

# A ATIVIDADE MARÍTIMA ALEMÃ DURANTE A PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL (1914-1918) NA COSTA PORTUGUESA

MIGUEL CASTRO BRANDÃO\*

Este artigo pretende analisar e refletir, como o próprio título indica, sobre a presença e atividade dos agentes náuticos germânicos na costa portuguesa, durante o período que aponta a Primeira Guerra Mundial. Quando no título se menciona *costa portuguesa*, refere-se não só à costa metropolitana continental, como às demais parcelas coloniais portuguesas (Angola, Moçambique, Cabo Verde entre outras) e os arquipélagos dos Açores e Madeira. Quanto à baliza cronológica optou-se por analisar todo o espaço temporal que envolve o conflito em questão, pois estamos convictos que existe uma atividade marítima alemã antes da declaração de guerra de Berlim a Lisboa, e uma atividade depois desta, até ao final do conflito em causa. Não seria de esperar outra coisa, no entanto será importante refletir sobre esta divisão temporal dado que portos portugueses foram, antes da declaração de guerra, uma plataforma de refúgio e de escala para várias operações navais, tanto mercantis como bélicas, dada a neutralidade da República Portuguesa antes da participação no conflito. A fórmula inicial deste artigo sempre visou o estudo do comportamento dos agentes mercantis alemães, assim como as forças marítimas da mesma nacionalidade. A somar, dar-se-á ênfase aos demais conflitos navais luso-germânicos, que se viveram ao longo da costa portuguesa no período em questão.

Com o eclodir da Grande Guerra, no dia 28 de Julho de 1914, o governo republicano português não demorou a tomar medidas preventivas, no que toca aos assuntos do mar. Logo no dia 12 de Agosto proibiu-se a saída dos portos nacionais, entre o pôr e o nascer do Sol, de qualquer navio mercante sem uma licença especial da capitania<sup>1</sup>.

---

\* Faculdade de Letras do Porto | miguelbrandao1992@gmail.com

<sup>1</sup> SERRÃO, Joaquim Veríssimo (1989) – *História de Portugal (1910-1926)*. Lisboa: Editorial Verbo, Vol. 11, p. 149.

Dois dias mais tarde, convidavam-se os oficiais da Armada, em situação de adidos ou de licença ilimitada, a apresentarem-se ao serviço, e no dia 20 aprovava-se a construção imediata de dois contratorpedeiros com modelo igual ao do navio *Douro*, para aumento da força de guerra<sup>2</sup>. Havia razões bastante plausíveis para que a cúpula do Almirantado português tomasse medidas. Segundo o historiador António José Telo, «a costa portuguesa, destacando a barra do Tejo, estava muito mal defendida. As peças das baterias tinham poucas munições, para além de serem antiquadas e com pequeno alcance, e nos torpedos faltar o fecho dos detonadores que não podia ser improvisado pela indústria nacional nem importado a curto prazo, o que significava que o principal sistema de defesa da barra não funcionava»<sup>3</sup>.

A palavra «improvisado» será uma das palavras mais mencionadas no que toca ao *modus operandi* das forças navais portuguesas e dos sistemas defensivos costeiros, como evidenciaremos mais adiante. Quanto ao estado das forças navais portuguesas, o capitão-de-fragata Leote do Rego, comandante da Divisão Naval do Ministério de Bernardino Machado, comentou numa entrevista à imprensa: «Todos os nossos navios são velhos, remendados ou incompletamente armados, pelo que não dispomos de uma só unidade de combate apreciável»<sup>4</sup>. A notícia do ataque alemão, a 25 de Agosto de 1914, a Maziua, Moçambique, só convenceu ainda mais Lisboa da irremediabilidade das medidas de prevenção, ou mesmo a discutível beligerância portuguesa. Eram necessárias medidas.

A República Portuguesa sensibilizou-se desde cedo, no que toca à defesa das linhas costeiras, até porque os cruzadores portugueses surtos no Tejo chegaram para assegurar o apoio aos revoltosos do 5 de Outubro, bombardeando o Palácio da Ajuda<sup>5</sup>. Os republicanos viveram um paradoxo caricato, pois sabiam que uma boa armada era essencial para manter o Ultramar português e o retângulo metropolitano, no entanto não confiavam nela. O caso mais célebre ocorreu durante o período sidonista, quando os navios de guerra nacionais ficavam iluminados durante a noite pelos holofotes das baterias costeiras do Tejo<sup>6</sup>, dada a desconfiança do regime. Escusado será dizer o quão ideais eram estes alvos para qualquer submarino alemão. São vários os episódios que aliam a degradação dos sistemas defensivos portugueses à desconfiança das várias fações provenientes da heterogeneidade republicana nacional.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 149.

<sup>3</sup> CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo (2014) – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*. Lisboa: A Esfera dos Livros, vol. 7, p. 77.

<sup>4</sup> SERRÃO, Joaquim Veríssimo (1989) – *História de Portugal (1910-1926)*, p. 150.

<sup>5</sup> CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*, p. 73.

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 19.

Com o início da Grande Guerra, vários foram os navios alemães que aportaram nos portos portugueses, procurando o refúgio em águas neutrais. Segundo Marc Ferro, aquando da declaração de guerra, 783 navios alemães tinham-se refugiado em águas neutras, restando-lhes apenas 660 navios, uma arqueação aproximada de 2.875.000 toneladas<sup>7</sup>. Portugal seria uma escolha preponderante para os navios alemães que procuravam um porto seguro dada a beligerância, muito devido à sua neutralidade e à sua localização geográfica, onde confluíam várias rotas marítimas, sobretudo as provenientes do Atlântico. Ana Paula Pires reforça esta ideia, afirmando que em 1914 Portugal detinha o sétimo lugar entre os países com maior provimento portuário: 40.182.000 toneladas por ano, e metade desta tonelagem era transportada por navios portugueses<sup>8</sup>. Portanto, mesmo antes da beligerância mundial, Portugal era já um destino portuário considerável.

Segundo o periódico *O Comércio do Porto*, de 3 de Agosto de 1914, várias agências de vapores alemães receberam ordem para reterem a marcha na costa portuguesa<sup>9</sup>. Os paquetes alemães *Prinz Heinrich* e *Cap Arcona* foram, segundo a mesma fonte<sup>10</sup>, talvez os primeiros a aportar em Portugal<sup>11</sup>, após a oficialização da beligerância entre a *Entente* e as Potências Centrais. A 4 de Agosto, aportaram no Tejo os seguintes navios alemães: o *Westerwald*, vindo do México; o *Danpfrdriff*, vindo de Marselha; e o *Hoenicia*, vindo da América do Sul<sup>12</sup>. No dia 6 de Agosto aportam ainda mais navios alemães no Tejo: o *Milos*, o *Rolandreck*, o *Ennos*, o *Casa Blanca* e o *Paygetos*<sup>13</sup>, e por último, proveniente do Brasil, o paquete *Salamanca*<sup>14</sup>. No dia 7 deste mês chega o vapor alemão *Germania* ao Tejo<sup>15</sup> e, no dia seguinte, o vapor *Sardinie*, da mesma nacionalidade, ao mesmo destino<sup>16</sup>. O epicentro destes movimentos foi sem dúvida o Tejo.

No dia 11 de Agosto, o cônsul alemão pediu às autoridades portuguesas a permissão para se recolherem os navios da sua nacionalidade que se encontravam no Tejo, dado que muitos alemães tinham ocorrido ao consulado dada a falta de recursos<sup>17</sup>. Recolheram-se, segundo Luís Alves de Fraga, em portos nacionais, situados tanto na península como nas colónias, 76 navios mercantes alemães e austríacos que tota-

<sup>7</sup> PIRES, Ana Paula (2011) – *Portugal e a I Guerra Mundial. A República e a Economia de Guerra*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, p. 73.

<sup>8</sup> *Ibidem*, p. 74.

<sup>9</sup> *O Comércio do Porto*, 3 de Agosto de 1914 (Suplemento da Guerra ao n.º 181).

<sup>10</sup> *O Comércio do Porto*, 2 de Agosto de 1914, p. 5.

<sup>11</sup> Neste caso no porto de Lisboa.

<sup>12</sup> *O Comércio do Porto*, 4 de Agosto de 1914, p. 3.

<sup>13</sup> *O Comércio do Porto*, 6 de Agosto de 1914, p. 4.

<sup>14</sup> *O Comércio do Porto*, 6 de Agosto de 1914, 5.

<sup>15</sup> *O Comércio do Porto*, 28 de Agosto de 1914, 2.

<sup>16</sup> *Ibidem*.

<sup>17</sup> *O Comércio do Porto*, 11 de Agosto de 1914, p. 3.

lizavam 240.000 toneladas brutas – mais do que a marinha mercante portuguesa<sup>18</sup>. Trata-se de um número preponderante, não descurando também o facto de que, entre 1876 e 1913, o Reich aumentou a capacidade dos seus navios em cerca de 3.364.222 toneladas, ascendendo, em 1913, ao segundo lugar do *ranking* mundial, à frente dos E.U.A e da Noruega<sup>19</sup>. A 12 de Agosto chega ao Tejo o navio mercante *Clirbroerg*<sup>20</sup>.

Segundo Ana Paula Pires, há que olhar para o papel dos fluxos mercantis alemães em Portugal, antes do estalar da guerra. Segundo a mesma autora seria interessante a análise da progressão alemã nos mercados portugueses, tendo em conta a sua dimensão e efeitos de arrastamento, a circunstância que Lisboa desempenhou nas rotas comerciais da América do Sul, como primeiro porto de escala, antes da Grande Guerra<sup>21</sup>. No que toca a este assunto, já existem estudos bem consolidados, como é o caso da dissertação de doutoramento de Sacuntala de Miranda<sup>22</sup>. Nesta tese, a autora fala-nos da decadência dos fluxos mercantis britânicos em Portugal, em detrimento dos alemães antes da Grande Guerra. De facto, a prosperidade alemã incomodava os ingleses por todo lado, até em Lisboa. Em 1900, por exemplo, a tonelagem dos barcos ingleses aí entrados era três vezes a dos navios alemães. Em 1913, eram iguais<sup>23</sup>. Segundo Pires, o movimento geral do comércio português ficou afetado em mais de 30%, após a suspensão das relações com a Alemanha e a Áustria<sup>24</sup>.

Do dia 12 de Agosto, até ao final do mês de Setembro, creio que não houve movimentos significativos por parte dos vapores e paquetes alemães na costa portuguesa, muito devido à estagnação das rotas marítimas devido à emergência da guerra. Voltar à Alemanha por via marítima seria perigosíssimo, tendo em conta, sobretudo, as forças navais da Entente, com especial destaque para a afamada *Royal Navy*. Segundo o periódico *O Comércio do Porto*, só se verificou a chegada de mais navios alemães no final do mês de Agosto de 1914, com a chegada do vapor *Mahican*, proveniente de Norfolk, ao porto de Lisboa<sup>25</sup>. A 3 de Setembro fundeia, frente à Alfândega de Lisboa, o paquete *Malangue*, que trouxe consigo vários reservistas alemães, belgas e franceses<sup>26</sup>. Os reservistas alemães acorreram ao consulado alemão em Lisboa, onde receberam

<sup>18</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917*. As Trincheiras. Vila do Conde: Lidergraf – Artes Gráficas, vol. III, p. 105.

<sup>19</sup> PIRES, Ana Paula (2011) – *Portugal e a I Guerra Mundial. A República e a Economia de Guerra*, p. 76.

<sup>20</sup> *O Comércio do Porto*, 12 de Agosto de 1914, p. 3.

<sup>21</sup> *Ibidem*, p. 75.

<sup>22</sup> MIRANDA, Sacuntala (1987) – *O Declínio da Supremacia Britânica em Portugal (1890-1939)*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. Tese de Doutoramento.

<sup>23</sup> RAMOS, Rui (1994) In MATOSO, José, (dir.) – *História de Portugal. A Segunda Fundação*. Lisboa: Círculo de Leitores, vol. 6, pág. 436.

<sup>24</sup> PIRES, Ana Paula (2011) – *Portugal e a I Guerra Mundial. A República e a Economia de Guerra*, p. 79.

<sup>25</sup> *O Comércio do Porto*, 28 de Agosto de 1914, p. 2.

<sup>26</sup> *O Comércio do Porto*, 3 de Setembro de 1914, p. 4.

ordens para se alojarem no paquete alemão *Bulow*, fundeado no Tejo<sup>27</sup>. Segundo o periódico *O Comércio do Porto*, as capitânias dos portos portugueses receberam ordens para fiscalizar as embarcações alemãs, questionando qual a sua proveniência, tonelagem e destino de carga<sup>28</sup>. A 10 de Setembro chega a barca alemã *Sachsen*, que fundeia no porto de Leixões, proveniente de Nova Orleães<sup>29</sup>, ao lado do vapor alemão *Santa Ursula*, que já se encontrava no mesmo porto desde o eclodir da guerra<sup>30</sup>.

No começo de Outubro de 1914 ocorrem alguns movimentos por parte dos navios alemães erradicados no porto lisbonense. No dia 3 do mesmo mês, saíram de madrugada seis dos navios alemães que desde o começo da guerra estariam fundeados no Tejo, segundo *O Comércio do Porto* continham material de guerra a bordo<sup>31</sup>. Segundo a mesma fonte, estes iriam em direção a Vigo, no entanto as autoridades portuguesas deveriam impedir qualquer movimento por parte destes navios, assim como reforçar a vigilância nas instâncias portuárias. Sem a requisição de documentos legais, estes não poderiam sair dos portos portugueses<sup>32</sup>. Os meses de Outubro e Novembro de 1914 foram marcados pelo conflito entre as autoridades portuárias portuguesas e os navios alemães que queriam sair dos portos portugueses a todo o custo. Uma notícia de 14 de Novembro<sup>33</sup> evidencia isso mesmo, quando um paquete alemão<sup>34</sup> tenta sair do Tejo sem a devida permissão da capitania. O ministro da Marinha ordenou, segundo a mesma fonte, que o vapor *Azinheira* e um torpedeiro fossem em perseguição do navio em fuga. O *Azinheira* abordou mesmo o paquete alemão, intimidando o comandante a regressar ao local onde estava fundeado inicialmente<sup>35</sup>.

## OS NAVIOS ALEMÃES: UMA QUESTÃO CENTRAL NA DIPLOMACIA REPUBLICANA

A permanência de várias unidades náuticas alemãs nos portos portugueses potenciou um diálogo diplomático muito mais intenso do que as diretrizes políticas portuguesas esperavam, como demonstraremos mais adiante. Segundo António José Telo, o período até à beligerância oficial entre Portugal e a Alemanha pode ser

---

<sup>27</sup> *Ibidem*.

<sup>28</sup> *Ibidem*.

<sup>29</sup> *Ibidem*.

<sup>30</sup> *Ibidem*.

<sup>31</sup> *O Comércio do Porto*, 3 de Outubro de 1914, p. 3.

<sup>32</sup> *O Comércio do Porto*, 4 de Outubro de 1914, p. 3.

<sup>33</sup> *O Comércio do Porto*, 14 de Novembro de 1914, p. 8.

<sup>34</sup> Este paquete não se apresenta identificado na notícia em questão.

<sup>35</sup> *O Comércio do Porto*, 14 de Novembro de 1914, p. 8.

classificado como uma fase de surpresas desagradáveis<sup>36</sup>. Era a emergência da guerra submarina alemã. José Telo defende mesmo que a entrada de Portugal na Primeira Guerra Mundial deve-se parcialmente ao sucesso das campanhas submarinas alemãs<sup>37</sup>. 1915 é o ano que inicia realmente a máquina de guerra submarina alemã, com destaque para o ataque do submarino alemão U-20 ao célebre navio *Lusitania*, a 7 de Maio do mesmo ano. O afundamento do *Lusitania* chocou a opinião pública americana, e na Grã-Bretanha o acontecimento em questão tornou-se num poderoso símbolo do conflito entre o certo e o errado<sup>38</sup>.

É importante falar sobre o submarino, tendo em conta a dor de cabeça que deu às autoridades militares portuguesas aquando do desenrolar da guerra. Foi de facto o submarino que protagonizou a quase totalidade dos ataques marítimos alemães à costa portuguesa. A jovem República Portuguesa não era de todo alheia à eficácia do submarino, até porque encomendou o seu primeiro exemplar em 1913, o *Espadarte*, como referi anteriormente. O submarino é uma invenção do século XIX, no entanto o seu desenvolvimento prático só se verificou a partir de 1900, mais concretamente, a partir de 1912, quando foi equipado, pela primeira vez, com um motor a *diesel*, para navegação à superfície, combinado com um motor elétrico para navegar em imersão<sup>39</sup>. No entanto os submarinos da Grande Guerra não são, ainda, os *U-Boat*, da Segunda Guerra Mundial<sup>40</sup>. A sua autonomia em mergulho é curta e as profundidades são por sua vez limitadas, operando sobretudo à superfície<sup>41</sup>. As suas peças eram tão potentes como as maiores da artilharia costeira portuguesa e muito superiores ao armamento dos navios-patrolha nacionais<sup>42</sup>. O abaloamento era por vezes a solução mais eficaz na luta antissubmarina operada pelas forças portuguesas, como é o caso do caça-minas *Augusto de Castilho*, aquando do seu encontro com o submarino U-139, a 14 de Outubro de 1918. Atuavam sobretudo em *stand off*, ou seja, quase sempre fora do alcance do fogo inimigo, tendo em conta o alcance dos torpedos que direccionava. Estes também tinham a particularidade de atuar quase sempre em circunstâncias de superioridade. Pode dizer-se que os submarinos acabaram mesmo com a visão cavalheiresca da guerra

<sup>36</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1914-1915. Uma Guerra Diferente*, p. 54.

<sup>37</sup> *Ibidem*.

<sup>38</sup> GILBERT, Martin (1994) – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, vol. 2, p. 147.

<sup>39</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1914-1915. Uma Guerra Diferente*, p. 38.

<sup>40</sup> CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*, p. 72.

<sup>41</sup> *Ibidem*.

<sup>42</sup> *Ibidem*.

naval<sup>43</sup>. Os submarinos alemães começaram a alvejar os navios mercantes britânicos, pondo em risco as rotas de subsistência da máquina de guerra britânica. A guerra submarina foi uma das principais razões por que os Estados Unidos da América entraram no conflito em questão, quando o *kaiser* Guilherme II, após a consulta ao Conselho da Coroa, a 9 de Janeiro de 1917, decretou a guerra submarina sem restrições, a 1 de Fevereiro do mesmo ano<sup>44</sup>. Só em Janeiro de 1917, o último mês antes da promulgação da guerra submarina sem restrições, os submarinos alemães afundaram cinquenta e um navios britânicos, sessenta e três de outros países Aliados, e sessenta e seis navios neutrais, num total de 3.000.000 toneladas, das quais um terço eram britânicas<sup>45</sup>. O sucesso do submarino deve-se sem dúvida a um revivalismo da antiquíssima guerra de corso, à sua autonomia em alto mar, à sua capacidade de iniciativa, à sua versatilidade, assim como ao modo como se mantinha em alto-mar.

Após a tomada de posse, a 30 de Novembro de 1915, o governo de Afonso Costa opta por uma postura pró-beligerante, próximo da Entente. O gabinete de Afonso Costa tenta financiar-se, para assim obter material de guerra, requisitando a Londres um empréstimo de três milhões de libras<sup>46</sup>. O *Foreign Office* britânico contrapôs, pedindo a Lisboa a apreensão dos navios alemães e austríacos refugiados nos portos portugueses, condicionando assim o empréstimo<sup>47</sup>. Era preciso dinheiro, e aparentemente só a beligerância podia justificar a boa vontade inglesa<sup>48</sup>. Esta apreensão seria feita pelas autoridades portuguesas, no entanto os navios adquiridos teriam de ser entregues à Grã-Bretanha, um pormenor que se verificará mais tarde. O Conselho de Ministros inglês equacionava assim a apreensão destes navios por Portugal, pois a situação era de facto desesperante. Engrossar os números efetivos da *Royal Navy* era imperativo, dado o sucesso exponencial da guerra submarina. Em nome da aliança entre Portugal e a Inglaterra, Lisboa tomaria assim estes navios como seus.

Desde 1915 que esta operação era debatida, no entanto o *Foreign Office* preferiu manter estas negociações confidenciais com a República portuguesa. O mês de Janeiro de 1916 fora crucial para as negociações luso-britânicas, dado que Londres ainda não teria conseguido a apreensão dos tão cobiçados navios alemães e austríacos. A 2 de Fevereiro do mesmo ano, Lancelot Carnegie, embaixador britânico em Por-

---

<sup>43</sup> Segundo o autor Rui Cardoso, antes da emergência da guerra submarina, as convenções da guerra naval eram ainda baseadas nas do tempo de Trafalgar, que visava a intimação à rendição, permitindo também a fuga da tripulação antes do afundamento do alvo naval.

<sup>44</sup> GILBERT, Martin (1994) – *A Primeira Guerra Mundial*, p. 53.

<sup>45</sup> *Ibidem*.

<sup>46</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. As Trincheiras*, p. 50.

<sup>47</sup> *Ibidem*, p. 50.

<sup>48</sup> RAMOS, Rui (1994) In MATOSSO, José, (dir.) – *História de Portugal. A Segunda Fundação*, pág. 450.

tugal, entregava a Augusto Soares, Ministro dos Negócios Estrangeiros português, um *aide-mémoire* que dizia taxativamente:

[...] *Em vista da situação presente, o governo de Sua Majestade não está em circunstâncias de poder consentir que os navios ingleses sejam empregues no comércio português [...]*<sup>49</sup>.

Era portanto uma ameaça, um ultimato à jovem República. Portugal não desejava requisitar os navios, arriscando um *casus belli* com a Alemanha, para simplesmente os entregar à Inglaterra. O desespero era tal que Londres não teve outra hipótese senão pressionar o seu velho aliado luso. Afonso Costa e Lancelot Carnegie negociaram os termos desta operação, apesar da pressão do aliado britânico. Carnegie afirmava que a nação britânica se responsabilizaria, caso a Alemanha declarasse guerra a Portugal, afirmando: «Mas então a Inglaterra estará pronta a cumprir o seu dever»<sup>50</sup>, após Afonso Costa lhe apresentar os devidos argumentos em torno das questões diplomáticas luso-germânicas. Portugal era empurrado para a guerra, de uma maneira ou de outra. A proposta britânica foi aceite no Palácio de Belém pelo Conselho de Ministros, a 5 de Fevereiro de 1916<sup>51</sup>. Mais países seguiriam o exemplo de Portugal, como é o caso do Brasil e do Peru, que também apreenderam navios alemães, em nome do jogo diplomático britânico<sup>52</sup>.

## A APREENSÃO DOS NAVIOS ALEMÃES

Estavam criadas as motivações para, no dia 23 de Fevereiro, o Ministério requisitar 36 navios alemães que estavam surtos no Tejo desde o início das hostilidades<sup>53</sup>. A. H. Oliveira Marques afirma que haveria cerca de 72 navios, tanto austríacos como alemães, fundeados nos portos portugueses. No Tejo estariam ancorados cerca de 35 navios alemães; no Porto estaria uma embarcação; em Ponta Delgada 3 navios; na Horta 3 navios (seis navios na totalidade, presentes nos Açores); 4 navios no Funchal; 8 navios em São Vicente (Cabo Verde); 3 navios em Luanda; 4 navios em Lourenço Marques; 2 na ilha de Moçambique; 1 na Beira moçambicana; e 5 em Mormugão (Índia)<sup>54</sup>. Navios austríacos presentes em Portugal eram apenas dois, um no porto de Lisboa, e outro em Mormugão, na Índia. Segundo Marc Ferro, estariam desde

<sup>49</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. As Trincheiras*, p. 50.

<sup>50</sup> *Ibidem*, p. 51.

<sup>51</sup> *Ibidem*.

<sup>52</sup> RAMOS, Rui (1994) In MATOSSO, José, dir. – *História de Portugal. A Segunda Fundação*, pág. 449.

<sup>53</sup> SERRÃO, Joaquim Veríssimo (1989) – *História de Portugal (1910-1926)*, p. 178.

<sup>54</sup> MARQUES, A. H. de Oliveira (1986) – *História de Portugal*. Lisboa: Palas Editora, Vol. 3, p. 235.

o início do conflito cerca de 743 navios alemães em águas neutras<sup>55</sup>, 72 dos quais, segundo Oliveira Marques, estariam em Portugal, ou seja, quase 10 % da totalidade dos navios alemães presentes em águas neutras. Não admira a pressão britânica.

No dia 23 de Fevereiro de 1916, alguns destacamentos da Armada portuguesa ocupam as zonas vitais dos navios alemães surtos no Tejo<sup>56</sup>. Foram feitas honras militares, para além da substituição de bandeiras alemãs por bandeiras portuguesas, enquanto eram disparados pelos navios de guerra portugueses vinte e um tiros de salva<sup>57</sup>. O pretexto era o de serem precisos para o transporte de géneros necessários à população e, mesmo, de produtos importados<sup>58</sup>. 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 géneros<sup>59</sup>. A mesma fonte adianta, evidenciando o entusiasmo no país e o aplauso da imprensa estrangeira, incluindo também algumas opiniões da imprensa espanhola que lembrou o seu governo para seguir o exemplo de Portugal<sup>60</sup>. O embaixador português em Londres, Teixeira Gomes, confirma, por telegrama, ao ministro dos Negócios Estrangeiros, que a apreensão dos navios alemães causou ótima impressão em círculos políticos e na opinião pública<sup>61</sup>. O ministro germânico recebia a promessa de devolução dos navios, com as respetivas indemnizações, no termo das hostilidades<sup>62</sup>. A 26 de Fevereiro, dois destacamentos de infantaria do Regimento n.º 26 apreendem 3 navios alemães: o *Schiffbek*, o *Schwarzburg*, e o *Margretha*, nos Açores<sup>63</sup>. A apreensão destes navios não foi de todo pacífica, havendo mesmo vários casos de sabotagem por parte dos alemães, como confirma um notícia de 27 de Fevereiro de 1917, do periódico *O Comércio do Porto*<sup>64</sup>.

---

<sup>55</sup> FERRO, Marc (1990) – *A Grande Guerra 1914-1918*. Lisboa: Edições 70, p. 144.

<sup>56</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917*. As *Trincheiras*, p. 53.

<sup>57</sup> *Ibidem*.

<sup>58</sup> SERRÃO, Joaquim Veríssimo (1989) – *História de Portugal (1910-1926)*, p. 178.

<sup>59</sup> Disponível em [http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/IlustracaoPort/1916/N524/N524\\_master/N524.pdf](http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/IlustracaoPort/1916/N524/N524_master/N524.pdf) (consultado a 10/06/2014, às 23:23).

<sup>60</sup> *Ibidem*.

<sup>61</sup> Ministério dos Negócios Estrangeiros (1995) – *Portugal na Grande Guerra (1914-1916)*. As *Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*. Lisboa: Ministério dos Negócios Estrangeiros, Tomo I, p. 325.

<sup>62</sup> SERRÃO, Joaquim Veríssimo (1989) – *História de Portugal (1910-1926)*, p. 178.

<sup>63</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_09\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_09_Marinha.htm) (consultado em 10/06/2014, às 19:08).

<sup>64</sup> *O Comércio do Porto*, 27 de Fevereiro de 1916, p. 4.

A 1 de Março de 1916, von Rosen demonstra a indignação alemã a Augusto Soares, fazendo menções às afirmações da imprensa portuguesa, e chegou ao ponto de pedir um ato de censura ao jornal português *Capital*:

[...] A notícia da *Capital* (periódico) dá a impressão que o Governo Imperial deixou passar a apreensão dos navios alemães nos portos portugueses sem protesto. [...] Ligo a maior importância a que esta impressão inexata seja removida [...]<sup>65</sup>.

Portugal receava as represálias vindas de Berlim. O governo republicano português chegou inclusive a responsabilizar-se pelas tripulações alemãs que estavam nas embarcações alemãs, para assim diminuir a pressão diplomática entre Lisboa e Berlim. Estes alemães foram hospedados em várias unidades hoteleiras da cidade de Lisboa. Segundo uma notícia de 26 de Fevereiro de 1916, do periódico *O Comércio do Porto*, calculava-se que o governo estaria a gastar cerca de 500\$00 réis com a hospedagem das tripulações alemãs<sup>66</sup>. Segundo a mesma fonte, as tripulações alemãs vagueavam em grupos pela cidade, por vários pontos da cidade. A sua estadia não foi de todo longa, o consulado alemão tentou reencaminhar estas tripulações para fora de Portugal. O consulado geral da Alemanha, em Lisboa, requisitou (no dia 2 de Março) à Companhia dos Caminhos de Ferro portugueses 100 bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe, 200 de 2.<sup>a</sup> e 400 de 3.<sup>a</sup>, com destino a Madrid, via Valência e Alcântara<sup>67</sup>.

Augusto Soares, Ministro dos Negócios Estrangeiros do gabinete de Afonso Costa tenta no mesmo dia da apreensão dos navios, informar o embaixador português na Alemanha, Sidónio Pais, do sucedido, por intermédio das legações portuguesas em Haia, Berna e Estocolmo<sup>68</sup>. O mesmo diplomata comunicou com Madrid, para que o governo espanhol soubesse de antemão dos mais recentes acontecimentos<sup>69</sup>. Estavam lançados os dados. A 27 de Fevereiro, o barão Otto Karl Von Rosen, ministro plenipotenciário alemão em Portugal, entrega a Augusto Soares um aviso sério, um protesto contra a atitude portuguesa. De 27 de Fevereiro de 1916 a 9 de Março do mesmo ano, o diálogo diplomático luso-germânico intensifica-se seriamente. A ambiguidade diplomática portuguesa chegara ao fim, quando o barão Rosen entregou a declaração de guerra alemã, a 9 de Março de 1916, ao ministro Augusto Soares, contendo o seguinte conteúdo textual:

<sup>65</sup> Ministério dos Negócios Estrangeiros (1995) – *Portugal na Grande Guerra (1914-1916). As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, p. 332.

<sup>66</sup> *O Comércio do Porto*, 26 de Fevereiro de 1916, p. 4.

<sup>67</sup> *O Comércio do Porto*, 3 de Março de 1916, p. 4

<sup>68</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. As Trincheiras*, p. 53.

<sup>69</sup> *Ibidem*.

[...] A apreensão dos navios realizou-se sob formas em que deve ver-se uma intencional provocação à Alemanha. A bandeira alemã foi arreada dos navios alemães e em seu lugar foi posta a bandeira portuguesa com flâmula de guerra [...] <sup>70</sup>.

## A EMERGÊNCIA DA GUERRA SUBMARINA: A COSTA PORTUGUESA EM 1916

Mal é declarada a guerra, um submarino alemão começará a minar a entrada da barra de Lisboa<sup>71</sup>. O país era posto em estado de alerta, passando toda a costa a ser objeto de maior vigilância por parte da Divisão Naval, do comando do capitão-de-fragata Leote do Rego<sup>72</sup>. Era bastante difícil, devido às circunstâncias da guerra, Portugal importar navios e material de guerra. Os recursos dos Aliados eram cada vez mais escassos, auxiliar a República Portuguesa não era uma das suas maiores prioridades. Era necessário improvisar.

O Arsenal da Marinha trabalhava muito lentamente na preparação dos navios alemães apreendidos, que precisavam de ser recuperados, e no armamento dos navios mercantes<sup>73</sup>. No entanto, Portugal só teria direito a cerca de 20% dos navios apreendidos, os restantes 80% seriam entregues ao esforço de guerra britânico<sup>74</sup>. Mesmo assim, era uma quantia considerável de navios empregues na marinha portuguesa. Os primeiros caça-minas improvisados surgem logo em 1916, sob direção do 1.º tenente Jaime de Sousa, que obteve formação em Inglaterra<sup>75</sup>. Em Julho do mesmo ano já estão ao serviço de Portugal 5 caça-minas e 6 vapores em Lisboa, vários galeões e navios de pesca no Algarve e 2 vapores em Leixões<sup>76</sup>. 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. O país mobilizava-se, chegando mesmo ao cúmulo de alguns clubes náuticos propor-

---

<sup>70</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. As Trincheiras*, p. 54.

<sup>71</sup> CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*, p. 74.

<sup>72</sup> SERRÃO, Joaquim Veríssimo (1989) – *História de Portugal (1910-1926)*, p. 178.

<sup>73</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. As Trincheira*, p. 56.

<sup>74</sup> CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*, p. 77.

<sup>75</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. As Trincheira*, p. 56.

<sup>76</sup> *Ibidem*.

cionarem os seus iates, os seus barcos e os seus depósitos de combustível, em troca da isenção militar dos seus integrantes<sup>77</sup>.

Após a declaração de guerra alemã, os submarinos alemães começam a operar ao largo da costa portuguesa, atacando mesmo navios de outras nacionalidades, que não a portuguesa. No dia 29 de Junho de 1916, o U-Boat U-35, comandado por Lothar von Arnaud de La Perière, afunda o veleiro italiano *Giuseppina*, perto de Lisboa<sup>78</sup>. A 28 de Outubro de 1916, o navio americano *Lanao* foi afundado por um submarino alemão<sup>79</sup>, o U-63, perto do Cabo de S. Vicente<sup>80</sup>. A 25 de Novembro, no Atlântico, ao largo de Lisboa, o submarino alemão U-52, afundou o couraçado francês, *Suffren*. Não houve sobreviventes<sup>81</sup>. O *Suffren* era um couraçado com grandes proporções para a época, com cerca de 12.750 toneladas.

O mês de Dezembro de 1916 foi marcante, especialmente para as populações do arquipélago madeirense, e do arquipélago cabo-verdiano. O submarino U-38, comandado pelo almirante alemão Max Valentiner, protagoniza a maioria dos ataques e afundamentos de navios nas águas portuguesas. Só em Dezembro de 1916, este submarino abateu cerca de oito navios, em quatro incursões.

A 3 de Dezembro, às 8:30 da manhã, o submarino U-38, comandado por Max Valentiner, torpedeia três navios ancorados no porto do Funchal<sup>82</sup>, além de uma barça portuguesa que estava a abastecer o navio *Surprise* de carvão<sup>83</sup>. O porto funchalense estaria desprovido de qualquer sistema defensivo, mesmo de redes anti-torpedo, o que facilitou o ataque do U-38. Os navios afundados, o *Surprise* (canhoeira francesa), o *Kangaroo* (porta submarino francês) e o *Dacia* (navio inglês de lança cabos submarino), representariam uma perda de 684.349 toneladas com as devidas somas. Neste ataque morreram 33 membros das tripulações estrangeiras e 8 portugueses que trabalhavam na empresa *Blandy* que detinha o negócio do carvão<sup>84</sup>.

Depois de afundar os três navios e a barça portuguesa, o submarino alemão, com a sua peça de 150mm, bombardeia a cidade<sup>85</sup>, visando em especial a zona da

<sup>77</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. As Trincheiras*, p. 58.

<sup>78</sup> Disponível em [http://www.uboat.net/wwi/ships\\_hit/7056.html](http://www.uboat.net/wwi/ships_hit/7056.html) (consultado a 29/08/2014, às 21:30).

<sup>79</sup> GILBERT, Martin (1994) – *A Primeira Guerra Mundial*, p. 26.

<sup>80</sup> Disponível em [http://uboat.net/wwi/ships\\_hit/3560.html](http://uboat.net/wwi/ships_hit/3560.html) (consultado em 26/08/2014, às 20:22).

<sup>81</sup> GILBERT, Martin (1994) – *A Primeira Guerra Mundial*, p. 44.

<sup>82</sup> CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*, p. 77.

<sup>83</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_08\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_08_Marinha.htm) (consultado em 26/08/2014, às 23:11).

<sup>84</sup> *Ibidem*.

<sup>85</sup> CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*, p. 77.

estação de cabos<sup>86</sup>. A artilharia costeira presente não tinha um alcance satisfatório, além de que os navios-patrolha, com as suas peças de 47mm, não tinham a capacidade de perseguir o submarino eficazmente<sup>87</sup>. O submarino em questão executou um bombardeamento impactante, com cerca de 50 disparos à distância de 2 milhas, que perdurou até às 11 horas<sup>88</sup>. O periódico *Ilustração Portuguesa*, na sua edição do dia 11 de Dezembro de 1916, afirmava que o submarino se retirara passadas duas horas após bombardear a cidade<sup>89</sup>. O submarino optou por alvos lógicos, como a bateria de artilharia instalada no parque do Casino da Quinta da Vigia; por, pela bateria do Forte de S. Tiago; por, pela Estação do Cabo Submarino e pelos geradores de eletricidade<sup>90</sup>. A população funchalense entrou em pânico, fugindo mesmo das suas casas, para as localidades mais interiores da ilha madeirense. Receou-se que o submarino voltasse à noite, o que não aconteceu<sup>91</sup>. O comércio fechou cedo e durante a noite as ruas foram patrulhadas por unidades do RI-27 e guardas cívicos<sup>92</sup>. O jornal *O Comércio do Porto*, numa notícia do dia 5 de Dezembro, declarava que não foram de grande importância os estragos materiais em terra até aí verificados, não havendo nem mortos nem feridos na cidade<sup>93</sup>. A mesma fonte indicava que os submarinos deviam ter-se abastecido e operado nas ilhas Canárias<sup>94</sup>. Segundo o autor Jaime Correia do Inso, muitos dos submarinos alemães abasteceram-se na vizinha Espanha, a norte pela cidade portuária de Vigo, e a Sul entre Huelva e Cádiz, assim como nas Ilhas Canárias<sup>95</sup>. Segundo Jaime do Inso os submarinos em questão também se abasteciam através dos navios neutros que se cruzavam com as suas rotas em alto-mar<sup>96</sup>.

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,

---

<sup>86</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. As Trincheiras*, p. 62.

<sup>87</sup> CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*, p. 77.

<sup>88</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_08\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_08_Marinha.htm) (consultado em 26/08/2014, às 23:11).

<sup>89</sup> Disponível em [http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/IlustracaoPort/1916/N564/N564\\_master/N564.pdf](http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/IlustracaoPort/1916/N564/N564_master/N564.pdf) (05/09/2014).

<sup>90</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_08\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_08_Marinha.htm) (consultado em 26/08/2014, às 23:11).

<sup>91</sup> *Ibidem*.

<sup>92</sup> *Ibidem*.

<sup>93</sup> *O Comércio do Porto*, 6 de Dezembro de 1916, pág. 3.

<sup>94</sup> *Ibidem*.

<sup>95</sup> INSO, Jaime Correia do (2006) – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, p. 56.

<sup>96</sup> *Ibidem*.

caso não houvesse condições para a defesa das ilhas<sup>97</sup>. O *Foreign Office* asseverou que não haveria possibilidades para aceder ao pedido, no entanto seriam enviadas unidades próprias para os portos ameaçados<sup>98</sup>. 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 Atlântico<sup>99</sup>.

No dia seguinte, a 4 de Dezembro de 1916, durante uma rotineira vigilância noturna no porto de S. Vicente, em Cabo Verde, a canhoeira portuguesa NRP *Ibo* sai 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 canhoeira *Ibo* detetaram um casco de um submarino emerso, mais especificamente o periscópio, a entrar na baía portuária<sup>100</sup>. 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 retirada<sup>101</sup>. Provavelmente seria o submarino U-47, comandado por Heinrich Metzger, que regista um afundamento na zona, naquela data<sup>102</sup>.

No dia 8 de Dezembro, o navio britânico *Britannia* foi afundado pelo submarino U-38, a 70 milhas a sudoeste do cabo de Sines<sup>103</sup>. O periódico *Ilustração Portuguesa* confirma este mesmo afundamento, declarando que os pobres náufragos, em número de vinte e dois, abandonados no alto mar em frágeis barcos chegaram extenuados a Odeira, de onde vieram para Lisboa, entregues ao cuidado do cônsul de Inglaterra<sup>104</sup>. No mesmo dia, o mesmo submarino suprime o vapor norueguês *Brask*, ao largo de Sines<sup>105</sup>.

Concluindo, o ano de 1916 saldou-se por uma perda significativa de navios, quer pertencentes aos Aliados quer pertencentes a países neutrais. Foram afundados, provavelmente, cerca de 15 embarcações nas águas portuguesas, tendo sido os italianos os mais prejudicados, com uma perda de 4 navios.

<sup>97</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. As Trincheiras*, p. 62.

<sup>98</sup> *Ibidem*.

<sup>99</sup> SERRÃO, Joaquim Veríssimo (1989) – *História de Portugal (1910-1926)*, p. 184.

<sup>100</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_07\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_07_Marinha.htm) (consultado em 26/08/2014, às 00:06).

<sup>101</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. As Trincheiras*, p. 63.

<sup>102</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_07\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_07_Marinha.htm) (consultado em 26/08/2014, às 00:18).

<sup>103</sup> Disponível em [http://www.uboat.net/wwi/ships\\_hit/952.html](http://www.uboat.net/wwi/ships_hit/952.html) (consultado a 29/08/2014, às 21:30).

<sup>104</sup> Disponível em [http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/IlustracaoPort/1916/N565/N565\\_master/N565.pdf](http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/IlustracaoPort/1916/N565/N565_master/N565.pdf) (consultado a 29/08/2014, às 21:30).

<sup>105</sup> Disponível em [http://www.uboat.net/wwi/ships\\_hit/913.html](http://www.uboat.net/wwi/ships_hit/913.html) (consultado a 29/08/2014, às 21:30).

## 1917: O ANO CRÍTICO

Estava para vir o pior, o ano de 1917 demonstrar-se-ia bem mais penoso para as embarcações que circulavam pelas águas nacionais. Em 1917, a tonelagem descarregada nos portos representou cerca de 20% da de 1913<sup>106</sup>. 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 toneladas<sup>107</sup>. 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, 847.000<sup>108</sup>. Portugal, pelo seu lado, perdeu 80 barcos, com um total de 45.000 toneladas<sup>109</sup>.

A anemia mercantil era sentida em todo o país. A guerra submarina sufocava os demais circuitos de subsistência das nações banhadas pelo Atlântico, Portugal não era certamente uma exceção. Foram, segundo Rui Ramos, os piores anos (do período da Grande Guerra) para viver em Portugal do século XX<sup>110</sup>.

A 9 de Fevereiro de 1917 é avistado um submarino ao largo do arquipélago cabo-verdiano, que é posteriormente afastado. Ao anoitecer foi avistado, perto do Ilhéu dos Pássaros<sup>111</sup>, um submersível que navegava pelo canal. Mais uma vez a canhoeira *NRP Ibo* sai em busca do submarino inimigo, tentando afastá-lo. Os militares presentes no posto do Ilhéu dos Pássaros também contribuíram para o seu afastamento, disparando com as suas peças de 76mm<sup>112</sup>. O submarino afasta-se, porém este não foi identificado.

De Maio a Julho de 1917, a situação foi bastante dramática. Entre estes meses anteriormente referidos, foram afundados 9 navios. O mês de Julho de 1917 assinala 12 naufrágios. Era o auge da guerra submarina nas águas portuguesas.

Já em Dezembro de 1916 um submarino alemão, cuja identificação se desconhece, tinha rondado e bombardeado a ilha açoriana do Faial<sup>113</sup>. No entanto, o ataque mais significativo deu-se a 4 de Julho de 1917, por volta das 5 da manhã, pelo submarino

---

<sup>106</sup> RAMOS, Rui; MONTEIRO, Nuno Gonçalo; SOUSA, Bernardo Vasconcelos e (2009) – *História de Portugal. A República durante e depois da Guerra (1917-1926)*. Lisboa: A Esfera dos Livros, vol. 8, p. 33.

<sup>107</sup> *Ibidem*.

<sup>108</sup> RAMOS, Rui (1994) In MATOSSO, José, Dir. – *História de Portugal. A Segunda Fundação*. Lisboa: Círculo de Leitores, vol. 6, pág. 519.

<sup>109</sup> *Ibidem*.

<sup>110</sup> RAMOS, Rui; MONTEIRO, Nuno Gonçalo; SOUSA, Bernardo Vasconcelos e (2009) – *História de Portugal. A República durante e depois da Guerra (1917-1926)*. Lisboa: A Esfera dos Livros, vol. 8, p. 34.

<sup>111</sup> Pequena ilha despovoada a norte da cidade cabo-verdiana de Mindelo.

<sup>112</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_07\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_07_Marinha.htm) (consultado a 29/08/2014, às 23:00).

<sup>113</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_09\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_09_Marinha.htm) (consultado a 29/08/2014, às 23:00).

U-155. 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 sabia que não havia navios capazes de o enfrentar<sup>114</sup>. O submarino alemão disparou 50 tiros com os seus dois canhões de 150mm sobre a ilha<sup>115</sup>. O bombardeamento afetou vários pontos da ilha, caindo dois projéteis na Canada do Pilar, na Fajã de Cima, que provocou a morte de uma adolescente de 16 anos<sup>116</sup>. O seu nome era Tomásia Pacheco. Outros tiros caíram noutras localidades da ilha de S. Miguel: Fajã de Baixo, na Serra Gorda; em Arribanas; em Pau Amarelo; em Santa Clara; em Canada do Paim; em Recantos dos Arrifes e em São Gonçalo<sup>117</sup>.

A bateria posicionada na Mãe de Deus, sob o comando do Alferes António Francisco Castilho da Costa, ripostou aquando da tentativa do U-155 bombardear a cidade de Ponta Delgada, mas sem sucesso. A sua capacidade de tiro, não era de todo apreciável. Mas o que valeu aos açorianos foi mesmo o cargueiro americano *Orion*, que estava numa ótima posição para lhe responder, possuindo uma peça de 105mm<sup>118</sup>. O navio *USS Orion*, comandado pelo Capitão-tenente John H. Boesch, foi o primeiro a providenciar um carregamento de carvão americano à ilha de S. Miguel. O periódico *Diário dos Açores* menciona que, a 4 de Julho de 1917, foram disparados 8 tiros pelo submarino sobre o porto de Ponta Delgada, sendo 4 disparados pela Bateria instalada em Mãe de Deus e 15 disparados de bordo do *USS Orion*<sup>119</sup>. O submersível ainda operou um novo ataque por volta das 4 horas da tarde sobre a mesma cidade, mantendo-se sempre por perto até às 9 horas da noite. Este ter-se-á afastado mais tarde em direção à ilha de Santa Maria<sup>120</sup>. O *U-Boat* chega mesmo a afundar vários veleiros e navios de cabotagem nas proximidades, ao largo da ilha de S. Miguel. Este ataque justificou a presença de mais forças americanas para o arquipélago, além de rever a estratégia de Washington em torno do atlântico português. O periódico *Ilustração Portuguesa* relata o ataque alemão, assegurando que «o pirata»,

<sup>114</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. As Trincheiras*, p. 63.

<sup>115</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_09\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_09_Marinha.htm) (consultado a 31/08/2014, às 21:00).

<sup>116</sup> *Ibidem*.

<sup>117</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_09\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_09_Marinha.htm) (consultado a 31/08/2014, às 21:00).

<sup>118</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. As Trincheiras*, p. 63.

<sup>119</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_09\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_09_Marinha.htm) (consultado a 31/08/2014, às 21:30).

<sup>120</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_09\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_09_Marinha.htm) (consultado a 31/08/2014, às 21:30).

vendo que não levava a melhor, afastou-se, não deixando todavia aqueles mares, onde continuava a fazer várias aparições<sup>121</sup>.

Ainda no mesmo mês de Julho, no dia 17, o caça-minas português *NRP Roberto Ivens* colide com uma das minas alemãs, largadas pelo submarino UC-54, quando operava entre o cabo da Roca e o cabo Espichel<sup>122</sup>. O afundamento ocorreu a 17 milhas a Sul da baía de Cascais, morrendo boa parte da tripulação. Dos 22 elementos da tripulação, apenas 7 sobreviveram<sup>123</sup>. 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. A já mencionada canhoeira *NRP Ibo* estaria já em extrema vigilância no dia anterior ao ataque, tendo patrulado o arquipélago em busca de indícios. Pelas 7 da manhã, um dos submarinos mais temíveis que circulava em águas lusas, o U-151, volta a atacar o arquipélago cabo-verdiano. Este torpedeou dois navios brasileiros, o *Guahyba* e o *Acary*, que estavam fundeados no porto de São Vicente<sup>124</sup>. O periódico semanal *Ilustração Portuguesa*, do dia 3 de Dezembro de 1917, aporta alguma informação sobre as perdas materiais e humanas vividas no porto. Segundo a mesma fonte, foram feridas 7 pessoas, uma das quais com gravidade, além do desaparecimento de dois tripulantes<sup>125</sup>.

A *NRP Ibo*, ao detetar o ataque alemão, correu logo ao lugar para assim afastar o *U-boat*, sendo que este submergiu logo após a sua aproximação. O submarino U-151 ainda se manteve escondido por alguns dias, mas na noite de 7 de Setembro, com alguma ousadia, acostou dentro do porto ao lado do navio holandês *Kennermerland*<sup>126</sup>. Porém, este, navio era na verdade um navio espião, que servia o *Reich*<sup>127</sup>. O U-151 foi repellido a tiro pelas forças presentes no porto de S. Vicente. O submersível U-151, após retirar de vez das águas de S. Vicente, dirigiu-se para o arquipélago madeirense, onde afunda o navio americano *Margaret L. Roberts*, a 16 de Novembro de 1917<sup>128</sup>.

---

<sup>121</sup> Disponível em [http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/IlustracaoPort/1917/N595/N595\\_master/N595.pdf](http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/IlustracaoPort/1917/N595/N595_master/N595.pdf) (consultado a 01/09/2014, às 21:30).

<sup>122</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_06\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_06_Marinha.htm) (consultado a 31/08/2014, às 22:30).

<sup>123</sup> *Ibidem*.

<sup>124</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_07\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_07_Marinha.htm) (consultado a 01/09/2014, às 17:00).

<sup>125</sup> Disponível em [http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/IlustracaoPort/1917/N615/N615\\_master/N615.pdf](http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/IlustracaoPort/1917/N615/N615_master/N615.pdf) (consultado a 01/09/2014, às 17:00).

<sup>126</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_07\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_07_Marinha.htm) (consultado a 01/09/2014, às 17:20).

<sup>127</sup> *Ibidem*.

<sup>128</sup> *Ibidem*.

No dia 12 de Dezembro de 1917, ocorre o segundo ataque ao Funchal. O submarino U-155, que a 4 de Julho deste mesmo ano já tinha atacado os Açores, bombardeava agora a cidade funchalense. Segundo António José Telo, o ataque submarino envolveu um duelo entre a artilharia costeira e as pequenas patrulhas portuguesas, e o submarino que bombardeou a cidade, antes de este se retirar<sup>129</sup>. Ao contrário do bombardeamento do ano anterior, este ataque causou a morte de 5 pessoas e feriu 30 outras<sup>130</sup>. Uma das granadas chegou mesmo a atingir a igreja de Santa Clara durante a missa, ferindo inclusive o padre Abel da Silva Branco<sup>131</sup>.

1917 foi um ano dramático para as forças navais e autoridades portuárias portuguesas. Porém, parece haver uma redefinição da estratégia marítima, muito devido ao auxílio dos Aliados. A guerra submarina chegou ao auge, asfixiando a máquina de guerra aliada. Eram necessários dispositivos antissubmarinos, e Portugal não os tinha. O tenente Sacadura Cabral, um dos poucos pilotos da armada portuguesa, foi desde cedo sensível à guerra antissubmarina. O segredo estaria nos céus. 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 alemães<sup>132</sup>. Sacadura crê que os hidroaviões são a solução para a proteção das costas portuguesas, recorrendo aos argumentos do tenente francês Larrouy, que estudou os problemas dos sistemas defensivos da costa nacional<sup>133</sup>. Não demorou a arquitetura de um novo plano de vigilância aérea, que é apresentado à França em Junho de 1917. Paris aceita 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 Belém<sup>134</sup>. Os franceses ficariam responsáveis pela defesa aérea do porto de Leixões, instalando em Maio de 1918, uma base de hidroaviões em São Jacinto (Aveiro) com oito aeronaves dedicadas, sobretudo, à luta antissubmarina e à vigilância costeira<sup>135</sup>. Contudo, de nada serviram as patrulhas dos nossos hidroaviões, proporcionados por Paris. Os poucos

<sup>129</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. As Trincheiras*, p. 62.

<sup>130</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_08\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_08_Marinha.htm) (consultado a 04/09/2014, às 17:30).

<sup>131</sup> CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*, p. 77.

<sup>132</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. As Trincheiras*, p. 60.

<sup>133</sup> *Ibidem*.

<sup>134</sup> *Ibidem*.

<sup>135</sup> CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*, p. 80.

hidroaviões que faziam patrulha verificam que os seus relatórios para nada serviam, pois a Marinha portuguesa não tinha meios para atacar os submarinos detetados<sup>136</sup>.

Para além da ajuda defensiva francesa, Portugal recebe alguma ajuda americana nos Açores. O Almirantado americano dialoga com Londres para o estabelecimento de uma base no arquipélago açoriano, sendo esta aprovada na segunda metade de 1917. O mais irónico neste processo é que Lisboa nunca foi informada destas negociações. Os navios americanos simplesmente surgem em Ponta Delgada, sem qualquer aviso prévio<sup>137</sup>. A estratégia americana não era de todo o escolta dos comboios mercantis atlânticos, mas sim negar os Açores aos alemães. Combinando uma dualidade de *destroyers* e submarinos, os americanos tentam proteger os portos açorianos. Em 1918, os americanos instalam uma unidade de hidroaviões no arquipélago.

## 1918: A LONGA ESTRADA PARA A PAZ

O ano de 1918 viria a ser igualmente dramático, até à assinatura do Armistício do dia 11 de Novembro. A guerra submarina continuava com a sua política de curso nas águas portuguesas, como verificaremos adiante. O ano em questão verificou menos afundamentos do que o ano anterior, no entanto não significa que o seu número tenha descido de modo significativo. O sistema de comboios foi a solução criada pelos Aliados para reduzir o número de baixas em alto mar. A escolta dos navios mercantis portugueses verificou-se já em Abril de 1916, que segundo António José Telo foram operados de forma esporádica e não sistemática<sup>138</sup>. Em boa regra, o sistema de comboios português envolveria apenas um navio acompanhado por uma escolta. Segundo José Telo, receberam comboio em toda a guerra 129 navios: 10 em 1916, 62 em 1917 e 57 em 1918<sup>139</sup>. Vejamos as dificuldades do fluxo do sistema de comboios em águas portuguesas.

A 23 de Março de 1918, o draga-minas *Augusto de Castilho*, comandado pelo 1.º 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<sup>140</sup>. Romperam fogo as duas

---

<sup>136</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. As Trincheiras*, p. 60.

<sup>137</sup> *Ibidem*, p. 64.

<sup>138</sup> *Ibidem*, p. 65.

<sup>139</sup> *Ibidem*.

<sup>140</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_06\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_06_Marinha.htm) (consultado a 04/09/2014, às 19:30).

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*<sup>141</sup>.

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, sobre o qual se deram sete tiros<sup>142</sup>. O submarino desapareceu pouco depois, após uma segunda emersão. 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 cruzador<sup>143</sup>.

Passados quatro dias, o rebocador português *Bérrio*, aquando da vigilância entre a praia do Guincho e o Cabo Raso (Cascais), detetou vários tiros. O som provinha do Sul, e o *Bérrio* navegou em direção à barra lisboeta, avistando-se com um binóculo um submarino que navegava para noroeste<sup>144</sup>. O navio português ainda tentou abalar 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 Espichel<sup>145</sup>. 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 Lisboa<sup>146</sup>.

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 patriotismo<sup>147</sup>. A edição semanal, *A Ilustração Portuguesa*, do dia 28 de Outubro de 1918, demonstra isso mesmo:

[...] Os boches n'um último arranço 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

<sup>141</sup> INSO, Jaime Correria do (2006) – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, p. 108.

<sup>142</sup> *Ibidem*, p. 109.

<sup>143</sup> *Ibidem*, p. 110.

<sup>144</sup> *Ibidem*, p. 112.

<sup>145</sup> *Ibidem*.

<sup>146</sup> *Ibidem*.

<sup>147</sup> SERRÃO, Joaquim Veríssimo (1989) – *História de Portugal (1910-1926)*, p. 215.

*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 [...]*<sup>148</sup>

Este é provavelmente o ataque alemão em águas portuguesas que está melhor documentado, e é também o mais mencionado pela historiografia nacional. O acontecimento foi também filmado pela tripulação alemã do U – 139, e está atualmente disponível online na Cinemateca Portuguesa<sup>149</sup>. Este episódio está também presente no mundo artístico, como é visível no quadro *O Combate do Augusto de Castilho*, de Elisa Felismino, presente atualmente no Museu da Marinha, em Lisboa. O historiador 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*»<sup>150</sup>. 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* seguiam 2 passageiros militares que tinham aproveitado a viagem para umas férias à ilha da Madeira e 4 passageiros civis (3 rapazes de cerca de 15 anos e um homem de cerca de 47 anos)<sup>151</sup>. O paquete *S. Miguel* viajava a estibordo do Caça-minas<sup>152</sup>. O encontro deu-se às 6 horas e 15 minutos, quando o submarino U – 139 detetou os dois navios. 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 detém<sup>153</sup>. Foi sobretudo uma luta bastante desigual. O armamento dos dois navios era muito diferente, com uma evidente superioridade para o submarino, no 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 longe<sup>154</sup>.

<sup>148</sup> Disponível em [http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/IlustracaoPort/1918/N662/N662\\_master/N662.pdf](http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/IlustracaoPort/1918/N662/N662_master/N662.pdf) (consultado a 08/09/2014, às 21:30).

<sup>149</sup> Disponível em <http://www.cinemateca.pt/Cinemateca-Digital/Ficha.aspx?obraid=2261&type=Video> (consultado a 08/09/2014, às 21:30).

<sup>150</sup> AFONSO, Aniceto (2007) – *7 Grandes Batalhas da História de Portugal. 1914-1918. Grande Guerra*. Vila do Conde: Academia Portuguesa da História, vol. 7, p. 86.

<sup>151</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_09\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_09_Marinha.htm) (consultado a 08/09/2014, às 21:30).

<sup>152</sup> *Ibidem*.

<sup>153</sup> Disponível em <http://www.uboat.net/wwi/men/commanders/10.html> (consultado a 08/09/2014, às 21:30).

<sup>154</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. As Trincheiras*, p. 66.

Na manhã do dia 14 de Outubro, o Comandante do monitor *Tenopah*, surto em Ponta Delgada, recebeu a seguinte mensagem de rádio, que logo comunicou para bordo da *Ibo*, bem como para os Almirantes português e americano que chefiavam aquela base naval<sup>155</sup>. Uma das mais interessantes memórias deste acontecimento foi a do capitão-tenente Manuel Armando Ferraz, então guarda-marinha e imediato do Augusto de Castilho.

Com um tiro de canhão disparado numa posição à popa do caça-minas, o U – 139 abriu o combate. O caça-minas português abre 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 munições de fumo o paquete esteve novamente descoberto<sup>156</sup>. 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 abalroar. Com esta manobra o comandante Carvalho de Araújo salvou os 206 passageiros do paquete S. Miguel, mas determinou o sacrifício do seu navio<sup>157</sup>. Os alemães tiveram alguma dificuldade em acertar na canhoeira, daí o recurso a granadas de estilhaços com espoletas de tempo retardado para assim atingirem o navio. 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 nacional<sup>158</sup>. 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 içada<sup>159</sup>. Foi aí que se arriou a bandeira nacional, e o submarino deixou de insistir no bombardeamento. Eram 8 horas e 30 minutos da manhã de 14 de Outubro de 1918. A luta durou 2 horas e 15 minutos<sup>160</sup>.

<sup>155</sup> INSO, Jaime Correria do (2006) – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, p. 97.

<sup>156</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_09\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_09_Marinha.htm) (consultado a 08/09/2014, às 21:30).

<sup>157</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_09\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_09_Marinha.htm) (consultado a 08/09/2014, às 22:30).

<sup>158</sup> *Ibidem*.

<sup>159</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_09\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_09_Marinha.htm) (consultado a 08/09/2014, às 22:30).

<sup>160</sup> *Ibidem*.

Ironicamente, após o combate, o inimigo chegou mesmo a demonstrar alguma compaixão pelos portugueses. De toda a tripulação, restaram cerca de 12 marinheiros que aguardaram cerca de 2 horas na jangada salva-vidas. Estes foram recolhidos pelo inimigo, que os puxou para bordo do U – 139. O médico do U – 139 chegou mesmo a ajudar alguns dos marinheiros, aplicou um tratamento primário ao Dispensador João Loureiro e ao 1.º Marinheiro Gregório, e colocou pensos sobre ferimentos ligeiros de outros portugueses<sup>161</sup>. 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 água<sup>162</sup>. 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 12 náufragos 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 farol<sup>163</sup>. Tinham chegado ao Nordeste da ilha de S. Miguel, a Ponta do Arnel. Terminou assim o último confronto naval entre as forças portuguesas e as alemãs.

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 tinha 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 submarino<sup>164</sup>.

## A ATIVIDADE ALEMÃ: O IMPACTO APÓS O ARMISTÍCIO

A totalidade de 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 números. António José Telo declara que a marinha mercante nacional perde na guerra 15 navios a vapor (com 14.820 t) e 56 veleiros (com 13.870 t) das unidades que tinha antes de 1916<sup>165</sup>. O mesmo autor afirma que as perdas são significativas para a Marinha portuguesa, que é pequena antes do

---

<sup>161</sup> Disponível em [http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_09\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_09_Marinha.htm) (consultado a 08/09/2014, às 22:30).

<sup>162</sup> *Ibidem*.

<sup>163</sup> *Ibidem*.

<sup>164</sup> INSO, Jaime Correria do (2006) – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, p. 112.

<sup>165</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. As Trincheiras*, p. 65.

conflito, segundo este, das 138.420 t que tinha antes da guerra, Portugal perde 28 690 t (20,7 %) e das 242 875 t de navios apreendidos aos alemães, são perdidas 67 715 (27,8 %) <sup>166</sup>. Só contando com os navios a vapor, de longe os mais importantes, Portugal perde um em 1915, três em 1916, 17 em 1917 e 15 em 1918, incluindo as unidades apreendidas aos alemães <sup>167</sup>.

Jaime Correia do Inso apresenta uma lista bastante considerável na sua obra *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra* <sup>168</sup>, considerando os números exatos de António José Telo, no que toca às perdas materiais, e de tonelagem. Rui Cardoso difere no que toca às perdas do número de navios, respetivamente ao número dos vapores portugueses afundados. Enquanto António José Telo e Jaime Correia do Inso afirmam que se perderam cerca de 15 navios a vapor portugueses, Rui Cardoso aumenta o seu número para 21 <sup>169</sup>. 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.

Segundo as nossas estimativas, foram afundados 54 navios portugueses, nas águas da mesma nacionalidade. Os resultados aqui apresentados devem-se ao cruzamento de dados do *site* [www.uboot.net](http://www.uboot.net) com os das obras *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, de Jaime Correia Inso, e *Ao Serviço da Pátria e Os Marinha Mercante Portuguesa na I Grande Guerra, de Costa Júnior*. Quanto aos navios estrangeiros, foram afundados provavelmente 86 embarcações ao longo da nossa costa. Durante o período da Grande Guerra, pondo de parte as nacionalidades de cada navio, estimamos que tenham sido afundados, no total, cerca de 143 navios ao largo da costa lusa. Em termos percentuais, as perdas portuguesas representam cerca de 38% do total de navios afundados, enquanto os navios estrangeiros representam cerca de 62%.

Segundo os nossos cálculos, os britânicos foram os que mais perdas tiveram, com 19 navios afundados em águas lusas, que sofrem grande parte das suas perdas no último ano da guerra, com 11 navios atingidos em 1918. Os noruegueses e os italianos ocupam o segundo lugar, com cerca de 15 afundamentos, respetivamente. Segundo o historiador norueguês Jan Normann Knutssen, a Noruega, apesar da sua neutralidade na Grande Guerra, perdeu cerca de 49% da sua Marinha Mercante, em operações em que morreram cerca de 2.000 marinheiros <sup>170</sup>. Segundo o mesmo

<sup>166</sup> *Ibidem*.

<sup>167</sup> *Ibidem*.

<sup>168</sup> 168 INSO, Jaime Correia do (2006) – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha.

<sup>169</sup> CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*, p. 81.

<sup>170</sup> KNUTSEN, Jan Normann (1999) – *Norway in the First World War*. Poznan: Folia Scandinavica, vol. 5, p. 57.

autor, a Noruega sofreu o maior número de baixas civis no mar em comparação com qualquer outro país beligerante<sup>171</sup>. Outras nações tiveram perdas significativas nos mares portugueses: a França perdeu 9 navios; os Estados Unidos perderam 7 navios; a Grécia e a Dinamarca perderam ambas 6 navios; a Rússia 4 navios; a Espanha 3 navios; o Brasil 2 navios; a Suécia, a Holanda e o Japão, 1 navio respectivamente.

Em 1914 e 1915 não se registaram afundamentos em águas portuguesas, segundo as nossas fontes de informação. O ano de 1916 registou cerca de 15 afundamentos provocados por submersíveis, representando cerca de 10% do total dos navios que efetivamente foram ao fundo. O ano de 1917 foi sem dúvida o mais crítico nas águas portuguesas. Cerca de 80 navios, dos 143 afundados durante todo o período da beligerância, foram afundados em 1917. Em termos percentuais, só o ano de 1917 representa cerca de 55% do total de navios afundados. Por último, o ano de 1918 regista cerca de 48 afundamentos, com 35% respectivamente.

Quanto à geografia destes afundamentos, pode dizer-se que esta era limitada por quatro vértices, ou seja, a área marítima compreendida entre a costa metropolitana portuguesa, o arquipélago açoriano, o arquipélago madeirense e o arquipélago cabo-verdiano. A faixa atlântica portuguesa, limitada no seu extremo sul por Cabo Verde, no seu extremo norte pela foz do rio Minho e no seu extremo oeste pelo arquipélago açoriano, é o grande palco da atividade marítima alemã. A densidade dos afundamentos provocados por U-Boats varia significativamente de ano para ano, a partir de 1916. Em 1916, dos 15 afundamentos que conseguimos apurar, 5 navios foram afundados ao largo do Algarve. Ao largo da área de Lisboa, e ao largo do arquipélago da Madeira foram registados 4 afundamentos, respectivamente. A costa alentejana apresenta apenas 2 afundamentos.

No ano seguinte, a costa algarvia assinalou cerca de 14 afundamentos, mantendo assim o seu lugar, na preponderância do número dos afundamentos. Em segundo lugar, temos a faixa atlântica entre os Açores e a Madeira, que regista 9 afundamentos. As proximidades dos Açores têm também alguma preponderância, com 8 afundamentos registados. Outras localizações oceânicas são igualmente importantes, como as que contornam a cidade de Lisboa, Madeira, Póvoa do Varzim, Viana do Castelo e o arquipélago de Cabo Verde.

Em 1918 é invertida a tendência. Já não seria a costa algarvia o epicentro da maioria dos encontros entre navios e os submarinos alemães, mas sim a faixa atlântica que entre a costa continental portuguesa e o arquipélago dos Açores. Entre os Açores e a costa metropolitana os submarinos alemães causaram 19 afundamentos no ano de 1918. O Algarve perde significativamente a sua importância, registando apenas 2 afundamentos. As águas ao largo de Lisboa (3 ataques registados),

---

<sup>171</sup> *Ibidem.*

Porto (2 ataques registados), Madeira e Figueira da Foz (3 ataques registados) registam alguns ataques alemães, com destaque para o largo madeirense com 5 ataques registados.

Ao analisarmos a geografia destes ataques, devemos ter em conta a atividade dos submarinos alemães. Operaram, entre 28 de Julho de 1914, e 11 de Novembro de 1918, provavelmente 28 submarinos alemães no teatro de guerra que anteriormente referimos. Estamos convictos de que os submarinos alemães, assim como os comandantes destes, mais bem-sucedidos da Primeira Guerra Mundial operaram certamente em águas portuguesas. Lothar von Arnauld de la Pière (comandante do submarino U -35), Walter Frostmann (comandante do U-39), Max Valentiner (comandante do U-38), Waldemar Kophamel (comandante do U – 155) foram alguns dos comandantes de submersíveis, mais bem-sucedidos em toda a Grande Guerra<sup>172</sup>. O submarino que melhor serviu a causa germânica em águas lusas foi sem dúvida o U – 155, que foi comandado, entre 19 de Fevereiro de 1917 a 5 de Setembro do mesmo ano, por Karl Meusel, e de 6 de Setembro de 1917 a 31 de Maio de 1918, por Erich Eckelmann. Rui Cardoso fala-nos deste submarino, afirmando que era uma máquina de guerra formidável<sup>173</sup>. Deslocava 1500 toneladas, alcançava emerso a velocidade de 12,5 nós e, além de dois tubos de torpedos, dispunha de outras tantas peças de 150 mm, melhores que as das baterias de costa ou dos navios de patrulha (portugueses)<sup>174</sup>. Tendo em conta as nossas estimativas, este U – boat afundou cerca de 13 navios em 1917 e 12 em 1918. O U-155 afundou, provavelmente, 25 navios em águas lusas (cerca de 17 % do número total de navios afundados), em toda a guerra. Ao lado deste U-boat, o U-38, de Max Valentiner, e o U-151, de Waldemar Kophamel, foram os que mais terror espalharam no espaço marítimo em questão.

Concluindo, a atividade marítima alemã na costa portuguesa, durante a Primeira Guerra Mundial, se deve, tal como qualquer processo histórico, a uma conjugação de fatores. Em primeiro lugar, a localização geográfica do Portugal metropolitano e das suas parcelas coloniais. Relembramos também o facto de que as nossas colónias em África eram limítrofes às alemãs, como é o caso da fronteira sul de Angola, com a Namíbia alemã, e o norte moçambicano, com a Tanzânia alemã. 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*

<sup>172</sup> Disponível em [http://www.uboa.net/wwi/men/commanders/most\\_successful.html](http://www.uboa.net/wwi/men/commanders/most_successful.html) (consultado a 08/09/2014, às 21:30).

<sup>173</sup> CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*, p. 79.

<sup>174</sup> *Ibidem*.

e a *Economia de Guerra*<sup>175</sup>, mas também de palcos de guerra. Os grandes palcos da guerra submarina da I.ª Guerra Mundial foram o Mar do Norte (em especial em torno das Ilhas Britânicas, o Golfo da Biscaia, o Oceano Atlântico e o Mar Mediterrâneo. Portugal seria o elo de ligação 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 submarinos.

Outro aspeto que ditou a atividade marítima alemã, antes e depois da guerra, foi a rivalidade mercantil anglo-germânica, como Sacuntala de Miranda evidencia na sua tese de doutoramento *O Declínio da Supremacia Britânica em Portugal (1890-1939)*. Portugal era mais um tabuleiro de xadrez para a Grã-Bretanha e o império do Kaiser. O *Foreign Office* percebeu rapidamente a necessidade de se encontrarem os instrumentos adequados para promover a recuperação dos mercados europeus, onde a supremacia alemã era já evidente<sup>176</sup>. Para os britânicos a guerra não podia criar comércio mas podia corrigi-lo<sup>177</sup>. Antes da guerra, Berlim estava a ganhar terreno, recorde-se o Tratado de Comércio e de Navegação entre Portugal e a Alemanha, assinado no Porto a 30 de Novembro de 1908. O Reich tinha estratégias bastante ambiciosas em torno do comércio português, chegando mesmo a superar Londres no que toca à importação de alguns bens específicos, principalmente na área dos têxteis, e da cutelaria. Segundo Sacuntala de Miranda, a tonelagem dos navios alemães entrados em Portugal em 1910 seria de 1.598.449 toneladas, e a britânica de 1.594.969 toneladas<sup>178</sup>. O desespero britânico era evidente, como se infere das palavras de Lancelote Carnegie, que lembrou à British Chamber of Commerce em Portugal: «restaurar o mais rapidamente possível o comércio Anglo-Português»<sup>179</sup>. A atividade marítima alemã em Portugal, incomodava o jugo britânico. Portugal era para a Alemanha um entreposto comercial que era preciso não descurar<sup>180</sup>.

Qualquer leitor que leia este trabalho fica com a sensação de que os submarinos alemães eram invencíveis, e que seriam por sua vez imparáveis. Invencível e imparável parece-nos algo de exagerado, pois estes atuavam sempre numa situação vantajosa, no entanto é de notar que estes submersíveis navegavam com bastante facilidade. As autoridades marítimas portuguesas eram desprovidas de hidrofones (espécie de microfone utilizado a partir de 1917, que serviria para detetar as hélices dos submarinos), e mesmo de meios para combater, daí as campanhas triunfais destes agentes. A sua versatilidade, rapidez e a capacidade de autonomia ditavam o seu sucesso. Apenas verificamos um

---

<sup>175</sup> PIRES, Ana Paula (2011) – *Portugal e a I Guerra Mundial. A República e a Economia de Guerra*. Lisboa: Centenário da República 1910-2010.

<sup>176</sup> *Ibidem*, p. 73.

<sup>177</sup> *Ibidem*.

<sup>178</sup> *Ibidem*, p. 75.

<sup>179</sup> *Ibidem*.

<sup>180</sup> *Ibidem*, p. 74.

submarino afundado nas águas portuguesas, o U – 154, de Hermann Gercke, a 11 de Maio de 1918, pelo submarino britânico *HMS E35*, a várias milhas a oeste do Cabo de S. Vicente<sup>181</sup>. Nunca foi necessário, segundo António José Telo, enfrentar uma força naval inimiga significativa, pois se tal acontecesse a Armada pura e simplesmente não tinha meios para o fazer<sup>182</sup>.

A atividade marítima alemã nas águas portuguesas foi uma das grandes razões por que Portugal entrou na Grande Guerra. Não só pelos navios alemães que estavam ancorados nos portos portugueses, que a Grã-Bretanha tanto desejou apreender, mas também ao sucesso da campanha submarina alemã, como António José Telo evidencia<sup>183</sup>. Sem a sua atividade, a Grã-Bretanha não teria pressionado Portugal para a sua apreensão, com o consequente arrastamento para o conflito em causa. Este facto, deveu-se também ao desespero da causa aliada. Os submarinos da *Kaiserliche Marine* esperavam asfixiar a Inglaterra em seis meses, após os Estados Unidos entrarem na guerra, chegando a afundar, em Abril de 1917 (o pico de toda a guerra), cerca de 880.000 toneladas<sup>184</sup>. Estiveram mesmo muito próximos de o fazer, pois, segundo Nuno Santa Clara Gomes, a resposta aliada fora algo tardia<sup>185</sup>, derivada da transferência de tropas americanas para a frente flamenga. Segundo o mesmo autor, os alemães perderam 26 submarinos em 1915, 28 em 1916, 66 em 1917 e 72 em 1918<sup>186</sup>, num total de 192 U-Boats em toda a guerra.

Em Portugal a atividade marítima alemã demonstra-se residual, mas constante, não se trata de uma frente marítima de primordial preponderância, mas sim um ponto de confluência de várias rotas. Sem quaisquer forças arbitrais nas águas lusas, estas seriam completamente permeáveis à guerra de curso alemã. Os alemães prosseguiram nas nossas águas com uma enorme rapidez e eficácia, devido à superioridade do seu armamento e à impotência da Armada nacional. A confiança no seu armamento fazia com que arriscassem e ousassem ainda mais do que em outro teatro de guerra com maior importância, como o Mar do Norte ou o Mediterrâneo. Imaginemos, portanto, as nossas costas desprotegidas, onde vapores, veleiros e pequenas embarcações navegavam sempre cautelosamente. Eram águas certamente inseguras.

<sup>181</sup> Disponível em <http://www.uboat.net/wwi/boats/index.html?boat=154> (consultado a 08/09/2014, às 21:30).

<sup>182</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. O Fim da Guerra*, p. 79.

<sup>183</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1914-1915. Uma Guerra Diferente*, vol. 5, p. 55.

<sup>184</sup> ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1918-1919. O Fim da Guerra*, p. 77.

<sup>185</sup> *Ibidem*.

<sup>186</sup> *Ibidem*.

Ainda hoje, os vestígios desta atividade são motivo de perplexidade, de intriga e de mistério. Uma notícia do *i Online*, de 2 de Setembro de 2014, providenciada pela Agência Lusa, diz-nos que o Centro de Investigação Naval da Marinha Portuguesa (CINAV) está a tentar localizar o veleiro italiano *Bienaimé Prof. Luigi*, afundado pelo submarino alemão U-35 ao largo de Sagres, em Abril de 1917, em plena 1.ª Guerra Mundial<sup>187</sup>. Outra notícia do *Correio do Minho*, do dia 5 de Novembro de 2012, Joaquim Gomes diz-nos que, durante a guerra, os submarinos alemães eram secretamente abastecidos na vila de Esposende. Segundo o autor, o jornal *Gazeta de Braga*, do dia 13 de Maio de 1917, dá-nos pistas neste sentido, afirmando que o Governador civil do distrito minhoto chegou mesmo a comparecer em Esposende para analisar a situação<sup>188</sup>. A guerra no mar foi sem dúvida uma das maiores surpresas da Primeira Guerra Mundial, muito devido à guerra submarina, que se demonstrou espetacularmente eficaz. Portugal assistiu a este fenómeno, observando impotentemente os ataques alemães.

## FONTES

### Fontes Históricas

*O Comércio do Porto*

### Recursos eletrónicos:

[http://www.momentosdehistoria.com/MH\\_02\\_Marinha.htm](http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_Marinha.htm)

[www.correiodominho.com/cronicas.php?id=4469](http://www.correiodominho.com/cronicas.php?id=4469)

[www.ionline.pt/artigos/portugal/investigadores-procuram-navio-afundado-ao-largo-sagres-durante-1-guerra-mundial/pag/-1](http://www.ionline.pt/artigos/portugal/investigadores-procuram-navio-afundado-ao-largo-sagres-durante-1-guerra-mundial/pag/-1)

[www.uboat.net](http://www.uboat.net)

[http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/IlustracaoPort/1917/N615/N615\\_master/N615.pdf](http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/IlustracaoPort/1917/N615/N615_master/N615.pdf)

## BIBLIOGRAFIA

ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. Uma Guerra Diferente*. Vila do Conde: Lidergraf – Artes Gráficas, vol. 2.

ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915-1917. As Trincheiras*. Vila do Conde: Lidergraf – Artes Gráficas, vol. 3.

---

<sup>187</sup> Disponível em <http://www.ionline.pt/artigos/portugal/investigadores-procuram-navio-afundado-ao-largo-sagres-durante-1-guerra-mundial/pag/-1> (consultado a 08/09/2014, às 21:30).

<sup>188</sup> Disponível em <http://www.correiodominho.com/cronicas.php?id=4469> (consultado a 08/09/2014, às 21:30).

- ANICETO, Afonso; GOMES, Carlos de Matos (2014) – *Portugal e a Grande Guerra – 1915- 1917. O Fim da Guerra*. Vila do Conde: Lidergraf – Artes Gráficas, vol. 5.
- CARDOSO, Rui; RAMALHO, Margarida Magalhães; MARQUES, Ricardo (2014) – *A Primeira Guerra Mundial. Livro Extra sobre a Participação de Portugal*. Lisboa: A Esfera dos Livros, vol. 7.
- COELHO, A. de Paula (1995) – *Portugal na Grande Guerra (1914-1916). As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*. Lisboa: Ministério dos Negócios Estrangeiros, Tomo I.
- FERRO, Marc (1990) – *A Grande Guerra 1914-1918*. Lisboa: Edições 70.
- GILBERT, Martin (1994) – *A Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Esfera dos Livros, vol. 2.
- INSO, Jaime Correria do (2006) – *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha.
- JÚNIOR, Costa (1944) – *Ao Serviço da Pátria. A Marinha Mercante Portuguesa na I Grande Guerra*. Lisboa: Editora Marítima Colonial.
- KNUTSEN, Jan Normann (1999) – *Norway in the First World War*. Poznan: Folia Scandinavica, vol. 5.
- MARQUES, A. H. de Oliveira (1986) – *História de Portugal*. Lisboa: Palas Editora, Vol. 3.
- MIRANDA, Sacuntala de (1987) – *O Declínio da Supremacia Britânica em Portugal (1890-1939)*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. Tese de Doutoramento.
- PIRES, Ana Paula (2011) – *Portugal e a I Guerra Mundial. A República e a Economia de Guerra*. Casal da Cambra: Caleidoscópio.
- RAMOS, Rui; MONTEIRO, Nuno Gonçalo; SOUSA, Bernardo Vasconcelos e (2009) – *História de Portugal. A República durante e depois da Guerra (1917-1926)*. Lisboa: A Esfera dos Livros, vol. 8.
- RAMOS, Rui (1994) In MATOSSO, José (dir.) – *História de Portugal. A Segunda Fundação*. Lisboa: Círculo de Leitores, vol. 6.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo (1989) – *História de Portugal (1910-1926)*. Lisboa: Editorial Verbo, Vol. 11.
- TELO, António José (1999) – *Homens, Doutrinas e Organização*. Lisboa: Academia da Marinha, Tomo I.
- Ministério dos Negócios Estrangeiros (1995) – *Portugal na Grande Guerra (1914-1916). As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*. Lisboa: Ministério dos Negócios Estrangeiros, Tomo I.