cerca de 20 % da de 1913³²². A guerra submarina intensificou assim a escassez de todo o tipo de bens, fossem estes de primeira ou de segunda necessidade. Portugal importava, em 1916, cerca de 182.000 toneladas de trigo (representando metade do seu consumo) e só teve, em 1917, acesso a 55.000 toneladas deste género alimentar³²³. A anemia mercantil era sentida em todo o país. A guerra submarina sufocava os circuitos de subsistência das nações banhadas pelo Atlântico. Portugal não era certamente uma exceção. Foram, segundo Rui Ramos, os piores anos (1914-1918) para viver em Portugal do século XX³²⁴.

Vejamos mais uma vez o contributo da guerra submarina, dados os seus impactes. Logo nos primeiros dias de janeiro de 1917, os alemães lançavam-se às águas portuguesas. Provenientes do golfo da Biscaia, o UC-37, de Otto Lanburg³²⁵, e o U-79 de Heinrich Jeß³²⁶, entre 1 e 4 de janeiro, os dois submarinos afundaram cerca de 13 embarcações ao largo da costa portuguesa, representando uma perda de 24.741 toneladas aproximadamente. Segundo o periódico *O Comércio do Porto* as tripulações dos cargueiros gregos *Aristotelis C. Ioannou* e *Dimitrios Goulandrís*, afundados no dia 2 de janeiro de 1917, próximo do Cabo da Roca, desembarcaram no Arsenal da Marinha em Lisboa³²⁷. Segundo o mesmo periódico, os tripulantes foram socorridos por três-navios patrulha portugueses, entregando-os à responsabilidade do cônsul grego, que os reencaminhou para várias unidades hoteleiras de Lisboa³²⁸.

A 17 de março de 1917 os alemães lançaram um ataque sem precedentes em águas portuguesas, contra 4 caíques de pesca algarvios que navegavam perto do Cabo da Roca: o *Restaurador*, o *Primeira Flor d’Abril*, o *Santa Rita Segunda*, e o *Senhora do Rosário*. Segundo o periódico *O Comércio do Porto* foram dois submarinos que efetuaram o ataque, atacando um do norte e outro do sul, cercando assim os quatro caíques de pesca³²⁹. Aglutinando todas as tripulações dos quatro caíques, a totalidade dos náufragos atingia os 100 homens, que por sua

³²² RAMOS, Rui; MONTEIRO, Nuno Gonçalo; SOUSA, Bernardo Vasconcelos e – *História de Portugal. A República durante e depois da Guerra (1917-1926)*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2009, vol. 8, p.33.

³²³ *Idem, Ibidem*.

³²⁴ *Idem, Ibidem*, p.34.

³²⁵ DUMA/C-A – *Kriegstagebuch – des Kommandos S.M.U-Boot „U.C.37“. Kommandant Oberleutnant z. See Launberg – Angefangen am: 25.dezember.1916. Abgeschlossen am:12.januar 1917*, p.23.

³²⁶ DUMA/C-A - *Kriegstagebuch - S.M.U-Boot „U.79.“. Kommandant: Kapitänleutnant Jeß - Angefangen am: 21. dezember.1916.Abgeschlossen am:28. januar 1917*, p. 10.

³²⁷ *O Comércio do Porto*, 4 de janeiro de 1917, p.3.

³²⁸ *Idem, Ibidem*.

³²⁹ *O Comércio do Porto*, 20 de março de 1917, p.4.

vez foram auxiliados por navios-patrolha provenientes de Lisboa³³⁰. Os alemães que se aproximaram do *Senhora do Rosário* intimidaram os tripulantes portugueses com as suas pistolas, exigindo a carga de peixe presente no navio³³¹. A obra *The German Pirate – His Methods and Record*³³² de um autor anónimo, publicado poucos anos depois do acontecido, 1918, que utiliza o pseudónimo *Ajax*, fala-nos deste episódio. Desconhece-se por completo a sua verdadeira identidade, no entanto este autor fala-nos dos métodos exercidos pelas tripulações dos *U-boats* alemães. O autor confirma o saque alemão, para além da envolvimento de dois submarinos no ataque³³³. Segundo *Ajax*, os alemães expulsaram os pescadores portugueses dos seus respetivos navios, saqueando o seu peixe e as suas roupas, afundando os 4 caíques pouco depois³³⁴. Provavelmente, o autor anónimo assistiu pessoalmente a este episódio. Sabemos que o UC-67 de Karl Neumann efetivamente participou no ataque, no entanto não podemos responder com segurança sobre a verdadeira identidade do outro submarino.

A 24 de abril de 1917, o U-35 de Lothar von Arnauld de la Perière, o comandante alemão mais bem-sucedido da Primeira Guerra Mundial, efetuou um dos maiores ataques submarinos vivenciados na nossa costa, afundando o cargueiro dinamarquês *Nordsøen*, os cargueiros noruegueses *Vilhelm Krag e Torvore*, e por último o veleiro italiano *Bieneimé Prof. Luigi*. Muito devido aos esforços do CINAV e do autor Paulo Costa, sabemos bastante mais sobre o que realmente aconteceu no dia 24 de abril de 1917, tanto a nível historiográfico, como a nível arqueológico. Existem também registos filmográficos sobre este incidente, que estão comportados no filme *Der magische Gürtel* de 1917³³⁵. Só neste dia foram afundadas cerca de 7.102 toneladas, segundo os dados proporcionados pelo CINAV³³⁶, além de que o U-35 trocou tiros com o patrulha-auxiliar português *Galgo*, com o cargueiro armado francês *Caravellas*, e com um grupo de três cargueiros espanhóis.

Acompanhemos a ação do U-35. Proveniente do Mediterrâneo, o U-35 atravessa o estreito de Gibraltar a 12 de abril de 1917³³⁷, chegando ao largo do Cabo S. Vicente no dia 23 de

³³⁰ *O Comércio do Porto*, 20 de março de 1917, p.4.

³³¹ *Ibidem*.

³³² *AJAX- The German Pirate – His Methods and Record*. New York: George H. Doran Company, 1918.

³³³ *Idem, Ibidem*, p. 18.

³³⁴ *Idem, Ibidem*.

³³⁵ O filme *Der magische Gürtel* ou *Enchanted Circle* (versão inglesa), de 1917, apresenta um conteúdo propagandístico e militarista, no qual podemos analisar os métodos e estratégias militares dos *U-boats* alemães no decorrer do conflito. Segundo o guia de vídeo para este filme, disponibilizado pelo Imperial War Museum de Londres, intitulado *First World War U-boat- A Guide Published to Accompany the Video Release of the Films - Der magische Gürtel ou Enchanted Circle (1917)*, desconhece-se a razão pela qual o comandante Lothar von Arnauld de la Perière foi escolhido para o papel principal. Crê-se que meados de 1917, os feitos militares do comandante eram já bastante visíveis, no entanto o modo como Lothar coordenava os seus ataques facilitava as filmagens, dado que o mesmo optava por usar os canhões em detrimento dos torpedos. Lothar esteve acompanhado por um *cameraman*, tanto no período em que operou no U-35, como mais tarde no U-139.

³³⁶ AA.VV. – *Project U-35. Relatório de Trabalhos de 2014*. Lisboa: CINAV, 2005.p. 111-118.

³³⁷ DUMA/C-A - *Kriegstagebuch - S.M.U-Boot „U.35.“ (Kommandant: Kapitanleutnant v. Arnauld) – für die Ziet vom 31. märz bis 6. mai 1917*, p.12.

abril³³⁸. No dia seguinte, pelas 8 e 50 h da manhã, o cargueiro dinamarquês *Nordsøen* foi forçado a interromper a sua marcha pelo submersível alemão, através de alguns tiros de aviso³³⁹. Após a rendição da tripulação do cargueiro dinamarquês, os alemães colocaram explosivos nos seus porões. No entanto, o cargueiro não afunda de imediato, derivando até encalhar na costa Este da enseada da Baleeira, próximo de Sagres³⁴⁰. Pelas 13 e 30 h os alemães tentaram dar o golpe definitivo ao navio encalhado, recorrendo a mais cargas explosivas³⁴¹. A população local, surpreendida pelos disparos sentidos logo pela manhã, presenciou este processo no topo de uma falésia adjacente à enseada, trocando insultos com os alemães³⁴². O próprio diário de guerra do U-35 confirma a presença da multidão³⁴³. Segundo Paulo Costa, o golpe de misericórdia dado ao *Nordsøen* foi dado com o desembarque em solo português, pelas forças alemãs. O autor presume que terá sido o único momento em que unidades militares alemãs pisaram efetivamente o solo do Portugal Continental³⁴⁴. No entanto, apesar de este autor evidenciar este facto, não se encontram provas de tal acontecimento.

Após o primeiro incidente com o *Nordsøen*, Lothar von Arnould afunda o cargueiro norueguês *Torvore* de 1.667 toneladas brutas, com cargas explosivas, após a evacuação da tripulação³⁴⁵. O patrulha-auxiliar português *Galgo*, em patrulha junto à costa de Sagres, recebeu a notícia de que dois vapores tinham sido afundados por um submarino alemão. Ao chegar perto da enseada da Baleeira, o *Galgo* deparou-se com o U-35 e os dois vapores já atacados. Os portugueses imediatamente atacaram o submarino, mas a superioridade técnica e militar afastaram as pretensões do *Galgo*. O navio português, após um breve combate com o U-35, tentou socorrer os náufragos dos vapores abatidos, alertando também os cargueiros que circulavam pelas redondezas³⁴⁶. No final do dia, o *Galgo*, sob o comando do 1º tenente Carlos dos Santos, salvou 70 homens no mar, em apuros³⁴⁷. No entanto, Saturnino Monteiro avança

³³⁸ DUMA/C-A - *Kriegstagebuch - S.M.U-Boot „U.35.“*. (Kommandant: Kapitanleutnant v. Arnould) – für die Ziet vom 31. märz bis 6. mai 1917, p.21.

³³⁹ *Ibidem*.

³⁴⁰ *O Cargueiro Dinamarquês Nordsoen*. In www.portugal1914.org, Disponível em <http://www.portugal1914.org/portal/pt/historia/a-guerra-1914-1918/item/7045-o-cargueiro-dinamarques-nordsoen>, consultado a 20/04/2015.

³⁴¹ DUMA/C-A - *Kriegstagebuch - S.M.U-Boot „U.35.“*. (Kommandant: Kapitanleutnant v. Arnould) – für die Ziet vom 31. März bis 6. Mai 1917, p.22.

³⁴² *O Cargueiro Dinamarquês Nordsoen*. In www.portugal1914.org, Disponível em <http://www.portugal1914.org/portal/pt/historia/a-guerra-1914-1918/item/7045-o-cargueiro-dinamarques-nordsoen>, consultado a 20/04/2015.

³⁴³ DUMA/C-A - *Kriegstagebuch - S.M.U-Boot „U.35.“*. (Kommandant: Kapitanleutnant v. Arnould) – für die Ziet vom 31. März bis 6. Mai 1917, p.22.

³⁴⁴ *O Cargueiro Dinamarquês Nordsoen*. In www.portugal1914.org, Disponível em <http://www.portugal1914.org/portal/pt/historia/a-guerra-1914-1918/item/7045-o-cargueiro-dinamarques-nordsoen>, consultado a 20/04/2015.

³⁴⁵ AA.VV. – *Project U-35. Relatório de Trabalhos de 2014*. Lisboa: CINAV, 2005.p.46.

³⁴⁶ *O Patrulha-auxiliar Galgo*. In www.portugal1914.org, Disponível em <http://www.portugal1914.org/portal/pt/historia/a-guerra-1914-1918/item/7057-o-patrulha-auxiliar-galgo?highlight=WyJnYWxnbyJd>, consultado a 20/05/2015.

³⁴⁷ *Idem, Ibidem*.

com outros números, afirmando que o *Galgo* recolheu dezoito baleeiras com 138 pessoas a bordo³⁴⁸.

Depois do afundamento do *Torvore*, o U-35 dispara sobre um grupo de três cargueiros espanhóis, o *La Castreja*, o *Cataluña* e o *Triana*, sendo que este último ficou danificado devido a um tiro inadvertido do submarino em questão³⁴⁹. Todos estes navios foram inspecionados e libertados³⁵⁰. Às 10 e 40 h, o U-35, ao largo da praia da Luz (próximo de Lagos), impediu a marcha do navio norueguês *Vilhelm Krag*, para assim o inspecionar. Apesar do vapor navegar sob um pavilhão neutral, o comandante Karl Christopher Pederson teve de apresentar os papéis a bordo do submarino U-35, que comprovaram que o navio estava fretado por uma empresa londrina³⁵¹. Por essa mesma razão, Lothar afunda o vapor a tiro de canhão, mas antes de o fazer o cargueiro armador francês *Caravellas* tiroteia o submarino alemão, afastando-se posteriormente. Pelas 16 e 40 h seria a vez do bergantim italiano *Bieneimé Prof. Luigi*, que após ser inspecionado foi destruído por explosivos, a 10 milhas a sudoeste do Cabo S. Vicente. Antes de afundar o navio, os alemães saquearam 900 litros de água potável do barco italiano³⁵². A tripulação em fuga rumou a Sagres com o seu navio salva-vidas³⁵³. As reservas de munições de Lothar foram reduzidas a 24 peças, após todos estes combates e afundamentos³⁵⁴, o que poderá ter significado o seu regresso à sua base, no Mediterrâneo, a 6 de maio de 1917.

A 4 de julho de 1917, os alemães ousaram um ataque aos Açores, provando que o raio de ação submarina era cada vez maior no Atlântico. Segundo António José Telo, a ação submarina alemã nos Açores faz-se sentir logo após a estrada dos Estados Unidos no conflito³⁵⁵. O U-155, comandado por Karl Meusel, após o afundamento dos cargueiros noruegueses *Benguela* e *Siraa*³⁵⁶, a 30 de junho, a norte dos Açores, o mesmo ruma em direção a Ponta Delgada. Segundo a marinha americana, as intenções do U-155 de Karl Meusel prendiam-se com a destruição de um depósito de carvão recém-criado, dado que o cargueiro americano

³⁴⁸ MONTEIRO, Saturnino – *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa. Volume VII-1808-1975*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1997, vol. 7, p.126.

³⁴⁹ AA.VV. – *Project U-35. Relatório de Trabalhos de 2014*. Lisboa: CINAV, 2014, p.46.

³⁵⁰ *Idem, Ibidem*.

³⁵¹ *O Cargueiro Norueguês Vilhelm Krag*. In www.portugal1914.org, Disponível em <http://www.portugal1914.org/portal/pt/historia/a-guerra-1914-1918/item/7610-o-cargueiro-noruegues-vilhelm-krag?highlight=WyJwYXVsbYIsImNvc3RhIiwicGF1bG8gY29zdGEiXQ>, consultado a 20/04/2015.

³⁵² AA.VV. – *Project U-35. Relatório de Trabalhos de 2014*. Lisboa: CINAV, 2005.p.49.

³⁵³ *Idem, Ibidem*.

³⁵⁴ *First World War U-boat – A Guide to the Video (Der Magische (The Echanted Circle) (1917) and The Exploits of a german Submarine (U.35) Operating in the Mediterranean (1919)*. London. Lloyd's Register of Shipping on behalf of the Imperial War Museum, 2000, p. 127.

³⁵⁵ TELO, António José - *Homens, Doutrinas e Organização: 1824-1974*. In Telo, António José, coord. - *Homens, Doutrinas e Organização: 1824-1974*. Lisboa: Academia de Marinha, 1999, p. 275.

³⁵⁶ *WWI U-boat Successes - Ships hit by U-155*. In www.uboaat.net, Disponível em <http://www.uboaat.net/wwi/boats/successes/u155.html>, consultado a 21/04/2015.

Orion descarregou uma grande quantidade de carvão a 18 de junho³⁵⁷. Já Max Valentiner tentara o mesmo no Funchal, a 3 de dezembro de 1916, quando bombardeou o armazém de carvão presente no cais, como referi no subcapítulo anterior. Através destes dois incidentes, podemos depreender que os ataques submarinos alemães às ilhas atlânticas portuguesas tinham um objetivo bastante simples: dificultar o abastecimento aliado no Atlântico. Os britânicos e os franceses, como mais tarde os americanos, utilizavam tanto os Açores, a Madeira e Cabo Verde para reabastecerem os seus navios com carvão e combustível, chamando assim a atenção do almirantado alemão. Os submarinos ao alvejarem os armazéns de carvão e os pontos logísticos dos cais dos arquipélagos portugueses no atlântico dificultavam assim uma coordenação eficaz por parte dos aliados.

Às 3 horas da tarde, o U-155 bombardeia Ponta Delgada com os seus canhões, apontando (tal como Max Valentiner) para o cais e depósitos de carvão³⁵⁸. O submersível atacou Ponta Delgada à superfície, aproximando-se pelos ângulos mortos das baterias em terra e disparando calmamente contra a zona do porto, pois aquele sabia que não havia navios capazes de o enfrentar³⁵⁹. Tal como no Funchal, a 3 de dezembro de 1916, as baterias presentes na base naval de Ponta Delgada não tiveram o alcance suficiente para dar resposta à ofensiva do submarino inimigo. No entanto, o cargueiro americano *Orion*, que se encontrava no porto desde do dia 18 de junho, estava numa excelente posição defensiva, além de contar com uma tripulação experiente³⁶⁰. O *Orion* foi absolutamente decisivo no afastamento do submersível alemão, sendo que a bateria portuguesa Mãe de Deus, apesar do seu curto alcance de tiro, trocou alguns tiros. O U-155 afastou-se, emergindo, atacando uma segunda vez. Sem atingir o *Orion*, e pressionado pela artilharia portuguesa, o U-155 afastou-se definitivamente. Segundo Jaime do Inso, o bombardeamento inimigo não causou estragos no porto de Ponta Delgada, no entanto registou-se a morte instantânea de uma rapariga, e o ferimento de três mulheres³⁶¹. O suplemento periódico *A Ilustração Portuguesa*, do dia 20 de agosto de 1917, confirma estragos materiais consequentes do ataque, apresentando imagens de uma casa desmoronada e alguns pedaços de granada extraídos³⁶². Apesar do *Orion* ter afastado o U-boat inimigo, crê-se que este circundou as águas do largo de Ponta Delgada até às 9 horas da noite, chegando inclusive a

³⁵⁷ TELO, António José – *Os Açores e o Controlo do Atlântico (1898/1948)*. Lisboa: Edições Asa, 1993, p.113.

³⁵⁸ *Idem, Ibidem*, p.113.

³⁵⁹ ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos – *Portugal e a Grande Guerra – 1915 – 1917. As Trincheiras*. Vila do Conde: Verso da História, 2014, p. 63.

³⁶⁰ TELO, António José – *Os Açores e o Controlo do Atlântico (1898/1948)*. Lisboa: Edições Asa, 1993, p.114.

³⁶¹ INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006, p.69.

³⁶² *A Ilustração Portuguesa*, 20 de agosto de 1917, p.145.

capturar um pequeno navio de pesca português, de modo a interrogar os pescadores³⁶³. Em Ponta Delgada, a população portuguesa manifestou o maior apreço pelos marinheiros americanos que afastaram o submersível, celebrando pelas ruas de Ponta Delgada, e em frente ao consulado americano. As autoridades portuguesas, incluindo o governador, enviaram cartas de reconhecimento ao cônsul americano³⁶⁴.

Ainda no mesmo mês de julho, no dia 17, o caça-minas português *NRP Roberto Ivens* colide com uma das minas alemãs, largadas por um submarino alemão, quando operava entre o cabo da Roca e o cabo Espichel. O afundamento ocorreu a 17 milhas a Sul da baía de Cascais, morrendo boa parte da tripulação. Dos 22 elementos da tripulação do *NRP Roberto Ivens*, 15 pereceram com a explosão da mina³⁶⁵. Os sobreviventes foram recolhidos pelo rebocador da armada portuguesa, o navio *NRP Bérrio*.

No dia 2 de novembro de 1917, ocorre em Cabo Verde um novo ataque alemão, após um ataque fracassado ocorrido em fevereiro do mesmo ano³⁶⁶. O submarino-cruzador U-151, comandado por Waldemar Kophamel, alvejou dois grandes cargueiros brasileiros, o *Acary*, e o *Guahyba*, consubstanciando cerca de 6.166 toneladas conjuntas. Segundo o periódico *Ilustração Portuguesa*, a canhoeira *Ibo* foi ao encontro imediato do submarino inimigo, sem êxito. A mesma fonte indica que o submarino encontrava-se a duas horas depois a 12 milhas do porto de São Vicente³⁶⁷. Foram feridas 7 pessoas neste ataque, uma das quais com gravidade, além do desaparecimento de dois tripulantes³⁶⁸. O submersível U-151, após retirar de vez das águas de S. Vicente, dirigiu-se para o arquipélago madeirense, onde afundou o navio americano *Margaret L. Roberts*, a 16 de novembro de 1917³⁶⁹. A aparência de submarino em redor de Cabo Verde era por sua vez constante, sendo que um submarino germânico foi afundado nas imediações do arquipélago, através de uma armadilha da *Royal Navy*, após a leitura de uma cifra lema³⁷⁰.

A 12 de dezembro os alemães atacaram novamente o Funchal, através do U-155, comandado agora por Erich Eckelmann. Este ataque não foi melhor sucedido do que o efetuado no ano anterior, a 3 de dezembro. No entanto, os prejuízos materiais e a perda de vidas humanas tiveram alguma importância. As patrulhas portuguesas estavam sob prevenção, dado que uma

³⁶³ TELO, António José – *Os Açores e o Controlo do Atlântico (1898/1948)*. Lisboa: Edições Asa, 1993, p.114.

³⁶⁴ *Idem, Ibidem*.

³⁶⁵ MONTEIRO, Saturnino – *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa. Volume VII-1808-1975*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1997, vol. 7, p.127.

³⁶⁶ TELO, António José – *Primeira República I – Do Sonho à Realidade*. Lisboa: Artes Gráficas, 2010, p. 419.

³⁶⁷ *A Ilustração Portuguesa*, 3 de dezembro de 1917, p. 447.

³⁶⁸ *Idem, Ibidem*.

³⁶⁹ *Ships hit during WWI – Margaret L. Roberts*. In www.uboaat.net, Disponível em http://www.uboaat.net/wwi/ships_hit/3902.html, consultado a 21/04/2015.

³⁷⁰ TELO, António José - *Homens, Doutrinas e Organização: 1824-1974*. In Telo, António José, coord. - *Homens, Doutrinas e Organização: 1824-1974*. Lisboa: Academia de Marinha, 1999, p. 275.

embarcação de pescadores avistou um submarino, próximo das ilhas Desertas³⁷¹. As patrulhas portuguesas *Dekate I* e *Mariano de Carvalho* exploraram a eventualidade de um novo ataque alemão, ao circunscrever as faixas marítimas adjacentes ao porto funchalense. As patrulhas portuguesas detetaram o U-155, que navegava nas proximidades da ponta do Garajau, a 4 quilómetros a leste do Funchal. Na dobragem da ponta do Garajau as embarcações portuguesas travaram um rude combate com o submersível alemão, esgotando as suas munições. Sem qualquer sustento pirobalístico, recuaram para o cais funchalense, permitindo assim que o U-155 bombardeasse o Funchal com os seus canhões. Segundo Saturnino Monteiro, o bombardeamento do U-155 causou 5 mortos, vários feridos, e estragos materiais e logísticos significativos³⁷². Uma das granadas do submarino inimigo chegou mesmo a atingir a igreja de Santa Clara durante a missa, ferindo inclusive o padre Abel da Silva Branco³⁷³.

³⁷¹ MONTEIRO, Saturnino – *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa. Volume VII-1808-1975*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1997, vol. 7, p.131.

³⁷² *Idem, Ibidem*.

³⁷³ CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2014, p. 77.

2.3. – 1918. O longo percurso para a paz

Apesar de dramático, o ano de 1918 viria a assistir a um abrandamento da intensidade e insistência das forças alemãs, quando comparadas com o ano anterior. A guerra submarina alemã continuava com a sua política de corso nas águas portuguesas. Fazia-se sentir a eficácia do sistema de comboios, criada pelos Aliados, reduzindo assim o número de baixas em alto mar. A escolta dos navios mercantis portugueses verificou-se a partir de abril de 1916, que segundo António José Telo eram comboiados de forma esporádica e não sistemática, dando sempre prioridade aos navios de grande porte³⁷⁴. Em boa regra, o sistema de comboios português envolveria apenas um navio acompanhado por uma escolta. Segundo o mesmo autor, receberam comboio em toda a guerra 129 navios: 10 em 1916, 62 em 1917 e 57 em 1918³⁷⁵. Apesar de o ano de 1918 apresentar um número significativo de naufrágios, este não apresenta ataques alemães a cidades ou bases militares portuguesas no Atlântico.

A 23 de março de 1918, o draga-minas *Augusto de Castilho*, comandado pelo 1º Tenente Augusto de Almeida Teixeira, escoltava o navio de transporte *Loanda* proveniente de Lisboa em direção ao Funchal, abrindo fogo a cerca de 500 metros sobre um submarino inimigo, que mergulhou prontamente. Romperam fogo as duas peças do *Augusto de Castilho*, que guinou sobre o inimigo, mergulhando este logo que viu os projéteis caírem de perto, sem que se efetivasse qualquer ataque ao *Loanda*³⁷⁶.

No dia 24 de julho, a canhoeira portuguesa *Limpopo*, comandada pelo capitão-tenente Procópio de Freitas, patrulhava a barra de Lisboa, rumo ao cabo Espichel. A 4 milhas do Cabo da Roca, deparou-se com os periscópios de um submarino a cerca de 1 milha, disparando sete tiros³⁷⁷. O submarino desapareceu pouco depois, após uma segunda emergência. Este submarino nunca foi identificado.

No mês seguinte, a 1 de Setembro, segundo o testemunho do comandante do cruzador auxiliar *Pedro Nunes*, presume-se que tenha havido uma tentativa de um ataque submarino, a 110 milhas a noroeste da ilha da Madeira. Valeu a vigilância do próprio oficial de quarto, o malogrado tenente Adelino de Oliveira, que permitiu o afastamento do submarino através de disparos do próprio cruzador³⁷⁸.

³⁷⁴ ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos – *Portugal e a Grande Guerra – 1915 – 1917. As Trincheiras*. Vila do Conde: Verso da História, 2014, p. 65.

³⁷⁵ *Idem, Ibidem*.

³⁷⁶ INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006, P.108.

³⁷⁷ MONTEIRO, Saturnino – *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa. Volume VII-1808-1975*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1997, vol. 7, p.135.

³⁷⁸ INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006, p. 110.

Passados quatro dias, o rebocador português *Bérrio*, aquando da vigilância entre a praia do Guincho e o Cabo Raso (Cascais), detetou vários tiros de canhão, de um submarino. O som provinha do Sul, e o *Bérrio* navegou em direção à barra lisboeta, avistando, por binóculo, um submarino que navegava para noroeste³⁷⁹. O navio português ainda tentou abalroar o submarino, mas este desapareceu imergindo nas águas. O rebocador avistou o iate *Prateado*, que já se encontrava desmantelado pelo submarino, a 9 milhas a norte-noroeste do Cabo Espichel³⁸⁰. A mesma embarcação ainda achou o rebocador *Vila Franca*, também desmantelado. O *Bérrio* recolheu os náufragos dos dois barcos atacados e rebocou o *Prateado* para Lisboa³⁸¹.

A 14 de outubro de 1918, ocorre provavelmente o caso mais mediático, no que toca à atividade marítima alemã em águas portuguesas. Trata-se do célebre afundamento do caça-minas *Augusto de Castilho*, comandado pelo primeiro-tenente Carvalho de Araújo, que, segundo Joaquim Veríssimo Serrão, foi um acontecimento que envolveu um frémito de patriotismo³⁸². A edição semanal, *A Ilustração Portuguesa*, do dia 28 de outubro de 1918, demonstra isso mesmo:

*[...] Os boches n'um último arranco de cobardia, quando pediam a Wilson a paz, ainda faziam as suas costumadas arremetidas de submarinos. Escolheram a sua vítima o vapor S. Miguel, que navegava entre a ilha da Madeira e a ilha de S. Miguel, e que escapou ao ataque dos piratas pela proteção que lhe prestou o caça-minas Augusto de Castilho, que foi metido a pique depois de um formidável combate em que os nossos marinheiros praticaram verdadeiros heroísmos, tendo desaparecido trinta dos seus tripulantes, entre os quais o seu valente comandante [...]*³⁸³.

Pensamos que este é provavelmente o ataque alemão em águas portuguesas que está melhor documentado, sendo o episódio mais mencionado pela historiografia nacional. O *Augusto de Castilho* foi o navio da armada portuguesa que mais encontros teve com submarinos inimigos, ao longo do seu período de atividade, que comportou 20 meses, e 22 missões³⁸⁴. O acontecimento foi também filmado pela tripulação alemã do U – 139, e está atualmente disponível *online* na Cinemateca Portuguesa³⁸⁵. Este episódio está também presente no mundo

³⁷⁹ INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006, p. 112.

³⁸⁰ *Idem, Ibidem*.

³⁸¹ MONTEIRO, Saturnino – *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa. Volume VII-1808-1975*.

Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1997, vol. 7, p.138.

³⁸² SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *História de Portugal (1910-1926)*. Lisboa: Editorial Verbo, 1989, p. 215.

³⁸³ *A Ilustração Portuguesa*, 28 de outubro de 1918, p. 347.

³⁸⁴ PEREIRA, José António Rodrigues – *Grandes Batalhas Navais Portuguesas*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2013, p. 314.

³⁸⁵ *Cinemateca Digital – Vídeo – Afundamento do Augusto de Castilho*. In www.cinemateca.pt, Disponível em <http://www.cinemateca.pt/Cinemateca-Digital/Ficha.aspx?obraid=2261&type=Video>, consultado a 21/04/2015.

artístico, como é visível no quadro *O Combate do Augusto de Castilho*, de Elisa Felismino, presente atualmente no Museu da Marinha, em Lisboa. António José Telo sintetiza o evento: “o *Augusto de Castilho* resistiu heroicamente ao submarino, com o sacrifício do seu comandante e de parte da tripulação, o que permitiu a fuga do paquete *S. Miguel*”³⁸⁶. Vejamos como ocorreu o ataque.

Faltavam poucos dias para a assinatura do Armistício, e o NRP *Augusto de Castilho*, comandado pelo primeiro-tenente José Botelho de Carvalho Araújo, escoltava o paquete *S. Miguel* em direção ao porto de Ponta Delgada, na ilha de São Miguel. No paquete seguiam 206 passageiros civis e no NRP *Augusto de Castilho* 6, entre os quais alguns militares, um operário e três rapazes madeirenses que procuravam trabalho nos Açores³⁸⁷. O *Augusto de Castilho* viria a enfrentar um submarino comandado por Lothar von Arnould de la Pière, que foi, muito provavelmente, o comandante de submarinos mais bem-sucedido de toda a Grande Guerra, e de toda a História, recorde que ainda detém³⁸⁸. Foi sobretudo uma luta bastante desigual. O armamento dos dois navios era muito diferente, com uma evidente superioridade para o submarino, que, com peças de 155 mm, se podia manter fora do alcance das modestas 47 mm do caça-minas (era uma mera traineira transformada) e disparar longe³⁸⁹, o que significa que o *U-boat* podia disparar fora do alcance da traineira portuguesa³⁹⁰.

Na noite de 13 para 14 de outubro de 1918, o U-139 de Lothar von Arnould encontrava-se na linha de comunicação Açores-Madeira, quando, pela manhã, deparou-se com o vapor *S. Miguel* e a traineira *Augusto de Castilho*³⁹¹. Após os marinheiros da traineira portuguesa avistarem o submarino inimigo, o *Augusto de Castilho* tudo fez para salvar o paquete *S. Miguel*. No entanto a traineira portuguesa impediu o poderoso U-139 de destruir o paquete *S. Miguel*, num ato de imensa determinação e heroísmo, como o capitão-tenente Kurt von Pistor confirmou³⁹².

Com um tiro de canhão disparado numa posição à popa do caça-minas, o U – 139 abriu o combate. O caça-minas português abriu fogo, respondendo ao poderio alemão, mas no entanto o seu canhão de curto alcance não fazia milagres. O NRP *Augusto de Castilho* ainda tentou criar uma nuvem de fumo para permitir a fuga do paquete *S. Miguel*, mas esgotadas as caixas com

³⁸⁶ AFONSO, Aniceto – *7 Grandes Batalhas da História de Portugal. 1914-1918. Grande Guerra*. Vila do Conde: Academia Portuguesa da História, 2007, vol. 7, p. 86.

³⁸⁷ MONTEIRO, Saturnino – *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa. Volume VII-1808-1975*.

Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 2007, vol. 7, p.142.

³⁸⁸ *WWI U-boat commanders – Lothar von Arnould de la Perière*. In www.uboat.net, Disponível em <http://www.uboat.net/wwi/men/commanders/10.html>, consultado a 22/04/2015.

³⁸⁹ ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos – *Portugal e a Grande Guerra – 1915 – 1917. As Trincheiras*. Vila do Conde: Verso da História, 2014, p. 66.

³⁹⁰ *Idem, Ibidem*, p. 86.

³⁹¹ CUTILEIRO, Alberto – *O combate do caça-minas “Augusto de Castilho” com o submarino Alemão “U.139” visto através do relatório do 1º oficial encarregado de artilharia, capitão-tenente Kurt von Pistor*. Lisboa: Centro de Estudos de Marinha, 1976, p.9.

³⁹² *Idem, Ibidem*, p.12.

munições de fumo o paquete esteve novamente descoberto³⁹³. No entanto, com esta ação, o S. Miguel conseguiu escapar em direção a Ponta Delgada. O submarino alemão tentou a todo o custo alvejar sempre o paquete São Miguel, o que fez com que o comandante Carvalho Araújo direcionasse o seu navio em direção ao submersível, tentando alcançá-lo com a sua reduzida capacidade de tiro, para assim o abalroar.

Ao aproximar-se da canhoeira portuguesa, após obterem uma melhor visibilidade, os alemães lançaram várias granadas que provocaram enormes chuvas de estilhaços sobre os marinheiros portugueses³⁹⁴. Quando o comandante Carvalho Araújo verificou que o S. Miguel já se encontrava suficientemente longe, junto à linha do horizonte, e porque se encontrava sem mais munições, ordenou que parassem as máquinas e hasteassem a bandeira nacional³⁹⁵. Pouco depois, o comandante é atingido, mortalmente, por um tiro certo do submarino e os marinheiros lançam-se ao mar com os seus salva-vidas, agarrando-se aos destroços que boiavam. Quando, ainda, se estava a lançar o segundo salva-vidas ao mar, rebenta perto do navio uma outra granada e é então que se percebe que os alemães continuavam a disparar por causa da bandeira nacional estar içada³⁹⁶. Foi aí que se arriou a bandeira nacional e se estendeu uma bandeira branca, cessando assim o bombardeamento alemão³⁹⁷.

Os alemães chegaram ao ponto de deixar os portugueses voltar ao NRP *Augusto de Castilho*, para que recolhessem algumas coisas e retirassem um bote que colocaram na água³⁹⁸. Após este processo, os alemães deixaram os portugueses partirem para um porto seguro. Foi definitivamente outra aventura para os sobreviventes do *Augusto de Castilho*, pois a viagem fora de 200 milhas. Os naufragos portugueses seguiram em duas embarcações para os Açores, chegando a baleeira a Santa Maria a 18 de outubro, e o bote a Ponta do Arnel, na ilha de São Miguel, a 20 de outubro³⁹⁹. Os 12 marinheiros avistaram terra 5 dias depois do combate, às 11 horas do dia 19 de outubro de 1918, mas só chegaram a terra às 21 horas, seguindo sempre a luz de um farol⁴⁰⁰. Terminou assim o último confronto naval entre as forças portuguesas e as alemãs.

³⁹³ MONTEIRO, Saturnino – *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa. Volume VII-1808-1975*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1997, vol. 7, p.143.

³⁹⁴ *Ibidem*.

³⁹⁵ *Açores 1914-1918 – Açores na Grande Guerra*. In www.momentosdehistoria.com, Disponível em http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_09_Marinha.htm, consultado a 22/04/2015.

³⁹⁶ *Ibidem*.

³⁹⁷ INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006, p. 102.

³⁹⁸ *Açores 1914-1918 – Açores na Grande Guerra*. In www.momentosdehistoria.com, Disponível em http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_09_Marinha.htm, consultado a 22/04/2015.

³⁹⁹ PEREIRA, José António Rodrigues – *Grandes Batalhas Navais Portuguesas*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2009, p. 314.

⁴⁰⁰ *Idem, Ibidem*.

O Armistício seria assinado a 11 de novembro de 1918. Não podemos deixar de salientar o facto de que o próprio tenente Carvalho de Araújo já ter sido avisado anteriormente pelo comandante do navio *Celestino Soares*, Monteiro de Barros. Este preveniu-o, asseverando que as rotas em direção a Ponta Delgada não eram seguras, devido à atividade submarina. O próprio Monteiro de Barros vivenciou a sua própria novela submarina, quando 9 dias antes, a 6 de outubro de 1918, durante a escolta do paquete S. Miguel, se sentiu perseguido por um submarino⁴⁰¹.

⁴⁰¹ INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006, p. 112.

2.4 Números e reflexões

Pesquisar e refletir sobre a atividade submarina alemã nas águas nacionais entre 1916 e 1918, é uma componente preponderante no desenvolvimento desta investigação, apertando o foco para a realidade socioeconómica portuguesa, sobretudo das comunidades costeiras, consequentes da guerra submarina. Através dos dados recolhidos e aqui expostos, podemos depreender algumas consequências da guerra submarina, considerando e interpretando estes números apenas como aproximações. Vejamos o evoluir da guerra submarina durante este período de três anos, culminando numa leitura geral que aporta as especificidades de cada ano analisado, compreendendo que cada ano apresenta dinâmicas diferentes que devemos focar. Ao fatiarmos analiticamente a baliza cronológica analisada, podemos ter acesso a uma leitura muito mais profunda dos dados recolhidos, compreendendo também o raio de ação submarina.

2.4.1 – 1916

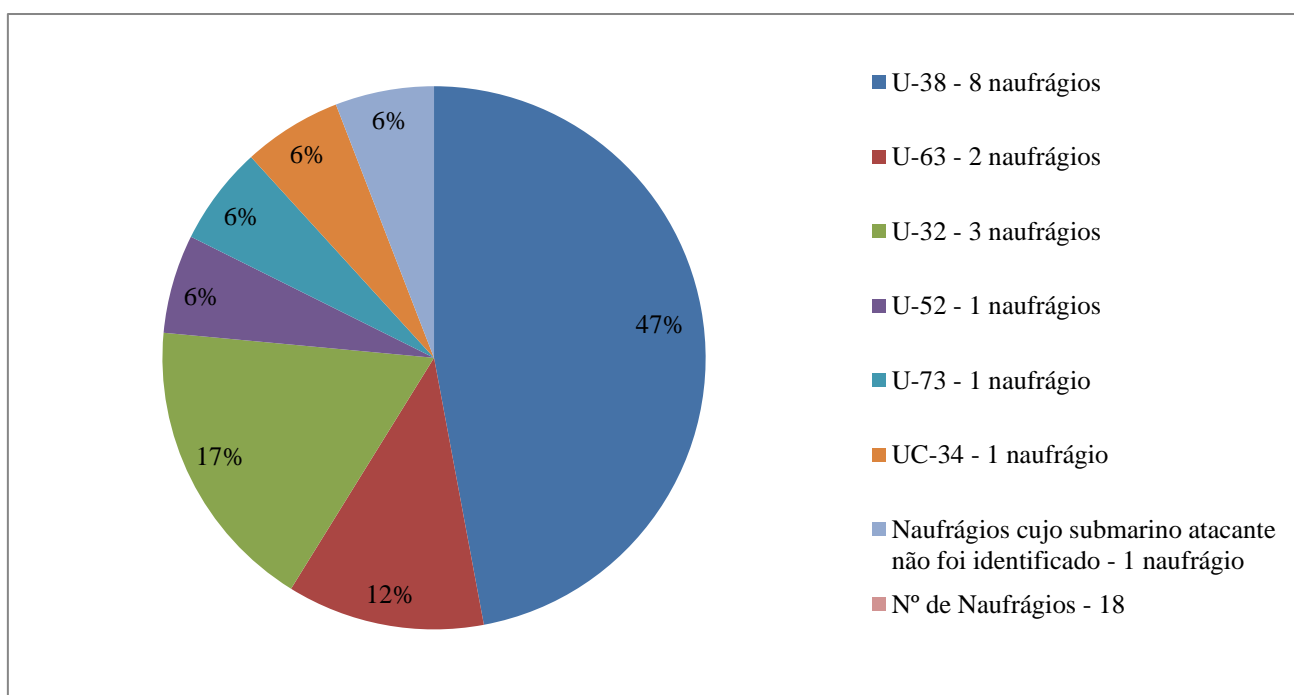
O ano de 1916 saldou-se por uma perda significativa de navios, quer pertencentes aos Aliados quer pertencentes aos países neutrais. Uma súmula dos dados obtidos é apresentada na Tabela 1. A partir dela e da Fig. 1, podemos apontar para um total de 18 embarcações afundadas nas águas portuguesas. Os italianos, os britânicos e os noruegueses terão sido os mais prejudicados. Os britânicos e os italianos perderam 4 navios respetivamente, já os noruegueses perderam três, segundo a Fig.2. Assumindo estas meras aproximações, baseadas na análise e comparação dos dados recolhidos, presume-se que os naufrágios provocados pelos submarinos alemães terão alcançado as 49.730 toneladas, entre 9 de março (declaração de guerra alemã a Portugal) até aos finais de dezembro de 1916. Assumindo uma margem de erro, crendo que possam ter ocorrido mais naufrágios que não conseguimos identificar, acreditamos que cerca de 10 % do total dos navios afundados durante toda a guerra, na costa portuguesa, foram-no em 1916. As fontes bibliográficas e documentais variam bastante no que toca à real tonelagem dos navios afundados, o que dificulta uma aproximação absoluta e indiscutível. A tonelagem registada nas fontes alemãs, por vezes, não corrobora a tonelagem presente nas fontes portuguesas. Porém, é razoável assumir que esse número seja ligeiramente maior. Não sabemos ao certo a tonelagem da barça portuguesa da empresa carvoeira *Blandy*, nem a tonelagem do navio italiano *Cenan*⁴⁰², não contando para o número assumido acima, por exemplo. Alguns naufrágios não estão devidamente catalogados, e não tivemos acesso a todos os diários de

⁴⁰² O navio italiano *Cenan* surge referenciado numa notícia do periódico *O Comércio do Porto* do dia 31 de outubro de 1916, para além de um veleiro da mesma nacionalidade. Segundo notícia, crê-se que o navio terá sido afundado no mesmo dia que o cargueiro norueguês *Torsdal*, no dia 28 de outubro, como podemos confirmar através da informação veiculada pela base de dados em www.uboa.net.

guerra dos submarinos que passaram por águas portuguesas em 1916, assim como nos anos de 1917 e 1918, o que não permite uma análise mais profunda.

Tabela 1 - Símula de resultados da atividade submarina ao largo da costa portuguesa, no ano de 1916, a partir da tabela 1, 2 e 3, no Apêndice 2⁴⁰³.

Ano	Número de naufrágios	Número de navios danificados	Número de submarinos responsáveis	Tonelagem estimada ⁴⁰⁴ , afundada	Número estimado de mortos ⁴⁰⁵
1916	18	1	6	49.730	693



⁴⁰³ Para a realização das tabelas e dos gráficos gizados no subcapítulo *Números e Reflexões* consultámos essencialmente os dados proporcionados pelos *sites* uboat.net e wrecksite.eu, assim como os diários de guerra fornecidos pelos Deutches Museum Archive.

⁴⁰⁴ Para a contabilização dos navios afundados no ano de 1916, excluámos a tonelagem da barcaça *Blandy* e do cargueiro italiano *Cenan*, dada a indefinição da sua real tonelagem. Os navios *Surprise* (tonelagem varia entre 646 e 680 toneladas), *Brizella* (tonelagem medeia entre 282 e 330 toneladas) e *Eemplare* (tonelagem medeia entre 2.595 e 2.632 toneladas) apresentam tonelagens indefinidas apesar de incluídos na soma final, pelo que optamos por calcular a média da tonelagem destes navios.

⁴⁰⁵ Desconhecemos o real número de mortos aquando o naufrágio do navio inglês *Britannia*. No entanto assumimos como provável que tenham morrido dois marinheiros. A maioria das fontes analisadas aponta para apenas duas mortes, pelo que assumimos, nesta contagem este mesmo número.

Fig. 1 – Número de naufrágios provocados por submarinos alemães e respetiva responsabilidade, em 1916.

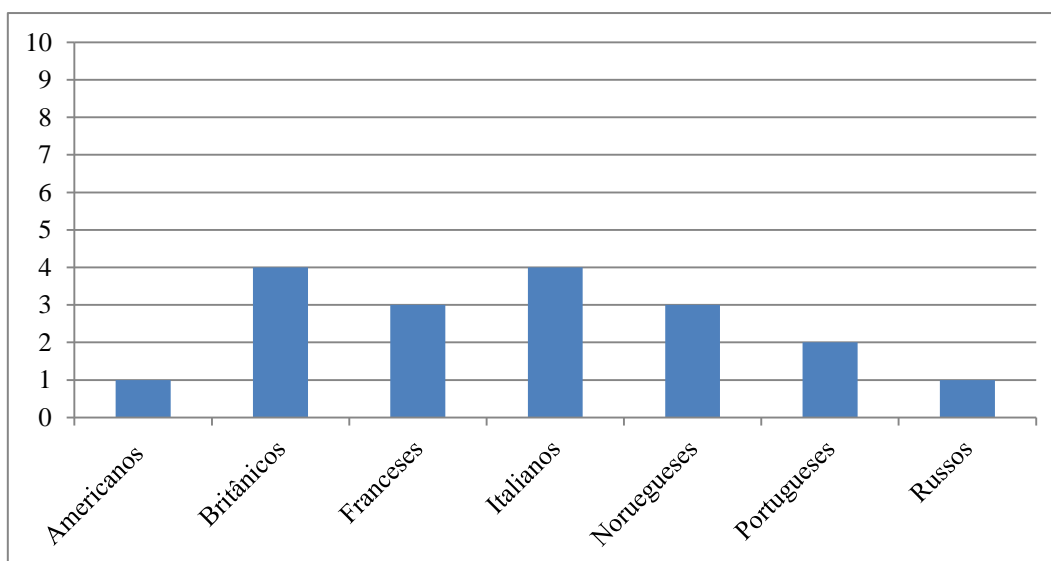


Fig. 2 - Nacionalidade dos naufrágios provocados por submarinos.

A entrada de Portugal na guerra afirma a confluência entre a atividade submarina presente no Mediterrâneo e a as ações marítimas no Golfo da Biscaia e no Mar do Norte. Imperiosamente, a costa atlântica portuguesa serviria de ponto de passagem para os submarinos alemães estabelecerem um elo de ligação entre os demais campos da frente marítima. O eixo Golfo da Biscaia – Atlântico – Mediterrâneo, e vice-versa, é uma constante nos trajetos dos submarinos alemães durante a baliza cronológica considerada. A expansão da atividade submarina alemã no Mediterrâneo, já verificada em meados de 1915, é visível logo após a entrada de Portugal na Grande Guerra. A atividade submarina alemã em águas portuguesas, em 1916, confirma uma maior incidência às portas do estreito de Gibraltar, um filtro geográfico que atraiu os submarinos alemães. Cerca de 8 dos 18 naufrágios totalizados em 1916, na costa portuguesa, foram afundados nas proximidades da costa algarvia (Fig. 3).

Destacamos também o ataque de Max Valentiner a 3 de dezembro de 1916, que segundo R.H. Gibson e Maurice Prendergast confirmou as pretensões atlânticas alemãs; diminuir o desempenho logístico dos Aliados nas suas bases Atlânticas⁴⁰⁶. Corroborando com ambos os autores, há que salientar que o ataque à Madeira de Max Valentiner fora premeditado por Berlim⁴⁰⁷, o que por si só revela a importância estratégica da costa e dos arquipélagos portugueses. Concluindo, 1916 apresenta as tendências estratégicas alemãs, que são

⁴⁰⁶ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p. 134.

⁴⁰⁷ VALENTINER, Max – *La Terreur des Mers: Mês Aventures en Sous-Marin 1914-1918*. Paris: Payot, 1931, p.105.

posteriormente visíveis no ano seguinte: a expansão da área de intervenção submarina tanto para o Atlântico, como para o Mediterrâneo.

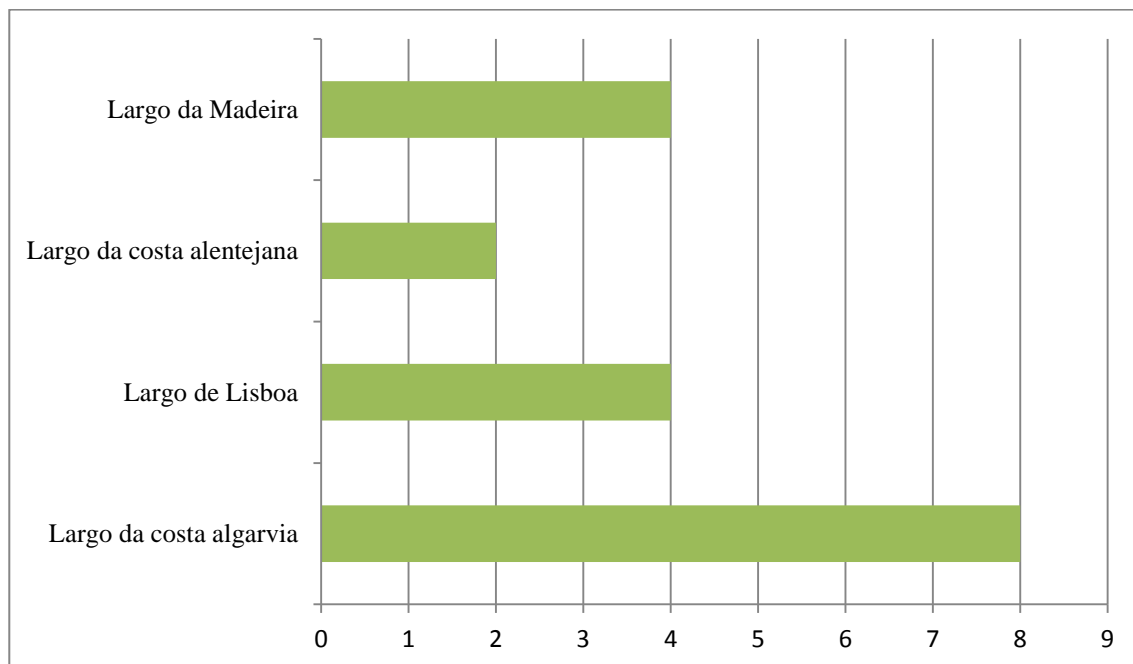


Fig. 3- Localização dos naufrágios provocados em 1916.

2.4.2 – 1917

Segundo os dados recolhidos, cuja sùmula se apresenta na Tabela 2, cremos que cerca de 104⁴⁰⁸ navios foram afundados por submarinos neste ano, num total de 176 navios afundados, ao longo da costa portuguesa em todo o período do conflito. 1917, é sem dúvida, o ano com mais naufrágios verificados, representando aproximadamente cerca de 60 % do total dos naufrágios afundados na costa portuguesa, no período que medeia entre 1916 e 1918. Segundo o que conseguimos apurar, cerca de 1.467.161 toneladas, aproximadamente, foram afundadas ao largo da costa portuguesa neste ano. Apesar de assumirmos este número, consideramos que este valor possa ser significativamente maior, dado que a tonelagem de alguns naufrágios inventariados não se apresenta clara, como verificamos na Tabela 2.

⁴⁰⁸ Alguns destes naufrágios que nesta dissertação estão georreferenciados apresentam-se algo afastados da costa portuguesa, como é o caso dos seguintes naufrágios: *Barbara*, *Calliope*, *Hilda R.*, *Platuria*, *Lapa*, *Frances M.*, *Arendal*, *Ardglamis*, *Reim*. O propósito da sua georreferenciação prende-se com a compreensão dos fluxos marítimos da época, e com a análise das rotas submarinas nas imediações das ilhas atlânticas portuguesas.

Tabela 2- Símula de resultados da atividadee submarina ao largo da costa portuguesa, no ano de 1917, a partir da tabela 1, 2 e 3, no Apêndice 2.

Ano	Número de naufrágios	Número de navios danificados	Número de submarinos responsáveis	Tonelagem, fundada	Número, de mortos
1917	104	3	21	1.467.161 ⁴⁰⁹	79 ⁴¹⁰

O ano em questão é aquele em que se assiste a um maior tráfego de submarinos alemães, considerando que 21 destes causaram naufrágios em águas lusas. É-nos impossível aproximar de um valor seguro, no que toca à contagem dos submarinos alemães que cruzaram as águas nacionais, dado que não tivemos acesso a todos os diários de guerra dos U-boats alemães (Fig. 4).

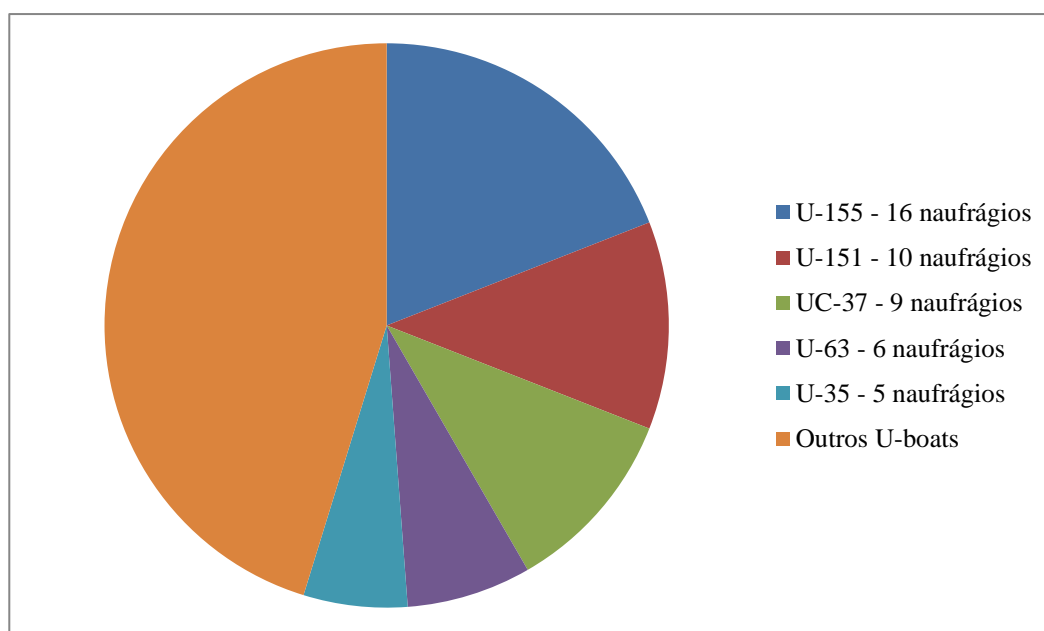


Fig. 4 - Número de naufrágios provocados por submarinos alemães e respetiva responsabilidade, em 1917 e ao largo da costa portuguesa⁴¹¹.

⁴⁰⁹ Desconhece-se a real tonelagem de alguns navios afundados na costa portuguesa, como é o caso dos seguintes navios: *Makololo*, *Serra do Marão*, *Serra do Pilar*, *Serra do Marco*, *Santa Marta*, *São José*, além de dois navios de pesca que desconhecemos o seu nome. Os navios *Ares*, *Restaurador*, *Santa Rita Segunda*, *Senhora do Rosário* e *Três Macs* apresentam uma tonelagem variável de acordo com as fontes analisadas. Para contabilizarmos a sua tonelagem calculámos a média do seu peso, com os limites verificados nas fontes consultadas.

O número dos naufrágios é uma mera aproximação, dado que nem todos os navios estão efetivamente inventariados e localizados, pois requeria uma investigação muito mais exaustiva dos diários de guerra e um contacto com outro tipo de fontes que não estiveram propriamente acessíveis nesta investigação. No entanto, estamos convictos de que estes valores contabilizam uma boa parte dos naufrágios ocorridos na nossa costa.

Dos 104 naufrágios analisados, cremos que os britânicos, os noruegueses e os franceses foram os mais atingidos, perfazendo conjuntamente cerca de 37,5 % dos naufrágios analisados. As embarcações britânicas e norueguesas perderam 15 navios respetivamente, sendo que os franceses perderam 9 (Fig. 5).

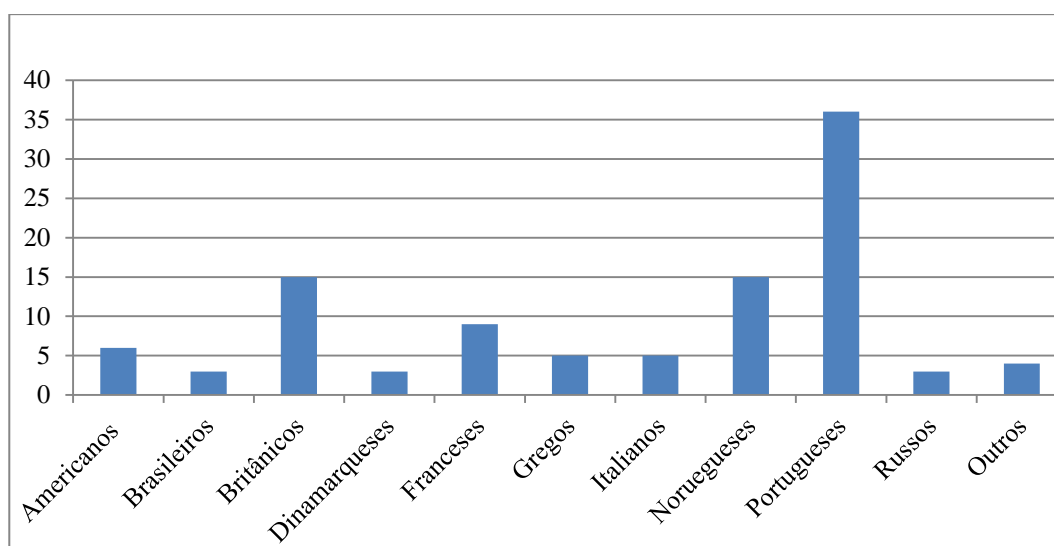


Fig. 5 - Nacionalidade dos naufrágios provocados por submarinos em 1917, ao largo da costa portuguesa.

Quanto à localização dos naufrágios (Fig. 6), verificamos a preponderância do palco algarvio, tal como no ano anterior. Cerca de 30 embarcações foram afundadas ao largo da costa algarvia em 1917, ou seja cerca de 32 % dos navios afundados no mesmo ano, aproximadamente. Ao largo do arquipélago dos Açores, com destaque para as imediações da ilha de Santa Maria, os alemães conseguiram causar danos significativos. Cerca de 17 embarcações foram destruídas ao largo do arquipélago açoriano, perfazendo aproximadamente 5 % dos navios afundados por *U-boats* alemães, nesse mesmo ano. Destacamos também outras faixas marítimas afetadas pelo jugo alemão, como ao largo da cidade de Lisboa, as faixas

⁴¹¹ Desconhecemos os submarinos alemães que afundaram os seguintes navios: *São José*, *Maria Alice*, *Açôr*, *Terra Nova*, *NRP Roberto Ivens*, *Serra do Marão*, *Makololo* e dois barcos de pesca identificados.

marítimas envolventes ao arquipélago madeirense o largo marítimo da cidade do Porto e a costa alentejana⁴¹².

Considerando os números dos naufrágios em questão, além da sua localização, podemos aproximar-nos da atividade submarina alemã visível em 1917. Foi, sem dúvida, o ano que verificou a maior amplitude dos ataques alemães, compreendendo uma área marítima bastante considerável, que se estende desde a foz do rio Minho até aos Açores, passando Cabo Verde até à costa algarvia, comportando o arquipélago da Madeira no seu interior. Estas arestas delimitam assim o raio de ação marítima alemã em águas portuguesas, que por sua vez conjugam uma faixa atlântica bastante ampla. A pressão dos submarinos alemães na costa algarvia destacasse, muito devido à presença destes no palco Mediterrânico que, quando contactavam com o Atlântico através do estreito de Gibraltar, empreendiam incursões nas imediações deste mesmo estreito, incluindo a costa algarvia. Verificamos também a presença da nova classe de submarinos-cruzador, que permitiram um raio de ação muito maior no atlântico, como o U-155 de Karl Meusel, ou o U-151 de Waldemar Kophamel. Os submarinos desta classe afundaram cerca de 29 % dos navios em águas portuguesas, em 1917.

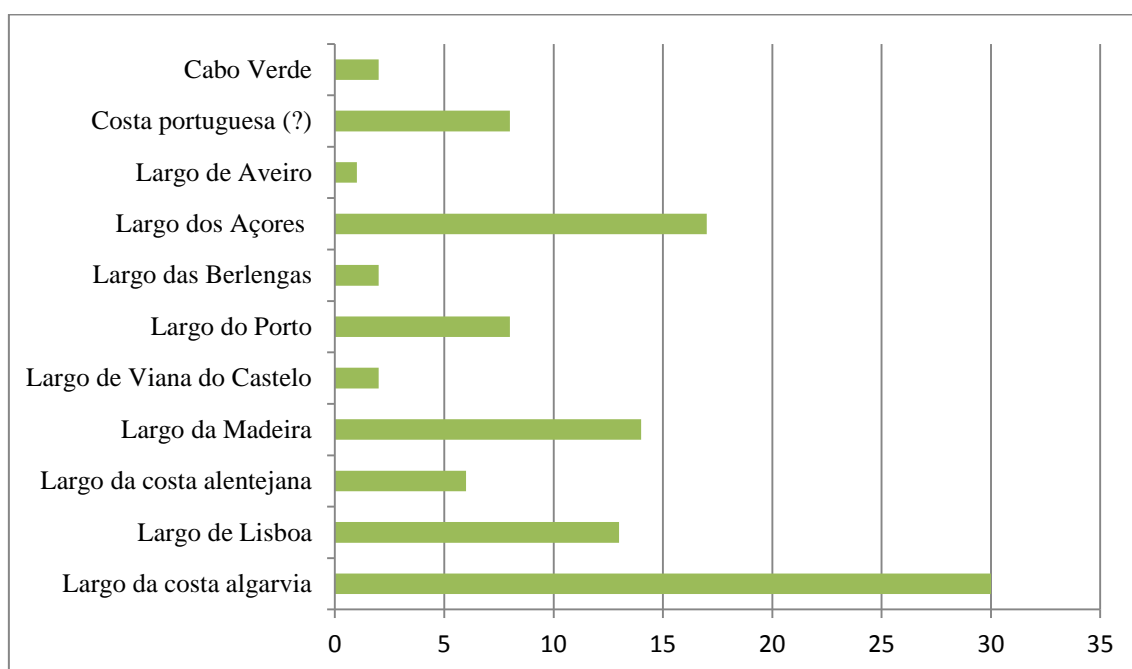


Fig. 6 - Localização dos naufrágios provocados por submarino em 1917, ao largo da costa portuguesa⁴¹³⁴¹⁴.

⁴¹² Compreendemos nesta categoria para além das imediações da foz do Tejo, o largo do Cabo da Roca, e o largo do Cabo Espichel.

⁴¹³ Não conseguimos categorizar a devida localização dos seguintes naufrágios ao largo da costa portuguesa: *Makololo*, *Maija*, *Serra do Marco*, *Serra do Pilar*, *Serra do Marão*, *Maria Alice* e *Ligeiro*.

⁴¹⁴ A categoria *Costa portuguesa* apresenta os naufrágios cuja localização apresenta-se indefinida, sabendo porém que foi afundado ao largo da costa metropolitana portuguesa.

2.4.3 – 1918

Apesar de assistirmos a um abrandamento significativo das baixas em águas portuguesas, 1918 contabilizou cerca de 54 naufrágios (Tabela 3 e Fig. 7), ou seja cerca de 30 % dos naufrágios provocados durante toda a guerra. Cerca de 106.213 toneladas foram destruídas pelos submersíveis germânicos, um número bastante menor ao compararmos com o ano anterior. Em função da Fig.8, aproximadamente 22 % dos naufrágios ocorridos em águas nacionais são de origem britânica, num total de 12 navios. Os italianos surgem logo em segundo lugar, com 9 baixas no mar. Os noruegueses, comparando com os anos anteriores, reduzem as suas baixas nas águas lusas apresentando apenas 4 naufrágios. A localização (Fig. 9) dos ataques alemães muda radicalmente em 1918, perdendo o largo da costa algarvia a sua intensidade, a favor da faixa atlântica entre os Açores/Madeira e a costa metropolitana portuguesa, ou mesmo as envolvências dos arquipélagos mencionados anteriormente. Acreditamos que cerca de 52 % das embarcações torpedeadas em 1918, naufragaram nestas imediações geográficas. A representatividade do palco algarvio desce acentuadamente, registando apenas 3 naufrágios.

Com a entrada dos Estados Unidos na guerra, a 6 de abril de 1917, verifica-se uma mudança da estratégia alemã em águas portuguesas. Os *U-boats* germânicos concentram-se, no ano de 1918, nas faixas atlânticas adjacentes aos arquipélagos dos Açores e da Madeira, para além da área marítima que conecta estes mesmos arquipélagos ao Portugal metropolitano. De acordo com uma leitura mais abrangente e multidimensional da guerra submarina alemã na frente marítima, podemos depreender que a estratégia alemã presente no atlântico português coincide com o impedimento da chegada de novas forças aliadas à Europa. Apesar dos sucessos visíveis já no segundo semestre de 1917, os submarinos-cruzador assumem um papel importantíssimo no controlo da frente atlântica, em 1918. Aproximadamente 65 % dos navios afundados em 1918 foram afundados por submarinos-cruzador⁴¹⁵.

⁴¹⁵ Note-se a presença dos seguintes submarinos-cruzador em questão: o U-152 de Constantin Kolbe; o U-139 de Lothar von Arnould de la Perière; o U-157 de Ortwin Rave; o U-155 de Erich Eckelman (6 de setembro de 1917 a 31 de Maio de 1918) e Ferdinand Studt (1 de junho de 1918 a 14 de novembro de 1918); o U-153 de Gernot Goetting; o U-154 de Hermann Gercke; e o U-156 de Konrad Gansser.

Tabela 3 - Símula de resultados da atividade submarina ao largo da costa portuguesa, no ano de 1918, a partir da Tabela 1, 2 e 3, no Apêndice 2.

Ano	Número de naufrágios	Número de navios danificados	Número de submarinos responsáveis	Tonelagem afundada	Número de mortos
1918	54	0	14	106.213 ⁴¹⁶	62 ⁴¹⁷

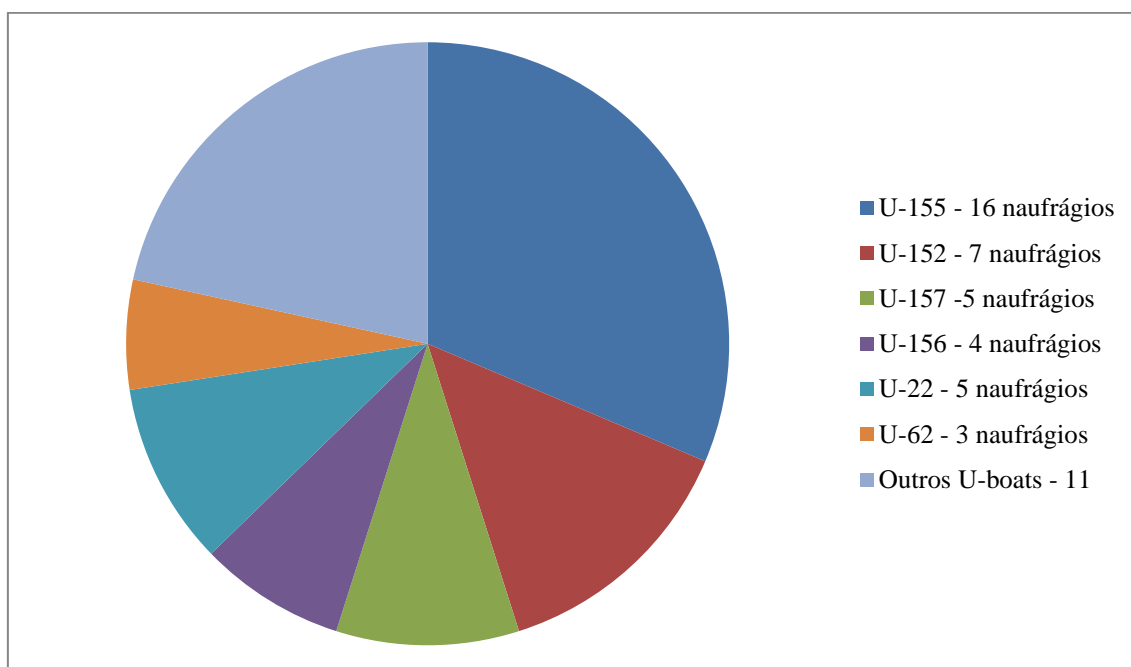


Fig. 7 - Número de naufrágios provocados por submarinos alemães, em 1918 e ao largo da costa portuguesa⁴¹⁸⁴¹⁹.

⁴¹⁶ Não conseguimos identificar a real tonelagem do vapor *Desertas*, além de que o peso da embarcação *Leonor* medeia entre 166 e as 201 toneladas, pelo que calculamos a média do seu peso.

⁴¹⁷ Apesar de as fontes indicarem 4 mortes, aquando do naufrágio do navio britânico *Nirpura I*, não temos garantias de que tal tenha sucedido, de modo que as excluimos desta contagem.

⁴¹⁸ Desconhecemos os submarinos que fizeram naufragar as embarcações portuguesas *Vila Franca* e *Prateado*.

⁴¹⁹ Não conseguimos apurar os submarinos alemães que atacaram os naufrágios *Prateado*, *Vila Franca* e Batelão nº P-434 – C, daí que na Fig.7 o número total de naufrágos analisados seja 51, sendo que em 1918 foram afundados 54 embarcações.

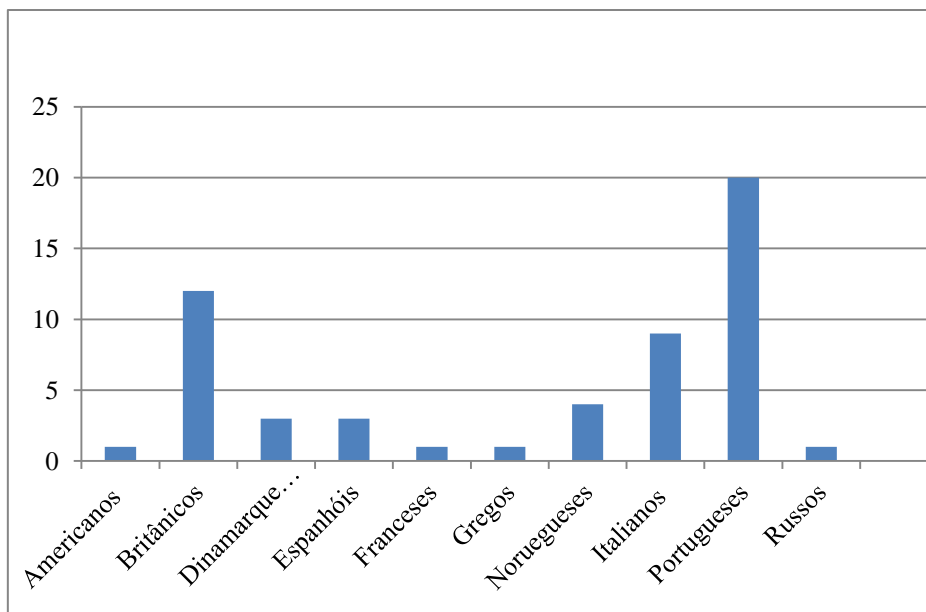


Fig. 8 - Nacionalidade dos naufrágios provocados por submarinos em 1918, ao largo da costa portuguesa

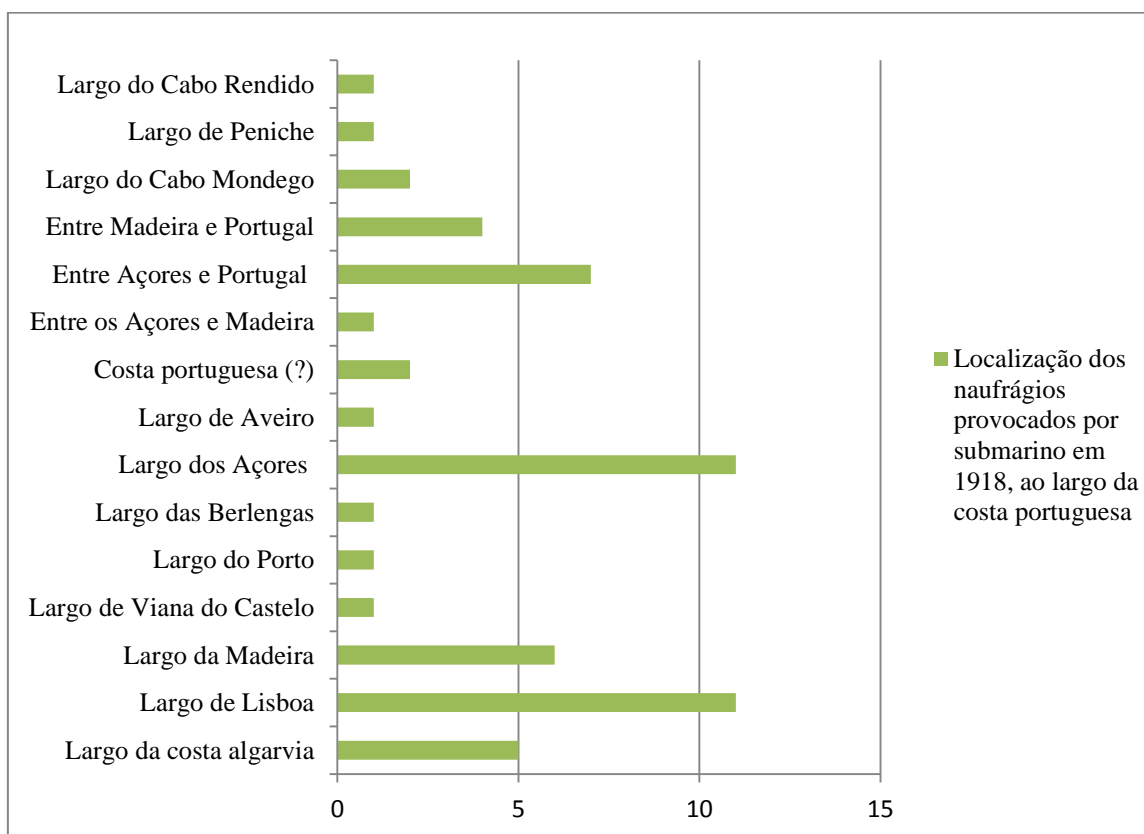


Fig. 9 - Localização dos naufrágios provocados por submarino em 1918, ao largo da costa portuguesa⁴²⁰

⁴²⁰ Desconhecemos a devida localização dos naufrágios *Enrichetta* e *Maria Luíza*.

Capítulo 3 - A atividade submarina alemã na costa de Esposende

Neste capítulo, pretendemos demonstrar que a localidade costeira de Esposende, não obstante ter sido afetada pelas incursões submarinas alemãs e refletir as dificuldades socioeconómicas de uma região e de um país, foi testemunha de um dos acontecimentos mais singulares, diretamente ligados à atividade submarina alemã. De acordo com as fontes periódicas da época, entre abril e maio de 1917, uma vasta e alargada rede portuguesa de contrabando de géneros alimentares abastecia indiretamente os submarinos alemães, através de embarcações espanholas, intermediárias do processo.

3.1 Interações particulares

O que aconteceu, de facto, em Esposende nos inícios de maio de 1917? Apesar de apresentarmos novos dados, subsistem questões ainda por apurar.

Conhecemos apenas uma breve menção bibliográfica que aborda o assunto em questão, que está presente na obra de Manuel Albino Penteadado Neiva, intitulada *Soldados com Rosto. A 1ª Grande Guerra e os seus reflexos em Esposende*⁴²¹, e um artigo do *Correio do Minho* publicado por Joaquim Gomes⁴²². No entanto, o caso não recebeu o aprofundamento necessário e careceu de uma investigação histórica sistemática e metodológica. Recolhemos diversas notícias que documentam este episódio histórico, recorrendo às seguintes fontes periódicas: *O Comércio do Porto*, *O Século*, *Primeiro de Janeiro*, *Diário de Notícias*, *Gazeta de Braga*, *O Comércio do Minho*, *o Espozendense*, e *o Cávado*. Considerámos os periódicos de acordo com a sua abrangência na época. Num primeiro momento, estudámos os periódicos *O Comércio do Porto*, *O Século*, *Primeiro de Janeiro*, *Diário de Notícias*, que nos dão uma dimensão e projeção nacional do acontecimento. Após a seriação das notícias relevantes, partimos para o contexto regional, como é o caso dos periódicos *Gazeta de Braga* e *o Comércio do Minho*. Numa terceira instância, seleccionámos os jornais locais, como o *Espozendense*, e *o Cávado*. Este “zoom” analítico permitiu uma leitura histórica mais profunda, dando azo a um cruzamento documental e ao estabelecimento de novas conclusões.

Cronologicamente, a primeira notícia que nos surge, em relação ao episódio histórico em questão, apresenta-se no periódico *O Espozendense*, na edição do dia 26 de abril de 1917, que noticiou o seguinte: “*Pela guarda fiscal desta vila foram apreendidos em trânsito 6 caixas*

⁴²¹ NEIVA, Manuel Albino Penteadado - *Soldados com Rosto. A 1ª Grande Guerra e os seus reflexos em Esposende*. Esposende: Câmara Municipal de Esposende, 2014, p.13.

⁴²² *Na I Guerra Mundial: Submarinos alemães abasteciam em Esposende*. In www.correiodominho.com, Disponível em <http://www.correiodominho.com/cronicas.php?id=4469>, consultado a 05/08/2015.

contendo cada uma 900 ovos. Está correndo o processo na alfândega”⁴²³. A 1 de maio de 1917, os periódicos *O Século* e *Diário de Notícias* noticiam a circunstância em questão, apresentando dados novos e levantam questões sobre o incidente ocorrido com a guarda-fiscal da vila de Esposende. Segundo *O Século*, cerca de nove mil ovos, provenientes de Barcelos e que se destinavam a fornecer submarinos alemães que se encontravam em águas portuguesas, foram apreendidos na praia de Esposende⁴²⁴. A mesma fonte indica que foram apreendidas 10 caixas nesta incursão da guarda-fiscal, graças à vigilância do 1º cabo da guarda-fiscal, António de Carvalho Almeida, que contou também com o auxílio popular⁴²⁵. *O Século*, na mesma notícia, adianta que as referidas caixas eram conduzidas por lanchas, que durante a noite exerciam o contrabando, contando com a colaboração de intermediários espanhóis. Por fim, estes passavam os produtos contrabandeados aos submarinos alemães presentes na costa nacional⁴²⁶. Segundo a mesma fonte periódica, cada elemento desta operação receberia 600 escudos por cada embarque⁴²⁷. A guarda-fiscal esposendense conseguiu prender os carreteiros que conduziam regularmente os ovos para a praia de Esposende, no entanto a lancha e os tripulantes conseguiram fugir, desconhecendo-se qual o seu efetivo destino⁴²⁸. O periódico *Diário de Notícias* noticia a mesma circunstância⁴²⁹, no mesmo dia, não acrescentando pontos de relevância maior, dada a frescura da própria notícia, como a própria fonte indica⁴³⁰.

No mesmo dia, o periódico *Primeiro de Janeiro* noticia o mesmo caso, intitulado a notícia do seguinte modo: “*Contrabando para Espanha ou fornecimento para os submarinos?*”⁴³¹ O *Primeiro de Janeiro* apresenta alguns dados novos à contenda verificada pela guarda-fiscal esposendense. Segundo a mesma fonte, o 1º cabo da guarda-fiscal, António Carvalho d’Almeida, andava já há algum tempo desconfiado com a atividade noturna de uma lancha proveniente de Vila Praia de Âncora. Aparentemente, António d’Almeida não interrompeu a atividade de contrabando mais cedo, porque, segundo a mesma fonte, a praia de Esposende continha numerosos espiões que salvaguardavam a atividade ilícita⁴³². De acordo com a mesma notícia, na noite da apreensão, os espiões conseguiram avisar os contrabandistas, no entanto o carreteiro que fugia a caminho de um pinhal foi capturado⁴³³. O *Primeiro de Janeiro*, ao constatar os contornos do formato da caixa e os acondicionamentos da mercadora,

⁴²³ *O Esposendense*, 26 de abril de 1917, p.2.

⁴²⁴ *O Século*, 1 de maio de 1917, p.2.

⁴²⁵ *Ibidem*.

⁴²⁶ *Ibidem*.

⁴²⁷ *Ibidem*.

⁴²⁸ *O Século*, 1 de maio de 1917, p.2.

⁴²⁹ É bastante provável que ambos os periódicos tenham trocado informações, dado que, textualmente, a notícia do *Diário de Notícias* apresenta-se praticamente igual à do periódico *O Século*.

⁴³⁰ *Diário de Notícias*, 1 de Maio de 1917, p.2.

⁴³¹ *O Primeiro de Janeiro*, 1 de maio de 1917, p.2.

⁴³² *Ibidem*.

⁴³³ *Ibidem*.

presume que a mercadoria se destinava a abastecer submarinos inimigos⁴³⁴. Os editores questionam-se sobre o verdadeiro destino da mercadoria; se se destinava a Espanha num mero caso de contrabando, ou se, efetivamente, se destinava a submarinos alemães.

A 3 de maio de 1917, as mesmas fontes periódicas apresentam avanços, assim como outros jornais regionais e locais. O jornal *O Século* apresenta a seguinte notícia com o respetivo título: *Em Esposende. O caso dos 9.000 ovos – Persiste a suspeita de que eram para os submarinos alemães*⁴³⁵. Apesar de *O Século* não acrescentar dados significativos aos já verificados no dia 1 de maio, podemos aceder a alguns pormenores importantes. Segundo a fonte periódica, supunha-se um simples contrabando, pois repugnava a descoberta de uma rede de contrabando que sustentasse submarinos alemães⁴³⁶. Em segundo lugar, os ovos foram transportados de Barcelos para Esposende em 10 caixotes, conduzidos por António Rodrigues Santa Marinha⁴³⁷ pelo correio da vila barcelense, utilizando uma guia da autoridade administrativa local. Outros suspeitos são apresentados, como o carreiro António Salgueiro, de Apúlia, um indivíduo conhecido como Narciso, de Barcelos, António João Fernandes dos Reis, de Caminha e um cidadão de Vila Praia de Âncora⁴³⁸. Segundo a mesma fonte, os suspeitos disponibilizaram-se a pagar a multa de mil escudos aplicada na alfândega, onde os ovos apreendidos estavam depositados. Concluindo, tudo faria supor que os ovos se destinavam ao fornecimento de submarinos, dado que houve várias ocorrências nas imediações de Esposende. *O Século* expõe alguns argumentos, como a boas condições de desembarque das praias da localidade e a falta de vigilância nas zonas costeiras, por falta de praças da guarda-fiscal⁴³⁹.

O Primeiro de Janeiro, no mesmo dia de 3 de maio de 1917, afirma que a sua notícia do dia anterior⁴⁴⁰, causou um grande impacto na opinião pública barcelense, por o remetente ser de Barcelos. *O Primeiro de Janeiro* relata que o remetente barcelense é natural da freguesia de Alheira (concelho de Barcelos), que morava e detinha um estabelecimento em Vila Praia de Âncora, aquando a apreensão dos ovos⁴⁴¹. A mesma fonte assegura que o contrabando não seria apenas de ovos, mas também de todos os géneros alimentícios, inclusive gasolina⁴⁴². O remetente barcelense, segundo este mesmo jornal, detinha variados negócios com um negociante esposendense, que após receber a mercadoria, exportava em ocasiões próprias.⁴⁴³

⁴³⁴ *O Primeiro de Janeiro*, 1 de maio de 1917, p.2.

⁴³⁵ *O Século*, 3 de maio de 1917, p.1.

⁴³⁶ *Ibidem*.

⁴³⁷ Numa fase inicial, António Rodrigues Santa Marinha apresentou-se como inocente neste caso.

⁴³⁸ *O Século*, 3 de Maio de 1917, p.1.

⁴³⁹ *Ibidem*.

⁴⁴⁰ *O Primeiro de Janeiro*, 2 de maio de 1917, p.2.

⁴⁴¹ *Ibidem*.

⁴⁴² *Ibidem*.

⁴⁴³ *Ibidem*.

Partindo para um contexto local, o periódico *O Espozendense* apresenta argumentos que põe em causa a veracidade das notícias circulantes, neste caso do *Diário de Notícias*, sobre o caso dos ovos apreendidos. O periódico esposendense duvida sobre o fornecimento de bens alimentares aos submarinos alemães, achando mesmo tardia a apreensão⁴⁴⁴. Os argumentos do periódico prendem-se com a difícil navegabilidade das águas adjacentes aos cavalos de Fão⁴⁴⁵, com a ausência de um farol, e com negligência dos guardas-fiscais. Quando à cumplicidade de possíveis intermediários espanhóis, o *Espozendense* alega que se trataria de mais um caso de fornecimento clandestino a barcos espanhóis, que pescavam nestas águas com a devida autorização⁴⁴⁶.

O pormenor que se segue tem sentido acompanhar. No dia 5 de maio de 1917, o governador civil de Braga, Eduardo Cruz, visita Esposende para averiguar o caso, após regressar de Lisboa como confirma uma notícia de *O Comércio do Porto*⁴⁴⁷, assim como os periódicos *Primeiro de Janeiro*⁴⁴⁸, *Gazeta de Braga*⁴⁴⁹, *O Espozendense*⁴⁵⁰ e *O Comércio do Minho*⁴⁵¹. Segundo *O Comércio do Porto*, o governador civil de Braga, a fim de averiguar o caso de abastecimento de submarinos em Esposende, visitou a localidade em questão⁴⁵². A mesma fonte periódica, no mesmo dia da notícia acima, apresenta dados novos à contenda, que aparentemente outros periódicos não expuseram. De acordo com *O Comércio do Porto*, a guarda-fiscal local aguardava já um novo incidente deste género, fosse por terra ou por mar, pedindo auxílio ao secretário da administração para um maior reforço da vigilância. As forças da guarda e o próprio secretário da administração dirigiram-se para a estrada que liga Fão à freguesia de Apúlia, onde estes esperariam pela vinda da mercadoria contrabandeada⁴⁵³. Os cálculos da guarda-fiscal foram fortuitos, dada a apreensão de um carreteiro que transportava 10 caixas de ovos num carro de bois, pelas 7 horas da tarde⁴⁵⁴. Segundo a mesma fonte, a detenção foi motivada pela circulação ilegal do carreteiro, dado que a sua guia caducara no dia 19 de abril de 1917.

O periódico *O Comércio do Porto* apresenta ainda mais dados surpreendentes, que transcendem a simples apreensão do carreteiro. O carro de bois pertencia a António Alves Salgueiro, proveniente de Apúlia, que alegou ter sido convidado por um proprietário de

⁴⁴⁴ *O Espozendense*, 3 de maio de 1917, p.2.

⁴⁴⁵ Os rochedos conhecidos como “Cavalos de Fão” localizam-se defronte da restinga a sul da foz do rio Cávado, nas imediações costeiras da localidade de Fão.

⁴⁴⁶ *O Espozendense*, 3 de maio de 1917, p.2.

⁴⁴⁷ *O Comércio do Porto*, 4 de maio de 1917, p.1.

⁴⁴⁸ *O Primeiro de Janeiro*, 5 de maio de 1917, p.1.

⁴⁴⁹ *Gazeta de Braga*, 13 de maio de 1917, p.3.

⁴⁵⁰ *O Espozendense*, 10 de maio de 1917, p.2.

⁴⁵¹ *O Comércio do Minho*, 8 de maio de 1917, p.2.

⁴⁵² *O Comércio do Porto*, 5 de maio de 1917, p.1.

⁴⁵³ *Ibidem*.

⁴⁵⁴ *Ibidem*.

Seixas⁴⁵⁵, João Fernandes dos Reis, e por Manuel Portela Barreiro, de Vila Praia de Âncora⁴⁵⁶. António Salgueiro acrescenta que as caixas se encontravam em casa de António José Dias Júnior, da freguesia de Gandra, concelho de Esposende. Salgueiro justificou por sua vez a sua condução ilegal, dado que João Fernandes dos Reis e Manuel Portela Barreiro apresentaram-lhe uma guia de trânsito validada pelo administrador de Barcelos⁴⁵⁷. O carreteiro confirmou ter feito mais de que uma incursão deste tipo em direção à casa de António Dias Júnior, entregando 11 caixas nas mesmas condições anteriormente. *O Comércio do Porto* declara que foi provado que os ovos seguiriam para Espanha, faltando comprovar se efetivamente os ovos seriam conduzidos de barco até à praia de Fão⁴⁵⁸. Os implicados neste caso foram condenados a uma multa de 1.000 \$ 000 réis⁴⁵⁹. No entanto, *O Comércio do Porto* nada notificou sobre o abastecimento de submarinos alemães.

No dia 6 de maio de 1917, o *Primeiro de Janeiro* publicou novas atualizações, de acordo com as informações recolhidas pelo governador civil de Braga, Eduardo Cerqueira Cruz, aquando a sua visita a Esposende. Segundo este periódico, o próprio governador civil inquiriu o facto de serem abastecidos submarinos alemães, e concluiu, de acordo com as informações recolhidas, que de facto este abastecimento era efetivamente exercido numa extensa faixa do litoral, entre Apúlia e S. Bartolomeu do Mar⁴⁶⁰. Eduardo Cruz concluiu igualmente que este abastecimento era praticado sobretudo à noite, quando a vigilância e a visibilidade eram menores. Eduardo Cruz alerta para a frequência deste tipo de incidentes, dado que este caso não se apresenta como um caso isolado na região⁴⁶¹. Os agentes implicados neste caso de contrabando conseguiam efetivar os seus objetivos muito devido à carência de efetivos da guarda-fiscal local, que não era solicitada para vigiar estas zonas costeiras à noite⁴⁶². A mesma notícia assegura que o governador civil de Braga comunicou o caso ao Ministro do Interior, propondo várias providências⁴⁶³. Os periódicos *Gazeta de Braga*⁴⁶⁴, o *Comércio do Minho*⁴⁶⁵ confirmam, sem grandes avanços ao compararmos com *O Século*, as mesmas conclusões do governador civil de Braga.

O periódico local *O Esposendense* noticia igualmente a visita do governador Eduardo Cerqueira Cruz, transcrevendo precisamente a notícia do periódico *Primeiro de Janeiro* do dia 6

⁴⁵⁵ Em 1917, a freguesia de Seixas pertencia ao concelho de Caminha.

⁴⁵⁶ *O Comércio do Porto*, 5 de maio de 1917, p.1.

⁴⁵⁷ *Ibidem*.

⁴⁵⁸ *Ibidem*.

⁴⁵⁹ *Ibidem*.

⁴⁶⁰ *O Primeiro de Janeiro*, 6 de maio de 1917, p1.

⁴⁶¹ *Ibidem*.

⁴⁶² *Ibidem*.

⁴⁶³ *Ibidem*.

⁴⁶⁴ *Gazeta de Braga*, 13 de maio de 1917, p.3.

⁴⁶⁵ *O Comércio do Minho*, 8 de maio de 1917, p.2.

de Maio. Os editores de *O Espozendense* simplesmente não aceitaram a possibilidade de Esposende ser um entreposto de submarinos alemães, pondo mesmo em causa as afirmações e conclusões do governador Eduardo Cerqueira Cruz, numa notícia intitulada *Submarinos em Esposende?*⁴⁶⁶ *O Espozendense* reforça a ideia de se tratar de mais um caso de simples contrabando para Espanha, salvaguardando por sua vez a ideia de que o incidente mudaria de figura, caso algumas figuras categorizadas de Barcelos estivessem implicadas no caso⁴⁶⁷. Como anteriormente referimos, *O Espozendense*, rejeitou as afirmações e conclusões do governador Eduardo Cerqueira Cruz, alegando o seguinte: “*Mas então quem deu estas informações ao sr. Governador Civil? Com que fundamento se vai assim inquietar a opinião pública do concelho? Sim, dizemos concelho porque essas informações que deram a sua Ex.^a refere-se só a que o fornecimento faz-se em larga escala, livremente entre Apúlia e S. Bartolomeu do Mar*”⁴⁶⁸. *O Espozendense* avança com outros argumentos que protegem a integridade do povo de Esposende, defendendo que muitos esposendenses defendiam os interesses de Portugal nos campos de batalha em França. Concluindo, o periódico local termina com a seguinte frase: “*Luz, muita luz e venha a verdade, queremos saber quem são esses traidores!*”⁴⁶⁹ Doravante, ao estudarmos as edições posteriores em vários periódicos, não verificamos quaisquer notícias que mencionem o episódio histórico em questão. Não temos conhecimento sobre como o processo se desenrolou com os homens apreendidos, nem quais as medidas tomadas pelo Ministério do Interior, a pedido do governador civil de Braga. A pesquisa que foi feita nos arquivos locais, nos livros de atas, na correspondência com o governador civil, a partir da administração local, não conseguiu encontrar a mínima informação sobre o sucedido.

3.2 Perspetivas a reter

Os episódios narrados apresentam-se soltos, repetidamente publicados em vários jornais e liminarmente negados pelo jornal local. O seu significado aponta para práticas de contrabando, confirmando o que poderia ser habitual, frente aos constrangimentos alimentares. Em primeiro lugar, trata-se sem dúvida de uma rede complexa e bem apetrechada no terreno, que aparentemente usava os percursos hídricos, marítimos e terrestres para efetuar o contrabando. As notícias aqui examinadas verificam a presença de um carreteiro que conduzia um carro de bois até às praias adjacentes a Esposende, além de uma lancha que recebia a mercadoria contrabandeada, como meios de transporte.

A consistência da rede de contrabando era singular, revendo: os ovos provinham de Barcelos; a lancha provinha de Vila Praia de Âncora; os negociadores portugueses eram de

⁴⁶⁶ *O Espozendense*, 10 de maio de 1917, p.2.

⁴⁶⁷ *Ibidem*.

⁴⁶⁸ *Ibidem*.

⁴⁶⁹ *Ibidem*.

Âncora, de Seixas e de Gandra; os intermediários eram espanhóis; e o destino da mercadoria iria para os submarinos alemães. Estaremos perante uma rede de contrabando fruto das dificuldades vividas na região, no período da Primeira Guerra Mundial? Não podemos responder com segurança, mas dada a particular crise socioeconómica vivida em Portugal, agrava pelas vicissitudes do conflito mundial, podemos depreender que novas redes de contrabando se adaptaram às novas exigências de oferta e procura, assim como novos contactos comerciais.

Estaremos perante um caso isolado na região? Decididamente que não. De acordo com as fontes periódicas da época, são vários os casos de contrabando de géneros alimentares. Recolhemos, do periódico *O Espozendense*, pelo menos 11 notícias, de janeiro de 1917 a janeiro de 1918, que relatam casos de contrabando. Examinemos algumas notícias. Segundo a mesma fonte periódica, do dia 1 de março de 1917, a guarda republicana apreendeu, durante aquela semana, pelo menos 3 carros que transportavam milho contrabandeado, com destino a Póvoa do Varzim e a alguns concelhos do distrito do Porto⁴⁷⁰. A 24 de maio de 1917, foram apreendidos em trânsito para a Póvoa do Varzim (imediações de Esposende), algumas canastras de ovos, contendo aproximadamente 4 mil, e algum milho contrabandeado pela guarda republicana local. No mesmo dia, a guarda republicana apreende um carro de milho contrabandeado, que se dirigia a Barcelos⁴⁷¹. Segundo uma notícia do periódico *O Espozendense*, de 11 de outubro de 1917, a guarda republicana deteve alguns carros de milho em trânsito para Barcelos⁴⁷². O periódico *O Cávado* confirma algumas notícias neste sentido, como ocorreu no dia 14 de outubro de 1917, quando a Guarda Nacional Republicana de Esposende detém uma grande quantidade de milho contrabandeado, que seguia para fora do concelho, em incursões noturnas⁴⁷³. A edição do mesmo dia relata um outro incidente ocorrido em Esposende, entre a Guarda Nacional Republicana e três homens armados, que seguiam com cereais contrabandeados num carro de bois. Após um pequeno combate, os transgressores foram aprisionados e entregues ao Tribunal da Comarca, escapando apenas um homem⁴⁷⁴. Segundo atas municipais de Esposende, seria recorrente alguns carreteiros da vila conduzirem os seus carros de bois e cavalos sem as luzes acesas, o que alude a possíveis atividades contrabandistas, como é o caso dos multados António Peixoto Lima⁴⁷⁵ e José Humberto Cocheiro⁴⁷⁶. Outro registo não menos importante, menciona que os carros de José da Costa Terra impediam o

⁴⁷⁰ *O Espozendense*, 1 de março de 1917, p.3.

⁴⁷¹ *O Espozendense*, 24 de maio de 1917, p.2.

⁴⁷² *Ibidem*.

⁴⁷³ *O Cávado*, 14 de outubro de 1917, p.2.

⁴⁷⁴ *O Cávado*, 14 de outubro de 1917, p.3.

⁴⁷⁵ Ata de Sessão ordinária de 9 de junho de 1917 – Fólio 93

⁴⁷⁶ Ata de sessão ordinária de 21 de julho de 1917 – Fólio 99

tráfego habitual na vila de Esposende, com especial incidência à noite⁴⁷⁷, o que remete também para atividades ilícitas. Nenhum destes nomes consta das notícias dos jornais, atrás referidas.

Concluindo, o contrabando de ovos, galinhas, gado caprino e suíno, farinhas, milho e outros produtos alimentares era regular na região. Quanto aos ovos contrabandeados, cremos que a sua fonte de proteína e a sua capacidade de preservação serviam como atrativos à clientela alemã. Várias notícias documentam a fuga de géneros para outros concelhos limítrofes, dado que os produtores agrícolas tentavam vender os seus produtos noutras localidades a um melhor preço. Numa época onde a fome e as sucessivas crises de subsistência proliferavam, os governadores distritais e municipais taxavam os preços conforme a abundância alimentar de cada localidade, o que provocava um desfasamento da relação preço-necessidade. O acesso aos mais básicos géneros alimentares, tal como no resto de todo o país, era visível nas comunidades nortenhas portuguesas. Segundo *O Diário de Notícias*, do dia 1 de maio de 1917, dois representantes políticos nortenhos reuniram com o Ministro do Trabalho para fazer chegar ao norte do país novos e urgentes carregamentos de trigo. A situação era desesperante, dado que muitas fábricas de moagens estavam paralisadas, e outras muito próximas da deste destino⁴⁷⁸. Um dos fatores que fomentava o contrabando era sem dúvida as deficiências verificadas no sistema de organização central, pois esta não fixava e uniformizava os preços, bem como no referente ao binómio distribuição/transportes⁴⁷⁹. Segundo Alice Samara, as vicissitudes da Primeira Guerra Mundial criaram condições para a proliferação de açambarcadores, que guardavam todo o tipo de produtos para mais tarde os venderem a preços mais altos do que os estipulados⁴⁸⁰. Segundo o periódico *A Capital*, do dia 5 de maio de 1917, a Associação dos Operários Manipuladores de Pão protestara junto do Governador Civil e da Comissão de Abastecimento, contra o açambarcamento de pão por várias tabernas, mercearias e até carvoarias, o que provocava a falta deste género em várias padarias⁴⁸¹. Cremos que António José Dias Júnior, que armazenava os ovos contrabandeados em sua casa, na freguesia de Gandra, Esposende, seria efetivamente um açambarcador. Alice Samara fala-nos igualmente da criação de novos nichos inerentes ao mercado negro, onde se vendem produtos, já em escassez, a preços proibitivos, agravando assim a crise das subsistências⁴⁸². Estas dinâmicas da economia paralela permitiam o enriquecimento exponencial de algumas individualidades regionais, como

⁴⁷⁷ Acta – Fólio 81, Leitura do ofício nº120 de 3 de março do administrador do concelho.

⁴⁷⁸ *Diário de Notícias*, 1 de Maio de 1917, p.2.

⁴⁷⁹ SAMARA, Alice – *O Impacte Económico e Social da Primeira Guerra em Portugal*. In TEIXEIRA, Nuno Severiano, coord. – *Portugal e a Guerra. História das Intervenções Militares Portuguesas nos Grandes Conflitos Mundiais – Séculos XIX e XX*. Lisboa: Edições Colibri, 1998, p. 93.

⁴⁸⁰ *Idem, Ibidem*, p. 96.

⁴⁸¹ *A Capital*, 5 de Maio de 1917, p.2.

⁴⁸² SAMARA, Alice – *O Impacte Económico e Social da Primeira Guerra em Portugal*. In TEIXEIRA, Nuno Severiano, coord. – *Portugal e a Guerra. História das Intervenções Militares Portuguesas nos Grandes Conflitos Mundiais – Séculos XIX e XX*. Lisboa: Edições Colibri, 1998, p. 96.

será possivelmente o caso dos proprietários João Fernandes dos Reis e Manuel Portela Barreiro, implicados no caso que anteriormente analisamos.

A fiscalização e a vigilância em torno do contrabando não eram eficazes. Segundo Alice Samara a fixação de preços era mais um argumento teórico do propriamente um dado adquirido no sentido prático⁴⁸³. Os testemunhos e documentos que analisamos corroboram as reflexões de Alice Samara. A prática de açambarcamento, favorecimentos de determinadas clientelas, e negócios ilícitos era uma prática generalizada em muitos pontos do país, numa relação comercial que ascendia desde o pequeno produtor ao pequeno comerciante retalhista⁴⁸⁴. O que realmente aconteceu em Esposende nos inícios de maio de 1917 representa na perfeição esta visão englobante e generalista, como podemos verificar. No entanto, os governos municipais, assim como o esposendense, tentavam reagir. De acordo com uma notícia de 12 de julho de 1917, proibiu-se a saída de gado caprino e suíno para fora dos concelhos, inclusive os fronteiriços⁴⁸⁵. Após as apreensões, os géneros alimentares eram vendidos pela guarda republicana ou fiscal, nos celeiros municipais, como confirmam algumas notícias.

Encontramos igualmente notícias que comprovam o contrabando para Espanha, ou para agentes espanhóis presentes na região. De acordo com uma notícia de 18 de janeiro de 1917, foram apreendidas em Capareiros, distrito de Viana do Castelo, pela guarda-fiscal 112 galinhas que iam para Espanha, sendo estas depositadas no posto policial de Viana do Castelo, posteriormente⁴⁸⁶. Conforme uma notícia de 11 de outubro de 1917, o custo sempre crescente do preço das galinhas e dos ovos era uma prova bem frisante de que estes géneros eram exportados para Espanha em grande quantidade⁴⁸⁷. Uma notícia do Comércio do Minho, do dia 8 de maio de 1917, confirma a expedição de uma circular aos governadores civis que autoriza, como no ano findo, a entrada de súbitos espanhóis com destino às praias e termas, sem mais documentação do que as cédulas pessoais⁴⁸⁸. Esta última notícia confirma uma certa permeabilidade dos cidadãos espanhóis no território português. Em Esposende, vários barcos de pesca e contrabando espanhóis navegam nas águas de jurisdição nacional, pois estes tinham autorização para aqui navegar. Segundo averiguamos, a sua presença nestas águas era regular⁴⁸⁹. Na cidade do Porto o contrabando para Espanha também seria frequente. A 2 de janeiro de 1916, o Diretor da Companhia de Utilidade Doméstica queixava-se da saída de géneros para

⁴⁸³ SAMARA, Alice – *O Impacte Económico e Social da Primeira Guerra em Portugal*. In TEIXEIRA, Nuno Severiano, coord. – *Portugal e a Guerra. História das Intervenções Militares Portuguesas nos Grandes Conflitos Mundiais – Séculos XIX e XX*. Lisboa: Edições Colibri, 1998, p. 96.

⁴⁸⁴ *Idem, Ibidem*.

⁴⁸⁵ *O Esposendense*, 12 de julho de 1917, p.2.

⁴⁸⁶ *O Esposendense*, 18 de janeiro de 1917, p.1.

⁴⁸⁷ *O Esposendense*, 11 de outubro de 1917, p.2.

⁴⁸⁸ *O Comércio do Minho*, 8 de maio, p.2.

⁴⁸⁹ *O Esposendense*, 3 de maio de 1917, p.2.

Espanha, dado que os grandes criadores de gado vendiam aqui os seus animais, por um preço mais favorável⁴⁹⁰. Apesar da proibição deste processo, não havia uma vigilância eficaz que interrompesse este contrabando. Segundo o periódico *A Montanha*, a solução seria aumentar a vigilância nas fronteiras, para além de que as Câmaras de Lisboa e Porto deveriam impedir o abate de vitelas com menos de 50 quilos. A mesma notícia avança que o contrabando não se verificava apenas com cereais, mas com outros géneros alimentares⁴⁹¹, o que não parece real.

Alguns autores avançam com a ideia de que a atividade e abastecimento dos submarinos alemães, tanto em Espanha como nas ilhas Canárias, foram frequentes durante o conflito. Vários autores espanhóis falam-nos do contrabando espanhol verificado na Primeira Guerra Mundial, e dos postos avançados alemães em território espanhol. As obras *¿España Neutral? La Marina Mercante Española en la I Guerra Mundial*, de Enric García⁴⁹²; *Submarinos al Acecho: Guerra Submarina en Finisterre*, de Lino J.Pazos⁴⁹³; *Cazadores de Barcos – Historia de los submarinos alemanes en las costas de Galicia durante la Primera Guerra Mundial* de José Ramallo e Sergio González⁴⁹⁴; *Tiburones de Acero – La Guerra Submarina en el Levante Español (1914-1918)*⁴⁹⁵ de José Pellón e Luís Adán; apresentam já estudos bastante consistentes neste sentido.

Segundo Jaime Rubio Rosales, houve durante a Primeira Guerra Mundial, com destaque para os anos de 1917 e 1918, uma atividade submarina intensa nas imediações costeiras das ilhas Canárias, considerando os testemunhos locais da localidade de La Gomera⁴⁹⁶. Segundo Jaime Correia do Inso, os submarinos alemães que atuavam ao largo da costa algarvia abasteciam-se entre Huelva e Cádiz, e os que operavam nas águas no norte de Portugal faziam-no no porto galego de Vigo⁴⁹⁷. Correia do Inso evidencia também os constantes e consistentes relatos em torno do avistamento de submarinos alemães vividos nas Canárias⁴⁹⁸. Espanha foi efetivamente utilizada como uma plataforma logística para arquitetar ataques submarinos a Portugal. Temos notícias que asseguram que os submarinos alemães abasteciam-se em portos espanhóis antes de atacar bases portuguesas. O jornal *O Comércio do Porto*, segundo uma notícia do dia 5 de dezembro, indica que o U-38, antes do ataque à ao Funchal, a 3 de dezembro

⁴⁹⁰ ROSSUM, Arnold Arie van – *A Questão das Subsistências no Porto, no período da Grande Guerra*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2011, 58 f. Tese de mestrado.

⁴⁹¹ *Idem, Ibidem*.

⁴⁹² GARCÍA, Eric Domingo - *¿España Neutral? La Marina Mercante Española en la I Guerra Mundial*. Madrid: Real del Catorce Editores, S.l, 2005.

⁴⁹³ LINO, J. Pazos – *Submarinos al Acecho: Guerra Submarina en Finisterre*. Madrid: Damaré, 2008.

⁴⁹⁴ RAMALLO, José Antonio Tojo; GONZÁLEZ, Sergio Tojo - *Cazadores de Barcos – Historia de los submarinos alemanes en las costas de Galicia durante la Primera Guerra Mundial*. Madrid: Ministerio de Defensa – Centro de Publicaciones, 2008.

⁴⁹⁵ PELLÓN, José Angel del Rio - *Tiburones de Acero – La Guerra Submarina en el Levante Español (1914-1918)*. Madrid: Ediciones Divum & Mare, 2010.

⁴⁹⁶ ROSALES, Jaime Rubio – *Submarinos y arqueología nazi en Canarias*. Londres: Lulu Press Inc, 2007, p. 77.

⁴⁹⁷ INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006, p.56.

⁴⁹⁸ *Idem, Ibidem*.

de 1916, abasteceu-se provavelmente nas ilhas Canárias⁴⁹⁹. Outra notícia, não menos importante, fala-nos do modo como os submarinos eram abastecidos em alto-mar. De acordo com *O Comércio do Porto*, segundo informações provenientes de Cabo Verde, um submarino alemão foi avistado, atracado a um barco à vela, a receber um carregamento de gasolina⁵⁰⁰. Terá este fenómeno ocorrido igualmente em Esposende? Segundo José Ramallo, há que olhar para a tradição de contrabando transfronteiriço e costeiro entre o norte de Portugal e a Galiza. Os territórios em questão, apesar de muito pouco atrativos para os serviços de espionagem alemães, muito devido às escassas vias de comunicação, ofereciam enclaves costeiros adequados ao fornecimento de submarinos alemães⁵⁰¹. Segundo João Francisco Marques, a região fronteiriça entre o Minho e a Galiza, fornece condições geomorfológicas favoráveis ao contrabando, destacando os espaços ribeirinhos que entestam as zonas limítrofes⁵⁰².

Eduardo González Calleja defende que a principal atividade promovida pelos serviços secretos alemães, durante a guerra, foi sem dúvida o abastecimento dos seus submarinos em território neutro, com especial incidência em Espanha⁵⁰³. Desde o início do conflito, que a inteligência naval alemã via a Espanha, compreendo as suas posições ultramarinas e as suas relações diplomáticas favoráveis, como uma possível base para o reabastecimento das suas unidades militares navais. A costa espanhola confinava sobretudo dois palcos de ação submarina alemã: o Golfo da Biscaia e o Mediterrâneo. A posição geoestratégica espanhola, e a sua política neutral perante o conflito, ajudaram a fixação dos agentes alemães. Os serviços de inteligência alemã organizaram pequenas flotilhas de pequenos barcos, com tripulações locais, em vários pontos da costa espanhola, para assim atender às necessidades dos seus submarinos⁵⁰⁴. Segundo Eduardo Calleja, estes empreendimentos encontraram uma maior incidência entre Cádiz e as ilhas Canárias, dada a dificuldade em estabelecer postos de abastecimentos no Mediterrâneo⁵⁰⁵.

Mas como, efetivamente, se processava o contrabando entre os intermediários espanhóis e os submarinos alemães, em Portugal? Não podemos responder com segurança, mas avançamos com a ideia de que poderá ter sido um processo semelhante ao ocorrido nas proximidades de Cabo Verde, eventualmente com algum paralelo noutras ocasiões. Segundo *O Comércio do Porto*, um submarino alemão foi avistado, atracado a um barco à vela, a receber

⁴⁹⁹ *O Comércio do Porto*, 6 de dezembro de 1916, pág.3.

⁵⁰⁰ *O Comércio do Porto*, 4 de novembro de 1916, p.3.

⁵⁰¹ CALLEJA, Eduardo González – *El Dispositivo de Vigilancia Francés en Galicia durante la Primera Guerra Mundial*. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid, 2014, p.7.

⁵⁰² MARQUES, João Francisco – *O Contrabando no Romance Contemporâneo Português – Contextos Espaço-Sociais e Histórico-Económicos. Estudos em Homenagem a Luís António de Oliveira Ramos*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2014, p. 676.

⁵⁰³ CALLEJA, Eduardo González – *El Dispositivo de Vigilancia Francés en Galicia durante la Primera Guerra Mundial*. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid, 2014, p.1

⁵⁰⁴ *Idem, Ibidem*.

⁵⁰⁵ *Idem, Ibidem*.

um carregamento de gasolina⁵⁰⁶. O contrabando entre os intermediários espanhóis e os submarinos alemães, muito provavelmente, seria feito em alto-mar, e não muito próximo da costa portuguesa. Não era prática dos *U-boats* fundearem nas proximidades costeiras de um território hostil. No entanto, verificámos um caso ocorridos muito próximo da costa portuguesa: o fundeamento do U-38, após o ataque ao Funchal a 3 de dezembro de 1916, nas proximidades de Vila Baleira (Porto Santo)⁵⁰⁷.

Para apurar esta questão, estudámos também os submarinos alemães que passaram no primeiro semestre de 1917, de acordo com os diários de guerra a que acedemos, para verificar se os seus comandantes registaram qualquer tipo de contacto com Esposende, ou com embarcações espanholas. Recorremos à análise de 6 diários de guerra de submarinos que operaram na costa portuguesa entre dezembro de 1916 e julho de 19

17: o diário de guerra do U-47 (operou 17 a 26 Maio de 1917); o diário de guerra do U-52 (operou entre 14 a 19 de abril de 1917); o diário de guerra do U-79 (operou entre 31 de dezembro de 1916 a 7 de janeiro de 1917); o diário de guerra do UC-27 (operou entre 15 a 18 de abril); o diário de guerra do UC-37 (operou entre 2 a 7 de janeiro de 1917); e o diário de guerra do UC-53 (operou entre 9 a 12 de Janeiro de 1917).

O submarino que mais se aproximou de Esposende foi sem dúvida o U-52 de Hans Walther, que, no dia 18 de abril de 1917, se encontrava muito próximo desta localidade, como podemos verificar na Fig.10. Segundo o diário de guerra do U-52, no dia 18 de abril, encontramos a seguinte passagem: “*Spanisehen Segler Noya angehalten und entlassen*” (Veleiro espanhol *Noya* foi parado e libertado)⁵⁰⁸. Como era habitual, os submarinos alemães detinham os navios em alto mar, para verificarem se a carga se destinava a um país inimigo, e aparentemente o *Noya* foi mais um navio que conheceu esse procedimento, como a lista *Es wurden angehalten und nach Prüfung der Papiere entlassen* (Foram parados e libertados após a examinação dos papéis)⁵⁰⁹. Este procedimento não invalida a apreensão de géneros alimentares por parte da tripulação alemã, que na verdade era uma prática recorrente no seio dos *U-boats*. Porém, não dispomos de qualquer menção neste sentido. Poderá este incidente estar relacionado com o que efetivamente ocorreu em Esposende? Não podemos responder com segurança, no entanto é importante ressaltar que as embarcações espanholas estavam também sujeitas a fiscalizações por parte das tripulações alemãs. Na lista *Es wurden angehalten und nach Prüfung der Papiere entlassen* encontram-se ainda mais embarcações espanholas, como os navios *Cabo*

⁵⁰⁶ *O Comércio do Porto*, 4 de novembro de 1916, p.3.

⁵⁰⁷ DUMA/C-A –*Kriegstagebuch – des Kommandos S.M.U-Boot „U.38“*. Kommandant Kapitänleutnant Valentiner – *Angefangen am: 1.november 1916. Abgeschlossen am:23. dezember 1916*, p.8.

⁵⁰⁸ DUMA/C-A –*Kriegstagebuch – des Kommandos S.M.U-Boot „U.52“*. für die Zeit der Vernunternehmung von 16.märz – 27. april 17.Kapitänleutnant Walther (Hans), p.15.

⁵⁰⁹ DUMA/C-A –*Kriegstagebuch – des Kommandos S.M.U-Boot „U.52“*. für die Zeit der Vernunternehmung von 16.märz – 27. april 17.Kapitänleutnant Walther (Hans), p.22.

Blanco, Antonio Lopez, Serafin Ballesteros e Marques del Turia⁵¹⁰. Não afastamos a hipótese de as tripulações dos U-boats praticarem trocas comerciais com navios espanhóis em alto mar, no entanto nada temos comprovado neste sentido.

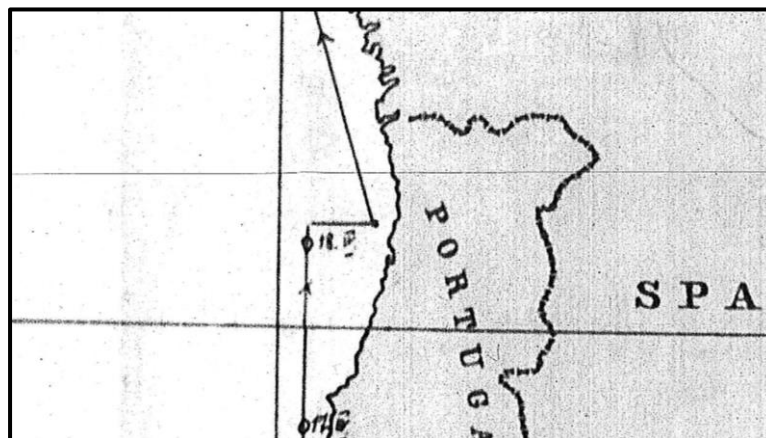


Fig. 10 - Mapa náutico do percurso do submarino U-52, entre o dia 18 e 19 de abril de 1917, este submarino apresentava-se muito próximo de Esposende⁵¹¹.

Mas o que nos leva a afirmar que os submarinos alemães se abasteciam efetivamente nas imediações costeiras de Esposende? A visita do governador civil de Braga a Esposende, no dia 5 de maio 1917 é absolutamente singular. Se se tratasse de um simples caso de contrabando, como era regular em toda a região do Minho, não sustentaria, à partida, a vinda do governador civil à vila de Esposende. Sabemos que, no dia 4 de maio, o governador Eduardo Cruz Cerqueira tinha regressado de Lisboa, e logo no dia seguinte se dirigiu à vila. Vários periódicos, como aqui verificamos, mencionaram a confirmação do abastecimento de submarinos, pelo próprio Eduardo Cruz Cerqueira. Partimos do princípio que a averiguação do governador se sustentasse em informações privilegiadas, fornecidas pela guarda-fiscal da vila. Temos igual conhecimento sobre o envio de correspondência de Eduardo Cruz Cerqueira ao Ministério do Interior, a reportar o caso. Não conseguimos encontrar qualquer registo desta correspondência noticiada nos periódicos analisados, tanto nos arquivos da Câmara Municipal de Esposende, como no Arquivo Distrital de Braga ou Torre do Tombo (Correspondência recebida do Ministério do Interior)⁵¹².

Apesar de conseguirmos recolher informações privilegiadas sobre o que aconteceu em Esposende nos inícios de maio de 1917, estão ainda algumas questões em aberto. Como se processava de facto o contrabando? Como se articulava a relação clientelar intermediários

⁵¹⁰ DUMA/C-A –Kriegstagebuch – des Kommandos S.M.U-Boot „U.52“. für die Zeit der Vernunternehmung von 16.märz – 27. april 17.Kapitänleutnant Walther (Hans), p.22.

⁵¹¹ DUMA/C-A –Kriegstagebuch – des Kommandos S.M.U-Boot „U.52“. für die Zeit der Vernunternehmung von 16.märz – 27. april 17.Kapitänleutnant Walther (Hans), p.37.

⁵¹² Correspondência recebida e expedida pelo gabinete do ministro. In [www.digitarq.pt](http://digitarq.pt), Disponível em <http://digitarq.arquivos.pt/details?id=4360747>, consultado a 10/07/2015.

espanhóis – submarinos alemães? Que relações com Portugal? Que outras menções afetas a casos como o vivido em Esposende? Temos pelo menos conhecimento de mais dois casos deste género. Segundo António José Telo, as canhoeirias *Ibo* e *Beira* patrulhavam constantemente as demais ilhas do arquipélago cabo-verdiano, pois suspeitavam de que os submarinos alemães abasteciam-se no fundeadouro de Santa Luzia, uma ilha com apenas um casal indígena⁵¹³. De acordo com o catálogo de exposição *José Mendes Cabeçadas Júnior e a Primeira República no Algarve*, alguns pescadores algarvios foram identificados por manterem relações comerciais com os submarinos alemães que por ali passavam, além de se registarem residentes no Algarve, sob a proteção de uma nacionalidade falsa, exerciam o apoio a submarinos alemães⁵¹⁴. No entanto, temos que ter algum cuidado na análise destas afirmações. Eram férteis os boatos sobre a atividade submarina, como verificamos em algumas notícias. Segundo o periódico *O Comércio do Porto*, numa notícia de 9 de novembro de 1916, desmentiu-se um boato de apresamento de um submarino alemão na costa portuguesa⁵¹⁵. De acordo com a mesma fonte noticiou-se um boato que alegava que o submarino alemão *Bremen* navegou sobre o rio Douro, no dia 5 de novembro de 1916⁵¹⁶. Na edição de 5 de maio de 1917, o periódico *A Ilustração Portuguesa* noticiou que eram bastante regulares os boatos sobre supostos bombardeamentos a pequenas povoações das costas marítimas portuguesas⁵¹⁷.

⁵¹³ TELO, António José - *Homens, Doutrinas e Organização: 1824-1974*. In Telo, António José, coord. - *Homens, Doutrinas e Organização: 1824-1974*. Lisboa: Academia de Marinha, 1999, p. 273.

⁵¹⁴ *Defesa Naval – A Defesa da Costa Marítima de Portugal Continental e Ilhas*. In www.momentosdehistoria.com, Disponível em http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_02_Marinha.htm, consultado a 10/07/2015.

⁵¹⁵ *O Comércio do Porto*, 9 de novembro de 1916, p. 3.

⁵¹⁶ *Idem*.

⁵¹⁷ *A Ilustração Portuguesa*, 5 de maio de 1917, p.181.

Capítulo 4 – Evidências históricas e patrimoniais da atividade submarina. Salvaguarda e fruição

Um objetivo central desta dissertação é estabelecer um elo de ligação entre a investigação em torno da atividade histórica submarina e as estratégias de mediação aplicáveis e enquadráveis em projetos de fruição e salvaguarda do património em contexto subaquático.

Estamos perante novas abordagens no que toca à mediação patrimonial, que procuram dar atenção ao património marítimo, em solo nacional. O estudo da guerra submarina, não se restringe apenas aos submarinos em si, mas sim a todas as envolvências consequentes desta: os naufrágios de embarcações, dos próprios submarinos, os artefactos e seus vestígios que são recuperados ao mar, os impactes socioeconómicos nas comunidades costeiras, os seus trajetos, a sua imagem e contributo para a memória e cultura popular da época, a sua preponderância a nível militar, o modo como atuava, o seu registo tecnológico, entre outras questões adjacentes.

A estruturação de um projeto de mediação patrimonial em torno da guerra submarina abrange várias áreas do conhecimento científico. Apesar das metodologias historiográficas e arqueológicas surgirem como úteis ferramentas, uma investigação de tal carácter envolve conhecimentos de oceanografia, geografia, tecnologia militar da época, mergulho, geologia, náutica, programação informática, geofísica entre outras áreas científicas. Terá, portanto, interesse em envolver uma equipa proveniente de diferentes áreas científicas.

4.1 – Instrumentos e estratégias

Poderemos olhar para um naufrágio da Primeira Grande Guerra como um recurso patrimonial? Terá ele potencial para gerar conhecimento e valor acrescentado, suficientes para proporcionar felicidade e contribuir para a sua sustentabilidade? Em que medida poderá a gestão da sua salvaguarda e fruição ser planeada e implementada? De que instrumentos de gestão dispomos? Que estratégias poderão ser implementadas?

Atualmente, dispomos de convenções e legislação em vigor, que orientam quanto aos princípios de atuação e tentam regulamentar as intervenções em património em contexto subaquático. Ainda assim, continuam a registar-se múltiplas situações passíveis de crítica, e que têm vindo a ser denunciadas.

Como exemplo recente, apontamos o contexto da reunião científica realizada no âmbito da comemoração do centenário da Primeira Guerra Mundial, a *Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War One – The Underwater Cultural Heritage from World*

War I, realizada nos dias 26 e 28 de junho de 2014⁵¹⁸, em Bruges, na Bélgica. Aí, alertou-se para a negligência no estudo de tal património subaquático, a que se assiste há vários anos. A conferência tinha como principais propósitos juntar vários cientistas, académicos, museólogos e representantes de algumas organizações não-governamentais, para discutir a história naval ocorrida durante o período em causa, para além do respetivo estado de conservação. Foi um momento capital, que permitiu um novo foco sobre o património subaquático desta fatia cronológica. O grande objetivo desta conferência prendeu-se com a normalização da Convenção sobre a Proteção do Património Subaquático de 2001, promovida pela Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO). De acordo com os estatutos desta convenção, todas as interveniências em torno do património subaquático da Primeira Guerra Mundial, serão regidos à luz da mesma. Vejamos mais adiante o propósito e a pertinência, atualmente, dos estatutos desta convenção.

Segundo os princípios da conferência, a compreensão do património subaquático da Primeira Guerra Mundial apresenta um testemunho único do conflito, devido à consistência dos seus traços originais. Cada naufrágio tem uma história por desvendar e por descobrir, servindo como um agente de identidade e memória genuíno⁵¹⁹. Os elementos patrimoniais em questão possuem ainda uma dupla vantagem, dado que muitos destes se encontram localizados fora do seu local de origem, permitindo assim um contacto saudável entre instituições internacionais e organismos culturais de vários estados. Sejam estes elementos pertencentes a antigas nações neutras ou beligerantes, os naufrágios e artefactos presentes no fundo do mar podem ser capitalizados como agentes de memória e identidade englobantes, pois são fruto de um conflito mundial.

Segundo Alfredo Pérez de Armiñán, assistente do Diretor-geral da UNESCO pela Cultura, o património subaquático da Primeira Guerra Mundial foi extensivamente pilhado e danificado pela atividade industrial, carecendo de uma proteção legal firme durante um longo período de tempo⁵²⁰. A *Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War One – The Underwater Cultural Heritage from World War I* abriu também novas oportunidades a projetos ligados à conservação do património subaquático da Grande Guerra, almejando expandir o número de instituições ligadas à fruição e salvaguarda deste⁵²¹.

⁵¹⁸ *Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War One*. In www.cmas.org, Disponível em <http://www.cmas.org/news/scientific-conference-on-the-occasion-of-the-centenary-of-world-war-i>, consultado a 27/04/2015.

⁵¹⁹ *Underwater Cultural Heritage From World War I – Proceedings of the Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War I*. In www.unesco.org, Disponível em <http://www.unesco.org/culture/underwater/world-warI.pdf>, consultado a 27/04/2015.

⁵²⁰ *Ibidem*.

⁵²¹ *Call for Papers – Scientific Conference Event on The Underwater Cultural Heritage from World War I*. In www.unesco.org, Disponível em http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/UCH_WWI_CALL.pdf, consultado a 28/04/2015.

Os projetos inerentes ao estudo da guerra submarina alemã e consequentes naufrágios tiveram um papel preponderante nesta conferência, destacando-se os seguintes: (i) *The Historical Archaeology of World War I U-boats and the Compilation of Admiralty History: The case of UC-79* de Innes McCartney⁵²²; (ii) *The History and Underwater Archaeology of World War I: The Case of the Operations of U-35 off the Coast of Algarve, Portugal* de Augusto Salgado e Jorge Russo⁵²³; (iii) *Submarine Warfare and Civilian Shipping on the Brittany Coast from Saint-Malo to Nantes* de Henri Legohérel⁵²⁴; e (iv) *The Danton and U-95: Two Symbolic Wrecks to Illustrate and Promote the Heritage of the First World War* de Franca Cibecchini and Olivia Hulot⁵²⁵.

Como vimos, são cada vez mais numerosos os projetos ligados à conservação do património subaquático da Primeira Guerra Mundial a nível mundial, no entanto a sua regulação foi gradualmente introduzida. Segundo o 1º artigo da Convenção de 2001, o “Património cultural subaquático” de relevância histórica ou arqueológica só é digno deste estatuto caso esteja afundado há pelo menos 100 anos⁵²⁶. No mesmo artigo, que navios de guerra e outras embarcações operadas por um Estado, que se encontrem devidamente identificados, estejam incluídos na definição de património cultural subaquático⁵²⁷. Concluindo, o património subaquático da fatia cronológica do período da Grande Guerra necessitou de uma proteção legislativa que o salvaguardasse das mais diversas intervenções do ser humano, durante um longo período de tempo. Ao celebrarmos o centenário do começo da Primeira Guerra Mundial, aos olhos da Convenção de 2001, os naufrágios consequentes da Primeira Guerra Mundial podem ser finalmente classificados como “Património cultural subaquático”, abrindo novas de investigação e conservação destes. Segundo Ulrike Guérin, membro do secretariado da UNESCO aquando da Convenção de 2001, a *Scientific Conference on the Occasion of the*

⁵²² Após inventariar mais de 100 submarinos alemães afundados ao largo do Reino Unido ao longo dos últimos 17 anos, Innes McCartney, ao deparar-se com a lista de perdas publicada pela ASD (Antisubmarine Division) do Almirantado britânico de 1919, concluiu que só apenas 48 % desta está efetivamente correta. Innes tem como objetivo inventariar os submarinos ausentes na ASD, assim como alertar para as demais incongruências em torno da verdadeira localização dos seus destroços em alto-mar. Atualmente, McCartney têm-se dedicado aos destroços do UC-79, uma das mais recentes descobertas arqueológicas íntimas à temática da guerra submarina da Primeira Guerra Mundial.

⁵²³ O “Projeto U-35” dos coordenadores Augusto Salgado e Jorge Russo do CINAV marcaram presença nesta importante conferência, emancipando assim o contributo português no estudo da guerra submarina alemã da Primeira Guerra Mundial.

⁵²⁴ Henri Legohérel tem-se dedicado à inventariação e georreferenciação dos 260 navios afundados ao largo da Bretanha. Henri pretende descentralizar o estudo dos afundamentos de grandes vapores ou couraçados, transpondo-os para outras realidades sociais e económicas. Centenas de pescadores foram mortos nestas circunstâncias na Bretanha, dificultando assim a sustentabilidade e a distribuição de géneros na região. Henri pretende estudar os impactos socioeconómicos da guerra submarina alemã.

⁵²⁵ Franca Cibecchini e Olivia Hulot propõem um projeto de preservação em torno do couraçado *Danton* e o submarino U-95, que jazem no fundo do mar entre a Argélia e a Itália. Futuramente será posto em prática um projeto de mediação com recurso a ações de mergulho.

⁵²⁶ *Underwater Cultural Heritage - Text of the 2001 Convention*. In www.unesco.org, Disponível em <http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/official-text/>, consultado a 02/05/2015.

⁵²⁷ *Idem, Ibidem*.

Centenary of World War One abriu todo um leque de oportunidades, entre 2014 e 2018, para novos projetos, emancipando-se, ao abrigo do direito internacional da Convenção de 2001⁵²⁸.

Mesmo antes daquela Convenção, algumas instituições não-governamentais sentiam um certo vazio na legislação internacional, relativamente à conservação do património subaquático. Em 1994, a *International Law Association* (ILA) propôs, em Buenos Aires, que a UNESCO se encarregasse deste tipo de matérias, sendo por sua vez a instituição não-governamental mais indicada para responder às problemáticas ligadas aos vestígios patrimoniais presentes no fundo do mar⁵²⁹. No entanto, a resposta para este vazio legislativo proveio do Conselho Internacional dos Monumentos e Sítios (ICOMOS), com a aprovação da Carta sobre a Protecção e Gestão do Património Cultural Subaquático, em 1996, cujos princípios influenciarão a Convenção de 2001. Segundo o ICOMOS, a Carta de 1996 complementa a Carta sobre a Protecção e Gestão do Património Cultural Subaquático de 1990. Apesar do ICOMOS reconhecer o património subaquático simplesmente como “património arqueológico”, apresenta, porém, alguns problemas a nível legislativo e jurídico, muito devido à sua localização em águas de estatuto internacional, ou mesmo em águas alheias à nacionalidade de um determinado naufrágio⁵³⁰. No ano seguinte, em 1997, a conferência geral da UNESCO decidiu criar uma carta, na qual normalizasse as intervenções a nível internacional, culminando finalmente em 2001 com a promulgação da Convenção

Os estatutos da Convenção sobre a Protecção do Património Subaquático de 2001 entraram em vigor em Portugal, a 2 de janeiro de 2009, segundo o 27º artigo da mesma convenção, após ter sido anteriormente aprovada pela Resolução da Assembleia da República, em 2006⁵³¹.

Portugal assume atualmente os princípios básicos da salvaguarda do património subaquático, de acordo com os ditames da Convenção de 2001, incorporando-os na legislação nacional. Vejamos algumas das principais abordagens que Portugal deverá cumprir a este nível. Conforme o Aviso n.º 6/2012, presente no Diário da República, 1ª. Série – N.º61 – 26 de março de 2012, a República Portuguesa deve pugnar-se pela preservação do património subaquático *in situ*⁵³², ou seja, beneficiar das vantagens educativas e recreativas de um acesso responsável e

⁵²⁸ *Underwater Cultural Heritage - Text of the 2001 Convention*. In www.unesco.org, Disponível em <http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/official-text/>, consultado a 02/05/2015.

⁵²⁹ *The History of the 2001 Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage* In www.unesco.org, Disponível em <http://unesdoc.unesco.org/images/0018/001894/189450E.pdf>, consultado a 02/05/2015.

⁵³⁰ *Charter on the Protection and Management of Underwater Cultural Heritage (1996)*. In www.international.icomos.org, Disponível em http://www.international.icomos.org/charters/underwater_e.pdf, consultado a 02/05/2015.

⁵³¹ Diário da República, 1ª. Série – N.º61 – 26 de Março de 2012, p. 1427.

⁵³² A preservação *in situ*, segundo a convenção *Protection of the Underwater Cultural Heritage* premeia-se, antes de mais, por empregar estratégias de conservação patrimonial sem remover/extrair quaisquer

não intrusivo. De acordo com o sétimo ponto do artigo do 2º Artigo da convenção da UNESCO, são condenáveis quaisquer tentativas de exploração comercial em torno deste tipo de património⁵³³. Avaliando o décimo ponto do artigo referido anteriormente, o acesso responsável e não intrusivo do público ao património cultural subaquático *in situ* para fins de observação e documentação deverá ser encorajado. No terceiro ponto do 18º Artigo da convenção, cada Estado Parte notificará o Diretor-Geral (de uma descoberta arqueológica subaquática) e qualquer outro Estado com um interesse legítimo, ao abrigo da mesma convenção. A 2ª Regra presente no anexo das *Regras Relativas a Intervenções sobre Património Cultural*, declara que a exploração comercial do património cultural subaquático para fins de transação ou especulação ou a sua irreversível dispersão é incompatível com a sua proteção e adequada gestão⁵³⁴.

Neste contexto legislativo, vejamos alguns projetos e conferências realizadas em solo nacional que se sensibilizaram em torno da causa. Muito recentemente, entre 25 a 27 de junho de 2015, realizou-se, em Lisboa, a *International Conference – Tourism, Leisure and War*. Nesta conferência, vários projetos e comunicações inerentes ao período da Primeira Guerra Mundial apresentaram os seus objetivos e progressões científicas. Entre os quais, destacamos a proposta do CINAV, com os oradores Augusto Salgado e Jorge Russo, que apresentaram a seguinte comunicação: “*Pode um Submarino Imperial Alemão, na Primeira Guerra Mundial, produzir matéria turística em Portugal, no século XXI?*”⁵³⁵. Nesta comunicação ambos os oradores se questionaram sobre a possibilidade de integrar o “Projeto U-35” num circuito turístico, explorando vários contornos em torno dos naufrágios jazidos no fundo do mar. Em que medida poderão estes naufrágios, assim como o percurso do submarino U-35 e respetivo episódio histórico, ser convertido numa Unidade Económica ou atração turística? Foram questões que inquietaram os oradores em questão. Segundo verificámos, trata-se do primeiro caso em Portugal, que tenta rentabilizar um circuito de um submarino imperial alemão da Primeira Guerra Mundial.

Averiguando alguns casos no âmbito nacional, são visíveis projetos de exploração turística, mediação patrimonial e de conservação em torno de naufrágios, acabando por efetivamente influenciar e moldar os preceitos do “Projeto U-35” do CINAV. Destacamos em primeiro lugar, o naufrágio de um submarino da Segunda Guerra Mundial, o U-1277, no litoral

artefactos do fundo do mar. Segundo o quinto ponto do Artigo nº2 dos estatutos da mesma convenção, a preservação *in situ* do património cultural é uma operação prioritária.

⁵³³ Diário da República, 1ª. Série – N.º61 – 26 de Março de 2012, p. 1428.

⁵³⁴ Diário da República, 1ª. Série – N.º61 – 26 de Março de 2012, p. 1434.

⁵³⁵ SALGADO, Augusto; RUSSO, Jorge – *Pode um Submarino Imperial Alemão, na Primeira Guerra Mundial, produzir matéria turística em Portugal, no século XXI?* In BOOK OF ABSTRACTS. INTERNATIONAL CONFERENCE – TOURISM, LEISURE AND WAR. LISBOA, 2015 – Panel IV – War Tourism. Lisboa: CINAV, 2015. p. 60-61

do município de Matosinhos⁵³⁶. Afundado intencionalmente pela tripulação, no dia 3 de junho de 1945⁵³⁷, o submarino é uma atração turística com uma relativa projeção internacional, que atrai sobretudo mergulhadores de várias nacionalidades, tanto profissionais como amadores. Apesar de carecer de um projeto de mediação patrimonial propriamente dito, ou mesmo de salvaguarda e conservação deste, a Câmara de Matosinhos dispõe de uma cooperação com uma companhia de mergulho, a *Submania*, que realiza saídas de mergulho previamente marcadas⁵³⁸.

Um caso de enorme relevância a nível de mediação patrimonial em torno dos naufrágios será o projeto *Naufrágios na Costa de Esposende*, do Museu Marítimo de Esposende. Esta unidade museológica criou um roteiro turístico, que conjuga incursões de mergulho com a exibição de artefactos e vestígios arqueológicos extraídos dos naufrágios, que estão presentes no museu. Atualmente esta unidade museológica conta com objetos retirados das embarcações mercantis *Harriet*⁵³⁹, *Ada Ferrer*⁵⁴⁰, *Julian*⁵⁴¹, *Oldenburg*⁵⁴² e de uma embarcação datada de 1548⁵⁴³. O museu possui um vasto espólio histórico, muito devido à cooperação com comunidade envolvente, que se dispôs a ceder um numeroso manancial de peças resgatadas do mar, sendo um processo fruto das ações de sensibilização patrocinadas pela equipa componente do museu.⁵⁴⁴ Esta relação entre a unidade museológica e a comunidade permitiu alicerçar os propósitos iniciais do corpo museológico, aproximando assim os agentes de memória subaquáticos a uma comunidade que historicamente sempre esteve ligada ao mar. No entanto, vários perigos ameaçam o património subaquático esposendense, como as intervenções abusivas de mergulhadores amadores e os empreendimentos de empresas ligadas ao conceito de “caça ao tesouro”.

Nos Açores, vários esforços foram feitos nos últimos anos para rentabilizar os naufrágios *Lidador*⁵⁴⁵ e *Oakfield*⁵⁴⁶, como são visíveis nos últimos trabalhos de Paulo

⁵³⁶ Os destroços do submarino apresentam-se atualmente ao largo da praia do Cabo do Mundo, em Leça da Palmeira.

⁵³⁷ *List of all U-boats – U-1277*. In www.uboat.net, Disponível em <http://www.uboat.net/boats/u1277.htm>, consultado a 05/05/2015.

⁵³⁸ *Mergulho – O submarino U-1277*. In www.uboat.net, Disponível em <http://www.cm-matosinhos.pt/pages/549>, consultado a 06/05/2015.

⁵³⁹ Navio encalhado na costa S. Bartolomeu do Mar, próximo de Esposende, em 1925.

⁵⁴⁰ Cargueiro espanhol que encalhou perto de Esposende a 3 de outubro de 1973, devido à má visibilidade.

⁵⁴¹ Embarcação espanhola que encalhou a norte dos cavalos de Fão, nas proximidades de Esposende, a 13 de julho de 1896.

⁵⁴² Cargueiro alemão que rumava para Hamburgo via Lisboa, encalhando a 11 de maio de 1936 ao largo de Esposende.

⁵⁴³ *Museu Marítimo de Esposende – Da Memória ao Legado dos Homens do Mar*. In <http://esposendeacontece.pt/da-memoria-ao-legado-dos-homens-do-mar/>, consultado a 06/05/2015.

⁵⁴⁴ *Idem, Ibidem*.

⁵⁴⁵ Navio brasileiro que encalhou em Cais da Figueirinha, em Angra do Heroísmo, a 16 de fevereiro de 1878.

⁵⁴⁶ Vapor inglês do século XIX que naufragou a 21 de janeiro de 1897, ao largo de Ponta Delgada.

Monteiro⁵⁴⁷ e Sónia Bombico⁵⁴⁸. A intervenção arqueológica nestes naufrágios, além das empreendidas nos Açores nos últimos anos, inspirou as ações da equipa do CINAV, e do seu projeto “U-35”⁵⁴⁹. Segundo a *Carta Arqueológica Subaquática dos Açores. Metodologia, resultados e a sua aplicação na gestão do património subaquático da Região Autónoma dos Açores*⁵⁵⁰, fruto do 3º Congresso de Arqueologia Peninsular (realizada entre 21 a 27 de Setembro de 1999), verificamos o empenhamento por parte de algumas instituições, tanto nacionais como internacionais, no sentido de autenticar uma carta arqueológica que gerisse o património subaquático ao largo do arquipélago açoriano. Só em 1999, se assiste à promulgação da *Carta Arqueológica Subaquática dos Açores* (CASA), num projeto que envolveu a Direção Regional da Cultura do Governo Regional dos Açores (DRC), o Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática do Instituto Português de Arqueologia (CNANS/IPA) e o Institute of Nautical Archaeology da Texas A&M University (INA)⁵⁵¹. A CASA prima pela preservação do património subaquático aplicando a metodologia *in situ*, respondendo também às ameaças constantes dos mergulhadores e caçadores de tesouros. Segundo a *Carta Arqueológica Subaquática dos Açores* o património subaquático em questão possui uma imensa riqueza de artefactos valiosos, incluindo peças de ouro, prata e porcelanas de valor arqueológico e histórico, pelo que atrai imensas empresas, sejam nacionais ou estrangeiras, para preformar ações e percursos alusivos ao conceito de “caça ao tesouro”⁵⁵².

Um caso de importância nacional trata-se da intervenção sobre o *clipper* britânico *Thermopylae*⁵⁵³, afundado em 1907, nas proximidades de Cascais. Os seus vestígios submersos só foram formalmente identificados quase um século após o afundamento deste⁵⁵⁴. Atualmente a

⁵⁴⁷ *O Naufrágio do vapor Lidador na ilha Terceira, Açores (1878): relatório preliminar*. In www.academia.edu, Disponível em http://www.academia.edu/211654/O_naufr%C3%A1gio_do_vapor_Lidador_na_ilha_Terceira_A%C3%A7ores_1878_relat%C3%B3rio_preliminar, consultado a 07/05/2015.

⁵⁴⁸ *Oakfield 1883-87: O naufrágio de um Vapor (São Miguel-Açores)*. In www.academia.edu, Disponível em http://www.academia.edu/1724850/Oakfield_1883-97_O_naufr%C3%A1gio_de_um_Vapor_S%C3%A3o_Miguel_-_A%C3%A7ores, consultado a 07/05/2015.

⁵⁴⁹ AA.VV. – *Project U-35. Relatório de Trabalhos de 2014*. Lisboa: CINAV, 2005.p. 9.

⁵⁵⁰ *Carta Arqueológica Subaquática dos Açores. Metodologia, resultados e sua aplicação na gestão do património subaquático da Região Autónoma dos Açores*. In www.entrada.tv, Disponível em http://www.entrada.tv/DB/wrecks/Docs/Carta_Arqueologica_Subaquatica_dos_Acores.pdf, consultado a 07/05/2015.

⁵⁵¹ *Carta Arqueológica Subaquática dos Açores. Metodologia, resultados e sua aplicação na gestão do património subaquático da Região Autónoma dos Açores*. In www.entrada.tv, Disponível em http://www.entrada.tv/DB/wrecks/Docs/Carta_Arqueologica_Subaquatica_dos_Acores.pdf, consultado a 07/05/2015.

⁵⁵² *Idem, Ibidem*.

⁵⁵³ Afundado aquando manobras navais ao largo de Cascais, em 1907, o *Thermopylae* tratava-se de um grande veleiro comercial britânico. A Câmara Municipal de Cascais reuniu esforço, no Verão de 2009, para salvaguardar o naufrágio em questão.

⁵⁵⁴ *Missão de avaliação e levantamento do sítio submarino do clipper Thermopylae*. In www.patrimoniocultural.pt, Disponível em

Câmara Municipal de Cascais pretende uma abordagem transdisciplinar na qual a arqueologia dos destroços do navio se molda no espaço identitário, físico e cultural da região⁵⁵⁵. Por fim, destacamos outros empreendimentos relativamente aos naufrágios presentes em águas de jurisdição nacional, como a canhoeira *Faro*⁵⁵⁶ em Lagos, e o SS *Dago*⁵⁵⁷, em Peniche. O naufrágio do SS *Dago* recebeu a devida atenção de um dos elementos do CINAV, Jorge Russo, que inclusive publicou os seus aprofundamentos historiográficos e científicos no *International Journal of Nautical Archaeology*, participando também no Seminário de Arqueologia Naval e Subaquática realizado na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra (2013) e na *Nautical Archaeology Annual Conference*, em Portsmouth, Inglaterra (2013)⁵⁵⁸. A intervenção arqueológica destes três naufrágios influenciou os moldes metodológicos do “Projeto U-35” do CINAV⁵⁵⁹.

4.2 - Georreferenciação e mapeamento dos naufrágios da Primeira Guerra. Modelos e empreendimentos internacionais e projetos nacionais

Neste contexto, pretendemos refletir sobre metodologias dotadas, como a georreferenciação e mapeamento dos naufrágios provocados pela guerra submarina alemã, no que diz respeito às suas potencialidades no campo da salvaguarda e mediação da fruição.

Como podemos efetivamente salvaguardar o património subaquático do período em análise, sem um mapeamento consistente e atualizado? A georreferenciação surge como um meio importantíssimo para a salvaguarda e gestão dos naufrágios, sejam eles quais forem, mas que se poderá aplicar aos provocados por *U-boats* alemães.

Apesar de alguns documentos históricos e empreendimentos científicos apresentarem um mapeamento aparentemente completo e assertivo, investigações mais recentes comprovam que a devida localização dos naufrágios merece novos contributos. Olhemos por exemplo para os trabalhos do britânico Innes MacCartney, que na sua comunicação *The Historical Archaeology of World War I U-boats and the Compilation of Admiralty History: The case of UC-79*, apresentada na *Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War One* de 2014, defende que a efetiva localização do património subaquático requer uma simbiose multidimensional entre um corpo de profissionais, provenientes de variadas áreas. A somar,

http://www.patrimoniocultural.pt/media/uploads/revistaportuguesadearqueologia/12_1/12_1artigos/221_244.pdf, consultado a 07/05/2015.

⁵⁵⁵ *Idem, Ibidem.*

⁵⁵⁶ Canhoeira portuguesa afundada em 1912, defronte ao Alvor, no Algarve. No seu percurso entre Lagos e Faro, a canhoeira colidiu com o rebocador *Josefina*.

⁵⁵⁷ Vapor inglês afundado por um avião alemão, aquando a Segunda Guerra Mundial, nas proximidades de Peniche, em 1942.

⁵⁵⁸ *Investigadores // CV Jorge Russo*. In www.ihc.fcsh.unl.pt, Disponível em <http://ihc.fcsh.unl.pt/pt/ihc/investigadores/item/36438-jorge-russo>, consultado a 07/05/2015.

⁵⁵⁹ AA.VV. – *Project U-35. Relatório de Trabalhos de 2014*. Lisboa: CINAV, 2005.p. 9.

deve-se pugnar por uma investigação histórica que cruze vários dados fornecidos por outras áreas científicas, como a arqueologia e a náutica. Após anos de mergulho, investigação histórica, e inventariação de naufrágios ao longo do canal da Mancha, Innes concluiu que as fontes históricas da época podem conter algumas incongruências. MacCartney estudou a lista de submarinos alemães perdidos, através da *Antisubmarine Division*, ou ASD, onde o Almirantado britânico enumerava e listava todas as perdas germânicas ao largo da costa inglesa. MacCartney concluiu que apenas 48 % da ASD estava efetivamente correta, questionando a verdadeira veracidade da fonte histórica⁵⁶⁰. Innes dá o exemplo do naufrágio do UC-79, que apesar de estar assinalado como “afundado” na ASD, a 19 de Outubro de 1917, a zona sul do Mar do Norte, na verdade ele continuou operacional depois desta data. O submarino efetivamente atacado foi o U-53, pelo submersível britânico HMS E-45, e não o UC-79. Concluindo, os serviços de informação britânicos depreende que fosse o UC-79, simplesmente por terem conhecimento de que se encontrava próximo do submarino britânico aquando o ataque. No entanto, nenhum dos submarinos foi afundado naquela data, sendo que o comandante do U-53 relatou o ataque britânico no seu diário de guerra, justificando assim a sua sobrevivência⁵⁶¹.

A nível internacional, dispomos de algumas tentativas de inventariação, mapeamento e georreferenciação dos naufrágios provocados por submarinos alemães. Vários comunicadores apresentaram novas propostas de mapeamento e georreferenciação dos naufrágios da Primeira Guerra Mundial na *Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War One* de 2014, o que permitiu uma reflexão mais profunda sobre este processo. Vejamos alguns casos a nível nacional e internacional.

Innes MacCartney, aqui já mencionado, reuniu mais de 100 naufrágios de submarinos, sobretudo do período que aporta as duas guerras mundiais, ao longo da costa do Reino Unido. Na sua obra *The Maritime Archaeology of a Modern Conflict: Comparing the Archaeology of German Submarine Wrecks to the Historical Test*⁵⁶², Innes focou-se sobretudo no Canal da Mancha, expondo uma localização mais exata de 32 submarinos alemães da Primeira Guerra Mundial⁵⁶³. Esta obra compreende um novo mapeamento dos naufrágios, que não vão necessariamente ao encontro das fontes históricas e documentais da época, dado que estas apresentam listagens e datações erróneas. O trabalho de Innes só foi possível graças à cooperação de vários profissionais de diversas áreas, incluindo historiadores, arqueólogos,

⁵⁶⁰ *Underwater Cultural Heritage From World War I – Proceedings of the Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War I*. In www.unesco.org, Disponível em <http://www.unesco.org/culture/underwater/world-warI.pdf>, consultado a 27/06/2015.

⁵⁶¹ *Ibidem*.

⁵⁶² MacCartney, Innes - *The Maritime Archaeology of a Modern Conflict: Comparing the Archaeology of German Submarine Wrecks to the Historical Test*. London: Routledge, 2015.

⁵⁶³ *Underwater Cultural Heritage From World War I – Proceedings of the Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War I*. In www.unesco.org, Disponível em <http://www.unesco.org/culture/underwater/world-warI.pdf>, consultado a 27/06/2015.

mergulhadores, e programadores informáticos. Ao compararem e partilharem os dados por estes selecionados, MacCartney obteve conclusões muito mais abrangentes e multidimensionais.

Mark Dunley, outro britânico que se dedica a esta investigação, afirma que a história naval do período 1914-1918 foi negligenciada durante décadas, tanto a nível historiográfico como a nível arqueológico e patrimonial, encontrando algum foco apenas nos incidentes bélicos da Jutlândia e dos Dardanelos⁵⁶⁴. O objetivo de Dunley é georreferenciar as perdas submarinas anglo-germânicas, os naufrágios mercantis britânicos, e os naufrágios do almirantado britânico, ao longo da costa do Reino Unido, estabelecendo um elo de ligação com as soluções defensivas da época e com o sistema de comboios mercantis. Mark Dunley colocou os seus mapas numa base de dados disponível *online*, pastscape.org.uk⁵⁶⁵, na qual vários investigadores ligados à área podem aceder gratuitamente⁵⁶⁶. Dunley e a sua equipa estão, juntamente com alguns departamentos do governo britânico, a identificar lacunas e falhas no sistema legislativo que contrarie uma proteção do património subaquático eficiente. O mesmo estabelece contacto com vários investigadores e mergulhadores por todo o Reino Unido, para que lhe enviem registos de mergulho, fotografias, ou mesmo documentação⁵⁶⁷.

Na mesma conferência, vários investigadores belgas uniram-se numa tentativa de mapear todo o património subaquático da Primeira Guerra Mundial, com o objetivo de atualizar a base de dados belga presente no *site* [maritime-archeologie-be](http://www.maritime-archeologie-be.be)⁵⁶⁸, acessível em quatro línguas, desde 2006⁵⁶⁹. Segundo vários investigadores belgas, a base de dados em questão fundamenta-se apenas em informação publicada e documentação arquivística, ignorando o possível contributo de outras áreas científicas como a arqueologia. A equipa presente na conferência mapeou vários naufrágios presentes ao largo da costa belga, apresentando novos dados e contributos de outros profissionais, o que permitiu novas tipologias de mapas e uma inventariação/categorização do património subaquático.

Os franceses, no âmbito desta conferência, apresentaram também os seus mais recentes contributos nesta área. Michel L'Hour, porta-voz do Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines (DRASSM)⁵⁷⁰, apresentou as contrariedades e os progressos da inventariação, localização, mapeamento e proteção do património subaquático

⁵⁶⁴ *Underwater Cultural Heritage From World War I – Proceedings of the Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War I*. In www.unesco.org, Disponível em <http://www.unesco.org/culture/underwater/world-warI.pdf>, consultado a 27/06/2015.

⁵⁶⁵ Disponível em www.pastscape.org.uk, consultado a 27/06/2015.

⁵⁶⁶ *Underwater Cultural Heritage From World War I – Proceedings of the Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War I*. In www.unesco.org, Disponível em <http://www.unesco.org/culture/underwater/world-warI.pdf>, consultado a 27/06/2015.

⁵⁶⁷ *Ibidem*.

⁵⁶⁸ Disponível em [www.maritime-archeologie-be](http://www.maritime-archeologie-be.be), consultado a 27/06/2015.

⁵⁶⁹ *Idem, Ibidem*.

⁵⁷⁰ Atualmente, a DRASSM coopera vivamente com a UNESCO, estabelecendo contacto direto com a sua sede em Paris. Criada por André Malraux, a DRASSM foi o primeiro departamento de arqueologia subaquática do mundo, sendo atualmente parte integrante do Ministério da Cultura francês.

nas águas de jurisdição francesa, nos últimos 30 anos. Os investigadores franceses possuem uma tarefa árdua, dado que, das 7.000 embarcações afundadas por submarinos alemães, cerca de 2.000 aproximadamente foram afundadas em águas de jurisdição francesa⁵⁷¹, o que faz com que o DRASSM tenha uma responsabilidade acrescida no âmbito da georreferenciação dos naufrágios da Primeira Guerra Mundial. Atualmente, os arquivos do DRASSM têm a responsabilidade de centralizar os documentos relativos ao património cultural subaquático de origem francesa, seja em águas nacionais ou internacionais. O DRASSM pretende, futuramente, juntar todos os seus naufrágios georreferenciados, além dos mapas arqueológicos nacionais, numa base informática disponível ao grande público, com a nomenclatura *Cultural Heritage Atlas*⁵⁷². O DRASSM possui também três projetos de uma base de dados de naufrágios georreferenciados: o *Archaeological Atlas of Maritime Cultural Remains of the Atlantic Arc*; o *PALM Atlas* (Archæological Heritage of the Mediterranean Littoral: Provence-Alpes-Côte d'Azur); *Atlas of the Maritime Cultural Remains of Hérault*; e um grande projeto europeu *The Atlas of the Two Seas: English Channel and North Sea*⁵⁷³. Todos estes projetos de georreferenciação estão incluídos numa base de dados enorme, a *Patriarche Database*, que permite uma visão englobante dos contributos do DRASSM, que emprega tecnologia digital, fontes iconográficas e mapas⁵⁷⁴.

Uma das maiores e mais credíveis bases de dados georreferenciados, inerentes aos naufrágios provocados por submarinos alemães da Primeira Guerra Mundial, é sem sombra de dúvidas o uboat.net. A equipa, liderada pelo islandês Gudmundur Helgason, iniciou os seus trabalhos em 1995, dado que não havia quaisquer publicações *online* sobre a guerra submarina compreendida no período das duas guerras mundiais⁵⁷⁵. A equipa de Gumundur engloba vários investigadores de variadíssimas nacionalidades, como o suíço Rainer Kolbicz⁵⁷⁶, o holandês Brian Corijn⁵⁷⁷, os americanos Brian Viglietti⁵⁷⁸, Yves Dufeil, e Michael Lowrey⁵⁷⁹. A

⁵⁷¹ *Underwater Cultural Heritage From World War I – Proceedings of the Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War I*. In www.unesco.org, Disponível em <http://www.unesco.org/culture/underwater/world-warI.pdf>, consultado a 27/04/2015.

⁵⁷² *DRASM – Explore, Protect, Publicise and Study Humanity's drowned history*. In www.unesco.org, Disponível em <http://www.unesco.org/culture/underwater/world-warI.pdf>, consultado a 27/06/2015.

⁵⁷³ *Ibidem*.

⁵⁷⁴ *Idem, Ibidem*.

⁵⁷⁵ *About the editor*. In www.uboot.net, Disponível em <http://www.uboot.net/about/editor.htm>, consultado a 28/06/2015.

⁵⁷⁶ Rainer Kolbicz deu enormes contributos à base de dados da plataforma eletrónica em questão, centrando-se sobretudo na listagem dos feitos militares dos submarinos alemães, recorrendo à análise das cópias microfilmadas dos diários de guerra alemães, fornecidas pelo Deutsches Uboot Museum Archive, sediado em Cuxhaven-Altenbruch, na Alemanha.

⁵⁷⁷ Brian Corijn centrou-se em inventariar e listar os demais naufrágios dos navios aliados, durante o período das duas guerras mundiais.

⁵⁷⁸ Brian Viglietti é responsável pela análise da documentação relacionada com os demais incidentes entre submarinos alemães e navios de guerra aliados.

plataforma permite-nos aceder a várias listagens sobre os submarinos imperiais alemães, os seus comandantes, os naufrágios que provocaram, o percurso dos submarinos, entre toda uma panóplia de dados categorizados. Uma das mais importantes contribuições desta plataforma eletrónica foi a georreferenciação dos naufrágios provocados pelos submarinos alemães, de acordo com as ferramentas utilizáveis tanto do *Google Maps*, como do *Google Earth*. Através do motor de busca, o utilizador pode aceder a variados dados sobre um determinado naufrágio, incluindo a sua georreferenciação, tipologia de navio, carga, peso, causas do seu afundamento, data do seu afundamento, submarino responsável, entre outros aspetos relacionados. A georreferenciação dos naufrágios só foi possível graças à análise das cópias microfilmadas dos diários de guerra alemães, fornecidas pelo Deutsches Uboot Museum Archive.

Outra plataforma eletrónica de relevância internacional, é o *site* wrecksite.eu, a maior base *online* de naufrágios georreferenciados disponível ao grande público. Nesta plataforma, tal como no uboat.net o utilizador pode aceder a um considerável número de dados e factos sobre um determinado naufrágio, seja qual for efetivamente o período histórico aquando o seu afundamento. Possui 1801 cartas marítimas, incluindo 54 cartas portuguesas que assinalam vários naufrágios mapeados ao longo da costa portuguesa, incluindo os da Primeira Guerra Mundial⁵⁸⁰.

4.2.1 - O “Projeto U-35”, do CINAV

O “Projeto U-35” é absolutamente pioneiro em Portugal, e exemplar no contexto mundial, como é visível na *Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War One* de 2014⁵⁸¹. Segundo o Relatório de Trabalhos de 2014⁵⁸², podemos aceder aos objetivos e metas alcançadas pelo CINAV. Os principais objetivos do “Projeto U-35” visam sobretudo a localização do veleiro italiano *Bieneimé Prof. Luigi*, afundado pelo U-35 em 24 de abril de 1917; efetuar o levantamento dos três destroços alegadamente correspondentes aos três outros navios afundados pelo U-35 no dia 24 daquele mês: *SS Torvore*, *SS Nordsøen* e *SS Vilhelm Krag*; analisar o testemunho material para confirmar ou descartar a relação destroço-

⁵⁷⁹ Estes dois últimos programadores informáticos, para além de arquitetarem as bases de dados do site www.uboat.net, empreenderam uma considerável investigação em torno da perda dos submarinos alemães, e conteúdos biografias relacionados com os comandantes dos *U-boats* alemães.

⁵⁸⁰ *Serviço Hidrográfico de Portugal*. In www.wrecksite.eu, Disponível em <http://www.wrecksite.eu/chartInfo.aspx?19>, consultado a 28/06/2015.

⁵⁸¹ *Underwater Cultural Heritage From World War I – Proceedings of the Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War I*. In www.unesco.org, Disponível em <http://www.unesco.org/culture/underwater/world-warI.pdf>, consultado a 27/04/2015.

⁵⁸² AA.VV. – *Project U-35. Relatório de Trabalhos de 2014*. Lisboa: CINAV, 2005.

navio; contribuir com dados para o projeto “The Stroke Project”⁵⁸³; e propor um projeto de fruição, divulgação e salvaguarda⁵⁸⁴.

No Relatório de Trabalhos de 2014, num jeito conclusivo, a equipa do CINAV fala-nos como entreviu e investigou os naufrágios mencionados acima, assim como a busca pelo quarto navio afundado naquele dia, o veleiro italiano *Bieneimé Prof. Luigi*. Para a identificação dos destroços correspondentes aos três vapores localizados, a equipa do CINAV desenvolveu uma metodologia diferente para cada um, muito influenciada nos preceitos de David M. Vanzandt, presentes na tese de mestrado *A Systematic Method for the Identification of Historic Era Shipwrecks*, um dos mais recentes contributos neste sentido⁵⁸⁵. Para o *Torvore* a equipa do CINAV desenvolveu e testou novas metodologias de registo de naufrágios no âmbito nacional, recorrendo a um método de mapeamento arqueológico nomeado *Base Line and Offset*⁵⁸⁶, a um registo geofísico de multifeixe⁵⁸⁷, com a ajuda da empresa *Subnauta*⁵⁸⁸, comparação das cristas geomorfológicas dos locais de afundamento e emprego do método destroço-navio⁵⁸⁹. O naufrágio *Vilhelm Krag*, não foi ainda alvo de análise ou registo material, sendo este um dos objetivos a concretizar a curto prazo.

O CINAV envolveu várias instituições para os vários fins do “Projeto U-35”. No que toca à salvaguarda e fruição dos naufrágios localizados, a mesma estabeleceu uma parceria com a Global Underwater Explorers (GUE), que através do projeto local *Baseline Torvore*, ambas as instituições pretendem desenvolver um projeto de monitorização do destroço. Neste projeto é compreendido o seu aspeto histórico-material, mas também biológico e ecológico, dando outra dimensão ao “Projeto U-35”⁵⁹⁰. O CINAV envolveu por sua vez o tecido empresarial local, recebendo apoios das unidades hoteleiras da região e mesmo de algumas unidades de restauração, que ajudaram a economizar os processos de investigação da equipa. Este projeto capitalizou igualmente empresas de mergulho locais, como a *Subnauta*, e *Ocean Revival*, potenciando o seu material e os seus recursos humanos. O “Projeto U-35” recebeu apoios

⁵⁸³ O “Stroke Project” é um projeto desenvolvido pelo investigador do CINAV, Jorge Russo, que pretende investigar o naufrágio SS *Dago*, que foi afundado na Segunda Guerra Mundial ao lado de Peniche, em 1942.

⁵⁸⁴ AA.VV. – *Project U-35. Relatório de Trabalhos de 2014*. Lisboa: CINAV, 2005, p 7.

⁵⁸⁵ VANZANDT, David M. - *A Systematic Method for the Identification of Historic Era Shipwrecks*. Adelaide, South Australia: Flinders University, 2009. Master’s thesis.

⁵⁸⁶ Técnica de mapeamento recorrente entre os arqueólogos subaquáticos, que tem como fim calcular a distância entre um ponto fixo costeiro e um naufrágio.

⁵⁸⁷ Através de vários programas informáticos é possível reconstituir as imediações geofísicas em redor de um naufrágio, em três dimensões. O registo de geofísica de multifeixe permite um novo tipo de intervenção em torno do naufrágio, e mesmo desempenho do arqueólogo subaquático.

⁵⁸⁸ Empresa portuguesa especializada em mergulho técnico e trístico, sediada em Portimão.

⁵⁸⁹ Na arqueologia subaquática, a técnica destroço-navio permite comprovar a verdadeira identidade de um determinado naufrágio, recorrendo a um comparação entre os artefactos e destroços resgatados e o naufrágio.

⁵⁹⁰ AA.VV. – *Project U-35. Relatório de Trabalhos de 2014*. Lisboa: CINAV, 2005, p 89.

financeiros do município de Vila do Bispo no valor de 15.000 euros, assim como autorizou a apresentação do projeto na própria Câmara Municipal a 3 de setembro de 2014⁵⁹¹.

O “Projeto U-35” procura apoios e parcerias com instituições portuguesas, assim como instituições estrangeiras. O CINAV move recursos para marcar presença em várias conferências e publicar artigos de referência internacional, marcando presença na *Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War One* de 2014, em Bruges, e na *Nautical Archaeology Annual Conference* de 2013, em Portsmouth, publicando inclusive um artigo sobre o projeto, na *National Geographic Magazine*, intitulado *Usos do Luso*, edição portuguesa de agosto de 2014⁵⁹².

Concluindo, o “Projeto U-35” constitui, sem dúvida, uma referência a nível nacional e internacional, que centra as suas investigações na atividade submarina alemã em Portugal.

4.2.2 - Georreferenciação e mapeamento dos naufrágios da Primeira Guerra Mundial em águas nacionais. Uma proposta

Um dos principais objetivos desta dissertação é criar uma base de dados em torno dos naufrágios provocados por submarinos alemães, ao longo da costa portuguesa e respetivas imediações insulares atlânticas, além de os georreferenciar devidamente, anexando vários mapas alusivos à temática. Não há quaisquer mapas/georreferências que englobem todos os naufrágios em questão, sejam estes de origem portuguesa ou estrangeira, que estejam disponíveis ao grande público, atualmente.

Nesta dissertação tentamos colmatar esta falha, disponibilizando os nossos contributos nos Anexos 1 e 2, e incorporando-a no projeto de mediação para os museus Municipal e Marítimo, de Esposende. O modelo do “Projeto U-35” serviu-nos de inspiração, não só pelo modo como conjuga a multidisciplinaridade profissional e uma investigação séria em torno do património, mas também pelo modo como envolveu a comunidade a várias escalas.

Reunimos esforços para quantificar os naufrágios portugueses e estrangeiros, almejando obter uma leitura muito mais profunda da guerra submarina empreendida nas costas portuguesas. Os naufrágios foram georreferenciados em graus decimais na plataforma eletrónica *Google Maps*, sendo transpostos e mapeados pela MAPoteca sediada na Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Vejamos como decorreu o processo.

Numa primeira instância, antes de georreferenciar os naufrágios, tivemos que elaborar uma listagem que compreende o maior número possível destes, recorrendo aos mais

⁵⁹¹ Câmara de Vila do Bispo apoia projeto de investigação sobre as operações do U-35 na costa de Sagres. In www.cm-viladobispo.pt, Disponível em <http://www.cm-viladobispo.pt/pt/noticias/1234/camara-de-vila-do-bispo-apoia-projeto-de-investigacao-%E2%80%9DCas-operacoes-do-u-35-na-costa-de-sagres-1917%E2%80%9D.aspx>, consultado a 15/04/2015.

recentes contributos bibliográficos, assim como às listagens já elaboradas. Historiograficamente, a listagem dos naufrágios ocorridos na costa portuguesa não recebeu a devida atenção. Em primeiro lugar, as existentes apenas se preocuparam com a inventariação das embarcações de pavilhão português, negligenciando por completo as embarcações estrangeiras afundadas ao longo da nossa costa, no decorrer do conflito. Destacamos algumas obras que facultaram listagens consistentes em torno das embarcações portuguesas naufragadas: a obra *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, de Jaime Correia do Inso⁵⁹³; o artigo *Jornadas do Mar 2014. Mar: Uma Onda de Progresso – As Perdas da Frota Mercante Portuguesa durante a Primeira Grande Guerra*⁵⁹⁴, de Paulo Nuno Costa; e a obra *Marinha Portuguesa. Nove Séculos de História*⁵⁹⁵, de José António Rodrigues Pereira. Neste contexto, comparámos as listagens de cada obra e alcançámos novos dados e novas quantificações, como é visível nas tabelas Apêndice

Mais recentemente, Paulo Costa, investigador do Instituto Português de História Contemporânea, propôs novas abordagens metodológicas em torno da inventariação e listagem dos naufrágios ocorridos na costa nacional, no seu artigo *Jornadas do Mar 2014. Mar: Uma Onda de Progresso – As Perdas da Frota Mercante Portuguesa durante a Primeira Grande Guerra*⁵⁹⁶. O investigador, ao falar-nos das dificuldades em listar os demais naufrágios portugueses, cita alguns problemas identificados pelo capitão-de-fragata Jaime Correia do Inso, que efetivou algumas listagens nos finais dos anos 30, presentes na revista *Anais do Clube Militar*. Segundo Jaime Correia, a dificuldade em encontrar informação relativamente à marinha mercante nacional “*excede todas as expetativas*”⁵⁹⁷. Paulo Costa analisou as quatro listas elaboradas durante a Conferência de Paz, de 1919, que constituem o resultado oficial das perdas no mar contabilizadas pela delegação portuguesa⁵⁹⁸, comportando todas as suas contabilizações numa lista exposta no artigo anteriormente referido. Paulo Costa contabilizou cerca de 42 embarcações portuguesas afundadas na costa nacional, enquanto José António Rodrigues

⁵⁹³ INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006.

⁵⁹⁴ COSTA, Paulo Nuno – *As Perdas da Frota Mercante Portuguesa durante a Primeira Grande Guerra*. In *Jornadas do Mar – 2014*, Lisboa, 2014 – *Jornadas do Mar – 2014. Mar: uma onda de Progresso*. Lisboa: Escola Naval, 2014.

⁵⁹⁵ PEREIRA, José António Rodrigues – *Marinha Portuguesa. Nove Séculos de História*. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, 2010.

⁵⁹⁶ COSTA, Paulo Nuno – *As Perdas da Frota Mercante Portuguesa durante a Primeira Grande Guerra*. In *Jornadas do Mar – 2014*, Lisboa, 2014 – *Jornadas do Mar – 2014. Mar: uma onda de Progresso*. Lisboa: Escola Naval, 2014.

⁵⁹⁷ INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006, p 171.

⁵⁹⁸ Como já referimos nesta dissertação, o autor Paulo Costa recorre a duas obras para o estudo das perdas náuticas contabilizadas pela delegação portuguesa, aquando a Conferência de Paz: a obra *Estratégia Portuguesa na Conferência de Paz 1918-1919 – As atas da delegação portuguesa*, de Duarte Ivo Cruz; e a obra *Lista dos Navios da Marinha Portuguesa referida a 1 de janeiro de 1918*, publicada pela Direção Geral da Marinha.

Pereira, na sua obra *Marinha Portuguesa. Nove Séculos de História*⁵⁹⁹ enumerou cerca de 55 navios. A nossa pesquisa permitiu apurar cerca de 58 navios portugueses, incorporando os dados fornecidos pelos autores anteriormente mencionados, somando dois navios da armada portuguesa, o NRP *Augusto de Castilho* e NRP *Roberto Ivens*⁶⁰⁰, e mais uma pequena embarcação da empresa *Blandy* que foi afundada no ataque alemão de 3 de dezembro de 1916, no Funchal.

Os dados recolhidos permitiram identificar 176 naufrágios⁶⁰¹, sendo que 156 destes apresentam-se georreferenciados nos mapas presentes em Anexo (Anexos 1 e 2). A georreferenciação nesta dissertação de mestrado só foi possível devido às georreferências presentes nos sites *wrecksite.eu* e *uboat.net*, além dos mapas presentes nos diários das cópias microfilmadas dos diários de guerra alemães a que tivemos acesso⁶⁰², fornecidas pelo Deutsches Uboot Museum Archive. No entanto, encontrámos bastantes dificuldades em georreferenciar alguns navios, sobretudo portugueses⁶⁰³. Temos conhecimento de que boa parte dos naufrágios portugueses, presentes nos *sites* anteriormente referidos, foram georreferenciados por dois investigadores. A equipa do *site* *uboat.net* contou com o auxílio de um investigador português, Reinaldo Delgado⁶⁰⁴, que contribuiu bastante para a georreferenciação dos naufrágios portugueses. Já a equipa do *wrecksite.eu* contou sobretudo com a ação de um dos seus administradores, o belga Jan Lettens⁶⁰⁵, que inventariou boa parte dos naufrágios portugueses da Primeira Guerra Mundial, nas imediações marítimas da costa portuguesa.

Concluindo, a pertinência e real contributo da georreferenciação desta dissertação de mestrado prende-se com o mapeamento de 176 naufrágios provocados por submarinos alemães, durante o período entre 1916-1918, tanto de origem portuguesa, como estrangeira. Nenhuma obra ou artigo, de que tenhamos conhecimento, apresenta tal mapeamento, pelo que desejamos

⁵⁹⁹ PEREIRA, José António Rodrigues – *Marinha Portuguesa. Nove Séculos de História*. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, 2010, p. 445-449

⁶⁰⁰ Os autores anteriormente mencionados não contabilizam estes dois navios, pois estavam ao serviço da Armada portuguesa, e não da marinha mercante. Nesta dissertação de mestrado decidimos englobá-los na listagem dos naufrágios georreferenciados.

⁶⁰¹ Apesar de contabilizarmos 176 naufrágios, adicionamos mais 4 navios que foram danificados: o *Joaquim Mumburu*, o *Benledi*, o *Triana* e o *Egyptiana*. Apenas os dois últimos estão georreferenciadas, não como naufrágios, mas como navios danificados pela ação submarina.

⁶⁰² O Deutsches Uboot Museum Archive disponibilizou-nos os seguintes diários de guerra: U-47, U-35, U-38, U-52, U-79, U-155, UC-27, UC-37 e UC-53.

⁶⁰³ Sabemos muito pouco sobre alguns navios portugueses, como o *São José*, *Santa Marta*, *Açôr*, *Terra Nova* e *Serra do Marco*, entre outros que não conseguimos georreferenciar. As bases de dados do www.uboat.net e www.wrecksite.eu não apresentam quaisquer georreferências sobre alguns navios portugueses.

⁶⁰⁴ Durante o período de investigação, no âmbito desta dissertação de mestrado, estabelecemos contacto com o investigador Reinaldo Delgado, que nos forneceu alguma documentação relevante. Os seus contributos no que toca ao conhecimento dos naufrágios portugueses estão disponíveis no seu *blog*: [www.http://naviosenavegadores.blogspot.pt/](http://naviosenavegadores.blogspot.pt/). Reinaldo Delgado coopera com a equipa do www.uboat.net, partilhando vários documentos e fontes históricas portuguesas.

⁶⁰⁵ Disponível em <http://www.wrecksite.eu/userView.aspx?1>

que este contributo auxilie novos estudos e investigações sensíveis à temática. Apresentamos vários mapas, presentes em Anexo (Anexo 1 e 2), nos quais o leitor poderá analisar e comparar as progressões da guerra submarina, em águas lusas, ao longo da baliza cronológica 1916-1918. Os mapas visam também um enquadramento histórico e geográfico inerente ao conflito, destacando as áreas mais afetadas, processos históricos envolvidos e as principais incursões submarinas. Esperamos incorporar os dados georreferenciados no projeto de mediação aqui esboçado, para assim o visitante obter uma nova visão sobre a frente marítima portuguesa, dinamizando e complementando o projeto em causa.

Capítulo 5 – Proposta de Mediação para o Museu Municipal de Esposende – Exposição: Esposende e a guerra submarina na Primeira Guerra Mundial – 1914-1918

Neste capítulo, pretendemos expor a nossa proposta de mediação para os museus Municipal e Marítimo de Esposende, naturalmente afeta à temática aqui abordada; a guerra submarina alemã verificada ao longo da costa portuguesa e a costa de Esposende em particular, explorando as relações de interação.

Após toda a pesquisa contextual, enquadrada no período em foco, em torno da presença de submarinos alemães e os impactes em Portugal, assim como a questão do abastecimento (alimentar e energético) ao então inimigo, propõe-se a organização de uma exposição a estar patente no Museu Municipal de Esposende.

A exposição divide-se em três grandes áreas temáticas, de uma vertente mais ampla a uma aproximação à realidade local: *Os submarinos alemães na Primeira Guerra Mundial*; *A guerra submarina alemã e Portugal (1916-1918)*; e *Esposende e a guerra submarina alemã na Primeira Guerra Mundial*.

A área temática *Os submarinos alemães na Primeira Guerra Mundial* pretende fornecer ao visitante a compreensão do papel dos *U-boats* alemães durante a conflagração mundial, de um modo mais englobante e contextual. A área *A guerra submarina alemã e Portugal (1916-1918)* apresenta já elementos mais pormenorizados, contanto com os contributos fornecidos por esta investigação, tanto a nível historiográfico, como a nível da recolha dos dados agora georreferenciados. Por último, a área temática *Esposende e a guerra submarina alemã na Primeira Guerra Mundial* aponta para uma contextualização local, mencionando a realidade socioeconómica (contrabando verificado na região, condições sociais e contexto regional) vivida na Primeira Guerra Mundial, além do episódio histórico ocorrido em Esposende, nos inícios de maio de 1917. Examinaremos o modo como pretendemos estruturar e dinamizar as três áreas temáticas propostas, tendo em consideração o público que frequenta, habitualmente, este Museu e aquele que se procura cativar e incluir. Consideramos que esta exposição merecerá um catálogo que a suporte e justifique. Não se poderá imaginar a exposição sem um painel inicial que contenha uma cronologia da 1ª guerra mundial – os eventos a nível mundial e a entrada de Portugal na 1ª guerra.

5.1 - Área temática - *Os submarinos alemães na Primeira Guerra Mundial*

Nesta área temática, decidimos incluir não só painéis expositivos que contêm informação textual de suporte, como recorreremos a outros veículos de interpretação, observação e reflexão. Numa primeira instância, decidimos apresentar o modo como os submarinos alemães foram desenvolvidos antes do eclodir da guerra, recorrendo a fontes iconográficas e a painéis expositivos para uma melhor explicitação. Aqui, o visitante poderá ter acesso informativo, tanto sobre os primeiros modelos dos submarinos como os construídos no decorrer da guerra. Pretendemos recorrer a imagens/gravuras que exponham os demais modelos dos *U-boats* alemães, anexando notas sobre o seu poder de fogo, peso, capacidade, número de tripulantes, função entre outro tipo de aspetos categorizáveis. A par destas imagens tencionamos efetuar uma outra recolha de imagens/fotografias da época que apresentem submarinos alemães, tanto em ações militares, como simples operações em alto-mar ou de patrulha. Um contacto visual com imagens da época contribuirá para que o visitante tenha uma melhor perceção das dimensões, utilidades e meios logísticos que um submarino mobilizava, recorrendo aos diários de guerra microfilmados e à iconografia presente no suplemento periódico *A Ilustração Portuguesa*.

Num segundo momento, desejámos incorporar alguns painéis expositivos que evidenciem de um modo claro o poder militar e estratégico dos submarinos alemães na Primeira Guerra, recorrendo a gráficos⁶⁰⁶, citações historiográficas e a mapas. A amostra de alguns valores tocantes à perda de navios aliados, tanto militares como mercantes, entres outras perdas materiais e humanas consequentes, serão visíveis nestes elementos. Pretendemos agregar a esta seção uma cronologia que mencione os momentos capitais da guerra submarina na Primeira Guerra Mundial, como por exemplo a promulgação alemã da guerra submarina irrestrita, a 9 de janeiro de 1917, ou o afundamento do *Lusitania* que abalou as relações diplomáticas germano-americanas. Apelando ao emprego de componentes dinâmicos nesta proposta de mediação, decidimos incorporar nesta área temática várias fotografias da época de grandes naufrágios aliados provocados por submarinos alemães. Alguns navios aliados surgem como opções lógicas como o icónico *Lusitania*, o cruzador HMS *Aboukir*, o couraçado francês *Danton*. No entanto, tencionamos fazer uma seriação fundamentada sobretudo na tonelagem e número de vidas humanas perdidas.

Outro recurso que pretendemos empregar nesta proposta de mediação, utilizando os meios fornecidos pelas unidades museológicas neste sentido, serão as fontes cinematográficas da época. O filme propagandístico alemão, *Der Magische Gurtel/ The Enchanted Circle*

⁶⁰⁶ Os gráficos que serão exibidos nesta proposta de mediação estão presentes em anexo.

(1917)⁶⁰⁷, apresenta uma grande compilação de filmagens das incursões submarinas do comandante alemão Lothar von Arnauld de la Perière a bordo do U-35, o comandante de submarinos alemão mais bem-sucedido da Primeira Guerra Mundial. Tencionamos elaborar um pequeno guia adaptado para este filme, traduzindo para a língua portuguesa o guia oficial desta película disponibilizado pela Lloyd's Register of Shipping e pelo Imperial War Museum de Londres⁶⁰⁸. O filme possui duas versões, uma alemã⁶⁰⁹ e outra inglesa⁶¹⁰, pelo que optámos por disponibilizar as duas. No *site* oficial do Imperial War Museum podemos aceder às duas versões cinematográficas gratuitamente.

⁶⁰⁷ BRENNERT, Hans – **Der Magische Grütel**. Alemanha: Bild-und Film Amt (BUFA), 1917.

⁶⁰⁸ *First World War U-boat – A Guide to the Video (Der Magische (The Echanted Circle) (1917) and The Exploits of a german Submarine (U.35) Operating in the Mediterranean (1919)*. London. Lloyd's Register of Shipping on behalf of the Imperial War Museum, 2000.

⁶⁰⁹ *Der Magische Grütel (Main Title)*. In www.iwm.org.uk, Disponível em

<http://www.iwm.org.uk/collections/item/object/1060008290>, consultado a 15/07/2015.

⁶¹⁰ *The Exploits of a German Submarine (U-35) Operating in the Mediterranean (Main Title)*. In www.iwm.org.uk, Disponível em <http://www.iwm.org.uk/collections/item/object/1060023104>, consultado a 15/07/2015.

5.2 - Área temática – A guerra submarina alemã e Portugal (1916-1918)

Esta área temática aporta uma dinâmica mais específica e uma maior pormenorização dos factos históricos ligados à frente marítima portuguesa. Em primeiro lugar, pretendemos, através de painéis expositivos, estabelecer uma pequena cronologia que compila os ataques dos submarinos alemães mais relevantes, verificados no período 1916-1918. Alguns ataques alemães merecem uma descrição textual mais consistente e descritiva nos painéis expositivos, como é o caso dos seguintes seleccionados: os dois ataques à Madeira verificados a 3 de dezembro de 1916, pelo U-38, e a 12 de dezembro de 1917, pelo U-155; o ataque a Ponta Delgada a 4 de julho de 1917, pelo U-155; e o ataque ao porto de S. Vicente (Cabo Verde) a 2 de novembro de 1917, pelo U-151. Para acompanhar a pequena descrição textual destes ataques seleccionados, planeamos adicionar várias fontes iconográficas da época que testemunham estes mesmos confrontos. O suplemento *A Ilustração Portuguesa*, do periódico *O Século*, apresenta inúmeras imagens dos danos materiais e humanos destas mesmas ofensivas alemãs, como é o caso da sua edição do dia 20 de agosto de 1917, que apresenta algumas fotografias do ataque verificado a 4 de julho de 1917, no Funchal⁶¹¹. Nesta edição podemos verificar, através das imagens exibidas, os danos materiais e humanos que o submarino provocou à comunidade funchalense.



Fig. 11 - *A Ilustração Portuguesa*, edição de 20 de agosto de 1917. Destroços provocados pelo U-155, após o ataque a Ponta Delgada.

⁶¹¹ *A Ilustração Portuguesa*, 20 de agosto, p.145.



Fig. 12 - A Ilustração Portuguesa, edição de 1 de janeiro de 1917. Naufrágios consequentes do ataque do submarino U-38 ao Funchal⁶¹².

Usaremos fotografias e imagens da época, que apresentem os maiores naufrágios provocados por submarinos alemães, o seu número e distribuição por anos. Seleccionaremos algumas embarcações, pelas suas perdas materiais e humanas. Optámos pelos seguintes naufrágios: o cargueiro norueguês *Terje Vikken*, por se tratar efetivamente do primeiro naufrágio causado por um submarino alemão em águas portuguesas; o grande couraçado francês *Suffren*, devido ao facto de ter sido o maior navio afundado nas nossas águas, e um dos maiores em toda a Primeira Guerra Mundial⁶¹³; os navios *Surprise*, *Kanguroo* e *Dacia*, por terem sido afundados no ataque ao Funchal, a 3 de dezembro de 1916; os navios *Nordsøen*, *Vilhelm Krag*, *Torvore* e *Bien Aimé Prof. Luigi*, por serem naufrágios investigados atualmente pelo CINAV, e por protagonizaram um dos ataques mais singulares vividos na nossa costa; e por último os cargueiros brasileiros *Acary* e *Guahyba*, afundado pelo U-151, a 2 de novembro de 1917, no porto de S. Vicente. Pretendemos, no painel dispositivo, apresentar várias componentes do naufrágio, incluindo: nome do navio, data do afundamento, submarino responsável, número de mortes, rota quando o naufrágio, localização geográfica, carga, tonelagem, operadora e nacionalidade. O visitante, ao ter acesso a uma pequena caixa de texto descritiva e a estes dados, poderá ter uma melhor noção sobre a frente marítima portuguesa.

Adjacente à cronologia e às descrições textuais dos ataques alemães, pretendemos juntar mais elementos fotográficos. Através dos diários de guerra alemães microfilmados que

⁶¹² A Ilustração Portuguesa, 1 de janeiro de 1917, p.6.

⁶¹³ *Ships hit by U-boats during WWI - Largest Ships sunk or damaged*, Disponível em http://www.uboot.net/wwi/ships_hit/largest.html, consultado a 16/08/2015.

disponemos, enviados pelo Deutsches Uboot Museum Archive, sediado em Cuxhaven-Altenbruch (Alemanha), pretendemos expor fotografias alusivas aos percursos dos U-boats que navegaram perto da costa portuguesa, ou mesmo confirmações dos ataques mencionados em acima. No final de cada diário de guerra obtido, verificámos que estes continham um mapa náutico que apresenta o percurso empreendido pelos submarinos em questão.

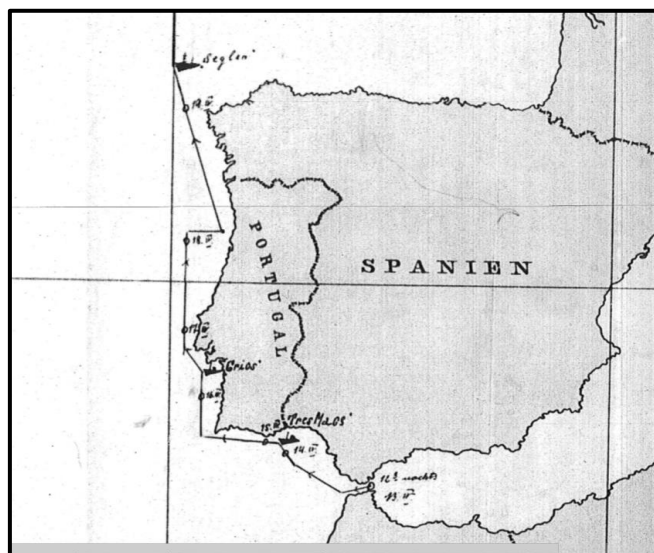


Fig. 13 - Mapa náutico do percurso do submarino U-52, realizado entre 14 a 19 de abril de 1917⁶¹⁴.

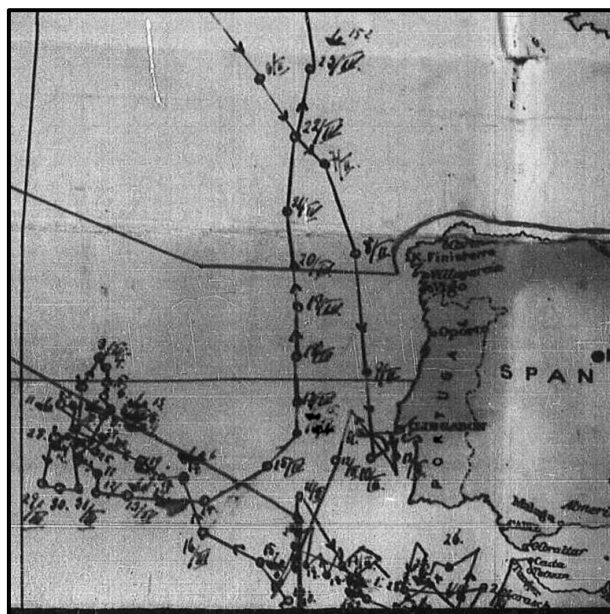


Fig. 14 – Mapa náutico do percurso do submarino U-155, realizado entre março e abril de 1918⁶¹⁵.

⁶¹⁴ DUMA/C-A – *Kriegstagebuch – des Kommandos S.M.U-Boot „U.52“. für die Zeit der Vernunternehmung von 16.März – 27. April 17.Kapitänleutnant Walther (Hans)*, p.37.

⁶¹⁵ DUMA/C-A – *Bermerkungen zum Kriegstagebuch U 155. Kommandant : Korvet tenkapi tän Eckelman – Unternehmung von 14. Januar 1918 bis 4. Mai 1918*, p.94.

MAPoteca da Faculdade de Letras da Universidade do Porto⁶¹⁹, assim como a imagens retiradas a título próprio do *Google Maps*. Os mapas apresentam uma sequência cronológica e regional. A sequência cronológica exhibe mapas desde o começo da guerra entre a Alemanha e Portugal, em 1916, até ao ano de 1918, que culmina num quarto mapa com a apresentação dos 176 naufrágios que conseguimos georreferenciar, durante este mesmo período. As imagens elaboradas a título próprio, através do *Google Maps*, permitem ao visitante compreender o modo como georreferenciamos e mapeamos os naufrágios, fornecendo também uma visão e uma perspetiva diferente.

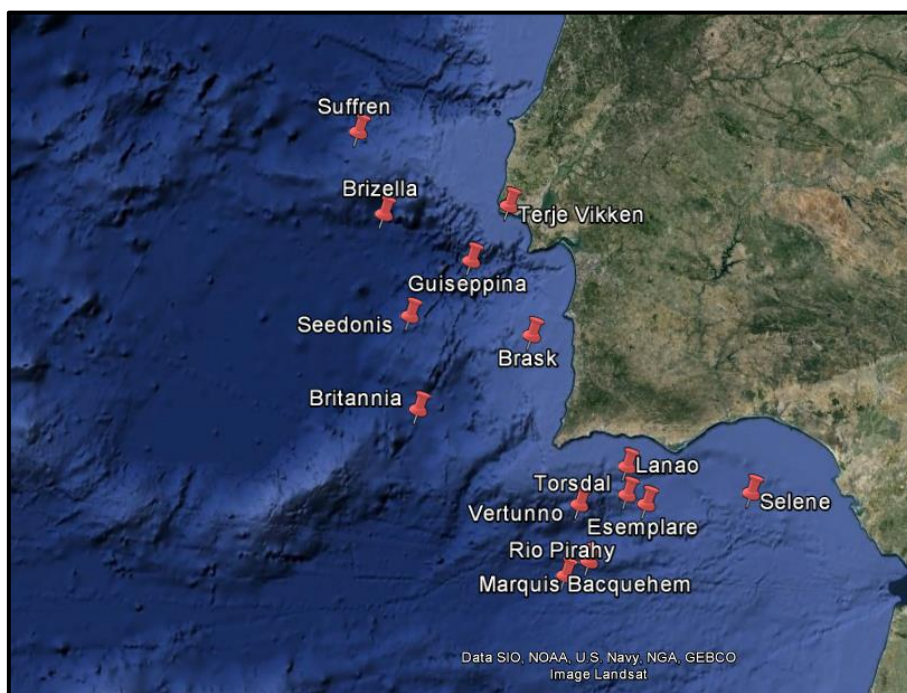


Fig. 16 – Georreferenciação dos naufrágios afundados em 1916, com o recurso ao *Google Maps*.

A sequência de mapas de cariz regional, visa focar algumas das zonas marítimas mais afetadas pela ação dos submarinos alemães, entre os quais escolhemos as seguintes imediações marinhas: largo de Lisboa, largo do Porto, largo de Esposende, largo do Algarve, largo dos Açores e largo da Madeira. Para focar este aspeto analítico, serão exibidos mapas, proporcionados pela MAPoteca, que foquem estas mesmas imediações marítimas, além dos dados georreferenciados no *Google Maps*.

Para concluir a estruturação desta área temática, pretendemos apresentar vários gráficos e dados estatísticos que demonstrem o número de perdas materiais e humanas, fruto da guerra submarina vivida nas águas portuguesas. Os mesmos elementos serviram para quantificar as baixas provocadas pelos submarinos alemães mais bem-sucedidos na nossa costa. Para este efeito selecionamos três *U-boats*: o U-38, o U-35 e o U-155. Os comandantes dos três

⁶¹⁹ Os mapas aqui evidenciados estão presentes em anexo.

submarinos selecionados (Max Valentiner, Lothar von Arnauld de la Perière e Karl Meussel) merecerão uma pequena biografia, na qual se focará nos seus maiores feitos militares durante a Primeira Guerra Mundial.

5.3 Área temática – *Esposende, guerra submarina alemã e os seus impactes*

A área temática em questão apresenta-se como a mais importante de todas, pois Esposende e a guerra submarina é o grande foco de toda esta proposta de mediação, que se relaciona com a realidade local. Esta área temática apresenta três vetores essenciais, que assim estruturam a mesma: *Esposende na Primeira Guerra Mundial*; *O Abastecimento de Submarinos alemães*; e *Esposende – Uma comunidade afetada pela Guerra Submarina Alemã*.

Os painéis expositivos relativos a *Esposende na Primeira Guerra Mundial* tentam contextualizar a comunidade esposendense no período em questão, espelhando a sua realidade socioeconómica. Desejamos também apresentar dados relativos à vila de Esposende na época, apresentando dados demográficos, principais atividades económicas e culturais, planta da vila, pontos de comércio entre outras componentes. Aqui desejamos apresentar elementos que estabeleçam um fio condutor entre as dificuldades socioeconómicas e o caso de abastecimento de submarinos vivido nos inícios de maio de 1917. Para esse efeito compilamos algumas notícias do periódico *O Espozendense* que refletem os demais casos de contrabando, fome, roubo e atividades policiais vividas na vila de Esposende. Como vimos, o contrabando de géneros alimentares era regular na região, pelo que o visitante poderá ter essa perceção nesta seção da área temática *Esposende e a guerra submarina alemã na Primeira Guerra Mundial*. A somar, seria relevante evidenciar por sua vez os géneros alimentares produzidos na região, relacionando-os mais tarde com os hábitos alimentares e de produção da agrícola local.

A seção *O Abastecimento de Submarinos Alemães* – tem como principal objetivo apresentar o episódio histórico vivido nos inícios de maio de 1917, em Esposende. Tencionamos recorrer a uma descrição mais elaborada, na qual o visitante poderá reter várias informações sobre o que efetivamente ocorreu nesta data. Este corpo textual apesar de mais elaborado e descritivo, não pode apresentar-se excessivamente longo. Para dinamizar corpo textual aqui mencionado, serão anexadas várias imagens que documentam as notícias dos vários periódicos que analisamos ao longo desta dissertação. Ao compilarmos, iconograficamente, as notícias mais relevantes dos periódicos *O Espozendense*, *Gazeta de Braga*, *O Comércio do Porto*, *O Século*, *O Primeiro de Janeiro* e *Diário de Notícias*, o visitante poderá compreender de um modo mais satisfatório a dimensão deste episódio histórico na imprensa da época. Será também interessante uma comparação entre as fontes periódicas aqui selecionadas, dada a faciosidade regionalista verificada no periódico *O Espozendense*, que renega quaisquer acusações contra o povo de Esposende. A “voz” dos meios de comunicação locais e a sua respetiva opinião, terão seguramente uma representatividade nesta proposta de mediação.

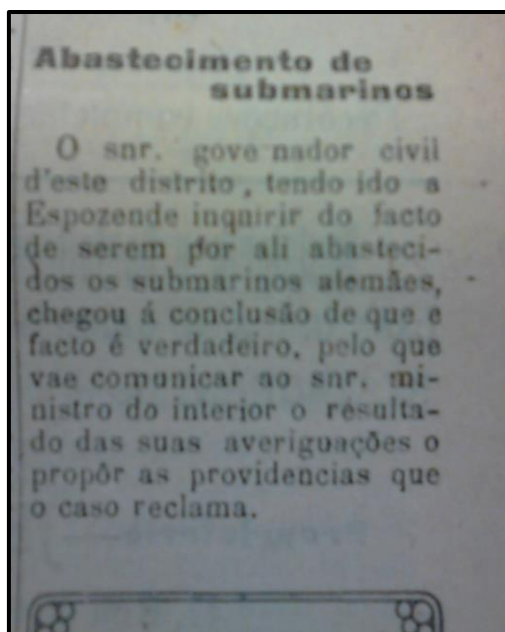


Fig. 17 – Notícia retirada do periódico *Gazeta de Braga*, na sua edição de 13 de maio de 1917⁶²⁰.

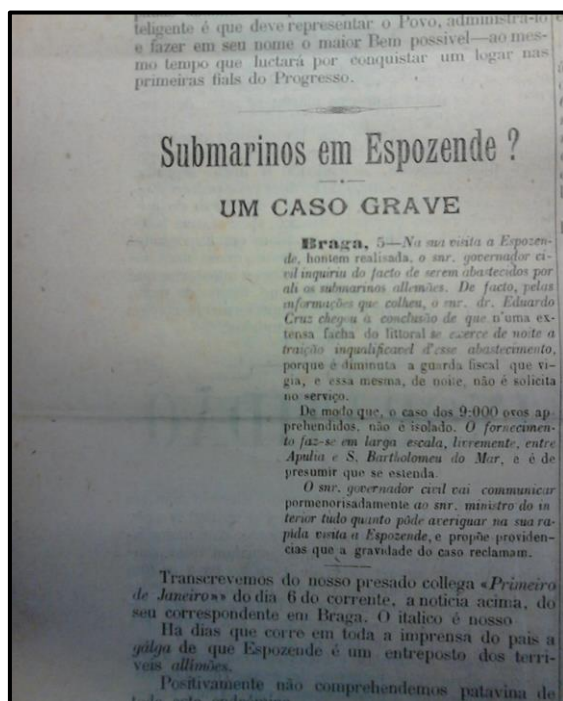


Fig. 18 – Notícia retirada do periódico *O Espozendense*, na sua edição de 10 de maio de 1917⁶²¹.

⁶²⁰ *Gazeta de Braga*, 13 de maio de 1917, p.3

⁶²¹ *O Espozendense*, 10 de maio de 1917, p.2.

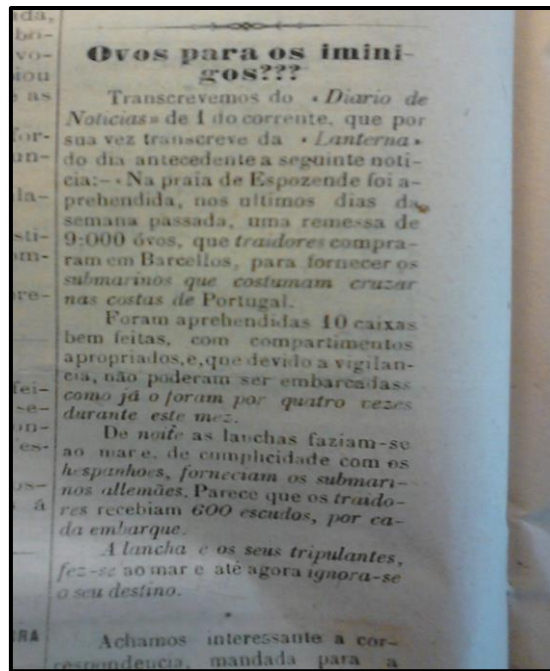


Fig. 19 – Notícia retirada do periódico *O Espozendense*, na sua edição de 3 de maio de 1917⁶²².

Numa segunda ocasião, planeamos apresentar um quadro que esquematiza toda a relação de clientela averiguada neste evento histórico, que é fruto das dificuldades socioeconómicas vividas na região. Pretendemos explicitar a proliferação do contrabando do fomento dos açambarcadores e da economia paralela, tanto a nível regional como nacional, partindo depois para um caso particular: o de Espozende. O quadro esquemático visa uma pequena descrição, que especifique a função de cada um dos elementos articulados na rede de contrabando em questão, ampliando igualmente as notícias extraídas e as atas municipais, que evidenciam casos de contrabando na região. Quanto aos intermediários de contrabando espanhóis, arquitetaremos uma compilação de notícias recolhidas nos periódicos aqui mencionados, que evidenciem a atividade destes agentes na região, para além de mencionarmos os novos contributos historiográficos em torno desta questão.

A seção *Esposende – Uma comunidade afetada pela Guerra Submarina Alemã*, apresenta alguns elementos no sentido de uma conclusão sobre a atividade dos agentes bélicos germânicos. As nossas notas reflexivas sobre o caso ocorrido em Espozende preencheram os painéis expositivos desta seção, tentando, tanto quanto possível, aludir à interpretação do visitante. Pretendemos expor uma notícia do periódico *O Cávado*, que confirma que os submarinos faziam parte do quotidiano dos esposendenses. Ao expormos esta notícia na íntegra, o visitante terá uma nova perceção sobre a relação entre as comunidades costeiras portuguesas e

⁶²² *O Espozendense*, 3 de maio de 1917, p.2.

a atividade dos submarinos. Vejamos o corpo textual que destacamos, que se intitula *Torpedamentos na nossa costa*:

*Na tarde de 5ª feira, por volta das 15 horas e meia, ouviram-se repetidos tiros de canhão, nesta vila, que segundo nos informaram, eram dados por um submarino alemão contra um vapor inglês, afundando-o. A tripulação desembarcou também na Póvoa do Varzim. O mesmo submarino também afundou mais outros dois, desconhecendo-se o paradeiro das tripulações. Uma calamidade*⁶²³.

Esta notícia refere-se ao afundamento do cargueiro norueguês *Locksley*, e não a um navio inglês, pelo submarino UC-69 de Erwin Waßner, a 26 de julho de 1917. Nesse mesmo dia foram igualmente afundados os navios portugueses *Bertha* e *Venturoso*, pelo mesmo submarino alemão. As tripulações foram salvas pelo barco salva-vidas *Cego de Maio*⁶²⁴, que operava a partir da Estação de Socorros a Náufragos da Póvoa do Varzim. Esta notícia representa a convivência entre as comunidades costeiras nortenhas e a atividade submarina, que no fundo é o cerne de toda esta proposta de mediação.

Outro ponto de enorme relevância são os navios portugueses afundados por submarinos alemães, que foram construídos nos estaleiros de Fão, como é o caso dos seguintes navios: *Açôr*⁶²⁵, *Trombetas*⁶²⁶, *A Portuguesa*⁶²⁷, *Lídia*⁶²⁸ e *Beira Alta*⁶²⁹. Desejamos compilar breves notas históricas sobre estes navios, recorrendo também a fotografias da época que documentem iconograficamente estas embarcações, assim como a sua georreferenciação. Queremos também evidenciar o papel da construção naval na comunidade esposendense, numa época em que a careciam navios, e se verificava o exponencial aumento do preço dos fretes e transporte de mercadorias. Para este efeito pretendemos incorporar os vários pedidos de construção naval verificados nas atas municipais⁶³⁰.

Para finalizar pretendemos expor algumas das rotas dos submarinos que passaram ao largo de Esposende assim como no norte de Portugal, como é o caso dos submarinos U-52, U-

⁶²³ *O Cávado*, 29 de julho de 1917, p.3.

⁶²⁴ *SS Locksley (+1917)*. In www.wrecksite.eu, Disponível em <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?155661>, consultado a 26/04/2015.

⁶²⁵ *FV Açor (+1917)*. In www.wrecksite.eu, Disponível em <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?166978>, consultado a 26/04/2015.

⁶²⁶ *Trombetas (+1917)*. In www.wrecksite.eu, Disponível em <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?167783>, consultado a 26/04/2015.

⁶²⁷ *A Portuguesa (+1917)*. In www.uboat.net, Disponível em http://www.uboat.net/wwi/ships_hit/4889.html, consultado a 26/04/2015.

⁶²⁸ *Lydia (+1917)*. In www.wrecksite.eu, Disponível em <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?156418>, consultado a 26/04/2015.

⁶²⁹ *Beira Alta (+1918)*. In www.wrecksite.eu, Disponível em <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?145024>, consultado a 26/04/2015.

⁶³⁰ Ata de sessão ordinária de 21 de julho de 1917 – Fólio 99.

79, UC-39, e UC-53. O visitante poderá visionar os seus percursos, com recurso a imagens retiradas dos próprios diários de guerra, como aos naufrágios por eles causados, que se apresentam mapeados e georreferenciados. Recorremos também a imagens a título próprio que identifiquem os naufrágios na região norte com recurso ao programa informático *Google Maps*.



Fig. 20 –Imagem retirada do diário de guerra do submarino alemão U-79, que navegou muito próximo da costa norte portuguesa, em janeiro de 1917⁶³¹.



Fig. 21- Imagem retirada do diário de guerra do submarino alemão UC-37, que navegou próximo da costa norte portuguesa, em janeiro de 1917⁶³²

⁶³¹ DUMA/C-A – *Kriegstagebuch - S.M.U-Boot „U.79.“. Kommandant: Kapitänleutnant Jeß - Anfangen am: 21. Dezember.1916.Abgeschlossen am:28. Januar 1917, p.26*

5.4 Área temática – *A guerra submarina alemã e Portugal (1916-1918)*.

Dinamização

Um dos pontos mais importantes na progressão desta investigação foi o estabelecimento de contactos com alguns estudiosos e investigadores, que deram vários contributos neste sentido. Ao potenciarmos estes contactos, eles não serviram para a escrita e projeção desta exposição, como também a possibilidade de organizar ciclos de conferências. Os seus nomes foram já enunciados na parte introdutória desta dissertação: Jorge Russo (investigador do Instituto de História Contemporânea da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, membro do CINAV, e da equipa do “Projeto U-35”), Augusto Alves Salgado (Membro do CINAV e da equipa do “Projeto U-35”), Paulo Nuno Borges Costa (Investigador do Instituto de História Contemporânea da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, membro da organização não-governamental Portugal 1914-1918), Marisa Alexandra Santos Fernandes (Investigadora do Instituto de História Contemporânea da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa) e Reinaldo Delgado (Investigador, e administrador do blog *Navios e Navegadores*).

Ao realizarmos colóquios, conferências e encontros científicos alusivos à temática, aquando a aplicação da nossa proposta no Museu Municipal de Esposende, podemos dar as condições necessárias para a partilha de dados e conclusões entre os investigadores afetos a esta causa histórica. Ao convidarmos os mentores do “Projeto U-35”, Jorge Russo e Augusto Salgado, podemos também fornecer novas metodologias de investigação e intervenção em torno dos naufrágios ao largo de Esposende, tendo como público-alvo o corpo administrativo do Museu Marítimo de Esposende. Uma ação de sensibilização do CINAV, dado que a sua equipa aplica os mais recentes métodos no que toca à arqueologia subaquática, poderá promover uma nova intervenção sobre os naufrágios *Harriet*, *Ada Ferrer*, *Julian*, e o *Oldenburg*, que se encontram sobre a salvaguarda do Museu Marítimo de Esposende. O diálogo aqui desejado permitirá uma partilha de informação inédita, pois reúne alguns dos maiores investigadores sensíveis à temática da frente marítima portuguesa da Primeira Guerra Mundial.

⁶³² DUMA/C-A – *Kriegstagebuch* – „UC 37“. Kommandant: Kapitänleutnant Schultz – vom 3. April bis 3. Mai 1917, p.23.

Considerações Finais

Apesar do foco central desta dissertação residir no que de facto aconteceu em Esposende nos inícios de maio de 1917, estamos convictos de que demos novos contributos historiográficos relacionados com a frente marítima portuguesa na Primeira Guerra Mundial, tanto em número, como em evidências qualitativas.

Conseguimos, por exemplo, provar que o ataque ao Funchal, no dia 3 de dezembro de 1916, foi protagonizado pelo U-38, e não pelo U-83 como a historiografia nacional convencionou, como podemos averiguar no próprio diário de guerra do comandante Max Valentiner⁶³³. Dispusemos igualmente de mapas com os naufrágios provocados por submarinos alemães, tanto estrangeiros como portugueses, com a devida georreferenciação em graus decimais. Esta georreferenciação poderá servir como um ponto de partida em futuros projetos de fruição e salvaguarda do património subaquático, que apesar de apresentar uma margem de erro significativa, compreendendo que possam ter ocorrido mais naufrágios dos que conseguimos apurar, circunscreve as principais áreas de intervenção e exploração. Com o acesso aos diários de guerra microfilmados, cedidos pelo Deutsches Uboot Museum Archive e às plataformas uboat.net e wrecksite.eu, foi-nos possível localizar vários naufrágios, e mesmo recolher algumas informações sobre eles, como a sua carga, destino, tonelagem, entre outros aspetos.

No entanto os nossos números e as nossas estatísticas, no tocante às perdas materiais e humanas na frente marítima portuguesa, não são irrefutáveis. Temos plena consciência que os nossos números possam ser significativamente maiores, dada a extensão do objeto histórico, assim como não tivemos acesso a todos os diários de guerra microfilmados (dos que passaram efetivamente em Portugal). No entanto, temos igual consciência de que não dispomos de qualquer mapeamento ou tentativa de georreferenciação dos navios afundados, tanto estrangeiros como portugueses, ao largo da nossa costa, na Primeira Guerra Mundial. A historiografia portuguesa centrou-se quase sempre nos navios de pavilhão nacional, ignorando as embarcações estrangeiras que conheceram o seu destino em águas portuguesas, num conflito que foi verdadeiramente mundial.

Objetivámos preencher estes “vazios” historiográficos, dando uma nova luz sobre a frente marítima portuguesa, e uma outra dimensão em torno do papel que Portugal protagonizou nesta conflagração mundial. Verificámos qual a importância geoestratégica da costa portuguesa e dos seus respetivos arquipélagos atlânticos neste conflito mundial, que apesar de não terem oferecido boas condições a nível defensivo para as marinhas aliadas, desempenharam um papel importante na coordenação logística atlântica aliada. Por exemplo, vejamos o papel dos Açores. Washington temia que os alemães usassem as ilhas portuguesas como base de reabastecimento

⁶³³ DUMA/C-A – *Kriegstagebuch – des Kommandos S.M.U-Boot „U.38“*. Kommandant Kapitänleutnant Valentiner – *Angefangen am: 1.November 1916. Abgeschlossen am: 23. Dezember 1916*, p.8.

dos seus submarinos em pleno mar, receando novas investidas na costa ocidental americana⁶³⁴. Os ataques alemães em finais de dezembro de 1916 e meados de 1917 ao Funchal, S. Vicente e Ponta Delgada, confirmaram a inevitabilidade do estabelecimento de uma base logística e militar americana nos Açores⁶³⁵. A georreferenciação dos naufrágios permite a obtenção de novas leituras, que acompanham as demais incidências da ação submarina no Atlântico, para além de centrar o papel da frente marítima portuguesa numa conflagração que foi mundial. Segundo Alfredo Pérez de Armiñán, no âmbito da *Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War One*, realizada em junho de 2014, em Bruges na Bélgica, a salvaguarda do património subaquático da Primeira Guerra Mundial pode servir como um meio de diálogo entre as nações, tanto beligerantes como neutras no conflito⁶³⁶. Corroboramos precisamente com as palavras de Alfredo Pérez de Armiñán, e daí a pertinência da georreferenciação dos naufrágios estrangeiros ocorridos na nossa costa. A sua georreferenciação pode dar azo a uma partilha entre várias unidades museológicas nacionais como internacionais, assim como outro tipo de organizações não-governamentais.

Relativamente ao episódio do abastecimento de submarinos em Esposende, cremos que não se trata de um facto isolado, e que poderá ter ocorrido em muitas outras localidades, sobretudo portuguesas e espanholas, com destaque para as Ilhas Canárias, Algarve, Minho, Galiza e sul de Espanha. A débil situação económica, a tradição de contrabando além-fronteira na Península Ibérica, o crescimento da economia paralela, o papel da inteligência germânica em Espanha, contribuíram para que os *U-boats* estabelecessem contactos e pontos de apoio na costa. Este fenómeno continua ainda mal estudado, e investigações mais recentes confirmam que na Segunda Guerra Mundial, com diferentes contornos evidentemente, reativaram-se este tipo de contactos nas mesmas imediações geográficas que mencionei anteriormente, como Jaime Rubio Rosales expõe na sua obra *Submarinos y arqueología nazi en Canarias*⁶³⁷. Trata-se de um tema que poderá não cativar o interesse dos que preferem esquecer que a lidar com o inimigo tem muitas vertentes de leitura e a serem exploradas.

Os estudos da guerra submarina, durante muito tempo, centraram-se essencialmente na obra *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra* de Jaime Correia do Inso⁶³⁸, que se trata de uma coletânea de artigos, publicados entre 1937 e 1939 nos *Anais do Clube Militar Naval*, da autoria

⁶³⁴ TELO, António José - *Homens, Doutrinas e Organização: 1824-1974*. In Telo, António José, coord. - *Homens, Doutrinas e Organização: 1824-1974*. Lisboa: Academia de Marinha, 1999, p. 277.

⁶³⁵ *Idem, Ibidem*.

⁶³⁶ *Underwater Cultural Heritage From World War I – Proceedings of the Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War I*. In www.unesco.org, Disponível em <http://www.unesco.org/culture/underwater/world-warI.pdf>, consultado a 27/04/2015.

⁶³⁷ ROSALES, Jaime Rubio – *Submarinos y arqueología nazi en Canarias*. Londres: Lulu Press Inc, 2007.

⁶³⁸ INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006.

do próprio capitão-de-fragata. A Comissão Cultural da Marinha, na comemoração do 90º aniversário da entrada de Portugal na Grande Guerra, reeditou a obra em 2006⁶³⁹. No entanto apesar dos avanços historiográficos da equipa do CINAV e do investigador Paulo Nuno Costa, subsistem ainda questões por aprofundar. Esperemos que esta dissertação reúna os elementos necessários para a iniciação de novos estudos inerentes a esta temática.

A comemoração do centenário da Primeira Guerra Mundial abriu uma oportunidade única para explorarmos as demais abrangências deste conflito, que transcendem em muito as trincheiras lamacentas da Flandres. A Grande Guerra foi um conflito mundial, portanto qual a sua verdadeira dimensão? Naturalmente, ao estudarmos a guerra submarina na costa portuguesa, podemos concluir que era de facto multidimensional, compreendendo várias assimetrias e contextos, tal como verificamos em Esposende. Ao analisarmos casos bastante particulares, podemos ter uma nova perspetiva sobre o modo como um conflito mundial afeta uma comunidade. A proposta de exposição e de recuperação da informação, nomeadamente a ativação da construção naval, da atividade pesqueira, mesmo da comercial, serão aspetos que uma investigação futura poderá vir a desenvolver, e que temos consciência, apenas se aflorou aqui.

⁶³⁹ INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006, p.9.

Referências

Fontes documentais:

DUMA/C-A – *Kriegstagebuch – S.M. Unterseeboot „U.47“*. Kommandant: Kapitänleutnant Metzger – *Angefangen am: 1.mai. Abgeschlossen am:8. juni 1917.*

DUMA/C-A – *Kriegstagebuch – des Kommandos S.M.U-Boot „U.52“*. für die Zeit der Vernunternehmung von 16.märz – 27. april 17.Kapitänleutnant Walther (Hans).

DUMA/C-A – *Kriegstagebuch - S.M.U-Boot „U.79.“*. Kommandant: Kapitänleutnant Jeß - *Angefangen am: 21. dezember.1916.Abgeschlossen am:28. januar 1917.*

DUMA/C-A – *Kriegstagebuch – „UC 37“*. Kommandant: Kapitänleutnant Schultz – vom 3.april bis 3. mai 1917.

DUMA/C-A – *Kriegstagebuch – des Kommandos S.M.U-Boot „U.C.37“*.Kommandant Oberleutnant z.See Launberg – *Angefangen am: 25.dezember.1916. Abgeschlossen am:12.januar 1917.*

DUMA/C-A – *Kriegstagebuch – „UC 53“*. Kommandant: Kapitänleutnant Albercht , Kurt. Für die Zeit vom 27. mai bis 24. juni 1917.

DUMA/C-A - *Kriegstagebuch - S.M.U-Boot „U.35.“*.(Kommandant: Kapitanleutnant v. Arnuald) – *für die Ziet vom 31. März bis 6. Mai 1917.*

DUMA/C-A – *Kriegstagebuch – des Kommandos S.M.U-Boot „U.38“*. Kommandant Kapitänleutnant Valentiner – *Angefangen am: 1.november 1916. Abgeschlossen am: 23. dezember 1916.*

DUMA/C-A – *Bermerkungen zum Kriegstagebuch U 155*. Kommandant : Korvet tenkapi tän Eckelman – *Unternehmung von 14. januar 1918 bis 4. mai 1918.*

ACME - Atas de Câmara - Livro nº 37 – *Atas - outubro de 1915 a julho de 1917.*

ACME - Atas de Câmara - Livro nº 38 – *Atas- agosto de 1917 a novembro de 1918.*

Fontes Periódicas:

- A Capital*, 5 de maio de 1917, p.2.
- A Ilustração Portuguesa*, 6 de março de 1916, p.294.
- A Ilustração Portuguesa*, 24 de abril de 1916, p.514.
- A Ilustração Portuguesa*, 11 de dezembro de 1916, p.465.
- A Ilustração Portuguesa*, 18 de dezembro de 1916, p.486.
- A Ilustração Portuguesa*, 1 de janeiro de 1917, p.6.
- A Ilustração Portuguesa*, 20 de agosto de 1917, p.145.
- A Ilustração Portuguesa*, 28 de outubro de 1918, p.347.
- A Ilustração Portuguesa*, 3 de dezembro de 1917, p.447.
- Diário de Notícias*, 1 de maio de 1917, p.2.
- Gazeta de Braga*, 13 de maio de 1917, p.3.
- O Cávado*, 29 de julho de 1917, p.3.
- O Cávado*, 14 de outubro de 1917, p.3.
- O Comércio do Minho*, 8 de maio de 1917, p.2.
- O Comércio do Porto*, 4 de novembro de 1916, p.3.
- O Comércio do Porto*, 5 de novembro de 1916, p.3.
- O Comércio do Porto*, 9 de novembro de 1916, p.3.
- O Comércio do Porto*, 5 de dezembro de 1916, p.3.
- O Comércio do Porto*, 6 de dezembro de 1916, p.3.
- O Comércio do Porto*, 10 de dezembro de 1916, p.4.
- O Comércio do Porto*, 12 de dezembro de 1916, p.3.
- O Comércio do Porto*, 4 de janeiro de 1917, p.3.
- O Comércio do Porto*, 20 de março de 1917, p.4.
- O Comércio do Porto*, 4 de maio de 1916, p.1.

O Comércio do Porto, 5 de maio de 1916, p.1.
O Espozendense, 18 de janeiro de 1917, p.1.
O Espozendense, 1 de março de 1917, p.3.
O Espozendense, 26 de abril de 1917, p.2.
O Espozendense, 3 de maio de 1917, p.2.
O Espozendense, 10 de maio de 1917, p.2.
O Espozendense, 24 de maio de 1917, p.2.
O Espozendense, 12 de julho de 1917, p.2.
O Espozendense, 11 de outubro de 1917, p.2.
O Primeiro de Janeiro, 1 de maio de 1917, p.2.
O Primeiro de Janeiro, 2 de maio de 1917, p.2.
O Primeiro de Janeiro, 5 de maio de 1917, p.1.
O Primeiro de Janeiro, 6 de maio de 1917, p.1.
O Século, 1 de maio de 1917, p.1.
O Século, 3 de maio de 1917, p.1.

Eletrónicas:

About the editor. In www.uboaat.net, Disponível em <http://uboaat.net/about/editor.htm>, consultado a 28/06/2015.

Açores 1914-1918 – Açores na Grande Guerra. In www.momentosdehistoria.com, Disponível em http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_09_Marinha.htm, consultado a 22/04/2015.

A Portuguesa (+1917). In www.uboaat.net, Disponível em http://www.uboaat.net/wwi/ships_hit/4889.html, consultado a 26/04/2015.

Beira Alta (+1918). In www.wrecksite.eu, Disponível em <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?145024>, consultado a 26/04/2015.

Cabo Verde 1914-1918 – Cabo Verde na Grande Guerra. In www.momentoscomhistoria.com, Disponível em http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_07_Marinha.htm, consultado a 19/04/2015.

Call for Papers – Scientific Conference Event on The Underwater Cultural Heritage from World War I. In www.unesco.org, Disponível em http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/UCH_WWI_CALL.pdf, consultado a 28/04/2015.

Charter on the Protection and Management of Underwater Cultural Heritage (1996). In www.international.icomos.org, Disponível em http://www.international.icomos.org/charters/underwater_e.pdf, consultado a 02/05/2015.

Câmara de Vila do Bispo apoia projeto de investigação sobre as operações do U-35 na costa de Sagres. In www.cm-viladobispo.pt, Disponível em <http://www.cm-viladobispo.pt/pt/noticias/1234/camara-de-vila-do-bispo-apoia-projeto-de-investigacao-%E2%80%9Cas-operacoes-do-u-35-na-costa-de-sagres-1917%E2%80%9D.aspx>, consultado a 15/04/2015.

Carta Arqueológica Subaquática dos Açores. Metodologia, resultados e sua aplicação na gestão do património subaquático da Região Autónoma dos Açores. In www.entrada.tv, Disponível em

http://www.entrada.tv/DB/wrecks/Docs/Carta_Arqueologica_Subaquatica_dos_Acores.pdf, consultado a 07/05/2015.

Correspondência recebida e expedida pelo gabinete do ministro. In www.digitarq.pt, Disponível em <http://digitarq.arquivos.pt/details?id=4360747>, consultado a 10/07/2015.

Cinemateca Digital – Vídeo – Afundamento do Augusto de Castilho. In www.cinemateca.pt, Disponível em <http://www.cinemateca.pt/Cinemateca-Digital/Ficha.aspx?obraid=2261&type=Video>, consultado a 21/04/2015.

Defesa Naval – A Defesa da Costa Marítima de Portugal Continental e Ilhas. In www.momentosdehistoria.com, Disponível em http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_02_Marinha.htm, consultado a 10/07/2015.

Der Magische Grütel (Main Title). In www.iwm.org.uk, Disponível em <http://www.iwm.org.uk/collections/item/object/1060008290>, consultado a 15/07/2015.

DRASM – Explore, Protect, Publicise and Study Humanity’s drowned history. In www.unesco.org, Disponível em <http://www.unesco.org/culture/underwater/world-warI.pdf>, consultado a 27/06/2015.

FV Açor (+1917). In www.wrecksite.eu, Disponível em <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?166978>, consultado a 26/04/2015.

<http://ihc.fcsh.unl.pt/pt/ihc/investigadores/item/36438-jorge-russo>

<http://marinha.academia.edu/AugustoAlvesSalgado>

<http://www.ihc.fcsh.unl.pt/pt/investigacao/grupos-de-investigacao/item/2278-economia-sociedade-patrim%C3%B3nio-e-inova%C3%A7%C3%A3o>

<http://naviosenavegadores.blogspot.pt/>

<http://www.ihc.fcsh.unl.pt/pt/investigacao/grupos-de-investigacao/item/2278-economia-sociedade-patrim%C3%B3nio-e-inova%C3%A7%C3%A3o>

Investigadores // CV Jorge Russo. In ww.ihc.fcsh.unl.pt, Disponível em <http://ihc.fcsh.unl.pt/pt/ihc/investigadores/item/36438-jorge-russo>, consultado a 07/05/2015.

List of all U-boats – U-1277. In www.uboaat.net, Disponível em <http://www.uboaat.net/boats/u1277.htm>, consultado a 05/05/2015.

Lydia (+1917). In www.wrecksite.eu, Disponível em <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?156418>, consultado a 26/04/2015.

Madeira 1914-1918 – Marinha de Guerra. In www.momentoscomhistoria.com, Disponível em http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_08_Marinha.htm, consultado a 19/04/2015.

Mergulho – O submarino U-1277. In www.uboaat.net, Disponível em <http://www.cm-matosinhos.pt/pages/549>, consultado a 06/05/2015.

Missão de avaliação e levantamento do sítio submarino do clipper Thermopylae. In www.patrimoniocultural.pt, Disponível em http://www.patrimoniocultural.pt/media/uploads/revistaportuguesadearqueologia/12_1/12_1artigos/221_244.pdf, consultado a 07/05/2015.

Museu Marítimo de Esposende – Da Memória ao Legado dos Homens do Mar. In <http://esposendeacontece.pt/da-memoria-ao-legado-dos-homens-do-mar/>, consultado a 06/05/2015.

Na I Guerra Mundial: Submarinos alemães abasteciam em Esposende. In www.correiodominho.com, Disponível em <http://www.correiodominho.com/cronicas.php?id=4469>, consultado a 05/08/2015.

Oakfield 1883-87: O naufrágio de um Vapor (São Miguel-Açores). In www.academia.edu, Disponível em http://www.academia.edu/1724850/Oakfield_1883-97_O_naufr%C3%A1gio_de_um_Vapor_S%C3%A3o_Miguel_-_A%C3%A7ores, consultado a 07/05/2015.

O Cargueiro Dinamarquês Nordsoen. In www.portugal1914.org, Disponível em <http://www.portugal1914.org/portal/pt/historia/a-guerra-1914-1918/item/7045-o-cargueiro-dinamarques-nordsoen>, consultado a 20/04/2015.

O Naufrágio do vapor Lidador na ilha Terceira, Açores (1878): relatório preliminar. In www.academia.edu, Disponível em http://www.academia.edu/211654/O_naufr%C3%A1gio_do_vapor_Lidador_na_ilha_Terceira_A%C3%A7ores_1878_relat%C3%B3rio_preliminar, consultado a 07/05/2015.

O Patrulha-auxiliar Galgo. In www.portugal1914.org, Disponível em <http://www.portugal1914.org/portal/pt/historia/a-guerra-1914-1918/item/7057-o-patrulha-auxiliar-galgo?highlight=WyJnYWxnbyJd>, consultado a 20/05/2015.

Programa A Grande Guerra (1914-1918): Problemáticas e Representações, Disponível em [file:///C:/Users/Miguel%20Brand%C3%A3o/Downloads/_PROGRAMA_-_DIVULGACAO_FINAL%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Miguel%20Brand%C3%A3o/Downloads/_PROGRAMA_-_DIVULGACAO_FINAL%20(1).pdf), consultado a 15/04/2015.

Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War One. In www.cmas.org, Disponível em <http://www.cmas.org/news/scientific-conference-on-the-occasion-of-the-centenary-of-world-war-i>, consultado a 27/04/2015.

Ships Hit during WWI - Cymric. In www.uboat.net, Disponível em http://www.uboat.net/wwi/ships_hit/1521.html, consultado a 18/04/2015.

Ships hit during WWI. In www.uboat.net, Disponível em http://www.uboat.net/wwi/ships_hit/913.html, consultado a 20/04/2015.

Submarine History – The New Navy. In www.globalsecurity.org, Disponível em <http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/sub-history4.htm>, consultado a 17/04/2015.

SS Locksley (+1917). In www.wrecksite.eu, Disponível em <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?155661>, consultado a 26/04/2015.

Terje Vikken. In www.portugal1914.org, Disponível em <http://www.portugal1914.org/portal/pt/historia/a-guerra-1914-1918/item/6923-terje-viken>, consultado a 19/04/2015.

Trombetas (+1917). In www.wrecksite.eu, Disponível em <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?167783>, consultado a 26/04/2015.

The Exploits of a German Submarine (U-35) Operating in the Mediterranean (Main Title). In www.iwm.org.uk, Disponível em <http://www.iwm.org.uk/collections/item/object/1060023104>, consultado a 15/07/2015.

The History of the 2001 Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage In www.unesco.org, Disponível em <http://unesdoc.unesco.org/images/0018/001894/189450E.pdf>, consultado a 02/05/2015.

Underwater Cultural Heritage From World War I – Proceedings of the Scientific Conference on the Occasion of the Centenary of World War I. In www.unesco.org, Disponível em <http://www.unesco.org/culture/underwater/world-warI.pdf>, consultado a 27/04/2015.

Ships hit during WWI – Margaret L. Roberts. In www.uboaat.net, Disponível em http://www.uboaat.net/wwi/ships_hit/3902.html, consultado a 21/04/2015.

WWI U-boat Types – Type U 19. In www.uboaat.net, Disponível em <http://www.uboaat.net/wwi/types/?type=U+19>, consultado a 17/04/2015.

WWI U-boat Types – Type U-BI. In www.uboaat.net, Disponível em <http://www.uboaat.net/wwi/types/?type=UB+I>, consultado a 17/04/2015.

WWIU-boat Types – Type UB-II. In www.uboaat.net, Disponível em <http://www.uboaat.net/wwi/types/?type=UB+II>, consultado a 18/04/2015.

WWIU-boat Types – Type UC-II. In www.uboaat.net, Disponível em <http://www.uboaat.net/wwi/types/?type=UC+II>, consultado a 18/04/2015.

Ships hit during WWI. In www.uboaat.net, Disponível em http://www.uboaat.net/wwi/ships_hit/5825.html, consultado a 19/04/2015.

Ships hit during WWI. In www.uboaat.net, Disponível em http://www.uboaat.net/wwi/ships_hit/largest.html#, consultado a 19/04/2015.

WWI U-boat commanders – Lothar von Arnauld de la Perière. In www.uboaat.net, Disponível em <http://www.uboaat.net/wwi/men/commanders/10.html>, consultado a 22/04/2015.

WWI U-boat Success - Ships hit by U-155. In www.uboaat.net, Disponível em <http://www.uboaat.net/wwi/boats/successes/u155.html>, consultado a 21/04/2015.

Bibliografia

AA.VV. – *Project U-35. Relatório de Trabalhos de 2014*. Lisboa: CINAV, 2005.

AJAX - *The German Pirate – His Methods and Record*. New York: George H. Doran Company, 1918.

ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos - *Portugal e a Grande Guerra – 1915 – 1917. Uma Guerra Diferente*. Vila do Conde: Verso da História, 2014. vol. 2.

ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos - *Portugal e a Grande Guerra – 1915 – 1917. As Trincheiras*. Vila do Conde: Verso da História, 2014. vol. 3.

ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos - *Portugal e a Grande Guerra – 1915 – 1917. O Fim da Guerra*. Vila do Conde: Verso da História, 2014. vol. 5.

AFONSO, Aniceto – *7 Grandes Batalhas da História de Portugal. 1914-1918. Grande Guerra*. Vila do Conde: Academia Portuguesa da História, 2007, vol. 7.

BRIDGLAND, Tony – *Sea Killers in Disguise- The Story of the Q-ships and Decoy Ships in The First World War*. Barmesley: Leo Cooper, 1999.

CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo - *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2014. vol. 7.

CALLEJA, Eduardo González – *El Dispositivo de Vigilancia Francés en Galicia durante la Primeira Guerra Mundial*. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid, 2014.

COSTA, Paulo Nuno – *As Perdas da Frota Mercante Portuguesa durante a Primeira Grande Guerra*. In *Jornadas do Mar – 2014, Lisboa, 2014 – Jornadas do Mar – 2014. Mar: uma onda de Progresso*. Lisboa: Escola Naval, 2014.

COSTA, Rui Manuel Pinto – *Relações Externas Luso-Germânicas: 1916 e o despertar de um conflito latente*. *Revista da Faculdade de Letras – História*. Porto: Faculdade de Letras do Porto, 3º série, vol.4.

- CUTILEIRO, Alberto – *O combate do caça-minas “Augusto de Castilho” com o submarino Alemão “U.139” visto através do relatório do 1º oficial encarregado de artilharia, capitão-tenente Kurt von Pistor*. Lisboa: Centro de Estudos de Marinha, 1976.
- DOBSON, Neil Cunningham – *German U-Boats of the English Channel & Western Approches: History, Site Formation & Impacts*. Tampa: Odyssey Marine Exploration, 2014.
- DROZ, Jacques – *História da Alemanha*. Sintra: Publicações Europa-América, 1999.
- GARCÍA, Enric Domingo -¿*España Neutral?La Marina Mercante Española en la I Guerra Mundial*. Madrid: Real del Catorce Editores, S.l, 2005.
- GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994.
- GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003.
- HUMBLE, Richard – *Naval Warfare – An Illustrated History*. London: Time Warner Books, 2004.
- INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006.
- KEYLOR, William R. – *História do Século XX*. Lisboa: Publicações Europa-América, 2001.
- KOEVER, Hans Joachim – *German Submarine Warfare 1914-1918 in the Eyes of the British Intelligence*, 2010.
- LINO, J. Pazos – *Submarinos al Acecho:Guerra Submarina en Finisterre*. Madrid: Damaré, 2008.
- MARQUES, A. H. de Oliveira – *História de Portugal*. Lisboa: Palas Editora, 1986, Vol. 3.
- MARQUES, João Francisco – *O Contrabando no Romance Contemporâneo Português – Contextos Espaço-Sociais e Histórico-Económicos*. Estudos em Homenagem a Luís António de Oliveira Ramos. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2014.
- MARTINEZ, Pedro Soares (1992) – *História Diplomática de Portugal*. Lisboa: Editorial Verbo.

MIRANDA, Sacuntala – *O Declínio da Supremacia Britânica em Portugal (1890-1939)*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1987, Tese de doutoramento.

MONTEIRO, Saturnino – *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa. Volume VII-1808-1975*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1997, vol.7.

NEIVA, Manuel Albino Penteado - *Soldados com Rosto. A 1ª Grande Guerra e os seus reflexos em Esposende*. Esposende: Câmara Municipal de Esposende, 2014.

NÉRÉ, Jacques – *História Universal – O Mundo Contemporâneo*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1977.

PELLÓN, José Angel del Rio - *Tiburones de Acero – La Guerra Submarina en el Levante Español (1914-1918)*. Madrid: Ediciones Divum & Mare, 2010.

PEREIRA, José António Rodrigues – *Marinha Portuguesa. Nove Séculos de História*. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, 2010.

PIRES, Ana Paula – *Portugal e a I Guerra Mundial. A República e a Economia de Guerra*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2011.

RAMOS, Rui – *História de Portugal. A Segunda Fundação*. In MATOSSO, José, Dir. *História de Portugal. A Segunda Fundação*. Lisboa: Círculo de Leitores, vol. 6.

RAMOS, Rui; MONTEIRO, Nuno Gonçalo; SOUSA, Bernardo Vasconcelos e – *História de Portugal. A República durante e depois da Guerra (1917-1926)*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2009, vol. 8.

ROSSUM, Arnold Arie van – *A Questão das Subsistências no Porto, no período da Grande Guerra*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2011. Tese de mestrado.

ROVAN, Joseph – *Histoire de L'Allemagne*. Paris: SEUIL, 1994.

RUIZ, Jesús Perea – *Guerra submarina en España (1914-1918)*. Madrid: UNED – Espacio, Tiempo y Forma, Serie V, H,^a Contemporánea, 2004.vol.16.

SALGADO, Augusto; RUSSO, Jorge – Pode um Submarino Imperial Alemão, na Primeira Guerra Mundial, produzir matéria turística em Portugal, no século XXI? In BOOK OF ABSTRACTS. INTERNATIONAL CONFERENCE – TOURISM, LEISURE AND WAR. LISBOA, 2015 – Panel IV – War Tourism.Lisboa: CINAV, 2015.

SAMARA, Alice – *O Impacte Económico e Social da Primeira Guerra em Portugal*. In TEIXEIRA, Nuno Severiano, coord. – *Portugal e a Guerra. História das Intervenções Militares Portuguesas nos Grandes Conflitos Mundiais – Séculos XIX e XX*. Lisboa: Edições Colibri, 1998.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *História de Portugal (1910-1926)*. Lisboa: Editorial Verbo.

TELO, António José - *Homens, Doutrinas e Organização: 1824-1974*. In Telo, António José, coord. - *Homens, Doutrinas e Organização: 1824-1974*. Lisboa: Academia de Marinha, 1999.

TELO, António José – *Os Açores e o Controlo do Atlântico (1898/1948)*.Lisboa: Edições Asa, 1993.

TELO, António José – *Primeira República I – Do Sonho à Realidade*. Lisboa: Artes Gráficas, 2010.

TERRAINE, John – *Business in Great Waters – The U-Boat Wars, 1916-1945*. Barnsley: Wordsworth Editions, 1993.

VALENTINER, Max – *La Terreur des Mers: Mês Aventures en Sous-Marin 1914-1918*. Paris: Payot, 1931.

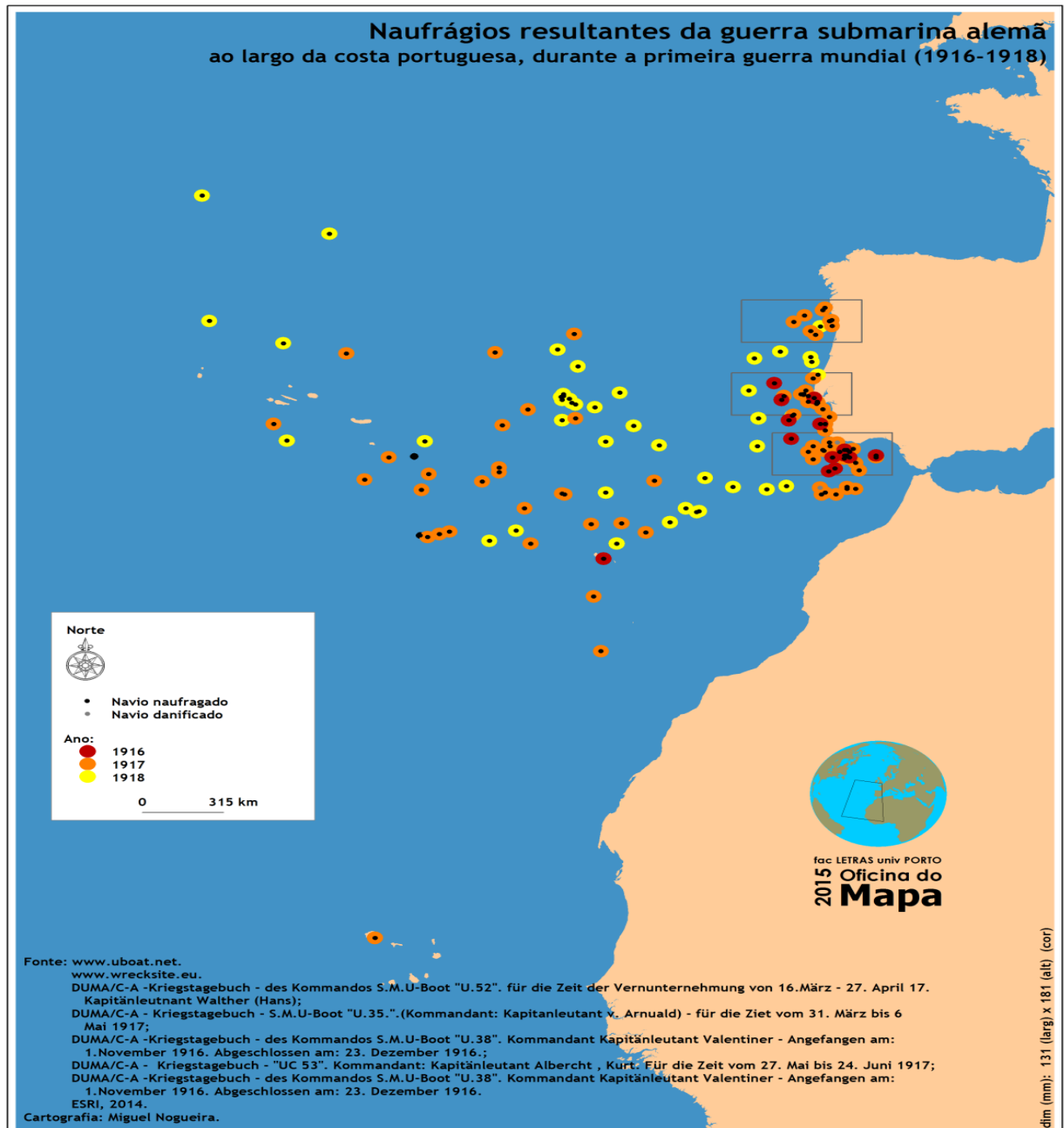
VANZANDT, David M. - *A Systematic Method for the Identification of Historic Era Shipwrecks*. Adelaide, South Australia: Flinders University, 2009. Master's thesis.

WILIAMSON, Gordon – *U-boats of the Kaiser's Navy*. Oxford: Osprey Publishing, 2002.

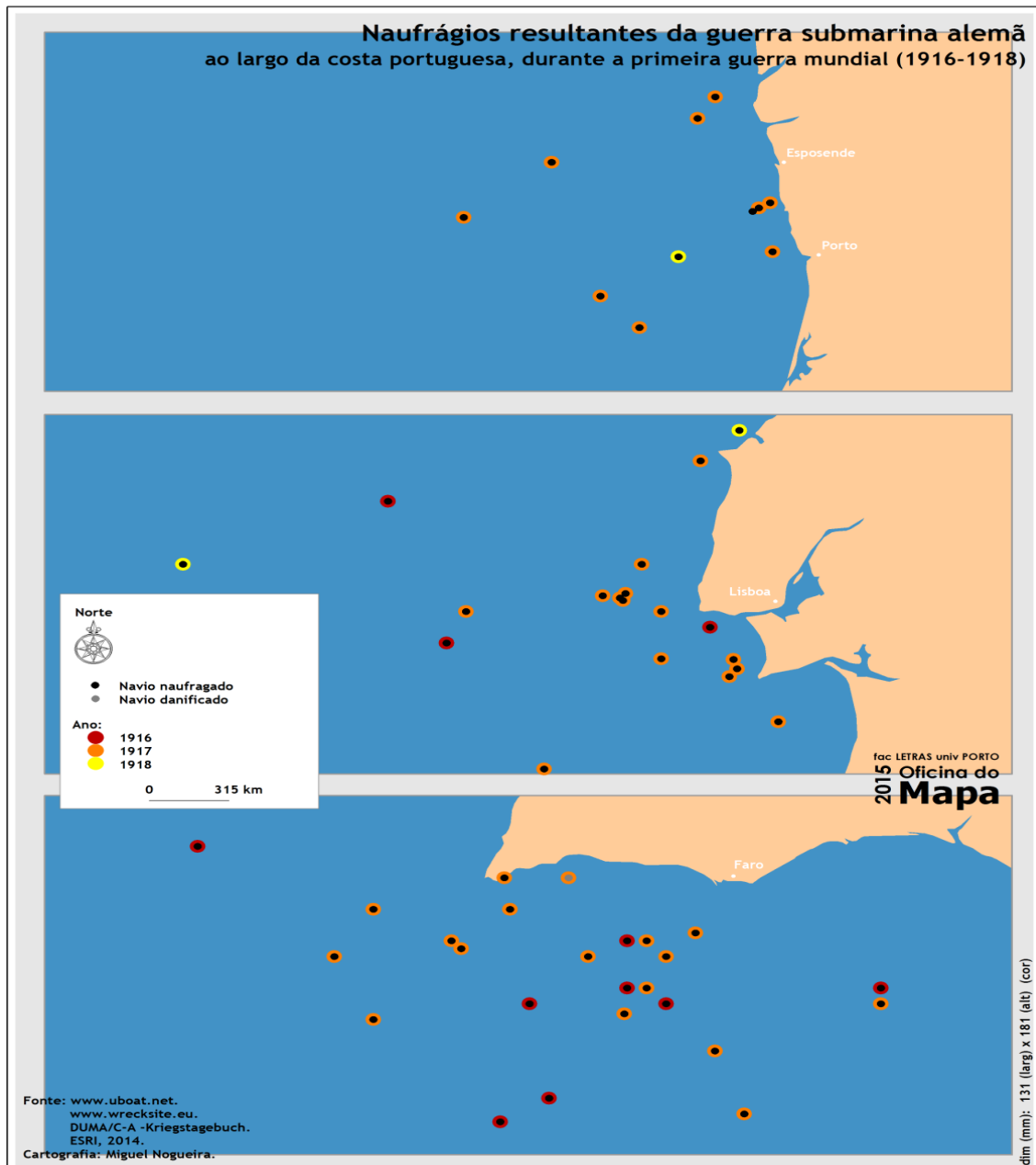
WILSON, Michael; KEMP, Paul – *Mediterranean Submarines – Submarine Warfare in World War One*. Manchester: Crécy Publishing Ltd, 1998.

Anexos

Anexo 1



Anexo 2



Apêndices

Apêndice 1 - Impactes da atividade submarina alemã na costa portuguesa (1916-1918). Reflexos na frente marítima portuguesa. Impactes socioeconómicos

Historiograficamente, não conhecemos nenhuma obra que apresente reflexões que transcendam as perdas humanas e materiais na frente marítima portuguesa. Mesmo estas análises apresentam-se incompletas, pois ignoram as perdas estrangeiras nas águas de jurisdição portuguesa. Nesta dissertação, predispusemo-nos a dar um novo e complementar contributo neste sentido, ao analisarmos em maior detalhe os 176 naufrágios provocados por submarinos alemães no período 1916-1918. Este apêndice tenta proporcionar uma visão mais alargada em torno da guerra submarina, apresentando novos dados e conclusões, alargando e aprofundando a abordagem ao longo do capítulo 2.

Em relação às perdas materiais e humanas na frente marítima portuguesa verificadas no período 1916-1918, podemos concluir, antes de mais, que estas foram de facto elevadas. A totalidade dos navios afundados na costa portuguesa, assim como as perdas totais da marinha mercante portuguesa, são bastante difíceis de contabilizar, no entanto alguns autores avançam com alguns números⁶⁴⁰. António José Telo declara que a marinha mercante nacional perde na guerra 15 navios a vapor (com 14.820 toneladas) e 56 veleiros (com 13.870 toneladas) das unidades que tinha antes de 1916⁶⁴¹. José Telo afirma que as perdas são significativas para a Marinha portuguesa, que é pequena antes do conflito, segundo este, das 138.420 toneladas que tinha antes da guerra, Portugal perde 28.690 toneladas (20,7 %) e das 242.875 toneladas de navios apreendidos aos alemães, são perdidas 67.715 (27,8 %) ⁶⁴². Só contando com os navios a vapor, de longe os mais importantes, Portugal perde 1 em 1915, 3 em 1916, 17 em 1917 e 15 em 1918, incluindo as unidades apreendidas aos alemães, a 23 de fevereiro de 1916, o que perfaz um total de 36 embarcações a vapor naufragadas⁶⁴³. Jaime Correia do Inso apresenta uma lista bastante considerável na sua obra *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*⁶⁴⁴, que concorda com os números exatos de António José Telo, no que toca às perdas materiais, e mesmo de tonelagem, incluindo igualmente o número de navios a vapor naufragados. Rui

⁶⁴⁰ Os números expostos pelos autores aqui mencionados aportam os naufrágios portugueses verificados noutros palcos de guerra marítimos, como o Golfo da Biscaia ou o Atlântico, e não apenas da costa portuguesa.

⁶⁴¹ ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos – *Portugal e a Grande Guerra – 1915 – 1917. As Trincheiras*. Vila do Conde: Verso da História, 2014, vol.3, p. 65.

⁶⁴² *Idem, Ibidem*.

⁶⁴³ *Idem, Ibidem*.

⁶⁴⁴ INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006, p. 176-183.

Cardoso difere no que toca às perdas do número de navios, mais especificamente no número de vapores afundados. Enquanto António José Telo e Jaime Correia do Inso afirmam que se perderam cerca de 15 navios a vapores portugueses pertencentes à Marinha Mercante, Rui Cardoso aumenta o seu número para 21⁶⁴⁵. Rui Cardoso confirma a perda de 77 navios por parte da Marinha Mercante, que inclui necessariamente navios à vela e a vapor⁶⁴⁶. Mais recentemente, Paulo Nuno Borges Costa, no seu artigo, *As perdas da Frota Mercante Portuguesa durante a Primeira Grande Guerra*, contabiliza um total de 90 navios portugueses naufragados, que representam cerca de 95.579 toneladas, sendo que 42 destas embarcações foram afundadas ao largo da costa portuguesa⁶⁴⁷. Paulo Nuno Costa enumerou um total de 36 navios portugueses a vapor naufragados, o que concorda com Jaime Correia do Inso e António José Telo⁶⁴⁸. Finalmente, José António Rodrigues Pereira, na sua obra *Marinha Portuguesa-Nove Séculos de História* contabiliza 120 navios portugueses naufragados⁶⁴⁹, não apresentando valores que correspondem às perdas da Marinha Mercante. Não existem, porém, pelo menos que tivéssemos acesso, estudos sobre o número de afundamentos registados na costa portuguesa, quer de navios de nacionalidade portuguesa quer de navios estrangeiros.

Ao somarmos a tonelagem naufragada por submarinos alemães, verificada no período entre 1916 e 1918, tanto de embarcações portuguesas como estrangeiras, cremos que foram afundadas cerca de 1.623.104 toneladas ao largo da costa portuguesa, sendo que cerca de 90,4 % destas, foram afundadas em 1917. Os meses mais problemáticos, como são visíveis na Fig.11, foram os meses de janeiro de 1917 (13 naufrágios registados), julho de 1917 (17 naufrágios registados), novembro de 1917 (13 naufrágios registados) e Março de 1918 (12 naufrágios registados). Denotam-se alguns picos de maior incidência da guerra submarina que aporta um período de 2 a 4 meses, como é visível no período entre dezembro de 1916 a janeiro de 1917, ou o período compreendido entre junho a setembro de 1917. Verificamos igualmente algumas quebras, como ocorre em outubro de 1917, ou entre abril e julho de 1918, intervalando assim os períodos de maior ocorrência de naufrágios.

⁶⁴⁵ CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2014, vol.7, p. 81.

⁶⁴⁶ *Idem, Ibidem*.

⁶⁴⁷ COSTA, Paulo Nuno – *As Perdas da Frota Mercante Portuguesa durante a Primeira Grande Guerra*. In *Jornadas do Mar – 2014*, Lisboa, 2014 – *Jornadas do Mar – 2014. Mar: uma onda de Progresso*. Lisboa: Escola Naval, 2014, 13-16.

⁶⁴⁸ Este número significativamente superior deve-se à contabilização dos vapores alemães apreendidos, que foram fretados posteriormente à Inglaterra, como é o caso dos navios

⁶⁴⁹ O autor José António Pereira contabilizou alguns navios que não são portugueses, como é o caso do vapor grego *Crios* e o veleiro inglês *Rose Dorothea*.

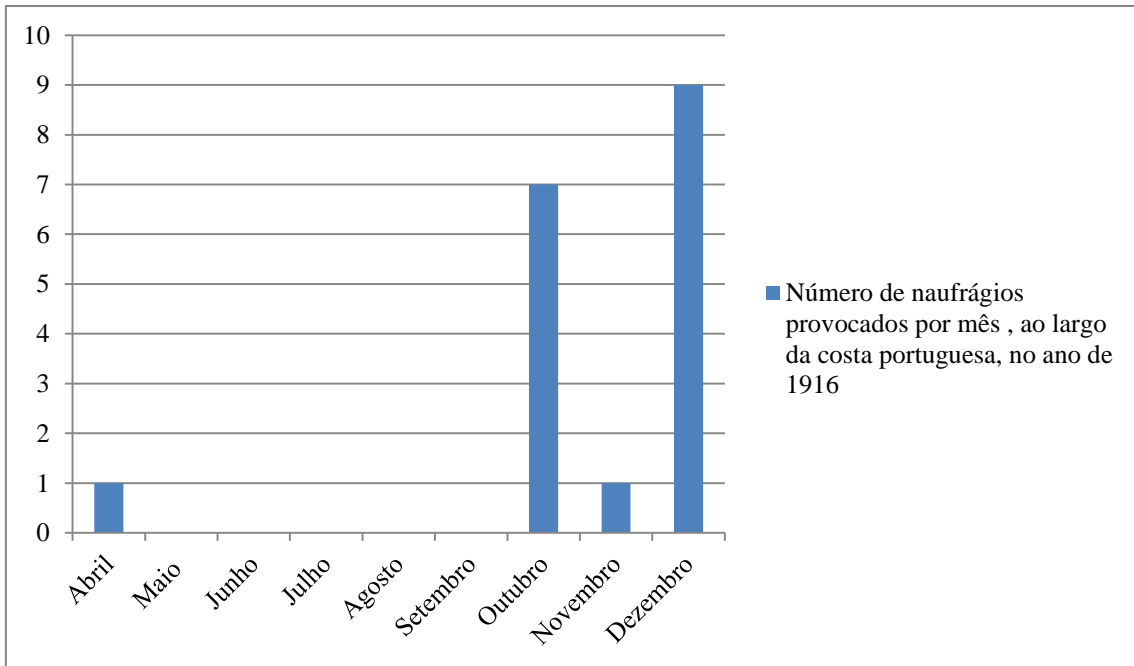


Fig.22

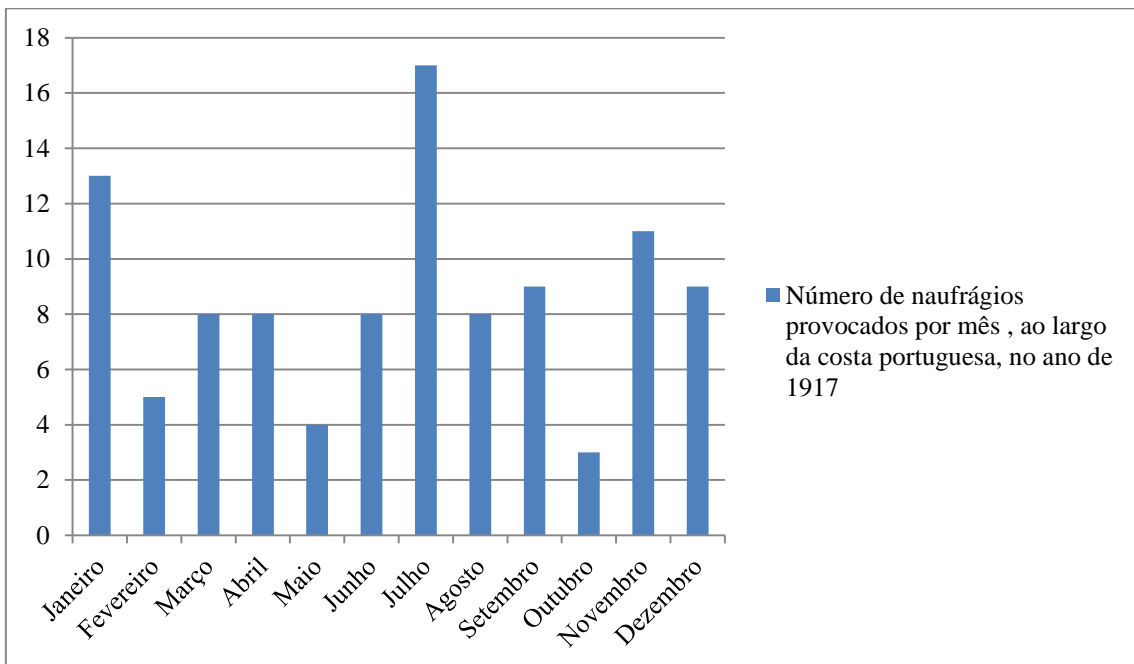


Fig. 23

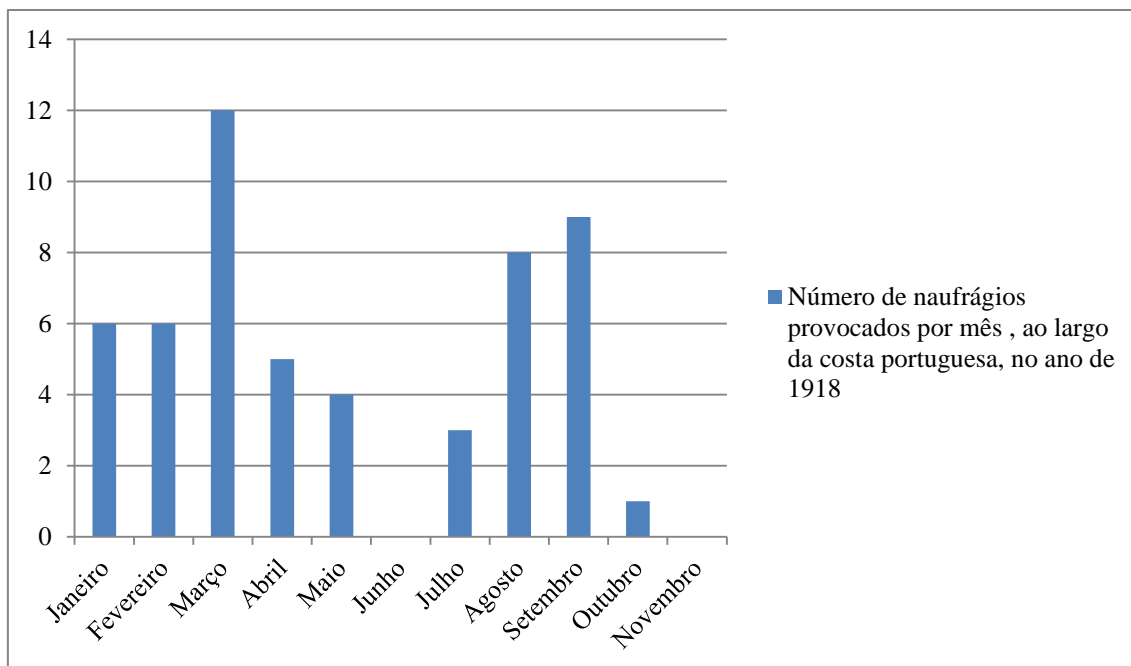


Fig. 24

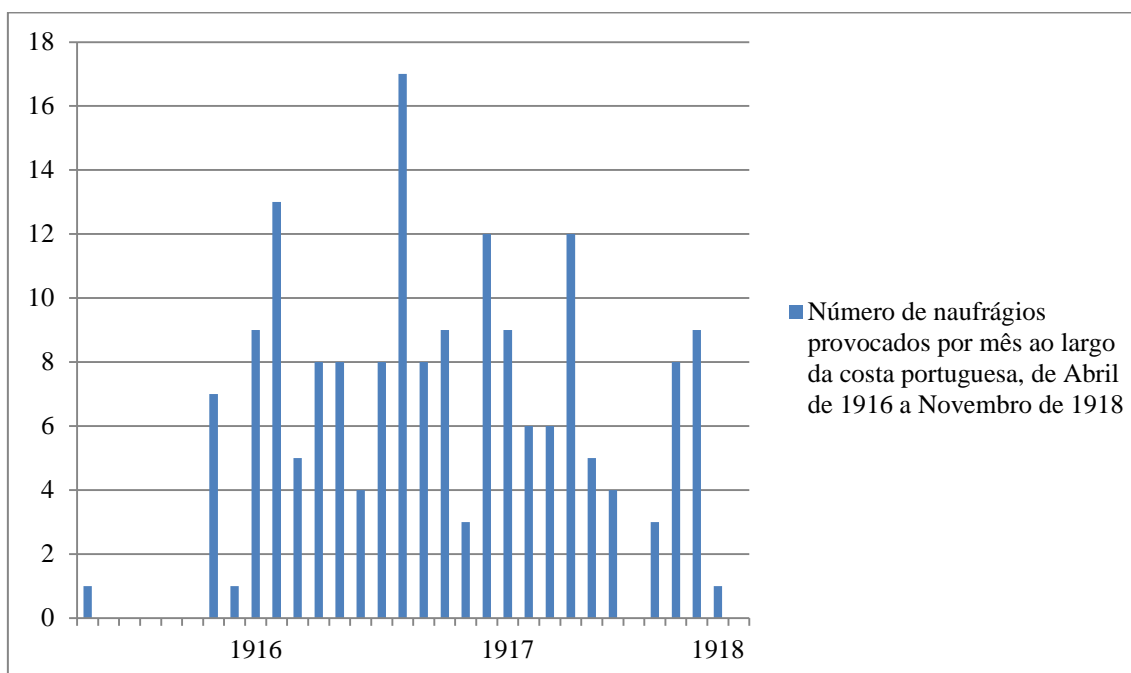


Fig. 25

Averiguando as perdas humanas na baliza cronológica analisada, de acordo com as bases de dados das plataformas eletrónicas uboat.net e wrecksite.eu, entre outras fontes bibliográficas e periódicas, verificamos que os submarinos provocaram a morte de 834 homens

na frente marítima portuguesa⁶⁵⁰. Cremos que aproximadamente 77 %⁶⁵¹ destes pereceram quando o submarino U-52 torpedeou o grande couraçado francês *Suffren*, no dia 25 de novembro de 1916, ao largo de Lisboa. Outro incidente que registou um número substancial de mortos foi o ataque ao navio francês *Surprise*, que estava ancorado no porto funchalense aquando o ataque do U-38, a 3 de dezembro de 1916. Segundo as fontes analisadas, 35 tripulantes pereceram nesta ofensiva. Quanto às perdas humanas verificadas em terra, fruto da ação submarina, não encontramos perdas significativas. Apenas registamos 5 mortos, no segundo ataque alemão ao Funchal pelo U-155, a 12 de novembro de 1917, como o autor Rui Cardoso confirma⁶⁵². Quanto ao número de portugueses mortos na frente marítima, dispomos do número de António José Telo, que alega que 23 portugueses foram vítimas na frente marítima portuguesa. Os afundamentos dos dois caça-minas *NRP Roberto Ivens* e *NRP Augusto de Castilho* provocaram a morte de 21 marinheiros portugueses, e a queda de um hidroavião de patrulha da marinha portuguesa provocou a morte de 2 pilotos da mesma nacionalidade⁶⁵³.

Quanto às perdas estrangeiras, como anteriormente evidenciamos, não existem quaisquer estudos ou apontamentos bibliográficos na historiografia nacional, que retratem este assunto. O CINAV, como vimos, desenvolveu importantes estudos em torno de quatro navios estrangeiros (*Torvore*, *Vilhelm Krag*, *Norsøen* e *Bieneimé Prof. Luigi*), no entanto não dispomos de outro tipo de menções bibliográficas significativas respetivas a este aspeto. Nesta dissertação tentamos dar um novo contributo neste sentido, como é visível na Fig.25. Segundo conseguimos apurar nos 176 naufrágios analisados, os britânicos foram os mais prejudicados em águas portuguesas, com uma perda de 33 navios. Em segundo lugar foram os noruegueses com uma perda de 23 navios. Há que frisar o facto de que a Noruega teria, em 1913, a quarta maior marinha mercante do mundo⁶⁵⁴. Segundo o historiador norueguês Jan Normann Knutssen, a Noruega, apesar da sua neutralidade na Grande Guerra, perdeu cerca de 49 % da sua Marinha Mercante, perecendo também 2.000 marinheiros noruegueses⁶⁵⁵. Segundo o mesmo autor, a Noruega sofreu o maior número de baixas civis no mar, em comparação com qualquer outro país beligerante⁶⁵⁶. Em terceiro lugar estão os italianos, com uma perda de 18 embarcações em

⁶⁵⁰ Este número remete apenas às mortes registadas no mar. Este número é uma mera aproximação, dada a escassa informação recolhida em torno de alguns naufrágios neste sentido. No entanto, cremos que este número, apesar de contabilizar uma boa parte dos mortos registados ao longo da nossa costa, possa assumir um número maior.

⁶⁵¹ Esta percentagem corresponde a 648 mortos.

⁶⁵² CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2014, vol.7, p. 77.

⁶⁵³ ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos – *Portugal e a Grande Guerra – 1918 – 1919. O Fim da Guerra*. Vila do Conde: Verso da História, 2014, vol.5, p. 79.

⁶⁵⁴ PIRES, Ana Paula – *Portugal e a I Guerra Mundial. A República e a Economia de Guerra*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2011, p. 76.

⁶⁵⁵ KNUTSEN, Jan Normann – *Norway in the First World War*. Poznan: Folia Scandinavica, 1999.vol. 5, p. 57.

⁶⁵⁶ *Ibidem*.

águas portuguesas. Outras nações apresentam uma considerável representatividade nos naufrágios analisados, como é o caso da França que perde 13 navios, dos Estados Unidos, 8 navios naufragados, e, finalmente a Dinamarca e a Grécia com 6 naufrágios, respetivamente. No que toca às perdas portuguesas nas suas próprias águas, contabilizamos 58 embarcações afundadas por submarinos alemães, o que perfaz um total de 33 % do total dos naufrágios apurados.

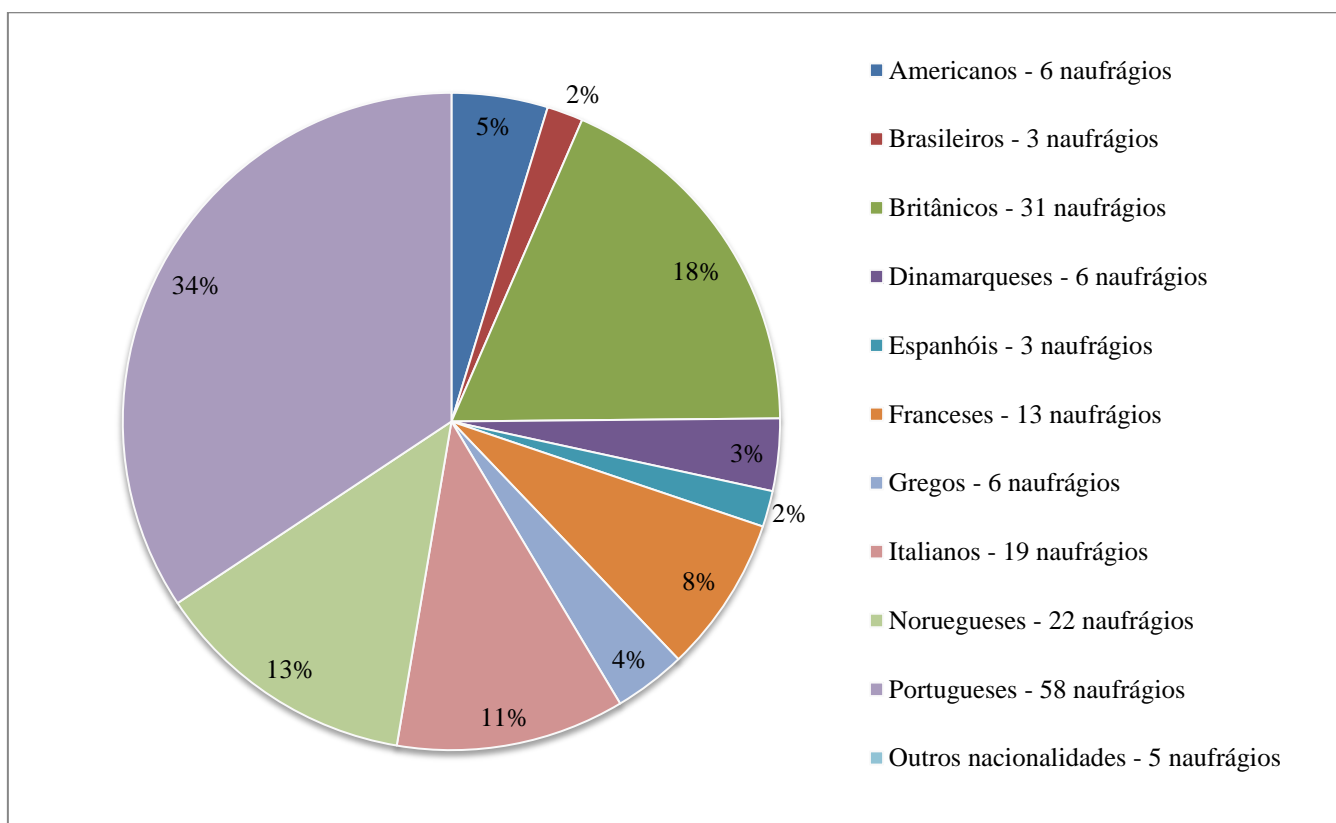


Fig.26 – Nacionalidade dos naufrágios afundados na frente marítima portuguesa (1916-1918)

Para compreendermos a dimensão das perdas ocorridas na frente marítima portuguesa, tentamos aprimorar a tipologia dos 176 navios afundados. Concluimos que 96 naufrágios, dos quais conseguimos identificar o tipo de propulsão, eram efetivamente cargueiros ou navios a vapor, que na sua maioria eram estrangeiros, que deslocariam por sua vez entre 1.000 a 7.500 toneladas. O cargueiro francês *Champlain*⁶⁵⁷, de 7.418 toneladas, ou o cargueiro norueguês *Benguela*⁶⁵⁸, de 4.612 toneladas, são exemplos de grandes navios de carga afundados. Os veleiros e as escunas apresentam uma representatividade considerável, com 35 exemplares

⁶⁵⁷ Grande cargueiro francês afundado a 124 milhas a oeste do Cabo Mondego, pelo submarino UB-128 de Wilhelm Canaris, a 21 de agosto de 1918.

⁶⁵⁸ Cargueiro norueguês afundado ao largo de Ponta Delgada, a 30 de junho de 1917, pelo U-155 de Karl Meussel.

identificados⁶⁵⁹. Os navios ligados ao setor das pescas, incluindo iates, escunas, traineiras, palhabotes e outros tipos e navios, apresentam perdas significativas, com 20 casos verificados. No entanto verificamos que grande parte dos navios portugueses naufragados eram sobretudo veleiros, escunas, traineiras, iates, palhabotes, lugres, caíques e entre outro tipo de embarcações que empregavam o uso da vela. Dos 58 navios portugueses afundados ao largo da costa da mesma nacionalidade, só apenas 14 navios aplicavam a força do vapor, como os vapores *Neptuno* e os vapores de pesca *Serra do Marão* e *Serra do Pilar*, representativos do que era, afinal, a frota portuguesa. Segundo a Fig.27, os navios a vapor apresentam uma percentagem ligeiramente superior, muito devido à presença de grandes vapores estrangeiros em águas de jurisdição portuguesa. Cerca de 69 % dos navios estrangeiros empregavam propulsão a vapor, num total de 128 navios com propulsão apurada. Apenas 39 navios estrangeiros naufragados empregavam a força da vela nas suas embarcações, aquando a passagem pelas águas portuguesas.



Fig.27 – Propulsão dos naufrágios provocados por submarinos alemães ao largo da costa portuguesa, entre 1916-1918⁶⁶⁰.

⁶⁵⁹ Este valor é uma mera aproximação, dado que a verdadeira tipologia de muitos navios não está devidamente apurada. Os navios à vela aportam um manancial tipológico considerável, que por vezes mostra-se difícil de apurar.

⁶⁶⁰ Foi-nos muito difícil detetar quais os navios mistos, muito devido à incoerência das fontes consultadas. Conseguimos apenas diferenciar a propulsão dos navios a vela e os navios a vapor.

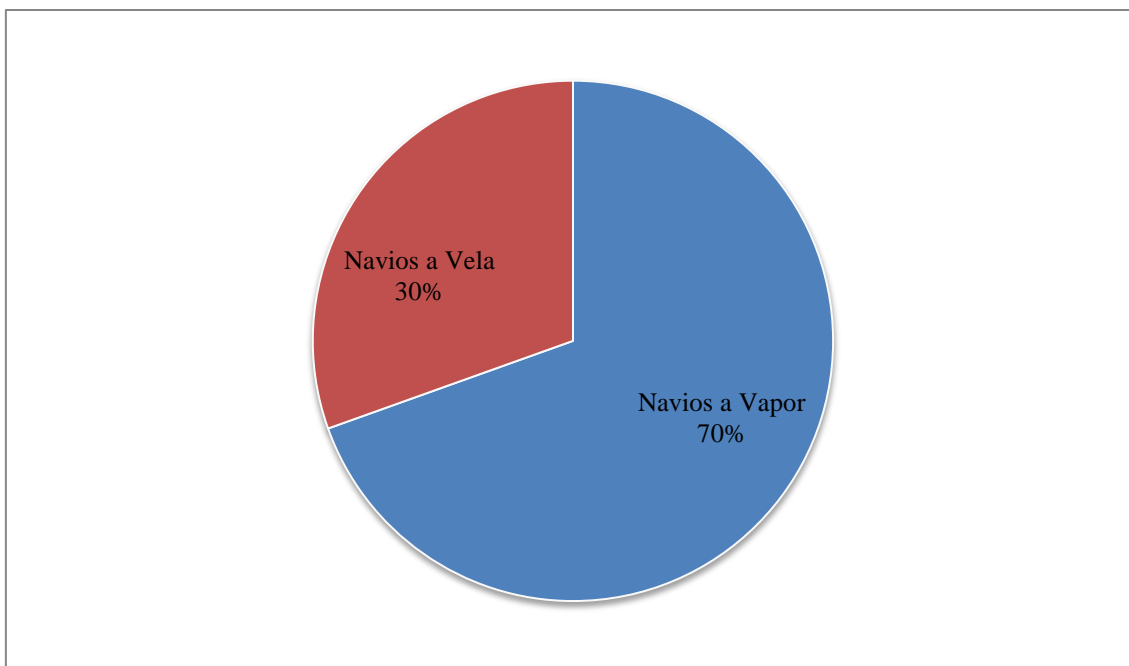


Fig.28 – Propulsão dos naufrágios provocados por submarinos alemães ao largo da costa portuguesa, entre 1916-1918.

Outro ponto a considerar será apurar que rotas estes navios tomavam para navegarem em águas portuguesas. Partindo desta questão, queremos frisar o facto de que Portugal e as suas respectivas parcelas insulares no Atlântico eram preponderantes a nível estratégico e ponto de escala portuária. Ana Paula Pires reforça esta ideia, afirmando que, em 1914, Portugal detinha o sétimo lugar entre os países com maior provimento portuário. Os portos nacionais moviam cerca de 40.182.000 toneladas por ano, sendo que metade desta tonelagem era transportada por navios portugueses⁶⁶¹. Portanto, mesmo antes da beligerância mundial, Portugal era já um destino portuário considerável. Por norma, os comandantes alemães apontavam as rotas dos navios que destruíam, após a apreensão dos documentos do comandante do navio naufragado. Graças a este procedimento, podemos compreender as demais rotas dos navios naufragados na nossa costa⁶⁶².

De acordo com as rotas apuradas, 40 navios naufragados partiram do Reino Unido ou de cidades portuárias nas suas extensões coloniais. Portos como Bombaim, Calcutá, Londres, Liverpool, Barry, Swansea, Malta e Gibraltar apresentam-se como pontos de partida para muitos navios. Em segundo lugar, encontramos os portos americanos (Filadélfia, Nova Iorque, Nova Orleães, Baltimore entre outros), com 23 casos registados. Em seguida temos a preponderância dos portos espanhóis (Huelva, Sevilha, Barcelona, Mellila, Cádiz e Málaga), com 17 navios registados. Com alguma representatividade encontramos os portos franceses (Marselha,

⁶⁶¹ PIRES, Ana Paula – *Portugal e a I Guerra Mundial. A República e a Economia de Guerra*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2011, p. 74.

⁶⁶² A plataforma eletrónica www.uboat.net dispõe destas mesmas rotas, incluindo os pontos de chegada e partida.

Bordéus, Le Havre, entre outros), com 15 casos registados, tanto do espaço metropolitano como das suas extensões coloniais, e os portos italianos (Génova, Livorno, Savona, entre outros), com 12 embarcações. Apenas 15 dos naufrágios analisados provieram de portos portugueses, com preponderância para Lisboa, Porto e Madeira.

Tabela 3 – Pontos de partida dos naufrágios afundados por submarinos alemães ao largo da costa portuguesa, entre 1916-1918.

Pontos de Partida	Naufrágios
Baltimore	2
Bordéus	5
Buenos Aires	4
Cádiz	6
Calcutá	2
Filadélfia	4
Génova	6
Huelva	2
Lisboa	9
Liverpool	3
Málaga	2
Londres	4
Nova Iorque	6
Norfolk	2
Nova Orleães	4
Portland	3
Porto	3
Swansea	2
St. John's, Newfoundland	3
Outros portos	58

Analisados os pontos de partida, vemos os pontos de chegada. Mais uma vez o Reino Unido e o seu império apresentam-se em primeiro lugar, onde 33 dos naufrágios analisados se dirigiam aos portos britânicos, com especial destaque para Gibraltar e Barry, no País de Gales. Portugal surge em segundo lugar, dado que 24 navios se destinavam a Lisboa, Porto, Viana do Castelo, Figueira da Foz, Faro, Setúbal e Madeira. Em seguida, temos os portos franceses com 22 casos. Destacamos a posição de Gibraltar, que marcaria um papel importante na coordenação

das operações mediterrânicas para os britânicos, dado que umas partes consideráveis destes naufrágios dirigiam-se para este porto.

Tabela 4 – Pontos de chegada dos naufrágios afundados por submarinos alemães ao largo da costa portuguesa, entre 1916-1918.

Pontos de Chegada	Naufrágios
Barry	4
Bordéus	2
Dakar	4
Filadélfia	2
Génova	6
Hampton	2
Lisboa	9
Málaga	1
Londres	4
Madeira	5
Marselha	5
Nápoles	2
Nova Iorque	6
Norfolk	1
Nova Orleães	1
Porto	5
Ruão	2
St. John's, Newfoundland	4
Outros portos	56

Concluindo, a articulação dos fluxos mercantis entre alguns países europeus, como a França ou o Reino Unido com as suas extensões coloniais, assim os percursos náuticos entre como os Estados Unidos e a Europa, vão ao encontro das águas portuguesas. A costa continental portuguesa era um ponto de confluência de numerosas rotas marítimas, como Ana Paula Pires nos demonstra na sua obra *Portugal e a I Guerra Mundial. A República e a Economia de Guerra*⁶⁶³, mas também de palcos de guerra. Os grandes palcos da guerra submarina da Primeira Guerra Mundial foram o Mar do Norte (em especial em torno das Ilhas Britânicas), o Golfo da Biscaia, o Oceano Atlântico e o Mar Mediterrânico. Portugal seria o elo de ligação

⁶⁶³ PIRES, Ana Paula – *Portugal e a I Guerra Mundial. A República e a Economia de Guerra*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2011.

entre estes palcos, confluindo a seguinte tríade: Golfo da Biscaia – Oceano Atlântico – Mar Mediterrâneo. As águas portuguesas seriam, portanto, um ponto de passagem para muitos navios e transatlânticos, assim como submarinos alemães. Os *U-boats* alemães, atraídos pelos fluxos de navios aliados no atlântico, tentavam estrangular as comunicações entre as metrópoles britânicas e francesas e seus respectivos os impérios coloniais, assim como as comunicações Europa-América. A costa portuguesa e as suas parcelas insulares atlânticas teriam portanto, do ponto de vista estratégico, um papel importante numa perspetiva estratégica e militar, tanto para os aliados como para os alemães.

Conseguimos também, através da plataforma uboat.net, ter conhecimento da carga que alguns dos naufrágios transportavam, acrescentando assim mais um dado relevante. As tripulações alemãs saqueavam alguns dos navios apreendidos antes de os naufragar com explosivos ou tiros de canhão, acedendo assim a alguns géneros alimentares em alto-mar, como aconteceu com as embarcações de pesca portuguesas *Restaurador*, *Primeira Flor d’Abril*, *Santa Rita Segunda* e *Senhora do Rosário*, que transportavam peixe⁶⁶⁴. Após o saque, os comandantes dos submarinos alemães registavam os produtos apreendidos, ou simplesmente a carga que transportavam. No diário de guerra do comandante Lothar von Arnauld de la Perière, ao serviço do U-35, encontramos uma lista de todos os naufrágios afundados por este, intitulada *Liste der versunken Fahrzeuge*⁶⁶⁵. Nesta lista estão incluídas as cargas dos navios afundados, como é o caso do *Torvore*, *Norsøen*, *Vilhelm Krag* e *Bien Aimé Prof. Luigi*, que foram afundados na costa portuguesa. Através deste processo podemos ter conhecimento sobre a carga que os navios naufragados transportavam. Grande parte dos navios analisados tinha como principal função o transporte de mercadorias, com especial destaque para os cargueiros britânicos, italianos, noruegueses, gregos e dinamarqueses. Segundo conseguimos apurar, eram os géneros alimentares que compunham boa parte da carga destes cargueiros. Estamos convictos de que 61 dos navios, dos que conseguimos apurar a carga, transportavam produtos alimentares, destacando géneros como trigo, vinho, conservas, bacalhau, frutas, arroz, milho, amendoins e café, como é visível na Fig.29. Em segundo lugar temos os navios que transportavam combustíveis, incluindo petróleo bruto, gasolina, carvão e subprodutos petrolíferos. Destacamos o carvão, verificando a sua presença em 14 naufrágios. Os produtos minerais como o ferro, aço e cobre, tanto em piritas como em lingotes, apresentam um número significativo, com 14 casos analisados. Os produtos químicos, materiais de construção, materiais de guerra, lastro e correio também surgem-nos em muitos navios naufragados.

⁶⁶⁴ AJAX - *The German Pirate – His Methods and Record*. New York: George H. Doran Company, 1918, p. 18.

⁶⁶⁵ DUMA/C-A - *Kriegstagebuch - S.M.U-Boot „U.35.“ (Kommandant: Kapitänleutnant v. Arnauld) – für die Zeit vom 31. März bis 6. Mai 1917*, p.46.

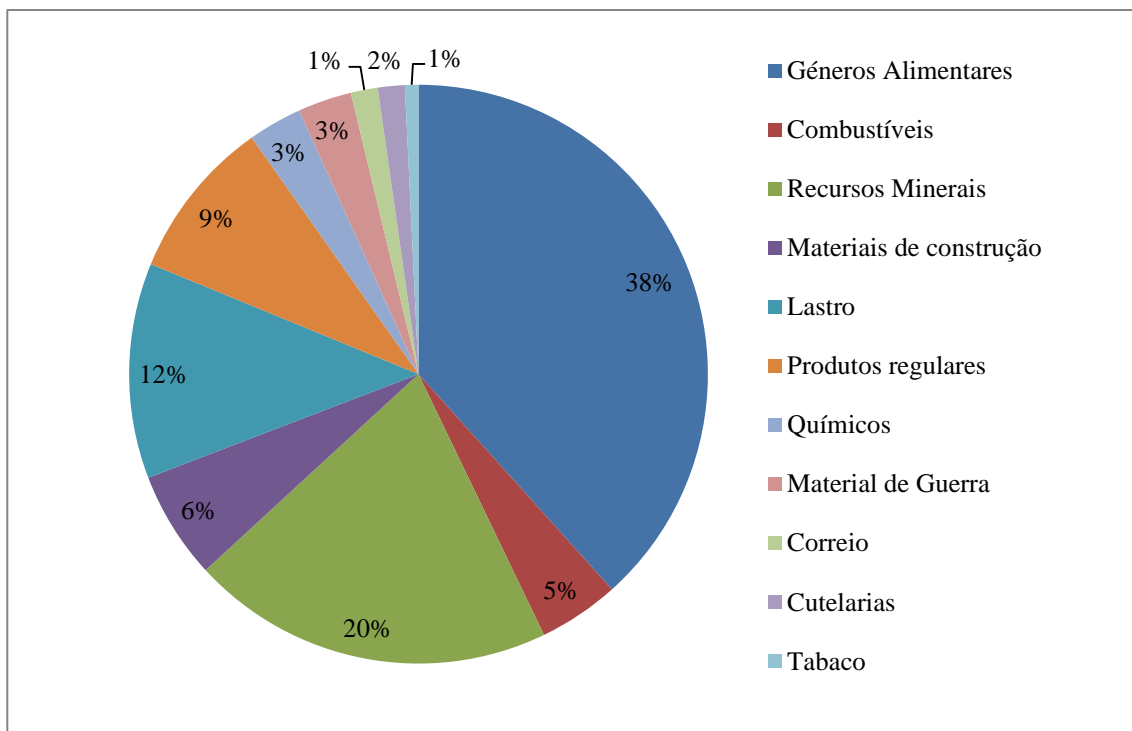


Fig.29 – Representatividade dos produtos contidos nos naufrágios provocados por submarinos alemães ao largo da costa portuguesa (1916-1918).

Reverendo estes números, podemos ter algumas percepções sobre o impacto da guerra submarina em Portugal. É-nos bastante difícil evidenciar os impactes socioeconómicos da guerra submarina em Portugal, dada a extensão dos campos de análise, que por sua vez transcendem os verdadeiros objetivos desta investigação. No entanto, não temos dúvida que a guerra submarina afetou a balança alimentar portuguesa, dadas as já visíveis vulnerabilidades económicas e sociais antes do conflito⁶⁶⁶. Os fluxos de embarcações mercantis eram absolutamente essenciais para o equilíbrio das balanças alimentares, como ainda hoje o são. Por exemplo, no dia 2 de maio de 1917, anunciou-se que Lisboa só teria farinha para mais três dias. Chegou-se mesmo a propor-se uma mistura de farinha de fava e aveia, enquanto não chegasse o navio *Goa* com o trigo comprado em Nova Iorque⁶⁶⁷. Este episódio espelha a importância que os fluxos mercantis marítimos, que quando afrouxados podiam intensificar graves crises de subsistência alimentar.

No período do conflito, as subsistências alimentares dependiam grandemente das marinhas mercantes, sobretudo dos países neutrais, como a Dinamarca, Noruega ou Holanda. A guerra submarina sem restrições, aprovada a 28 de março de 1917, começou a atacar igualmente os navios de pavilhão neutral, o que ainda agravou mais a crise de subsistências. Alguns navios

⁶⁶⁶ Recorrendo à plataforma informática www.uboat.net, podemos verificar quantos naufrágios se destinavam para Portugal, como evidenciamos nas tabelas anteriormente expostas.

⁶⁶⁷ SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *História de Portugal (1910-1926)*. Lisboa: Editorial Verbo, 1989, p. 188.

que transportavam géneros alimentares, tanto neutrais como beligerantes, com destino a Portugal foram afundados por submarinos alemães. O cargueiro norueguês *Terje Vikken* foi afundado precisamente nestas circunstâncias, dado que transportava uma importante carga de trigo com destino a Lisboa, quando colidiu com uma das minas largadas pelo U-boat U-47, ao largo do Cabo da Guia⁶⁶⁸. Outro exemplo significativo envolveu as escunas britânicas *Rose Dorothea* e *Mayola*, que carregavam uma carga significativa de bacalhau com destino ao Porto, sendo afundadas nas imediações costeiras algarvias, pelo U-21 de Otto Hersing, a 16 de fevereiro de 1917^{669: 670}.

A balança alimentar portuguesa era, durante o período do conflito mundial, deficitária em quase todos os géneros de primeira necessidade, a acrescentar a uma atividade agrícola que não respondia às necessidades do mercado nacional⁶⁷¹. A crise alimentar não era só nacional, mas também europeia, sendo o ano de 1916 um ano com paupérrimas colheitas de cereais planificáveis, o que deu azo a uma carência generalizada de alimentos⁶⁷².

O ano de 1917, auge da guerra submarina em águas portuguesas, demonstrar-se-ia penoso para as embarcações que circulavam pelas águas nacionais, assim como para os circuitos de subsistência alimentar. Em 1917, a tonelagem descarregada nos portos portugueses representou cerca de 20 % da de 1913⁶⁷³. A guerra submarina intensificou assim a escassez de todo o tipo de bens, fossem estes de primeira ou de segunda necessidade. Portugal importava, em 1916, cerca de 182.000 toneladas de trigo (metade do seu consumo) e só teve, em 1917, acesso a 55.000 toneladas⁶⁷⁴. Em fevereiro de 1917, os submarinos alemães afundaram, no seu todo, cerca de 540.000 toneladas de embarcações; em março, 578 000; e em Abril, 847.000⁶⁷⁵. Portugal, pelo seu lado, perdeu 80 barcos, com um total de 45.000 toneladas⁶⁷⁶. Ana Prata mostra-nos que de 1916 até 1918, período da atividade submarina alemã, o número de entradas de navios, assim como a tonelagem de mercadorias descarregadas registadas no porto de Lisboa, decresceu significativamente. Em 1916, registou-se a entrada de 2.521 navios no porto de

⁶⁶⁸ *Terje Vikken*. In www.portugal1914.org, Disponível em <http://www.portugal1914.org/portugal/pt/historia/a-guerra-1914-1918/item/6923-terje-vikken>, consultado a 19/04/2015.

⁶⁶⁹ *Ships Hit during WWI – Rose Dorothea*. In www.uboat.net; Disponível em http://www.uboat.net/wwi/ships_hit/5202.html, consultado a 17/08/2015.

⁶⁷⁰ *Ships Hit during WWI – Mayola*. In www.uboat.net; Disponível em http://www.uboat.net/wwi/ships_hit/4045.html, consultado a 17/08/2015.

⁶⁷¹ SAMARA, Alice – *O Impacte Económico e Social da Primeira Guerra em Portugal*. In TEIXEIRA, Nuno Severiano, coord. – *Portugal e a Guerra. História das Intervenções Militares Portuguesas nos Grandes Conflitos Mundiais – Séculos XIX e XX*. Lisboa: Edições Colibri, 1998, p. 93.

⁶⁷² ROSSUM, Arnold Arie van – *A Questão das Subsistências no Porto, no período da Grande Guerra*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2011, 25 f. Tese de mestrado.

⁶⁷³ RAMOS, Rui; MONTEIRO, Nuno Gonçalo; SOUSA, Bernardo Vasconcelos e – *História de Portugal. A República durante e depois da Guerra (1917-1926)*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2009, vol. 8, p.33.

⁶⁷⁴ *Idem, Ibidem*.

⁶⁷⁵ RAMOS, Rui – *História de Portugal. A Segunda Fundação*. In MATOSSO, José, Dir. *História de Portugal. A Segunda Fundação*. Lisboa: Círculo de Leitores, vol. 6, pág.519.

⁶⁷⁶ *Idem, Ibidem*.

Lisboa (arqueação bruta de 4.298.800 toneladas), que descarregou 1.336.936 toneladas em mercadorias⁶⁷⁷. No ano seguinte assiste-se a um drástico decréscimo, dado que apenas se registou a entrada de 1.455 navios (arqueação bruta de 1.858.135), que descarregaram apenas 603.635 toneladas no porto lisbonense. Dos 104 naufrágios provocados no ano de 1917, 10 embarcações, destinavam-se a portos portugueses, o que não significa que vários navios utilizassem os portos portugueses como ponto de escala. Em 1918, apesar de se verificarem menores perdas no mar, comparativamente com o ano anterior, o porto de Lisboa registou 1.096 entradas (arqueação de 1.012.891), que descarregaram por sua vez cerca de 482.543 toneladas⁶⁷⁸.

Segundo Ana Prata, Portugal dependia, em 1902, de 90 % da marinha estrangeira, sobretudo britânica, para aceder às demais mercadorias⁶⁷⁹, um facto que não mudou significativamente aquando o eclodir da Primeira Guerra Mundial, apesar de Portugal incorporar os navios alemães fundeados nos seus portos, a 23 de fevereiro de 1916. Portugal dependia grandemente da marinha mercante britânica, que era vítima de constantes ataques por parte dos submarinos alemães. Entre 1916 e 1918, período de beligerância entre Portugal e a Alemanha, os britânicos perderam, segundo o *Lloyd's Register of Shipping*, 11.423.222 toneladas em embarcações⁶⁸⁰. Segundo os nossos dados recolhidos, os britânicos perderam em águas portuguesas cerca de 33 embarcações, que totalizam 71.726 toneladas. Não podemos estimar a extensão dos efeitos das perdas britânicas no que toca à circulação de mercadorias nos portos portugueses, no entanto podemos depreender que certamente afetaram os fluxos comerciais nacionais. A somar, muitos géneros alimentares ficavam retidos nos territórios ultramarinos, que ficariam retidos em Angola e Moçambique, por falta de navios de transporte⁶⁸¹. A falta de navios e dificuldades de circulação criou um outro problema, a subida do preço dos fretes, muito devido aos riscos de navegação, fruto da ação submarina. Segundo Arnold Rossum, o transporte de uma carga de trigo proveniente dos Estados Unidos para Portugal, custava mais do que efetivamente se pagava no mercado interno americano, por esse mesmo trigo⁶⁸². Rossum verifica que grande parte das mercadorias que chegavam a Lisboa, não eram escoadas para outros pontos do país, ficando assim retidas no porto lisbonense para consumo interno, por decisão da Comissão de Abastecimentos⁶⁸³.

⁶⁷⁷ PRATA, Ana – *Políticas Portuárias na I República (1880-1929)*. Lisboa: Caleidoscópio, 2011, p.111.

⁶⁷⁸ *Idem, Ibidem*.

⁶⁷⁹ *Idem, Ibidem*, p.119.

⁶⁸⁰ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice – *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press, 2003, p.380.

⁶⁸¹ ROSSUM, Arnold Arie van – *A Questão das Subsistências no Porto, no período da Grande Guerra*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2011, 101 f. Tese de mestrado.

⁶⁸² *Idem, Ibidem*.

⁶⁸³ ROSSUM, Arnold Arie van – *A Questão das Subsistências no Porto, no período da Grande Guerra*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2011, 102 f. Tese de mestrado.

Segundo Marc Ferro, estariam desde o início do conflito cerca de 743 navios alemães em águas neutras⁶⁸⁴, 72 dos quais, segundo Oliveira Marques, estariam em Portugal⁶⁸⁵, ou seja, quase 10 % da totalidade dos navios alemães presentes em águas neutras. Portugal apreendeu estes navios alemães para resolver a questão das subsistências, no entanto só teria direito a cerca de 20 % dos navios apreendidos, os restantes 80 % seriam entregues ao esforço de guerra britânico⁶⁸⁶. O periódico semanal *Ilustração Portuguesa* noticia este acontecimento, na sua edição n.º. 524, do dia 6 de março de 1916. Segundo esta fonte, o governo português, com o fim de acudir ao encarecimento das subsistências causado pela falta de transportes marítimos, requisitou os navios alemães surtos no Tejo desde o começo da guerra, a fim de os utilizar não só para as exportações portuguesas mas também para importação de géneros⁶⁸⁷. Os submarinos alemães conseguiram afundar 19 navios apreendidos por Portugal⁶⁸⁸, com destaque para o Golfo da Biscaia e para as imediações marítimas das Ilhas Britânicas.

Os efeitos e consequências da guerra submarina alemã propõem uma análise documental bastante extensa, que transcende por completo os verdadeiros propósitos de dissertação de mestrado. No entanto, ao analisarmos as várias componentes dos naufrágios, podemos centrar a frente marítima portuguesa no conflito mundial. Portugal perdeu um número bastante significativo de embarcações, o que afetou definitivamente o tecido empresarial português. Conseguimos averiguar algumas firmas e entidades fabris, que operavam alguns dos naufrágios causados por submarinos. O sector das pescas foi sem dúvida um dos mais afetados, com uma perda significativa de embarcações. Vejamos alguns exemplos de navios pertencentes a firmas do sector das pescas: navio *Brizella*, afundado a 9 de dezembro pelo U-38, pertencia à Empresa de Pesca Boa Esperança⁶⁸⁹, sediada em Aveiro; o navio Santa Maria, afundado pelo UC-53, a 10 de junho de 1917, pertencia à Sociedade de Pescarias de Viana, sediada em Viana do Castelo⁶⁹⁰; a embarcação *Açôr*, afundada a 17 de agosto de 1917 por um submarino não identificado, pertencia à Parceria Portuguesa de Pescarias, sediada em Lisboa⁶⁹¹; e a embarcação

⁶⁸⁴ FERRO, Marc – *A Grande Guerra 1914-1918*. Lisboa: Edições 70, 1990, p. 144.

⁶⁸⁵ MARQUES, A. H. de Oliveira – *História de Portugal*. Lisboa: Palas Editora, 1986, Vol. 3, p. 235.

⁶⁸⁶ CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2014, p. 77.

⁶⁸⁷ *A Ilustração Portuguesa*, 6 de Março de 1916, p. 294.

⁶⁸⁸ Contabilizamos os seguintes navios, com o auxílio da obra *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra de Jaime do Inso: Foz do Douro (Vesta), Damão (Brisbane), Diu (Marienfelds), Desertas (Hochfeld), Cávado (Achilles), Cascais (Electra), Barreiro (Lübeck), Belém (Rhodes), Berlenga (Shopie Richmerz), Boa Vista (Theoder Wilde), Caminha (Euripos), Espinho (Energie), Ilha do Fogo (Burgmeister-Hachman), Lagos (Szechenyi), Leça (Enos), Ligeiro* (desconhecemos o seu nome original), *Mira (Rolandseck), Ovar (Casablanca) e Sagres (Taygetos)*.

⁶⁸⁹ *Pesca do Bacalhau – Mais notícias do Brizella*. In www.naviosnavegadores.blogspot.pt, Disponível em <http://naviosnavegadores.blogspot.pt/2008/12/pesca-do-bacalhau-mais-notcias-do.html>, consultado a 24/04/2015.

⁶⁹⁰ *Ships hit during WWI – Santa Maria*. In www.uboaat.net, Disponível em http://www.uboaat.net/wwi/ships_hit/5432.html, consultado a 24/04/2015.

⁶⁹¹ *FV Açor (+1917)*. In www.wrecksite.eu, Disponível em <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?166978>, consultado a 26/04/2015.

Rio Ave, afundada a 25 de março de 1918, pelo U-155, que pertencia à Parceria de Pescaria Portuense, sediada no Porto⁶⁹².

Tabela 5 – Naufrágios pertencentes a unidades do tecido empresarial português provocado por submarinos alemães ao largo da costa portuguesa, entre 1916-1918.

Nome do navio	Data do afundamento	Operadora/Proprietário	Local do afundamento	Função do navio	Tipo de navio	Rota aquando o naufrágio
<i>Brizella</i>	09/12/1916	Empresa de Pesca “Boa Esperança”, Aveiro	Largo de Lisboa	Transporte	Lugre	Lisboa-Madeira-Nova Orleães
<i>Lima</i>	17/02/1917	A.P da Costa, Ltda., Lisboa	Próximo do Cabo Espichel	Transporte	-	Lisboa – Setúbal
<i>Primeira Flor d’Abril</i>	17/03/1917	João José Mendes, Olhão	Próximo do Cabo da Roca	Pesca	-	-
<i>Santa Rita Segunda</i>	17/03/1917	João Baptista Mendes, Olhão	Próximo do Cabo da Roca	Pesca	Caíque	-
<i>Senhora do Rosário</i>	17/03/1917	Manuel Luís Golveira, Olhão	Próximo do Cabo da Roca	Pesca	-	-
<i>Três Macs</i>	14/04/1917	J. M. da Silva Teillas, Lisboa	Próxima do Cabo Santa Maria	Transporte	-	-
<i>Ligeiro</i>	10/06/1917	Pereira & Morais, Figueira da Foz	Largo de Viana do Castelo	Transporte	Escuna	-
<i>Santa Maria</i>	10/06/1917	Sociedade das Pescarias de Viana, Viana do Castelo	Próximo das Berlengas	Pesca	-	Porto – Guiné portuguesa
<i>Espinho</i>	15/06/1917	Transportes Marítimos do Estado	Largo da costa alentejana	Transporte	Cargueiro	Casablanca – Bordéus
<i>Loanda</i>	13/07/1917	Sociedade Africana (P.	Próximo do	Transporte	Iate	-

⁶⁹² *Ships hit during WWI – Rio Ave*. In www.uboaat.net, Disponível em http://www.uboaat.net/wwi/ships_hit/5127.html, consultado a 26/04/2015.

		dos Reis Gomes), Figueira da Foz	Cabo da Roca			
<i>Bertha</i>	(?)/07/1917	Empresa Castro, (?)	Próximo de Vila do Conde	Transporte	Iate	Bordéus- Lisboa
<i>Venturoso</i>	26/07/1917	Manuel P. Serrão, Lisboa	Próximo de Póvoa do Varzim	Transporte	Lugre	Lisboa- Bordéus-Ruão
<i>Açôr</i>	17/08/1917	Parceria Portuguesa de Pescarias, Lisboa	Entre S. Vicente e Portimão	Transporte	Escuna	-
<i>Gomesianes da Graça Odemira</i>	13/09/1917	J.G. Oliveira & Cia., Lisboa	Próximo de Vila Nova de Milfontes	-	Iate	-
<i>Correio de Sines</i>	13/09/1917	J.M. Rodrigues & Cia., Lisboa	Próximo do Cabo de Sines	-	Iate	-
<i>Sado</i>	14/09/1917	A.P. da Costa, Ltda., Lisboa	Próximo do Cabo de Sines	Transporte	Lugre	Málaga- Lisboa
<i>Viajante</i>	02/10/1917	A. P. da Costa, Lisboa	Nordeste de Porto Santo	Transporte	Barca	-
<i>Trombetas</i>	(?)/11/1917	Lusitânia Cia Portuguesa de Pesca, Figueira da Foz	Sudeste da Ilha de Santa Maria	Transporte	Lugre	Figueria da Foz - St. John's, Newfoundland
<i>A Portuguesa</i>	11/12/1917	Arthur José Rebelo de Lima, Porto	Próximo de Leixões	Transporte	Veleiro	Lisboa-Porto
<i>Açoriano</i>	17/12/1917	José Patrício Alvares Ferreira, Lisboa	Noroeste da Madeira	Transporte	Escuna	Bissau- Valência
<i>Lídia</i>	26/12/1917	Joaquim José Gouveia, Porto	Sul da Ilha do Faial	Transporte	Lugre	Nova Orleães - Porto
<i>Germano</i>	26/01/1918	Empresa Salles Ltd., Lisboa	Próximo do Cabo Mondego	Pesca	Traineira	-

<i>Serra do Gerês</i>	26/01/1918	Empresa Industrial Marítima, Lisboa	Próximo das Berlengas	Pesca	Traineira	-
<i>Neptuno</i>	28/01/1918	João e Freitas Malinez, Funchal	Próximo de Lisboa	Transporte	Cargueiro	Lisboa-Funchal
<i>Rio Ave</i>	25/03/1918	Parceria Pescaria Portuense (E. Soares), Porto	Entre os Açores e a Madeira	Transporte	Iate	? - Lisboa
<i>Beira Alta</i>	26/03/1918	José de Almeida Júnior & Co., Figueira da Foz	Este dos Açores	Transporte	Veleiro	Lisboa-Madeira
<i>Lusitano</i>	31/03/1918	Companhia Cia União Fabril, Lisboa	Este dos Açores	Transporte	Brigantina	Nova Orleães - Porto
<i>Leonor</i>	-	P. Bastos, Lisboa	Sul do Algarve	Pesca	Traineira	-
<i>Restaurado</i>	23/04/1918	João António de Magalhães Júnior, Viana do Castelo	Próximo de Ericeira	-	Iate	Lisboa-Viana do Castelo
<i>Magalhães Lima</i>	20/08/1918	A. Vallarinho & Co., Porto	Próximo do Cabo Espichel	Pesca	Vapor de pesca	-
<i>Maria Luíza</i>	22/08/1918	Parceria Marítima Ilhavense, Aveiro	Costa portuguesa (?)	Transporte	Escuna	Porto - Lisboa
<i>Glória</i>	27/08/1918	M. D. Oliveira, Lisboa	Próximo de Porto Santo	Transporte	Escuna	Lisboa - Pernambuco
<i>Gamo</i>	31/08/1918	Parceria Geral De Pescarias - Bensaude & Co., Lisboa	Mar dos Açores	Pesca	Escuna	St. John's, Newfoundland - Lisboa
<i>Libertador</i>	01/09/1918	Auguste J. de Castro, Lisboa	Sul do Cabo S. Vicente	Pesca	Traineira	-

Apurámos pelo menos 7 embarcações naufragadas que pertenciam a firmas ligadas ao setor das pescas e das conservas, assim como embarcações operadas por particulares inerentes a este setor económico, como as embarcações *Primeira Flor d'Abril*, *Santa Rita Segunda*, e *Senhora do Rosário* que pertenciam a proprietários de Olhão. Os navios particulares apresentam uma representatividade significativa, como verificamos em 8 naufrágios, provenientes sobretudo de Viana do Castelo, Lisboa, Olhão, e Porto. Outros navios afundados tinham como

operadoras empresas portuguesas, como é o caso do navio *Lusitano*, que pertencia à Companhia União Fabril, sediada em Lisboa⁶⁹³, o lugre *Gamo* que pertencia à Empresa Salles, sediada em Lisboa⁶⁹⁴. Destacamos também o afundamento do vapor *Espinho*⁶⁹⁵, que pertencia aos Transportes Marítimos do Estado, ou mesmo a *Serra do Gerês*⁶⁹⁶, pertencente à Empresa Industrial Marítima, sediada em Lisboa. Concluindo, contabilizamos 37 embarcações portuguesas pertencentes a particulares ou a unidades do tecido empresarial português, o que nos dá ferramentas para refletir sobre o impacto socioeconómico da guerra submarina alemã.

Apesar de nesta dissertação traçarmos uma leitura socioeconómica baseada na interpretação dos naufrágios analisados, faltam ainda muitos aspetos por aprofundar no que toca ao estudo dos impactos da guerra submarina alemã. O seu estudo implica uma verdadeira análise da viabilidade financeira das firmas que efetivamente perderam os seus navios no conflito, quantificando a sua balança comercial antes e depois do conflito. Nenhum estudo, artigo ou obra monográfica menciona os verdadeiros impactos socioeconómicos da atividade submarina. Podemos gizar aqui uma estimativa baseada em aproximações numéricas e estatísticas, de acordo com os números tocantes às perdas materiais e humanas, o que de facto fundamenta que os submarinos alemães agravaram a anemia económica portuguesa. No entanto a questão permanece: qual a sua verdadeira dimensão? Quais os seus impactos nas comunidades costeiras? Quais os seus impactos no aumento dos preços dos géneros alimentares? Quais os seus impactos no sector da construção naval e frete de mercadorias? São questões que ainda desconhecemos, no entanto esta dissertação poderá fornecer as ferramentas necessárias para um possível ponto de partida metodológico e analítico.

Contextualizando os impactos da guerra submarina na região norte, albergando necessariamente Esposende, podemos depreender que esta frente não apresentou tantos naufrágios como os largos de Lisboa, Madeira, Açores, ou Algarve. No caso do largo de Lisboa, este aspeto pode ser justificado com o facto de que o porto desta cidade apresentava um maior tráfego de navios, atraindo assim um maior número de submarinos inimigos. Por outro lado o Algarve era bastante preponderante a nível estratégico dada a sua proximidade com o teatro bélico mediterrânico, assim como os arquipélagos dos Açores, Madeira e Cabo Verde. Apesar do porto de Leixões apresentar um tráfego considerável, os submarinos alemães não incidiram as suas ações de corso tal como noutros palcos da frente marítima portuguesa. Destacamos a incursão do submarino alemão UC-69, de Erwin Waßner, que a 26 de julho de 1917, afunda o

⁶⁹³*Ships hit during WWI – Lusitano*. In www.uboaat.net, Disponível em http://www.uboaat.net/wwi/ships_hit/3766.html, consultado a 24/04/2015.

⁶⁹⁴*O afundamento do lugre Gamo*. In [www.naviosenavegadores.blogspot.com](http://naviosenavegadores.blogspot.com), Disponível em http://naviosenavegadores.blogspot.pt/2011_04_01_archive.html, consultado a 25/04/2015.

⁶⁹⁵*Ships hit during WWI – Espinho*. In www.uboaat.net, Disponível em http://www.uboaat.net/wwi/ships_hit/2024.html, consultado a 24/04/2015.

⁶⁹⁶*Ships hit during WWI – Espinho*. In www.uboaat.net, Disponível em http://www.uboaat.net/wwi/ships_hit/5533.html, consultado a 24/04/2015.

cargueiro norueguês *Locksley*, o iate *Bertha* e o veleiro *Venturoso* ao largo da Póvoa do Varzim e de Vila do Conde⁶⁹⁷. Contabilizamos cerca de 12 naufrágios ao largo da costa nortenha portuguesa, sendo que 10 deste foram afundados em 1917, e 2 em 1918.

⁶⁹⁷ WWI – *U-boat Successes – Ships hit by UC 69* . In www.uboaat.net, Disponível em <http://uboaat.net/wwi/boats/successes/uc69.html>, consultado a consultado a 27/04/2015.

Apêndice 2 - Impactes da atividade submarina alemã na costa portuguesa (1916-1918). Reflexos na frente marítima portuguesa. Base de dados⁶⁹⁸⁶⁹⁹

Tabela 6 – Identificação e características das embarcações naufragadas por submarinos alemães, ao largo da costa portuguesa, entre 1916 e 1918.

Nome	Nacionalidade	Construtora		Tipo de embarcação	Função da embarcação
		Entidade	Ano		
Terje Vikken (1) (2) (8)	Norueguesa	Tyne Iron Shipbuilding Co. Ltd., Willington Ltd., Willington(N. & S. Shields)	1902	Cargueiro	Transporte
Lanao (1) (2) (6)	Americana	Scott & Sons Co. (Bowling), Bowling	1912	Cargueiro	Transporte
Selene (1) (2)	Italiana	Liguri Anconitani, Ancona	1903	Cargueiro	Transporte
Rio Parahy (1) (2)	Britânica	Readhead John & Sons Ltd., South Shields	1901	Cargueiro	Transporte
Torsdal (1) (2)	Norueguesa	Tyne Iron Shipbuilding Co. Ltd., Willington Ltd., Willington(N. & S. Shields)	1894	Cargueiro	Transporte
Cenan (9)	Italiana	-	-	Cargueiro	Transporte
Vertunno (1) (2)	Italiana	Aitken & Mansel, Whiteinch, Glasgow	1889	Cargueiro	Transporte
Marquis Bacquehem (1) (2) (11)	Britânica	Stabilimento Tecnico Triestino, Trieste	1893	Transatlântico	Transporte
Suffren (1) (2) (6)	Francesa	Arsenal de Brest, Brest	1899	Couraçado	Operações militares
Egyptiana (Danificado) (1) (2)	Britânica	Furness, Withy & Co., Ltd., West Hartlepool	1905	Cargueiro	Transporte

⁶⁹⁸ Quanto ao *Datum* empreendido ao longo da nossa dissertação, tanto nas coordenadas geográficas como na georreferenciação dos navios afundados por submarinos alemães, utilizámos o *Datum* WGS84. A opção prende-se com a programação do *Google Maps* e com o sistema de computação proporcionado pela MAPoteca da Faculdade de Letras do Porto. Quanto às coordenadas geográficas, optámos pela leitura dos dados em graus decimais, a fim de obter uma leitura e interpretação mais abrangente.

⁶⁹⁹ Os graus longitudinais negativos devem-se ao facto das georreferenciações dos naufrágios terem sido efetuadas em graus decimais, de acordo com as predefinições do *Google Maps*. Este processo permitiu uma mais fácil articulação com o sistema de programação e computação dos dados geográficos, assumido pela MAPoteca da Faculdade de Letras do Porto.

Surprise (1) (2) (4) (8) (11) (12)	Francesa	Normand A. - Chantiers & Ateliers Augustin Normand, Le Havre	1895	Canhoeira	Escolte e operações militares
Dacia (1) (2) (4) (8) (11) (12)	Britânica	Laing James & Sons Ltd. Sunderland	1867	Lança cabo submarino	Operações militares e comunicações
Kanguroo (1) (2) (4) (8) (11) (12)	Francesa	Ateliers & Chantiers De La Gironde, Bordéus	1912	Porta-submarinos	Operações militares e comunicações
Barça portuguesa da Blandy (4) (8) (11) (12)	Portuguesa	-	-	Barça	Abastecimento de carvão
Britannia (1) (2) (9)	Britânica	Wood, Skinner & Co. Ltd., Newcastle-Upon-Tyne	1902	Cargueiro	Transporte
Brask (1) (2)	Norueguesa	Harkess W. & Sons Ltd., Middlesbrough	1906	Cargueiro	Transporte
Brizella (1) (2)	Portuguesa	-	-	Lugre	Transporte
Esemplare (1) (2)	Italiana	Tyne Iron Shipbuilding Co. Ltd., Willington Ltd., Willington(N. & S. Shields)	1889	Cargueiro	Transporte
Seedonis (1) (2)	Russa	J. Popu, Jipka	1895	Escuna	Transporte
SS Britannic (1) (2)	Norueguesa	Bartram, Haswell & Co., Sunderland	1888	Cargueiro	Transporte
Laupar (1) (2)	Norueguesa	Fervigs Jernskibsbyg, Fevig	1905	Cargueiro	Transporte
Aristotelis C. Ioannou (1) (2)	Grega	Russel & Co. Ltd., Greenock	1900	Cargueiro	Transporte
Dimitrios Goulandris (1) (2)	Grega	Russel & Co. Ltd., Greenock	1895	Cargueiro	Transporte
Older (1) (2)	Norueguesa	Smit Jan - Scheepswerven Jan Smit, Roterdão	1902	Cargueiro	Transporte
Notre Dame du Verger (1) (2)	Francesa	G. Gautier, St. Malo	1910	Brigantina	Transporte
Angela (1) (2)	Italiana	Furness Withy & Co., Ltd., West Hartlepool, Sunderland	1891	Cargueiro	Transporte
Fama (1) (2)	Norueguesa	Russel & Co. Ltd., Greenock	1889	Cargueiro	Transporte
Capricieuse (1)	Francês	E. Bonne, Kerity	1904	Vapor	Transporte
Chinto Maru (1) (2)	Japonesa	Barrow Shipbuilding C.o., Ltd., Barrow-in-Furness	1886	Cargueiro	Transporte
Liberte (1)	Francesa	E. Bonne, Kerity	1904	Veleiro	-
Luigi Ciampa (1) (2)	Italiana	N. Odero fu A., Sestri Ponente	1901	Cargueiro	Transporte
Seemel (1) (2)	Russa/Letã	K. Meier & K. Gatner, Riga	1903	Veleiro	-
Rose Dorothea (1) (2)	Britânica	Essex, Massachusetts	1905	Escuna	Pesca
Mayola (1) (2)	Britânica	W. A. Naugler, Bridgewater, Nova Escócia	1910	Escuna	Transporte
Emília 1ª (1) (2) (7)	Portuguesa	-	-	Canoa	Transporte
Lima (1) (2) (7)	Portuguesa	-	-	-	Transporte
São José (5)	Portuguesa	-	-	Palhabote	Pesca

Ares (1) (2)	Holandesa	Nederlandsche Scheepsbouw Mij. N.V., Amesterdão	1914	Petroleiro	Transporte
Restaurador (1) (2) (7)	Portuguesa	-	-	Caíque	Pesca
Primeira Flor d'Abril (1) (2) (7)	Portuguesa	-	-	-	Pesca
Santa Rita Segunda (1) (2) (7)	Portuguesa	-	-	Caíque	Pesca
Senhora do Rosário (1) (2) (7)	Portuguesa	-	-	Caíque	Pesca
Victoria (1) (2)	Sueca	Antwerp Engineering Co. Ltd., Antuérpia	1912	Cargueiro	Transporte
Barco de Pesca (?) (5)	Portuguesa	-	-	Barco de pesca	Pesca
Barco de Pesca (?) (5)	Portuguesa	-	-	Barco de pesca	Pesca
Três Macs (1) (2) (7)	Portuguesa	Parry H. & Sons, Lisboa	1905	-	Transporte
Cabo Blanco (Danificado) (1)	Espanhola	Cia. Euskalduna de Const., Bilbao	1905	-	Transporte
Crios (1) (2)	Grega	W. Doxford & Sons, Ltd., Sunderland	1912	-	Transporte
Corfu (1) (2)	Britânica	Thompson Joseph L. & Sons, Sunderland	1907	Cargueiro	Transporte
Thomas (1)	Britânica	-	1908	Escuna	Transporte
Nordsøen (1) (2) (8)	Dinamarquesa	Burmeister & Wain, Copenhaga	1901	Cargueiro	Transporte
Torvore (1) (2) (8)	Norueguesa	Edward Withy & Co., West Hartlepool, Sunderland	1882	Cargueiro	Transporte
Vilhelm Krag (1) (2) (8)	Norueguesa	Northumberland SB. Co., Ltd., Newcastle	1889	Cargueiro	Transporte
Triana (Danificado) (1) (8)	Espanhola	Ybarra y Cia., Bilbao / Sevilha	1877	Cargueiro	Trasnporte
Bieneimé Prof. Luigi (1) (2) (8)	Italiana	F. Terrizzano, Oneglia	1907	Veleiro	Transporte
Frances M. (1) (2)	Americana	Minott Chas. V. , Phipsburg, Maine	1896	Escuna	Transporte
Lapa (1) (2)	Brasileira	Cole Brothers, Newcastle-Upon-Tyne	1872	Cargueiro	Transporte
Barbara (1) (2)	Americana	R. T. Green, Chelsea, Mass.	1909	Veleiro	Transporte
Magnus Manson (1) (2)	Americana	New England SB Co., Bath, ME	1904	Escuna	Transporte
Lilly (1) (2)	Dinamarquesa	Flensburger Schiffbau Ges., Flensburg	1890	Cargueiro	Transporte
Ligeiro (1) (2)	Portuguesa	Soc. Portuguesa de Navegacos d., Figueira de Foz	1917	Escuna	Transporte
Santa Maria (1) (2) (7)	Portuguesa	-	1909	-	Pesca
Santa Marta (5)	Portuguesa	-	-	-	-
Sibens (1) (2)	Russa	Hahnsien G., Uppesgriew	1917	Veleiro	Transporte
Espinho (1) (2) (7)	Portuguesa	Armstrong, Mitchell & Co., Newcastle	1887	Cargueiro	Transporte
Benguela (1) (2)	Norueguesa	Richardson, Duck & Co. Ltd., Thornaby (Stockton-On-Tees)	1897	Cargueiro	Transporte
Siraa (1) (2)	Norueguesa	Williamson R. & Son, Workington	1887	Cargueiro	Transporte

Coblentz (1)	Britânica	R. Steele & Co., Greenock	1883	Vapor	Transporte
Ruelle (1) (2)	Francesa	William Pickersgill & Sons Ltd., Southwick, Sunderland	1901	Cargueiro	Transporte
Calliope (1) (2)	Britânica	W. Pickersgill & Sons, Sunderland	1917	Cargueiro	Transporte
Maija (1) (2)	Russa	M. Sepp, Margrafen	1905	Veleiro	Transporte
Loanda (1) (2)	Portuguesa	Laboureur, Paimpol	1894	Iate	Transporte
Chalkydon (1) (2)	Grega	Furness Withy & Co., Ltd., West Hartlepool, Sunderland	1894	Cargueiro	Transporte
Ellen (1) (2)	Norueguesa	Sir Raylton Dixon & Co., Ltd., Middlesbrough	1907	Cargueiro	Transporte
Hanseat (1) (2)	Norueguesa	C. S. Swan & Hunter Ltd., Newcastle-Upon-Tyne	1895	Cargueiro	Transporte
Willena Gertrude (1) (2)	Britânica	Trabey & Son, Parrsborough	1908	Escuna	Transporte
John Twohy (1) (2)	Americana	George E. Currier, Newburyport, Mass.	1891	Escuna	Transporte
Doris (1) (2)	Italiana	Stephen & Sons Ltd., Alexander Stephen, Glasgow	1889	Barca	Transporte
Bertha (1) (2) (7)	Portuguesa	José Martins de Araujo Jr, Vila Do Conde	1904	Escuna	Trasnporte
NRP Roberto Ivens (1) (2) (7)	Portuguesa	Cochrane & Sons Shipbuilders Ltd., Selby	1917	-	Rocega de minas
Venturoso (1) (2) (7)	Portuguesa	-	1871	Lugre	Transporte
Locksley (1) (2)	Norueguesa	Tyne Iron Shipbuilding Co. Ltd., Willington (N. & S. Shields)	1903	Cargueiro	Transporte
Madeleine (1) (2)	Francesa	Ateliers & Chantiers de St. Nazaire - Chantiers de l'Atlantique, Penhoët (St. Nazaire)	1902	Veleiro	Trasnporte
Snowdonian (1) (2)	Britânica	Richardson, Duck & Co. Ltd., Thornaby	1907	Cargueiro	Trasnporte
Alexandre (1) (2)	Francesa	Barclay, Curle & Co. Ltd., Whiteinch, Glasgow	1917	Barca	Transporte
Marthe (II) (1) (2)	Francesa	Atel. & Chantiers de Normandie, Grand Quevilly	1900	Barca	Transporte
Christiane (1) (2)	Francesa	W. H. Meursing, Amsterdam	1877	Barca	Transporte
Iran (1) (2)	Britânica	Harland & Wolff, Ltd., Belfast	1896	Cargueiro	Transporte
Açôr (1) (2) (7)	Portuguesa	Dos Santos A. D. - Dos Santos Borda J. D., Fão	1891	Escuna	Transporte
Terra Nova (5)	Portuguesa	-	-	Escuna	-
Serra do Marco (5)	Portuguesa	-	-	Vapor de pesca	-
Serra do Pilar (5)	Portuguesa	-	-	Vapor	-
Serra do Marão (5)	Portuguesa	-	-	Vapor de pesca	-
Reim (1) (2)	Norueguesa	Akers Mekaniske Verksted A/S, Oslo	1901	Cargueiro	Transporte
Barçaça Rb10 (1)	Britânica	-	1917	Barçaça	Transporte
Barçaça Hs3 (1)	Britânica	-	1917	Barçaça	Transporte
Gomisianes da Graça	Portuguesa	-	-	Iate	-

Odemira (1) (5) (7)					
Correio de Sines (1) (5) (7)	Portuguesa	-	-	Iate	-
Platuria (1) (2)	Americana	Armstrong & Mitchell Co. Ltd., Newcastle-Upon-Tyne	1892	Petroleiro	Transporte
Arendal (1) (2)	Britânica	Earle's SB. & Co., Liverpool	1885	Cargueiro	Transporte
Sado (1) (2)	Portuguesa	-	-	Lugre	Transporte
Etna (1) (2)	Italiana	Cant. Na.v Riuniti, Palermo	1914	Cargueiro	Transporte
Viajante (1) (5) (7)	Portuguesa	-	-	Barca	Transporte
Maria Alice (7)	Portuguesa	-	-	-	-
Guahyba (1) (2) (3)	Brasileira	Greenock & Grangemouth Dockyard Co. Ltd., Greenock	1908	Cargueiro	Transporte
Acary (1) (2) (3)	Brasileira	Flensburger Schiffsbau Gesellschaft, Flensburg	1905	Cargueiro	Transporte
Bygdønes (1) (2)	Norueguesa	J. Readhead & Sons, South Shields	1892	Cargueiro	Transporte
Hilda R. (1) (2)	Britânica	-	1910	Escuna	Transporte
Kai (I) (1) (2) (3)	Dinamarquesa	Osbourne, Graham & Co. Ltd., North Hylton (Sunderland)	1883	Cargueiro	Transporte
Benledi (Danificado) (1) (2)	Britânica	Bartman & Sons, Sunderland	1904	Vapor	Transporte
Ardglamis (1) (2)	Britânica	Russell & Co., Port Glasgow	1917	Vapor	Transporte
Margaret L. Roberts (1) (2) (3)	Americana	F.S. Bowker & Son, Phillipsburg, ME	1917	Veleiro	Transporte
Emília 1ª (1) (2) (7)	Portuguesa	-	-	Veleiro	Transporte
Sobral (1) (2)	Norueguesa	Nylands Mekaniske Verksted, Oslo	1917	Cargueiro	Transporte
Tijuca (II) (1) (2)	Francesa	Charles Connell & Co. Ltd., Scotstoun	1892	Barca	Transporte
Trombetas (1) (2) (7)	Portuguesa	AD dos Santos, Fão	1897	Lugre	Pesca
Johan Mjelde (1) (2)	Norueguesa	American Shipbuilding Co. (Amship)	1916	Cargueiro	Transporte
W.C. Mckay (1) (2)	Britânica	-	1912	Escuna	Transporte
Argus (1) (5)	Portuguesa	-	-	Traineira	-
A Portuguesa (1) (5)	Portuguesa	-	1892	Veleiro	Transporte
Ligeiro (1) (5) (7)	Portuguesa	-	-	-	-
Ioannina (1) (2)	Grega	Barclay, Curle & Co., Ltd., Glasgow	1897	Cargueiro	Transporte
Makololo (5)	Portuguesa	-	-	Lugre	-
Açoriano (1)(2)	Portuguesa	F. Terrizzano, Porto Maurizio	1898	Escuna	Transporte
Lídia (1) (2)	Portuguesa	Dos Santos A. D. - Dos Santos Borda J. D., Fão	1916	Lugre	Transporte
Joaquin Mumbru (1) (2)	Espanhola	Doxford W. & Sons - William Doxford & Sons Ltd., Sunderland	1880	Cargueiro	Transporte
Giralda (1) (2)	Espanhola	Ropner Shipbuilding & Repairing Co. (Stockton) Lyd.	1889	Cargueiro	Transporte

		(Ropner & Sons Ltd.), Stockton-On-Tees			
Germano (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	Hall A. & Sons Ltd. - Alexander Hall, Aberdeen	1899	Traineira	Pesca
Desertas (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	-	-	Vapor	-
Serra do Gerês (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	Smith's Dock Co. Ltd. (South Bank), Middlesbrough	1911	Traineira	Pesca
Julia Frances (1) (2)	Americana	Clark David, Kennebunkport	1889	Escuna	Transporte
Neptuno (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	White & Co. Ltd. - John Samuel White, Cowes	1867	Cargueiro	Transporte
Nuzza (1) (2)	Italiana	Luigi Gotuzzo, Chiavari	1890	Barca	Transporte
Artesia (1) (2)	Britânica	Armstrong & Mitchell Co. Ltd., Newcastle-Upon-Tyne	1888	Petroleiro	Transporte
Chariton (1) (2)	Grega	Ropner Shipbuilding & Repairing Co. (Stockton) Lyd. (Ropner & Sons Ltd.), Stockton-On-Tees	1904	Cargueiro	Transporte
Atlantide (1) (2)	Italiana	Hawthorn Leslie & Co. Ltd. - R & W Hawthorn, Hebburn- On-Tyne, Newcastle	1896	Cargueiro	Transporte
Tea (1) (2)	Italiana	Cantieri Navale Riuniti - CNR Ancona	1914	Cargueiro	Transporte
Cecil L.Shave (1) (2)	Britânica	-	1914	Veleiro	Transporte
Wegadesk (1) (2)	Norueguesa	Akt. Burmeister & Wain, Copenhaga	1908	Cargueiro	Transporte
Alessandra (1) (2)	Italiana	Oswald, Mordaunt & Co., Southampton	1884	Veleiro	Transporte
Joaquina (1)	Espanhola	-	1877	Veleiro	Transporte
Prometeo (1) (2)	Italiana	Sir Raylton Dixon & Co. Ltd., Middlesbrough	1906	Petroleiro	Transporte
Reidar (1) (2)	Norueguesa	Doxford W. & Sons - William Doxford & Sons Ltd., Sunderland	1903	Cargueiro	Transporte
Jorgina (1) (2)	Britânica	-	1911	Veleiro	Transporte
Avala (1) (2)	Italiana	Ropner Shipbuilding & Repairing Co. (Stockton) Lyd. (Ropner & Sons Ltd.), Stockton-On-Tees	1890	Cargueiro	Transporte
Rio Ave (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	Dos Santos A. D. - Dos Santos Borda J. D., Fão	1904	Iate	Transporte
Beira Alta (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	Antonio Dias dos Santos, Fão	1893	Veleiro	Transporte
Watauga (1) (2)	Britânica	-	1908	Escuna	Transporte
Indien (1) (2)	Dinamarquesa	Flensburger Schiffbau Ges., Flensburg	1902	Cargueiro	Transporte
Lusitano (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	Terry I. C., Fall River	1873	Brigantina	Transporte
Sterope (1) (2)	Italiana	Fratelli Orlando, Livorno	1905	Cargueiro	Transporte
Harewood (1) (2)	Britânica	Thompson Joseph L. & Sons, Sunderland	1913	Cargueiro	Transporte
Nirpura I (1) (2)	Britânica	William Gray & Co., Ltd., West Hartlepool (Sunderland)	1916	Cargueiro	Transporte
Leonor (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	Dundee Shipbuilders Co. Ltd., Dundee	1898	Traineira	Pesca

Restaurado (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	Manuel Dias dos Santos Borra, Viana do Castelo	1885	Iate	-
Enrichetta (1) (2)	Italiana	W. Doxford & Sons, Ltd., Sunderland	1910	Cargueiro	Transporte
Llancarvan (1) (2)	Britânica	Richardson, Duck & Co. Ltd., Thornaby (Stockton-On-Tees)	1904	Cargueiro	Transporte
Heron Bridge (1) (2)	Britânica	H. & C. Grayson Ltd., Garston, Liverpool	1918	Cargueiro	Transporte
SS Merionethshire (III) (1) (2)	Britânica	Bartram & Sons Ltd., Sunderland	1913	Cargueiro	Transporte
Badagri (1) (2)	Britânica	Tyne Iron Shipbuilding Co. Ltd., Willington (N. & S. Shields)	1907	Cargueiro	Transporte
Fisherman (1) (2)	Britânica	-	1917	Escuna	Transporte
Subadar (I) (1) (2)	Britânica	Chas. Connell & Co., Ltd., Glasgow	1912	Cargueiro	Transporte
Ornkey (1) (2)	Dinamarquesa	Stephen & Sons Ltd., Alexander Stephen, Glasgow	1872	Barca	Transporte
Kalps (1) (2)	Russa	Gebruder Puhling, Riga	1904	Veleiro	Transporte
Buoni Amici (1) (2)	Italiana	Gino B., Viareggio	1909	Veleiro	Transporte
Magalhães Lima (1) (2)	Portuguesa	John Duthie, Sons & Co., Aberdeen	1903	Vapor de Pesca	Pesca
Champlain (1) (2)	Francesa	Atel. & Chant. de la Loire, Nantes	1913	Vapor	Transporte
Maria Luíza (1) (2) (5)	Portuguesa	J. M. B. Monica, Aveiro	1899	Escuna	Transporte
Glória (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	C. M. d'Araujo, Vila de Conde	1898	Escuna	Transporte
Gamo (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	-	1874	Escuna	Pesca
Libertador (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	Mackie & Thomson & Co., Glasgow	1900	Traineira	Pesca
Stortind (1) (2)	Norueguesa	Short Brothers Ltd., Pallion ,Sunderland,	1890	Cargueiro	Transporte
Santa Maria (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	Governo Português	1886	Veleiro	Pesca
Batelão n° P-434-C (10)	Portuguesa	-	-	Batelão	-
Prateado	Portuguesa	-	-	Iate	-
Vila Franca (1) (2)	Portuguesa	-	-	-	-
Ledaal (1) (2)	Norueguesa	Grangemouth & Greenock Dkyd. Co., Greenock	1901	Cargueiro	Transporte
Gaia (1) (2)	Portuguesa	Armaro G. Manuel & Irmão, Azurara	1916	Lugre	Pesca
Erik (1) (2)	Dinamarquesa	Andersen, J. Ring , Svendborg	1916	Escuna	Transporte
NRP Augusto de Castilho (1) (2) (13)	Portuguesa	Cochrane & Sons, Selby	1909	Caça-minas	Rocega de minas

Fontes:

(1) *Ships Hit By Uboat during WWI*. In www.uboa.net, Disponível em http://uboa.net/wwi/ships_hit/, consultado a 27/08/2015.

- (2) *Wrecksite Database*. In www.wrecksite.eu, Disponível em <http://www.wrecksite.eu/>, consultado a 27/08/2015.
- (3) *Marinha 1914-1918*. In www.momentosdehistoria.com, Disponível em http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_Marinha.htm, consultado a 27/08/2015.
- (4) VALENTINER, Max – *La Terreur des Mers: Mês Aventures en Sous-Marin 1914-1918*. Paris: Payot, 1931.
- (5) PEREIRA, José António Rodrigues – *Marinha Portuguesa. Nove Séculos de História*. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, 2010, p.445-449.
- (6) GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994.
- (7) INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006, p. 176-181.
- (8) *Portugal 1914-1918*. In www.portugal1914.org, Disponível em <http://www.portugal1914.org/portal/pt/>, consultado a 27/08/2015.
- (9) *O Comércio do Porto*, 31 de outubro de 1916, p.4 (*Cenan*); *O Comércio do Porto*, 5 de Dezembro de 1916, p.1-3 (*Kangaroo, Surprise, Dacia*, Barcaça portuguesa da Blandy); *O Comércio do Porto*, 10 de Dezembro de 1916, p.4 (*Britannia*).
- (10) COSTA, Paulo Nuno – *As Perdas da Frota Mercante Portuguesa durante a Primeira Grande Guerra*. In *Jornadas do Mar – 2014*, Lisboa, 2014 – *Jornadas do Mar – 2014. Mar: uma onda de Progresso*. Lisboa: Escola Naval, 2014.
- (11) *WWI French Navy*. In www.navy-history.net, Disponível em <http://www.navy-history.net/WW1NavyFrench.htm>, consultado a 27/08/2015.
- (12) *A Ilustração Portuguesa*, 11 de dezembro de 1916, p.465 (*Kangaroo, Surprise, Dacia*, Barcaça portuguesa da Blandy);
- (13) CUTILEIRO, Alberto – *O combate do caça-minas “Augusto de Castilho” com o submarino Alemão “U.139” visto através do relatório do 1º oficial encarregado de artilharia, capitão-tenente Kurt von Pistor*. Lisboa: Centro de Estudos de Marinha, 1976.

Tabela 7 – Contexto espaço-temporal dos naufrágios provocados por submarinos alemães, ao largo da costa portuguesa, entre 1916 e 1918.

Nome do navio	Nacionalidade do navio	Data do afundamento	Rota aquando o naufrágio	Coordenadas geográficas (1) (2)	
				Latitude	Longitude
Terje Vikken (1) (2) (8)	Norueguesa	17/04/1916	Galveston - Lisboa	38.6359354 °(2)	- 9.4442245 °(2)
Lanao (1) (2) (6)	Americana	28/10/1916	Saigão - Le Havre	36.749093°(2)	- 8.371077°(2)
Selene (1) (2)	Italiana	28/10/1916	Norfolk - Itália	36.544094°(2)	-7.254881°(2)
Rio Parahy (1) (2)	Britânica	28/10/1916	Livorno - Barry	35.960306°(2)	- 8.929084°(2)
Torsdal (1) (2)	Norueguesa	28/10/1916	Civitavecchia - Barry	36.544094°(2)	- 8.371017°(2)
Cenan (9)	Italiana	28 ou 30/10/1916	-	-	-
Vertunno (1) (2)	Italiana	30/10/1916	Brindisi -?	36.475640°(2)	- 8.800300°(2)
Marquis Bacquehem (1) (2) (11)	Britânica	30/10/1916	Calcutá - Middlesbrough	36.063644° (2)	- 8.714443°(2)
Suffren (1) (2) (6)	Francesa	25/11/1916	Gallipoli ou Salónica – Brest ou Lorient	39.166175°(2)	- 10.860858 °(2)
Egyptiana (Danificado) (1) (2)	Britânica	25/11/1916	-	-	-
Surprise (1) (2) (4) (8) (11) (12)	Francesa	03/12/1916	Gibraltar - Dakar	32.644154°(2)	- 16.906207°(2)

Dacia (1) (2) (4) (8) (11) (12)	Britânica	03/12/1916	Gibraltar - Dakar	32.644154°(2)	- 16.906207°(2)
Kanguroo (1) (2) (4) (8) (11) (12)	Francesa	03/12/1916	Bordéus - Madeira	32.644154°	-16.906207°
Barçaça portuguesa da Blandy (4) (8) (11) (12)	Portuguesa	03/12/1916	-	32.644154°(2)	- 16.906207°(2)
Britannia (1) (2) (9)	Britânica	08/12/1916	Londres - Málaga	37.157452° (2)	- 10.259862° (2)
Brask (1) (2)	Norueguesa	08/12/1916	Gibraltar - Glasgow	37.698516° (2)	- 9.229583° (2)
Brizella (1) (2)	Portuguesa	09/12/1916	Lisboa- Madeira - Nova Orleães	38.569377°(2)	- 10.603288° (2)
Esemplare (1) (2)	Italiana	10/12/1916	La Goulette - ?	36.475640°(2)	- 8.199303°(2)
Seedonis (1) (2)	Russa	28/12/1916	Garston - Sevilha	37.833171°(2)	- 10.345718° (2)
SS Britannic (1) (2)	Norueguesa	01/01/1917	Almeria - Barrow	40.861984°(2)	-9.401296° (2)
Laupar (1) (2)	Norueguesa	01/01/1917	Málaga - Glasgow	41.311330°(2)	- 10.174005° (2)
Aristotelis C. Ioannou (1) (2)	Grega	02/01/1917	Buenos Aires - Belfast	38.702431°(2)	-9.658865°(2)
Dimitrios Goulandrís (1) (2)	Grega	02/01/1917	Buenos Aires - Avonmouth	38.901550°(2)	-9.744722°(2)
Older (1) (2)	Norueguesa	02/01/1917	Newport - Gibraltar	40.990682°(2)	-9.573009°(2)

Notre Dame du Verger (1) (2)	Francesa	02/01/1917	Swansea - Lisboa	38.768866°(2)	-9.916435° (2)
Angela (1) (2)	Italiana	03/01/1917	Génova - Barry	36.885456°(2)	-9.487152° (2)
Fama (1) (2)	Norueguesa	03/01/1917	Portland - Marselha	36.680821°(2)	-8.542730° (2)
Capricieuse (1)	Francês	03/01/1917	Argel - Vannes	-	-
Chinto Maru (1) (2)	Japonesa	04/01/1917	Marselha - ?	36.407125°(2)	-9.487152° (2)
Liberte (1)	Francesa	04/01/1917	Cardiff - Marselha	-	-
Luigi Ciampa (1) (2)	Italiana	04/01/1917	Filadélfia - Gibraltar	36.714965°(2)	-9.100798°(2)
Seemel (1) (2)	Russa	04/01/1917	Sevilha - Faro	-	-
Rose Dorothea (1) (2)	Britânica	16/02/1917	St. John's, Newfoundland - Porto	36.544094°(2)	-8.285160° (2)
Mayola (1) (2)	Britânica	16/02/1917	St. John's, Newfoundland - Porto	36.749093° (2)	-8.285160°
Emília 1ª (1) (2) (7)	Portuguesa	17/02/1917	?	38.460218°(2)	-9.325325° (2)
Lima (1) (2) (7)	Portuguesa	17/02/1917	Lisboa- Setúbal	38.427005° (2)	-9.359587° (2)
São José (5)	Portuguesa	18/02/1917	-	-	-
Ares (1) (2)	Holandesa	08/03/1917	Port Said - Ruão	38.034692°(2)	-10.174005° (2)
Restaurador (1) (2) (7)	Portuguesa	17/03/1917	-	38.759644°(2)	-9.840102° (2)
Primeira Flor d'Abril (1) (2) (7)	Portuguesa	17/03/1917	-	38.502757°(2)	-9.658865° (2)

Santa Rita Segunda (1) (2) (7)	Portuguesa	17/03/1917	-	38.748923°(2)	-9.827325° (2)
Senhora do Rosário (1) (2) (7)	Portuguesa	17/03/1917	-	38.778686°(2)	-9.815952° (2)
Victoria (1) (2)	Sueca	18/03/1917	Cádiz - Lisboa	36.680821°(2)	-8.199303° (2)
Barco de Pesca (?) (5)	Portuguesa	25/03/1917	-	-	-
Barco de Pesca (?) (5)	Portuguesa	25/03/1917	-	-	-
Três Macs (1) (2) (7)	Portuguesa	14/04/1917	-	36.475640° (2)	-7.254881° (2)
Cabo Blanco (Danificado) (1)	Espanhola	15/04/1917	-	-	-
Crios (1) (2)	Grega	16/04/1917	Savona - Cardiff	38.235661°(2)	-9.143726° (2)
Corfu (1) (2)	Britânica	17/04/1917	Filadélfia - Génova	35.128742°(2)	-18.373309°(2)
Thomas (1)	Britânica	18/04/1917	Cádiz - Rose Blanche	-	-
Nordsøen (1) (2) (8)	Dinamarquesa	24/04/1917	Bergen - Génova	37.021715°(2)	-8.910938° (2)
Torvore (1) (2) (8)	Norueguesa	24/04/1917	Swansea - Nápoles	36.885456°(2)	-8.886156° (2)
Vilhelm Krag (1) (2) (8)	Norueguesa	24/04/1917	Génova - Barry	37.021576°(2)	-8.628586° (2)
Triana (Danificado) (1) (8)	Espanhola	24/04/1917	Gijón - Cádiz	37.021576°(2)	-8.628586° (2)
Bieneimé Prof. Luigi (1) (2) (8)	Italiana	24/04/1917	Fowey - Génova	36.749093°(2)	- 9.143726° (2)
Frances M. (1) (2)	Americana	18/05/1917	Nova Iorque - Oran	35.372171°(2)	- 8.285160° (2)
Lapa (1) (2)	Brasileira	22/05/1917	Santos - Marselha	35.302695°(2)	- 7.984662° (2)

Barbara (1) (2)	Americana	24/05/1917	Port Arthur - La Spezia	35.994767°(2)	-7.855877° (2)
Magnus Manson (1) (2)	Americana	25/05/1917	Pensacola - Nápoles	36.680821°(2)	-9.658865°(2)
Lilly (1) (2)	Dinamarquesa	09/06/1917	Gâmbia britânica - Aarhus	41.798967°(2)	-9.067810°(2)
Ligeiro (1) (2)	Portuguesa	10/06/1917	(?) - França	41.712155°(2)	-9.145391°(2)
Santa Maria (1) (2) (7)	Portuguesa	10/06/1917	Porto - Guiné Portuguesa	39.335313°(2)	-9.486130°(2)
Santa Marta (5)	Portuguesa	10/06/1917	-	-	-
Sibens (1) (2)	Russa	11/06/1917	Cádiz - Chatham, New Brunswick	36.783207°(2)	-8.070519°(2)
Espinho (1) (2) (7)	Portuguesa	15/06/1917	Casablanca - Bordéus	37.462282°(2)	-9.057869°(2)
Benguela (1) (2)	Norueguesa	30/06/1917	Avonmouth - Filadélfia	40.214739°(2)	-26.014545°(2)
Siraa (1) (2)	Norueguesa	30/06/1917	Buenos Aires - Le Havre	40.247250°(2)	-20.744326°(2)
Coblentz (1)	Britânica	07/07/1917	Livorno - Londres	38.222219°(2)	-19.581746°(2)
Ruelle (1) (2)	Francesa	08/07/1917	Cardiff - Argel	37.900406°(2)	-17.901098°(2)
Calliope (1) (2)	Britânica	12/07/1917	Sevilha - Newport	28.998975°(2)	-16.999604°(2)
Maija (1) (2)	Russa	12/07/1917	-	-	-
Loanda (1) (2)	Portuguesa	-	-	38.702431°(2)	-10.517431°(2)
Chalkydon (1) (2)	Grega	14/07/1917	Nova Iorque – (?)	33.971351°(2)	-17.343030°(2)

Ellen (1) (2)	Norueguesa	18/07/1917 ou 20/07/1917	Filadélfia - Marselha	36.509874°(2)	-23.610561°(2)
Hanseat (1) (2)	Norueguesa	19/07/1917	Civitavecchia - Hampton	35.856833°(2)	-23.095421°(2)
Willena Gertrude (1) (2)	Britânica	21/07/1917	-	35.267934°(2)	-23.352991°(2)
John Twohy (1) (2)	Americana	21/07/1917	Filadélfia - Argel	35.649480°(2)	-25.370621°(2)
Doris (1) (2)	Italiana	21/07/1917	Buenos Aires - Gibraltar	36.431847°(2)	-8.383209°(2)
Bertha (1) (2) (7)	Portuguesa	26/07/1917	Bordéus - Lisboa	41.335696°(2)	-8.903457°(2)
NRP Roberto Ivens (1) (2) (7)	Portuguesa	26/07/1917	-	38.499812°(2)	-9.341212°(2)
Venturoso (1) (2) (7)	Portuguesa	26/07/1917	Lisboa – Bordéus ou Ruão	41.349736°(2)	-8.876254°(2)
Locksley (1) (2)	Norueguesa	26/07/1917	Liverpool - Gibraltar	41.370589°(2)	-8.826327°(2)
Madeleine (1) (2)	Francesa	31/07/1917	Bordéus - Sidney	33.593818°(2)	-22.721570°(2)
Snowdonian (1) (2)	Britânica	31/07/1917	Barri - Freetown	33.688357°(2)	-22.365640°(2)
Alexandre (1) (2)	Francesa	01/08/1917	La Pallice - Iquique	33.475497°(2)	-23.138350°(2)
Marthe (II) (1) (2)	Francesa	02/08/1917 ou 03/08/1917	Bordéus - Valparaíso	33.546509°(2)	-23.408368°(2)
Christiane (1) (2)	Francesa	07/08/1917	Londres - Nova Iorque	37.653577°(2)	-20.489476°(2)
Iran (1) (2)	Britânica	07/08/1917	Calcutá - Londres	35.580243°(2)	-21.206576°(2)
Açôr (1) (2) (7)	Portuguesa	17/08/1917	-	-	-
Terra Nova (5)	Portuguesa	17/08/1917	-	-	-

Serra do Marco (5)	Portuguesa	20/08/1917	-	-	-
Serra do Pilar (5)	Portuguesa	20/08/1917	-	-	-
Serra do Marão (5)	Portuguesa	04/09/1917	-	-	-
Reim (1) (2)	Norueguesa	12/09/1917	Glasgow - Génova	35.163562°(2)	-9.057869°(2)
Barça Rb10 (1)	Britânica	12/09/1917	Inglaterra - Médio-Oriente	-	-
Barça Hs3 (1)	Britânica	12/09/1917	Inglaterra - Médio-Oriente	-	-
Gomisianes da Graça Odemira (1) (5) (7)	Portuguesa	13/09/1917	-	-	-
Correio de Sines (1) (5) (7)	Portuguesa	13/09/1917	-	37.954124°(2)	-8.904022°(2)
Platuria (1) (2)	Americana	15/09/1917	Génova - Nova Iorque	35.093906°(2)	-9.186654°(2)
Arendal (1) (2)	Britânica	18/09/1917	Liverpool - Marselha	35.302695°(2)	-8.285160°(2)
Sado (1) (2)	Portuguesa	14/09/1917	Málaga - Lisboa	37.698516°(2)	-9.057869°(2)
Etna (1) (2)	Italiana	01/10/1917	Génova - Norfolk	33.652917°(2)	-15.411257°(2)
Viajante (1) (5) (7)	Portuguesa	02/10/1917	-	35.603324°(2)	-15.109558°(2)
Maria Alice (7)	Portuguesa	09/10/1917	-	-	-
Guahyba (1) (2) (3)	Brasileira	02/11/1917	Montevideu - Le Havre	16.891475°(2)	-25.003669°(2)
Acary (1) (2) (3)	Brasileira	02/11/1917	Rio de Janeiro - Le Havre	16.895537°(2)	-24.999553°(2)
Bygdønes (1) (2)	Norueguesa	04/11/1917	Baltimore - Génova	34.006602°(2)	-16.269823°(2)
Hilda R. (1) (2)	Britânica	05/11/1917	Grady - Gibraltar	-	-
Kai (I) (1) (2) (3)	Dinamarquesa	05/11/1917	Mellila - Port Talbot	36.269914°(2)	-7.984662°(2)

Benledi (Danificado) (1) (2)	Britânica	08/11/1917	Huelva - Savannah	35.345214° (1)	-9.239362° (1)
Ardglamis (1) (2)	Britânica	09/11/1917	Glasgow - Nápoles	35.093906°(2)	-8.671515°(2)
Margaret L. Roberts (1) (2) (3)	Americana	16/11/1917	Nova Iorque - Madeira	33.226499°(2)	-19.489445°(2)
Emília 1º (1) (2) (7)	Portuguesa	17/11/1917	-	38.460218°(2)	-9.325325°(2)
Sobral (1) (2)	Norueguesa	21/11/1917	Rufisque/Dakar - Bordéus	36.098060°(2)	-20.605580°(2)
Tijuca (II) (1) (2)	Francesa	22/11/1917	La Pallice - Taltal	35.925830°(2)	-20.605580°(2)
Trombetas (1) (2) (7)	Portuguesa	23/11/1917 ou 22/11/1917	Figueria da Foz - St. John's, Newfoundland	-	-
Johan Mjelde (1) (2)	Norueguesa	26/11/1917	Nova Iorque - Génova	36.475640°(2)	-24.512055°(2)
W.C. Mckay (1) (2)	Britânica	07/12/1917	Twillingate, Newfoundland - Gibraltar	40.894182°(2)	-17.944026°(2)
Argus (1) (5)	Portuguesa	11/12/1917	-	41.171550°(2)	-8.815898°(2)
A Portuguesa (1) (5)	Portuguesa	11/12/1917	Lisboa - Porto	-	-
Ligeiro (1) (5) (7)	Portuguesa	11/12/1917	-	-	-
Ioannina (1) (2)	Grega	15/12/1917	Atenas - Nova Iorque	34.569593°(2)	-19.704086°(2)
Makololo (5)	Portuguesa	16/12/1917	-	-	-
Açoriano (1)(2)	Portuguesa	17/12/1917	Bissau - Valência	35.093906°(2)	-18.287452°(2)
Lídia (1) (2)	Portuguesa	26/12/1917	Nova Orleães - Porto	37.698516°(2)	-28.590243°(2)
Joaquin Mumbru (1) (2)	Espanhola	30/12/1917	Barcelona - Nova Iorque	31.172728°(2)	-17.257173°(2)

Giralda (1) (2)	Espanhola	25/01/1918	Huelva - Pasajes	41.151202°(2)	-9.229583°(2)
Germano (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	26/01/1918	-	40.084541°(2)	-9.573009°(2)
Desertas (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	26/01/1918	-	-	-
Serra do Gerês (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	26/01/1918	-	39.921441°(2)	-9.530081°(2)
Julia Frances (1) (2)	Americana	27/01/1918	Madeira - Lisboa	37.900406°(2)	-11.418925°(2)
Neptuno (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	28/01/1918	Lisboa - Funchal	36.885456°(2)	-11.461854°(2)
Nuzza (1) (2)	Italiana	08/02/1918	Génova - Funchal	34.429214°(2)	-13.608268°(2)
Artesia (1) (2)	Britânica	08/02/1918	Cette - Nova Iorque	34.429214°(2)	-13.608268°(2)
Chariton (1) (2)	Grega	08/02/1918	Malta - Filadélfia	34.464331°(2)	-13.522412°(2)
Atlantide (1) (2)	Italiana	09/02/1918	Génova - Nova Orleães	34.569593°(2)	-13.994623°(2)
Tea (1) (2)	Italiana	16/02/1918	Portland/Maine - Gibraltar	35.406887°(2)	-10.431575°(2)
Cecil L.Shave (1) (2)	Britânica	18/02/1918	Cádis - St. John's, Newfoundland	35.287839° (1)	-11.126854°(1)
Wegadesk (1) (2)	Norueguesa	10/03/1918	Baltimore - Gibraltar	38.824482°(1)	-16.332542°(1)
Alessandra (1) (2)	Italiana	15/03/1918	Gibraltar - Nova Iorque	33.333300°(2)	-20.949007°(2)
Joaquina (1)	Espanhola	15/03/1918	Guantánamo – (?)	35.710586°(2)	-13.314623°(2)
Prometeo (1) (2)	Italiana	18/03/1918	Port Arthur - Itália	36.919509°(2)	-14.939046°(2)
Reidar (1) (2)	Norueguesa	18/03/1918	Nova Iorque - Itália	37.631097°(2)	-15.840540°(2)

Jorgina (1) (2)	Britânica	24/03/1918	Santa Pola -Newfoundland (?)	38.569377°(2)	-18.373309°(2)
Avala (1) (2)	Italiana	24/03/1918	Nova Orleães - Gibraltar	38.402711°(2)	-17.901098°(2)
Rio Ave (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	25/03/1918	(?) - Lisboa	38.458309°(2)	-18.028044°(2)
Beira Alta (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	26/03/1918	Lisboa - Madeira	34.041953°(2)	-14.552691°(2)
Watauga (1) (2)	Britânica	27/03/1918	Santa Pola – (?)	38.768866°(2)	18.330381°(2)
Indien (1) (2)	Dinamarquesa	31/03/1918	Bordéus - Hampton	40.571498°(2)	-28.246816°(2)
Lusitano (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	31/03/1918	Nova Orleães - Porto	38.702431°(2)	-18.330381°(2)
Sterope (1) (2)	Italiana	07/04/1918	-	38.602664°(2)	-18.115739°(2)
Harewood (1) (2)	Britânica	13/04/1918	Nova Iorque - Gibraltar	37.055568°(2)	-16.827890°(2)
Nirpura I (1) (2)	Britânica	16/04/1918	Bombaim - Londres	38.901550°(2)	-11.762352°(2)
Leonor (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	23/04/1918 ou 24/04/1918	-	-	-
Restaurado (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	23/04/1918	Lisboa - Viana do Castelo	-	-
Enrichetta (1) (2)	Italiana	09/05/1918	Portland – (?)	35.372171°(2)	-12.320420°(2)
Llancarvan (1) (2)	Britânica	16/05/1918	Nova Orleães - Gibraltar	38.302527°(2)	-17.214245°(2)
Heron Bridge (1) (2)	Britânica	16/05/1918	Penarth - Dakar	38.669191°(2)	-18.416237°(2)
SS Merionethshire (III) (1) (2)	Britânica	27/05/1918	Londres - River Plate	41.343309°(2)	-30.865442°(2)

Badagri (1) (2)	Britânica	13/07/1918	Liverpool - Serra Leoa	35.163562°(2)	-16.827890°(2)
Fisherman (1) (2)	Britânica	16/07/1918	Carbonear - Alicante	40.348264°(1)	-18.532163°(1)
Subadar (I) (1) (2)	Britânica	27/07/1918	Londres - Port Said	40.279745°(2)	-10.646216°(2)
Ornkey (1) (2)	Dinamarquesa	09/08/1918	Cádiz - Reykjavik	39.757953°(2)	-17.815241°(2)
Kalps (1) (2)	Russa	15/08/1918	Le Havre - Martinica	37.833171°(2)	-18.373309°(2)
Buoni Amici (1) (2)	Italiana	19/08/1917	Pasajes - Málaga	41.534850°(2)	-9.787650°(2)
Magalhães Lima (1) (2)	Portuguesa	20/08/1918	-	39.462693°(2)	-9.315439°(2)
Champlain (1) (2)	Francesa	21/08/1918	Barry - Dakar	40.041086°(2)	-11.561101°(2)
Maria Luíza (1) (2) (5)	Portuguesa	22/08/1918	Porto - Lisboa	33.226499°(2)	-16.441536°(2)
Glória (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	27/08/1918	Lisboa - Pernambuco	45.515669°(2)	-31.123012°(2)
Gamo (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	31/08/1918	St. John's, Newfoundland - Lisboa	45.515669°(2)	-31.123012°(2)
Libertador (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	01/09/1918	-	-	-
Stortind (1) (2)	Norueguesa	02/09/1918	Norfolk - La Pallice	44.278959°(2)	-26.615541°(2)
Santa Maria (1) (2) (5) (7)	Portuguesa	04/09/1918	-	-	-
Batelão n° P-434-C (10)	Portuguesa	04/09/1918	-	-	-
Prateado	Portuguesa	04/09/1918	-	-	-
Vila Franca (1) (2)	Portuguesa	04/09/1918	-	-	-
Ledaal (1) (2)	Norueguesa	18/09/1918	Gibraltar - Montevideu	33.723782°(2)	-20.004584°(2)
Gaia (1) (2)	Portuguesa	22/09/1918	Porto - Pará	37.066895°(2)	-23.236668°(2)

Erik (1) (2)	Dinamarquesa	22/09/1918	Cádiz - Thorshavn	38.001144°(2)	-10.216933°(2)
NRP Augusto de Castilho (1) (2) (13)	Portuguesa	14/10/1918	Madeira - Açores	37.089544°(2)	-28.118032°(2)

Fontes:

- (1) *Ships Hit By Uboat during WWI*. In www.uboot.net, Disponível em http://www.uboot.net/wwi/ships_hit/, consultado a 27/08/2015.
- (2) *Wrecksite Database*. In www.wrecksite.eu, Disponível em <http://www.wrecksite.eu/>, consultado a 27/08/2015.
- (3) *Marinha 1914-1918*. In www.momentosdehistoria.com, Disponível em http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_Marinha.htm, consultado a 27/08/2015.
- (4) VALENTINER, Max – *La Terreur des Mers: Mês Aventures en Sous-Marin 1914-1918*. Paris: Payot, 1931.
- (5) PEREIRA, José António Rodrigues – *Marinha Portuguesa. Nove Séculos de História*. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, 2010, p.445-449.
- (6) GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994.
- (7) INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006, p. 176-181.
- (8) *Portugal 1914-1918*. In www.portugal1914.org, Disponível em <http://www.portugal1914.org/portal/pt/>, consultado a 27/08/2015.
- (9) *O Comércio do Porto*, 31 de outubro de 1916, p.4 (*Cenan*); *O Comércio do Porto*, 5 de Dezembro de 1916, p.1-3 (*Kangaroo, Surprise, Dacia*, Barcaça portuguesa da Blandy); *O Comércio do Porto*, 10 de Dezembro de 1916, p.4 (*Britannia*).
- (10) COSTA, Paulo Nuno – *As Perdas da Frota Mercante Portuguesa durante a Primeira Grande Guerra*. In *Jornadas do Mar – 2014*, Lisboa, 2014 – *Jornadas do Mar – 2014. Mar: uma onda de Progresso*. Lisboa: Escola Naval, 2014.
- (11) *WWI French Navy*. In www.navy-history.net, Disponível em <http://www.navy-history.net/WW1NavyFrench.htm>, consultado a 27/08/2015.
- (12) *A Ilustração Portuguesa*, 11 de dezembro de 1916, p.465 (*Kangaroo, Surprise, Dacia*, Barcaça portuguesa da Blandy);
- (13) CUTILEIRO, Alberto – *O combate do caça-minas “Augusto de Castilho” com o submarino Alemão “U.139” visto através do relatório do 1º oficial encarregado de artilharia, capitão-tenente Kurt von Pistor*. Lisboa: Centro de Estudos de Marinha, 1976.

Tabela 8 – Perdas materiais e humanas causadas por submarinos alemães, ao largo da costa portuguesa, entre 1916 e 1918.

Nome do navio	Carga	Tonelagem (t)	Número de mortos	Submarino responsável
Terje Vikken (1) (2) (8)	Trigo	3.580	0	mina do U-73 (Gustav Sieß)
Lanao (1) (2) (6)	Arroz e produtos regulares	692	0	U-63 (Otto Schultze)
Selene (1) (2)	-	3.955	0	U-32 (Kurt Hartwig)
Rio Parahy (1) (2)	Lastro	3.561	0	U-63 (Otto Schultze)
Torsdal (1) (2)	-	3.621	0	U-63 (Otto Schultze)
Cenan (9)	-	-	-	-
Vertunno (1) (2)	-	3.239	0	U-32 (Kurt Hartwig)
Marquis Bacquehem (1) (2) (11)	Manganês e minerais	4.396	0	U-32 (Kurt Hartwig)
Suffren (1) (2) (6)	-	12.700	648	U-52 (Hans Walther)
Egyptiana (Danificado) (1) (2)	-	3.818	0	U-52 (Hans Walther)
Surprise (1) (2) (4) (8) (11) (12)	-	Entre 646 t. a 680	35	U-38 (Max Valentiner)
Dacia (1) (2) (4) (8) (11) (12)	-	1.856	0	U-38 (Max Valentiner)
Kanguroo (1) (2) (4) (8) (11) (12)	-	2.493	-	U-38 (Max Valentiner)
Barça portuguesa da Blandy (4) (8) (11) (12)	Carvão	-	8 mortes e 4 feridos	U-38 (Max Valentiner)
Britannia (1) (2) (9)	Produtos regulares	1.814	Entre 2 a 3 mortes e 1 ferido	U-38 (Max Valentiner)
Brask (1) (2)	Carvão	1.464	0	U-38 (Max Valentiner)
Brizella (1) (2)	-	Entre 282 t.a 330	-	U-38 (Max Valentiner)
Esemplare (1) (2)	-	Entre 2.595 t. a 2.632	0	U-38 (Max Valentiner)
Seedonis (1) (2)	-	284	0	UC-34 (Robert Sprenger)
SS Britannic (1) (2)	Ferro e minério	2.289	0	UC-37 (Otto Lanburg)
Laupar (1) (2)	Peixe	1.407	0	U-79 (Heinrich Jeß)

Aristotelis C. Ioannou (1) (2)	Milho	2.868	0	UC-37 (Otto Lanburg)
Dimitrios Goulandris (1) (2)	Trigo	3.744	0	UC-37 (Otto Lanburg)
Older (1) (2)	Carvão	2.256	0	U-79 (Heinrich Jeß)
Notre Dame du Verger (1) (2)	-	227	0	UC-37 (Otto Lanburg)
Angela (1) (2)	-	2.422	0	U-79 (Heinrich Jeß)
Fama (1) (2)	Trigo	2.417	0	UC-37 (Otto Lanburg)
Capricieuse (1)	Vinho	156	0	UC-37 (Otto Lanburg)
Chinto Maru (1) (2)	-	2.592	0	U-79 (Heinrich Jeß)
Liberte (1)	Carvão	166	0	UC-37 (Otto Lanburg)
Luigi Ciampa (1) (2)	Trigo	3.988	-	UC-37 (Otto Lanburg)
Seemel (1) (2)	-	209	-	UC-37 (Otto Lanburg)
Rose Dorothea (1) (2)	Bacalhau	147	0	U-21 (Otto Hersing)
Mayola (1) (2)	Bacalhau	146	0	U-21 (Otto Hersing)
Emília 1ª (1) (2) (7)	-	25	-	U-21 (Otto Hersing)
Lima (1) (2) (7)	Lastro	108	-	U-21 (Otto Hersing)
São José (5)	Peixe	-	-	-
Ares (1) (2)	Benzina	Entre 3.708 t. a 3.783	-	UC-74 (Wilhelm Marschall)
Restaurador (1) (2) (7)	Peixe	Entre 19 t. a 25	1 morto e 3 feridos	UC-67 (Karl Neumann)
Primeira Flor d'Abril (1) (2) (7)	Peixe	20	0	UC-67 (Karl Neumann)
Santa Rita Segunda (1) (2) (7)	Peixe	Entre 19 t. a 27	0	UC-67 (Karl Neumann)
Senhora do Rosário (1) (2) (7)	Peixe	Entre 18 t. a 22	0	UC-67 (Karl Neumann)
Victoria (1) (2)	Fruta e produtos regulares	1.226	0	UC-67 (Karl Neumann)
Barco de Pesca (?) (5)	Peixe	-	-	-
Barco de Pesca (?) (5)	Peixe	-	-	-
Três Macs (1) (2) (7)	Gasolina e combustível	Entre 130 a 163	0	U-52 (Hans Walther)
Cabo Blanco (Danificado) (1)	-	2.163	-	U-52 (Hans Walther)
Crios (1) (2)	Ferro e minério	4.116	-	U-52 (Hans Walther)
Corfu (1) (2)	Lingotes de ferro e aço	3.695	3	U-35 (Lothar von Arnauld de La Perière)
Thomas (1)	Sal	132	0	UC-27 (Gerhard Schultz)
Nordsøen (1) (2) (8)	Arenque em barris	1.055	0	U-35 (Lothar von Arnauld de La

				Perière)
Torvore (1) (2) (8)	Carvão prensado	1.667	0	U-35 (Lothar von Arnould de La Perière)
Vilhelm Krag (1) (2) (8)	Lastro	3.715	0	U-35 (Lothar von Arnould de La Perière)
Triana (Danificado) (1) (8)	Cimento e tijolos	748	1	U-35 (Lothar von Arnould de La Perière)
Bieneimé Prof. Luigi (1) (2) (8)	Caulitina (argila chinesa)	265	-	U-35 (Lothar von Arnould de La Perière)
Frances M. (1) (2)	Petróleo	1.228	-	U-47 (Heinrich Metzger)
Lapa (1) (2)	Café	-	-	U-47 (Heinrich Metzger)
Barbara (1) (2)	Petróleo	838	0	U-47 (Heinrich Metzger)
Magnus Manson (1) (2)	Madeira	1.751	0	U-47 (Heinrich Metzger) ou o UC-53 (Lurt Albrecht)
Lilly (1) (2)	Amendoins	1.150	0	UC-53 (Kurt Albrecht)
Ligeiro (1) (2)	Vinho	285	-	UC-53 (Kurt Albrecht)
Santa Maria (1) (2) (7)	Carvão	204	-	UC-53 (Kurt Albrecht)
Santa Marta (5)	-	-	-	UC-53 (Kurt Albrecht)
Sibens (1) (2)	Sal	323	-	UC-53 (Kurt Albrecht)
Espinho (1) (2) (7)	Cavalos e Porcos	740	0	U-39 (Walter Forstmann)
Benguela (1) (2)	Lastro	4.612	0	U-155 (Karl Meusel)
Siraa (1) (2)	Madeira/Quebracho	1.938	0	U-155 (Karl Meusel)
Coblentz (1)	Produtos regulares	1.338	1	U-155 (Karl Meusel)
Ruelle (1) (2)	Carvão	3.583	-	U-155 (Karl Meusel)
Calliope (1) (2)	Minério	2.883	27	U-155 (Karl Meusel)
Maija (1) (2)	-	164	-	UC-54 (Heinrich XXXVII Prinz Reuß zu Köstritz)
Loanda (1) (2)	-	141	-	UC-54 (Heinrich XXXVII Prinz Reuß zu Köstritz)
Chalkydon (1) (2)	-	2.870	0	U-155 (Karl Meusel)
Ellen (1) (2)	Carvão e Locomotivas	3.877	0	U-155 (Karl Meusel)
Hanseat (1) (2)	Lastro	3.358	0	U-155 (Karl Meusel)

Willena Gertrude (1) (2)	Carvão	317	0	U-155 (Karl Meusel)
John Twohy (1) (2)	Enxofre	1.019	0	U-155 (Karl Meusel)
Doris (1) (2)	Trigo	1.335	-	U-155 (Karl Meusel)
Bertha (1) (2) (7)	Lastro	107	-	UC-69 (Erwin Waßner)
NRP Roberto Ivens (1) (2) (7)	Equipamento para rocega de minas	281	14 a 15	UC-54 ou U-73 (mina)
Venturoso (1) (2) (7)	Vinho e conservas	290	-	UC-69 (Erwin Waßner)
Locksley (1) (2)	Carvão	2.487	0	UC-69 (Erwin Waßner)
Madeleine (1) (2)	1800 toneladas em Lastro	2.709	11	U-155 (Karl Meusel)
Snowdonian (1) (2)	Carvão	3.870	0	U-155 (Karl Meusel)
Alexandre (1) (2)	Lastro	2.671	0	U-155 (Karl Meusel)
Marthe (II) (1) (2)	Lastro	3.119	1 a 2 mortos	U-155 (Karl Meusel)
Christiane (1) (2)	Lastro	964	0	U-155 (Karl Meusel)
Iran (1) (2)	Produtos regulares	6.250	0	U-155 (Karl Meusel)
Açôr (1) (2) (7)	-	183	-	-
Terra Nova (5)	-	303	-	-
Serra do Marco (5)	-	-	-	UB-48 (Wolfgang Steinbauer)
Serra do Pilar (5)	-	-	-	UB-48 (Wolfgang Steinbauer)
Serra do Marão (5)	-	-	-	-
Reim (1) (2)	Porcos, ferro, óleo de baleia	1.126	0	U-63 (Heinrich Meztger)
Barçaça Rb10 (1)	Material de guerra	800	0	UB-50 (Franz Becker)
Barçaça Hs3 (1)	Material de guerra	121	0	UB-50 (Franz Becker)
Gomisianes da Graça Odemira (1) (5) (7)	-	33	-	UB-50 (Franz Becker)
Correio de Sines (1) (5) (7)	Correio	32	-	UB-50 (Franz Becker)
Platuria (1) (2)	-	3.445	10	U-63 (Heinrich Meztger)
Arendal (1) (2)	Petróleo e Químicos	1.387	0	U-63 (Heinrich Meztger)
Sado (1) (2)	Ferro e Vinho	196	-	UB-50 (Franz Becker)
Etna (1) (2)	-	5.604	-	U-151 (Waldemar Kophamel)
Viajante (1) (5) (7)	Sal e telhas	377	-	U-151 (Waldemar Kophamel)
Maria Alice (7)	-	110	-	-
Guahyba (1) (2) (3)	Couro e Café	-	-	U-151 (Waldemar Kophamel)
Acary (1) (2) (3)	Couro e Café	4.275	-	U-151 (Waldemar Kophamel)

Bygdønes (1) (2)	Chapas de ferro e produtos derivados do petróleo	2.849	0	U-151 (Waldemar Kophamel)
Hilda R. (1) (2)	Bacalhau	163	1	U-63 (Otto Schultze)
Kai (I) (1) (2) (3)	Ferro e minério	1.391	0	U-63 (Otto Schultze)
Benledi (Danificado) (1) (2)	Piritas de ferro	3.931	1	U-63 (Otto Schultze)
Ardglamis (1) (2)	Carvão	4.540	0	U-63 (Otto Schultze)
Margaret L. Roberts (1) (2) (3)	Trigo	535	0	U-151 (Waldemar Kophamel)
Emília 1º (1) (2) (7)	-	25	-	U-21 (Otto Hersing)
Sobral (1) (2)	Amendoins e Látex	1.075	0	U-151 (Waldemar Kophamel)
Tijuca (II) (1) (2)	Lastro, salmão e cobre	2.543	0	U-151 (Waldemar Kophamel)
Trombetas (1) (2) (7)	Peixe e Bacalhau	235	-	U-151 (Waldemar Kophamel)
Johan Mjelde (1) (2)	Cobre e produtos regulares	2.049	0	U-151 (Waldemar Kophamel)
W.C. Mckay (1) (2)	Bacalhau	147	6	U-156 (Konrad Gansser)
Argus (1) (5)	-	-	-	UB-55 (Ralph Wenninger)
A Portuguesa (1) (5)	Sal	107	-	UB-55 (Ralph Wenninger)
Ligeiro (1) (5) (7)	-	201	-	UB-55 (Ralph Wenninger)
Ioannina (1) (2)	Produtos regulares e tabaco	4.567	-	U-156 (Konrad Gansser)
Makololo (5)	-	-	-	-
Açoriano (1)(2)	-	312	-	U-156 (Konrad Gansser)
Lídia (1) (2)	-	302	-	U-157 (Max Valentiner)
Joaquin Mumbru (1) (2)	Produtos regulares	2.703	-	U-156 (Konrad Gansser)
Giralda (1) (2)	Piritas de ferro	2.194	-	U-152 (Constantin Kolbe)
Germano (1) (2) (5) (7)	-	236	-	U-152 (Constantin Kolbe)
Desertas (1) (2) (5) (7)	-	-	-	U-152 (Constantine Kolbe)
Serra do Gerês (1) (2) (5) (7)	-	257	-	U-152 (Constantine Kolbe)
Julia Frances (1) (2)	-	183	0	U-152 (Constantine Kolbe)
Neptuno (1) (2) (5) (7)	Produtos alimentares e correio	321	0	U-152 (Constantine Kolbe)
Nuzza (1) (2)	-	1.102	-	U-156 (Konrad Gansser)
Artesia (1) (2)	Lastro	2.706	1	U-156 (Konrad Gansser)
Chariton (1) (2)	-	3.023	-	U-156 (Konrad Gansser)
Atlantide (1) (2)	-	5.431	-	U-156 (Konrad Gansser)
Tea (1) (2)	Trigo	5.395	-	U-155 (Erich Eckelmann)

Cecil L.Shave (1) (2)	-	102	-	U-155 (Erich Eckelmann)
Wegadesk (1) (2)	Produtos regulares	4.271	0	U-155 (Erich Eckelmann)
Alessandra (1) (2)	Lastro	2.394	-	U-153 (Gernot Goetting)
Joaquina (1)	Cedro	333	-	U-155 (Erich Eckelmann)
Prometeo (1) (2)	Nafta	4.455	-	U-155 (Erich Eckelmann)
Reidar (1) (2)	Farinha	3.574	4	U-155 (Erich Eckelmann)
Jorgina (1) (2)	-	103	0	U-155 (Erich Eckelmann)
Avala (1) (2)	-	3.834	-	U-155 (Erich Eckelmann)
Rio Ave (1) (2) (5) (7)	Feijão	179	-	U-155 (Erich Eckelmann)
Beira Alta (1) (2) (5) (7)	Pólvora e produtos regulares	101	0	U-154 (Hermann Gercke)
Watauga (1) (2)	-	127	5	U-155 (Erich Eckelmann)
Indien (1) (2)	Lastro	4.199	29	U-152 (Constantin Kolbe)
Lusitano (1) (2) (5) (7)	-	529	-	U-155 (Erich Eckelmann)
Sterope (1) (2)	Nafta	9.500	-	U-155 (Erich Eckelmann)
Harewood (1) (2)	Produtos regulares	4.150	2	U-155 (Erich Eckelmann)
Nirpura I (1) (2)	Ervilhas e Lentilhas	7.640	4 (Não há certezas)	U-155 (Erich Eckelmann)
Leonor (1) (2) (5) (7)	-	Entre 166 a 201	-	UB-105 (Wilhelm Marschall)
Restaurado (1) (2) (5) (7)	-	136	-	UB-105 (Wilhelm Marschall)
Enrichetta (1) (2)	-	5.011	-	U-153 (Gernot Goetting)
Llancarvan (1) (2)	Cevada e tarugos de aço	4.749	0	U-62 (Hernst Hashagen)
Heron Bridge (1) (2)	Carvão	2.422	1	U-62 (Hernst Hashagen)
SS Merionethshire (III) (1) (2)	Produtos regulares	4.308	0	U-62 (Hernst Hashagen)
Badagri (1) (2)	-	2.956	0	U-91 (Alfred von Gasenapp)
Fisherman (1) (2)	Bacalhau	136	0	U-91 (Alfred von Gasenapp)
Subadar (I) (1) (2)	Produtos regulares	4.911	3	U-43 (Johannes Kirchner)
Ornkey (1) (2)	Sal	291	5	U-157 (Ortwin Rave)
Kalps (1) (2)	Lastro	-	-	U-157 (Ortwin Rave)
Buoni Amici (1) (2)	-	265	-	U-22 (Hinrich Hermann Hashagen)
Magalhães Lima (1) (2)	-	196	-	U-22 (Hinrich Hermann Hashagen)
Champlain (1) (2)	Carvão	7.418	0	UB-128 (Wilhelm Canaris)
Maria Luíza (1) (2) (5)	-	148	-	U-22 (Hinrich Hermann Hashagen)
Glória (1) (2) (5) (7)	Vinho e produtos regulares	-	?	U-157 (Ortwin Rave)

Gamo (1) (2) (5) (7)	Bacalhau	204	5	U-155 (Ferdinand Studt)
Libertador (1) (2) (5) (7)	-	204	-	U-22 (Hinrich Hermann Hashagen)
Stortind (1) (2)	Produtos regulares	2.510	0	U-155 (Ferdinand Studt)
Santa Maria (1) (2) (5) (7)	Peixe	48 t.	-	U-22 (Hinrich Hermann Hashagen)
Batelão nº P-434-C (10)	-	300	-	-
Prateado	-	23	-	-
Vila Franca (1) (2)	-	46	-	?
Ledaal (1) (2)	Lastro	2.207	1	U-157 (Ortwin Rave)
Gaia (1) (2)	Conservas, farinha, milho, e cebolas	277	-	U-157 (Ortwin Rave)
Erik (1) (2)	Sal	217	0	UB-129 (Karl Neumann)
NRP Augusto de Castilho (1) (2) (13)	-	487	6	U-139 (Lothar von Arnauld de la Perière)

Fontes:

- (1) *Ships Hit By Uboat during WWI*. In www.uboa.net, Disponível em http://www.uboa.net/wwi/ships_hit/, consultado a 27/08/2015.
- (2) *Wrecksite Database*. In www.wrecksite.eu, Disponível em <http://www.wrecksite.eu/>, consultado a 27/08/2015.
- (3) *Marinha 1914-1918*. In www.momentosdehistoria.com, Disponível em http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_Marinha.htm, consultado a 27/08/2015.
- (4) VALENTINER, Max – *La Terreur des Mers: Mês Aventures en Sous-Marin 1914-1918*. Paris: Payot, 1931.
- (5) PEREIRA, José António Rodrigues – *Marinha Portuguesa. Nove Séculos de História*. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, 2010, p.445-449.
- (6) GILBERT, Martin – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, 1994.
- (7) INSO, Jaime do – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. [S.l.]: Edições Culturais da Marinha, 2006, p. 176-181.
- (8) *Portugal 1914-1918*. In www.portugal1914.org, Disponível em <http://www.portugal1914.org/portal/pt/>, consultado a 27/08/2015.
- (9) *O Comércio do Porto*, 31 de outubro de 1916, p.4 (*Cenan*); *O Comércio do Porto*, 5 de Dezembro de 1916, p.1-3 (*Kangaroo, Surprise, Dacia*, Barcaça portuguesa da Blandy); *O Comércio do Porto*, 10 de Dezembro de 1916, p.4 (*Britannia*).
- (10) COSTA, Paulo Nuno – *As Perdas da Frota Mercante Portuguesa durante a Primeira Grande Guerra*. In *Jornadas do Mar – 2014*, Lisboa, 2014 – *Jornadas do Mar – 2014. Mar: uma onda de Progresso*. Lisboa: Escola Naval, 2014.
- (11) *WWI French Navy*. In www.naval-history.net, Disponível em <http://www.naval-history.net/WW1NavyFrench.htm>, consultado a 27/08/2015.
- (12) *A Ilustração Portuguesa*, 11 de dezembro de 1916, p.465 (*Kangaroo, Surprise, Dacia*, Barcaça portuguesa da Blandy);
- (13) CUTILEIRO, Alberto – *O combate do caça-minas “Augusto de Castilho” com o submarino Alemão “U.139” visto através do relatório do 1º oficial encarregado de artilharia, capitão-tenente Kurt von Pistor*. Lisboa: Centro de Estudos de Marinha, 1976

