

UNIVERSIDADE DE LISBOA  
FACULDADE DE LETRAS



## **Os navios portugueses afundados pela arma submarina alemã na Grande Guerra**

Jorge Miguel Russo Ribeiro

Tese orientada pelo Prof. Doutor Augusto António Alves Salgado,  
especialmente elaborada para a obtenção do grau de Mestre em  
História Marítima

2018



## i) AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, os meus agradecimentos dirigem-se a todo o corpo docente e a todos os meus colegas deste Mestrado em História Marítima. Estes no seu conjunto mas também de forma particular, foram não só transmissão de conhecimento e ajuda inestimável, como inspiração e motivação.

Em segundo lugar, os meus agradecimentos dirigem-se ao meu orientador Prof. Doutor Augusto António Alves Salgado, que não perdeu de vista nos seus projetos de investigação e consultas a arquivos os meus objetivos e necessidades para a presente tese. Desta forma excedeu o seu papel e em muito facilitou a árdua tarefa de multiplicar a visita a arquivos estrangeiros.

Por fim mas de forma destacada, quero agradecer do fundo do meu coração a quem é o meu mar e o meu Norte, a minha rota segura de navegação, à minha família, muito especialmente à minha querida esposa e aos meus filhos, eles sim foram vezes sem conta torpedeados pela minha ausência e falta de dedicação e atenção. Foi também a privação a que os submeti que ajudou a percorrer esta rota.

Muito obrigado!

## ii) RESUMO

Em 1916 a jovem República Portuguesa requisita os navios alemães e austro-húngaros que se encontravam surtos nos seus portos continentais, insulares e ultramarinos. Com isso a Alemanha declara guerra e Portugal entra oficialmente na Grande Guerra ao lado dos Aliados.

Não só se oficializava um conflito que desde 1914 confrontava os dois países em terras africanas, como se colocava na mira da arma submarina alemã, sem restrições, o conjunto de navios que navegava sob pavilhão português, agora significativamente adicionado pela requisição. O afundamento do *Douro* e do *Cysne* em 1915, deixariam de constituir casos isolados para integrarem a realidade quotidiana da navegação sob pavilhão português na Grande Guerra, inclusivamente da comercial.

Mas quantos e quais os navios de pavilhão português que foram efetivamente afundados pelos submersíveis alemães na Grande Guerra?

Parecia uma pergunta de resposta simples, até porque Portugal apurou este quantitativo com o objetivo de quantificar a indemnização a apresentar à Alemanha na Conferência de Paz de Paris em 1919. Adicionalmente, muitas foram as listas que foram produzidas para responder precisamente a esta mesma pergunta, algumas das quais muito recentemente (2016).

No entanto, quando cruzámos todos os dados provenientes de todas as listas produzidas cuja existência conseguimos detetar, cedo se tornou clara a extensão e a complexidade da inexatidão e incongruência do conjunto. O conjunto dos dados compilados, agregados e analisados mostraram uma extensa lista de problemas: datas diferentes para o mesmo afundamento, navios com nomes diferentes que eram afinal o mesmo navio, navios com o mesmo nome tidos como um navio que afinal eram dois navios, submersíveis erradamente responsabilizados por afundamentos, até navios que pura e simplesmente não foram afundados de facto.

Tornou-se assim claro que era enorme a empresa que teríamos que realizar para responder com a maior acuidade possível à nossa pergunta primeira, e que teríamos que recorrer a fontes primárias para o despiste, correção, adição e/ou subtração, com vista à produção de

uma lista de navios que navegando sob pavilhão português foram afundados por submersíveis alemães durante a Grande Guerra.

Uma vez que estamos seguros em graus diferentes relativamente aos dados das diferentes entradas da nossa lista, sentimos a necessidade de atribuir um **Índice de Robustez** a cada uma, para que o leitor possa saber de imediato quão seguro estamos quando indicamos os dados constantes da lista para cada entrada, ou seja, para cada navio afundado.

Por fim, com uma lista de navios afundados constituída por 116 navios, ainda que afirmados com segurança diferenciada, como vimos, era necessário analisar que impacto tiveram estas perdas na marinha comercial de pavilhão português, ou seja, saber da sua dimensão relativa.

Com enormes problemas de resolução dos quantitativos respeitantes à nossa marinha de comércio, agravados pela ausência de registo conhecido, nacional ou internacional, para os anos de 1917 e 1918, extrapolámos simplisticamente a ausência e concluímos que as perdas podem não ter excedido os 21% no número e 14% na capacidade.

Palavras-chave: Grande Guerra, Guerra Submarina, Naufrágios, Marinha de Comércio

### iii) ABSTRACT

In 1916, the young Republic of Portugal requested all the German and Austro-Hungarian ships that were at their continental, island and overseas ports. With this, Germany declares war and Portugal officially enters the Great War alongside the Allies.

Now the ships of the Portuguese navy were targets to German submarines, including the increased by the requisition, commercial navy, and the unofficial but real African conflict with Germany that existed since 1914, was official.

The sinking of the *Douro* and *Cysne* in 1915 would no longer constitute isolated cases, and integrate the daily reality of navigation under Portuguese flag in the Great War.

But how many and which ships sailing under Portuguese flag were effectively sunk by German submarines in the Great War?

It seemed to be a simple answer, since Portugal calculated this amount in order to quantify the compensation to be submitted to Germany at the Paris Peace Conference in 1919. In addition, many lists were produced to answer precisely this same question, some of which very recently (2016).

However, when we crosschecked all the data from all produced lists whose existence we were able to detect, it soon became clear the extent and complexity of the inaccuracy and incongruity of the whole. The set of data compiled, aggregated and analysed, showed an extensive list of problems: different dates for the same sinking, ships with different names that were the same ship, ships with the same name taken as a ship that were after all two ships, submarines wrongly indicated for sinking, ships that simply were not sunk in fact, just to give some examples.

It became clear that what we had to carry out to answer with the best accuracy as possible to our question, was an enormous task, and that we would have to rely on primary sources for correction, addition and / or subtraction of our list of ships sailing under Portuguese flag that were sunk by German submarines during the Great War.

When we completed the list of ships, it was clear the difference of certainty we had on the different ships, so we felt the need to clearly indicate that. We did this by a numeric index and an associated colour code.

Finally, with a list of 116 vessels, it was necessary to analyse the impact of these losses on the Portuguese commercial navy, both in number of ships and capacity.

With enormous quantitative resolution problems regarding the Portuguese commercial navy, aggravated by the absence of a known national or international registration for the years 1917 and 1918, we have simplistically extrapolated the data missing and concluded that the losses may not have exceeded 21% in the number of ships and 14% in capacity.

Keywords: Great War, Underwater War, Shipwrecks, Commercial Navy

## ÍNDICE

|  |    |
|--|----|
| INTRODUÇÃO   | 9  |
| OBJETIVOS  | 16 |
| FONTES   | 17 |
| METODOLOGIAS   | 23 |
| CAPÍTULO 1 - A ARMA SUBMARINA ALEMÃ                                      | 30 |
| CAPÍTULO 2 - OS NAVIOS ALEMÃES E AUSTRO-HÚNGAROS APRESADOS EM 1916       | 36 |
| CAPÍTULO 3 - ANÁLISE DA LISTA AGREGADA                                   | 41 |
| CAPITULO 4 - CONSTRUÇÃO DA LISTA “DEFINITIVA”                            | 46 |
| CAPITULO 5 - ANÁLISE DOS AFUNDAMENTOS                                    | 52 |
| CAPITULO 6 - O AFUNDAMENTO DO DOURO E DO CYSNE EM 1915                   | 60 |
| CAPITULO 7 - IMPACTO DOS AFUNDAMENTOS NA MARINHA DE COMÉRCIO DE PORTUGAL | 66 |
| CONCLUSÃO  | 70 |
| GLOSSÁRIO  | 75 |
| BIBLIOGRAFIA   | 77 |
| ANEXO I – LISTA DOS NAVIOS REQUISITADOS EM 1916                          | 81 |
| ANEXO II – A LISTA AGREGADA (FICHEIRO DIGITAL NO DVD INCLUSO)            | 83 |
| ANEXO III – A LISTA “DEFINITIVA”   | 84 |



## INTRODUÇÃO

Não se pretende aqui traçar uma história da eclosão da Grande Guerra, pois para tanto existirão obras de grande fôlego que servirão esse propósito de forma brilhante. Pelo contrário, o que se pretende é traçar um contexto enquadrador que permita, de forma breve, entender o complexo que leva à Grande Guerra, como Portugal chega até ela, e então abordar o nosso objeto: quais foram os navios que navegando sob pavilhão português foram afundados pela arma submarina imperial alemã<sup>1</sup> e a dimensão relativa dessas perdas face à marinha comercial nacional de então.

O mundo da Grande Guerra é o mundo dos Impérios Estado, talvez o mundo do choque entre eles, em contraciclo com o relativamente pacífico século XIX. Mas é também um momento preciso neste mundo imperial. É o momento em que os impérios não Europeus se desintegram, exemplo maior a Turquia otomana, em que os Impérios Europeus pretendem expandir-se, e em que os espaços emergentemente disponíveis se disputarão agora também por outros interessados Europeus não imperiais, nomeadamente em Berlim<sup>2</sup> da “scramble for Africa”<sup>3</sup> com vista às “fontes de matérias-primas indispensáveis para as suas indústrias em desenvolvimento acelerado”<sup>4</sup>. O interesse Nacional alegado pelos Estados beligerantes foi na verdade uma desculpa não menor que o fusível niilista de 17 anos de idade, Gavrilo Princip, que em Sarajevo disparou sobre Francisco Ferdinando quando sentado se recompunha da bomba falhada, no café situado na rua errada para onde o condutor do carro onde seguia o Arquiduque virou no dia 28 de junho de 1914: o “acidente inevitável”<sup>5</sup> que a Alemanha, não a Áustria-Hungria, agarrou e não deixou escapar. Este

---

<sup>1</sup>Convém esclarecer desde já que falamos de lista de navios portugueses afundados pela arma submarina alemã, pois não detetamos navios que navegando sob pavilhão português tivessem sido afundados em contexto bélico por outro motivo que a ação daqueles submersíveis

<sup>2</sup> Conferência que teve lugar em Berlim sob convocatória Francesa e Britânica, e organização do Chanceler Bismarck entre 15 de novembro de 1884 e 25 de fevereiro de 1885 (Reino Unido, França, Alemanha, “Associação Internacional do Congo”, Holanda; Império Austro-húngaro, Dinamarca, Itália, Portugal, Espanha, Rússia, Suécia, Império Otomano e Estados Unidos da América), com o propósito claro de dividir colonialmente o continente Africano, quebrando o conceito anterior dos direitos históricos defendidos por Portugal, o que consubstanciou o projeto português conhecido como “o mapa cor de rosa”. Sobre a Conferência de Berlim pode ler CROWE, Sybil - *The Berlin West African Conference, 1884-1885*. Londres, 1942

<sup>3</sup>*The scramble for Africa*, The Times, London, 1894, página 5

<sup>4</sup>MEDINA, João - *História de Portugal Contemporâneo (Político e Institucional)*. Lisboa. Universidade Aberta, 1994, página 147

<sup>5</sup>STONE, Norman - *Primeira Guerra Mundial: Uma História Concisa*. Alfragide, Portugal. Publicações Dom Quixote, 2010, página 33

fusível funcionaria afinal porque sucedeu “num contexto portador das virtualidades de guerra”<sup>6</sup>, contexto este composto por fatores jurídicos, económicos, diplomáticos, militares, mas também psicológicos. Alguns Estados estão em dificuldades e a resposta mais procurada é o mercado externo, o problema das Nacionalidades agudiza-se e as convulsões internas são uma realidade de potencial de conflito, muitas vezes influenciado diretamente as relações externas entre aqueles Estados. Há uma real corrida ao ultramar, e o sistema de alianças é outro e seus vértices também. Há uma “paz armada”, em que os orçamentos dos Estados para se armarem é crescente e exponencial, também ele uma corrida. Mas, também, o “receio do cerco” e a vontade da “ação preventiva”, o que explica no plano psicológico a resignação ao conflito, diz Rémond<sup>7</sup>.

Ora os Balcãs são o palco de um antagonismo de proporções potencialmente colossais. A Áustria lançava sobre eles um grande interesse estratégico, mas a Rússia também. O antagonismo Austro-Russo não demorou a resvalar em tangente, e a Áustria era aliada da Alemanha. Ora, quem sobrava ávida de aliança antialemã, a derrotada França, com quem a Rússia firmou uma aliança em 1894. Quando Max Weber defendeu publicamente a necessidade de uma marinha alemã capaz de aniquilar a marinha britânica, o destino alinhou-se em potencial, e a dominante doutrina de Mahan cumpriu-se, uma ironia face o ano do seu falecimento em 1914.

É igualmente vital projetarmos sobre este contexto o facto de a Alemanha de Bismarck pós 1871 ser uma Alemanha que emerge dominante, que tinha derrotado inclusivamente a França<sup>8</sup>, já o dissemos, com quem rivalizava, se não rivaliza ainda em torno dos conceitos de Civilização e Cultura<sup>9</sup>. Berlim era um epicentro cultural, onde estudaram membros do Governo Britânico da Grande Guerra, numa Alemanha que “almejava um império mundial”<sup>10</sup>. De resto a prudência de Bismarck, a sua “política de paz”<sup>11</sup>, que receava que uma

---

<sup>6</sup>RÉMOND, René - *Introdução à História do Nosso Tempo: Do antigo Regime aos Nossos Dias*. 4ª edição. Lisboa. Gradiva, 2011, página 283

<sup>7</sup>Idem, página 286

<sup>8</sup>Idem, página 17

<sup>9</sup> Uma leitura interessante sobre este tema, apesar de superficial, podia ser: CARVALHO, Carolina Minardi de, et al. - Entre Kultur e Civilization: Uma análise da formação do conceito de civilização e cultura na transição do feudalismo para o capitalismo, a partir dos textos de Norbert Elias. *Revista História em Curso*. Vol. 3, N.º 3 - 1º Semestre (2013), pp 34-48

<sup>10</sup>STONE, Norman - *Primeira Guerra Mundial: Uma História Concisa*. Alfragide, Portugal. Publicações Dom Quixote, 2010, página 33

<sup>11</sup>RÉMOND, René - *Introdução à História do Nosso Tempo: Do antigo Regime aos Nossos Dias*. 4ª edição. Lisboa. Gradiva, 2011, página 286

Alemanha central poderosa pudesse lançar sobre si os seus vizinhos preocupados mas unidos, esvaiu-se em 1888 com o *Kaiser* Guilherme II, representante imperial de uma geração muito segura de si, e, com a Inglaterra como modelo, melhor dizendo, com o seu modelo imperial, a sua Marinha, e o poder e controlo que projetava e significava, tudo catalisado com Alfred Tyler Mahan (1840-1914) e o seu "Sea Power"<sup>12</sup>.

Assim, para além das enormes transformações que decorreram da Grande Guerra, que não cabem aqui, mas que passaram por uma Turquia moderna, uma Rússia não Czarista, bem, e o fim da Europa enquanto civilização até ali, com um novo recorte e a queda de três impérios, por ventura o desenvolvimento tecnológico do armamento mereça relevo, mas também o seu emprego. Este acarretou transformações mentais, processo do qual a arma submarina é exemplo pragmático e que como veremos teve um imenso impacto sobre a Marinha de Comércio portuguesa durante a Grande Guerra.

Adicional, lateral mas importante, não nos esqueçamos do duplo equívoco que constitui pensar-se que a Grande Guerra ainda é da navegação exclusivamente a vapor, e que este é produzido queimando exclusivamente carvão ou madeira<sup>13</sup>. O petróleo é em 1912<sup>14</sup> um bem estratégico de primeira grandeza e a Marinha Britânica vai adiantada na utilização de combustíveis hidrocarbonetos e na combustão interna, inclusivamente para além dos submersíveis, a ponto de ter uma dependência estratégica sobre eles. Mas não é a única, em 1914 os submersíveis de todos os Estados que os possuem são exclusivamente elétricos e de combustão interna, na vanguarda tecnológica desta última, e queimam derivados do petróleo.

E Portugal?

Portugal é uma jovem República, uma das três<sup>15</sup>, que porventura sentirá que tem muito que provar. Resultado da Carbonária das Choças, a Maçonaria Académica armada, especialmente após 1908, o 5 de Outubro de 1910 é possível graças à existência do

---

<sup>12</sup>MAHAN, Alfred Thayer - *The Influence of Sea Power Upon History: 1660-1783*. Boston. Little, Brown, and Company, 1891.

<sup>13</sup>RUSSO, Jorge - *Os combustíveis líquidos e a combustão interna na navegação, até 1915: Contributo para a compreensão do seu emprego* Jornadas do Mar. Alfeite, Almada. Escola Naval, 2016, páginas 186 a 201

<sup>14</sup>STONE, Norman - *Primeira Guerra Mundial: Uma História Concisa*. Alfragide, Portugal. Publicações Dom Quixote, 2010, página 8

<sup>15</sup>A par com a Confederação Helvética e com a França

republicanismo radical no poder e o que isso permitiu na divisão dentro das forças armadas quando o momento chegou (Sargentos, cabos e soldados, contra oficiais). Se juntarmos a isto o papel e o recurso da Armada no Tejo e o que significou e permitiu de controlo, fica claro que o 5 de Outubro foi civil-militar mais que político, com corte com o golpe tradicional anterior, desta vez com as unidades militares infiltradas por civis e já minadas clandestinamente<sup>16</sup>.

No plano geopolítico é vital sublinhar que é um Portugal que apesar de não ter saído de Berlim numa posição desastrosa no confronto entre as suas alegações de direito histórico e os desejos coloniais dos outros países envolvidos, nomeadamente a Alemanha, nossa vizinha colonial africana, está ciente dos acordos anglo-alemães para divisão das colónias portuguesas ali (1898 e 1913). De resto, a conquista alemã do Kionga em 1894, esclarecia sobre as suas pretensões expansionistas, se dúvidas existissem.

Deste modo, ainda que no início se sinta pouco envolvido de forma direta no conflito Europeu<sup>17</sup>, Portugal inscreve-o no complexo da manutenção colonial africana, e neste está em conflito executivo com a Alemanha em território Angolano e Moçambicano desde 1914. Internamente a instabilidade política é a constante: 47 governos em 16 anos da 1ª República, e a “guerra civil intermitente”<sup>18</sup> a realidade. Esta, no plano da Grande Guerra, opera a alteração da oposição Republicano-monárquica para a oposição entre “guerristas” e “não guerristas”, assim como explica a beligerância enquanto estratégica política interna, ou seja, o uso da guerra externa como instrumento de controlo da guerra interna, já que “(..) é um estratagema do lado radical da Guerra Civil para dominar o lado conservador, uma forma de usar os acontecimentos externos para vencer a guerra interna”<sup>19</sup>.

A Grã-Bretanha, que dá inicialmente o seu aval à nova República, cedo se preocupa com o radicalismo republicano que emerge, e o que isso possui de potencial de instabilidade, nomeadamente face a Espanha e França, no pior momento, o da instabilidade europeia generalizada. Talvez por isso tenha esboçado dois cenários opostos: entender-se com a

---

<sup>16</sup>TELO, António José and SOUSA, Pedro Marquês de - *O CEP: Os militares sacrificados pela má política*. Lisboa. Foneira do Caos Editores, 2015, página 7

<sup>17</sup>MEDINA, João - *História de Portugal Contemporâneo (Político e Institucional)*. Lisboa. Universidade Aberta, 1994, página 186

<sup>18</sup>TELO, António José and SOUSA, Pedro Marquês de - *O CEP: Os militares sacrificados pela má política*. Lisboa. Foneira do Caos Editores, 2015, página 18

<sup>19</sup>*Idem*, página 19

Alemanha trocando colónias portuguesas em África pela desistência de uma frota naval alemã rivalizante com a britânica, ou, aliar-se à Rússia e à França, seu tradicional inimigo<sup>20</sup>. Para qualquer destes cenários, a fragilidade interna portuguesa na véspera de um conflito geral era essencial, pelo que a república era aqui o processo preferível e a permitir<sup>21</sup>. De resto a Grã-Bretanha está perfeitamente consciente que qualquer potencial contributo de Portugal numa guerra é nulo, que apoiá-lo teria um enorme custo, e que o radicalismo republicano viria usar esta contexto para consolidar a sua posição interna com o apoio da Grã-Bretanha. Assim, a Grã-Bretanha dividia-se entre o esforço de evitar a beligerância portuguesa e a manutenção da sua posição de aliada, face aos aspetos estratégicos que Portugal poderia ainda assim oferecer, como sejam as suas ilhas, a título de exemplo. Do outro lado, a França pretende apoiar os radicais republicanos portugueses como forma de pressão rumo à beligerância de Portugal, e como forma de impedir um entendimento anglo-alemão nomeadamente em torno das colónias africanas. Ou seja, também aqui a oposição guerrismo/antiguerrismo se joga no plano da Grande Guerra, a Grã-Bretanha do lado antiguerrista, a França do lado guerrista, provocando inclusivamente um “forte fator de clivagem e divisão entre os Aliados”, tendo a beligerância portuguesa resultado de pressão francesa sobre a Grã-Bretanha, que a entendeu “sempre como um mal menor e nunca como algo positivo”, nem mesmo quando a questão dos navios alemães surtos em portos nacionais constituem um tema apetecível, veremos já em seguida. Esta dupla visão que lemos em José Telo e Pedro de Sousa em 2015<sup>22</sup> é inovadora, o que tem justificado o nosso recurso a esta obra de forma tão assídua.

Com a guerra a chegar de surpresa, a enorme frota mercante alemã encontrava-se pura e simplesmente a navegar. Com o seu início, esta frota refugiou-se em portos neutrais e Portugal recebeu 72<sup>23</sup> deles nos seus portos continentais, insulares e ultramarinos. A Alemanha também receava naturalmente a beligerância portuguesa, desvantajosa em vários planos: uma nova frente de batalha aberta em mais uma fronteira das suas possessões africanas já sob ataque em diversas frentes, interrupção da aquisição de bens a Portugal, que se mantinha real mas de pequena dimensão em 1915, mas

---

<sup>20</sup> *Idem*, página 35

<sup>21</sup> *Idem*, página 36

<sup>22</sup> *Idem*, página 41

<sup>23</sup> 70 Alemães e 2 austro-húngaros, grosso modo, pois há nuances, expressas em capítulo dedicado a estes navios

fundamentalmente, a colocação da frota mercante surta em portos portugueses ao serviço da Grã-Bretanha e/ou dos Aliados.

A Inglaterra pretendia estes navios e a importante capacidade que significavam em termos de transporte, mas não queria a beligerância de Portugal que a sua “apreensão” causaria. Por outro lado, Portugal não conseguia provocar a Alemanha sem um incidente de monta, como a apreensão dos navios alemães, e não o faria sem o apoio aberto da Grã-Bretanha, era um impasse que se vivia em 1915 que nem o reforço da posição radical guerrista resultante da revolução de maio daquele ano alteraria.

Mas nesse mesmo ano o radicalismo guerrista nacional ocupa a Presidência, o Governo e o Parlamento, com Afonso Costa (1871-1937). Na França há a Presidência e os Negócios Estrangeiros muito próximos dos guerristas portugueses com o governo de Aristide Briand (1862-1932). Esta proximidade verte-se no apoio declarado da França a Portugal, e no desejo francês nos navios alemães, é o próprio Briand que o escreve à Grã-Bretanha informando-a que vai pedir a sua apreensão a Portugal<sup>24</sup>. O efeito ricochete não se faz esperar e a Grã-Bretanha lembra a “aliança” ao referir que também estava na sua agenda este pedido. A pressão Francesa resulta na pergunta diplomática Britânica a Portugal sobre a possibilidade de requisição dos navios alemães para frete Britânico<sup>25</sup>, estamos em 30 de dezembro de 1915.

O pedido português de crédito à Grã-Bretanha faz o que faltava para que a Grã-Bretanha considere os navios alemães como garantia daquele crédito, se requisitados por Portugal e operados por companhia de capitais Britânicos, com contraproposta de Afonso Costa para a aquisição por companhia portuguesa, tendo ainda sido estudada a possibilidade da aquisição da Companhia Nacional de Navegação por capitais Britânicos. A 6 de fevereiro de 1916 a Grã-Bretanha é informada pela mão de Augusto Soares que Portugal aceita requisitar os navios alemães desde que sob nota Britânica onde se especifique o pedido, e, para uso sob pavilhão português, mesmo que parcialmente sobre uso Britânico. A 17 de fevereiro a nota Britânica chega e nela pede-se a requisição dos navios para serem usados segundo conveniência de Portugal e da Grã-Bretanha: A França fica fora do processo.

---

<sup>24</sup>TELO, António José and SOUSA, Pedro Marquês de - *O CEP: Os militares sacrificados pela má política*. Lisboa. Fonteira do Caos Editores, 2015, página 92

<sup>25</sup>*Idem*, página 93

Em 23 de fevereiro de 1916 a Marinha portuguesa toma os navios alemães e hasteia neles a bandeira portuguesa, a provocação de monta que em 9 de março resulta em declaração de guerra pela Alemanha.

Ainda que logo desde 1915 se registem perdas da Marinha de Comércio portuguesa às mãos da arma submarina alemã, a partir da declaração de guerra da Alemanha os navios de pavilhão português da nova marinha aumentada com a requisição estarão na sua mira e mais de 100 serão afundados assim, ironicamente alguns dos requisitados.

Saber exatamente quais foram esses navios, que submersíveis os afundaram, onde e em que data, são os objetivos principais da presente tese.

Porque desde cedo de compilarem inúmeras listas com estes navios<sup>26</sup>, das quais nenhuma apresenta individualmente a totalidade dos navios afundados, bem como no seu conjunto apresentam inúmeras e severas incongruências, será necessário indicar para cada entrada da nossa lista “definitiva” um Índice de Robustez cuja metodologia explanaremos em capítulo dedicado, que permita ao leitor detetar a segurança ou insegurança que queremos expressar quando afirmamos algum afundamento e os dados correspondentes e associados.

Porque quer a quantidade dos navios comerciais portugueses afundados pela arma submarina alemã na Grande Guerra<sup>27</sup>, quer a sua tonelagem apenas possuem significado se relativo, procederemos igualmente a uma breve análise comparativa destas perdas face à dimensão da Marinha de Comércio portuguesa do período.

---

<sup>26</sup> Ver Capítulo 3 dedicado às Fontes e a Lista Agregada do Anexo II - Digital constante do CD incluído

<sup>27</sup> Convém esclarecer desde já que falamos de lista de navios portugueses afundados pela arma submarina alemã, pois não detetamos navios que navegando sob pavilhão português tivessem sido afundados em contexto bélico por outro motivo que a ação daqueles submersíveis.

## OBJETIVOS

Como vimos na Introdução, é objetivo principal da nossa tese propor uma lista o mais definitiva possível dos navios que navegando sob pavilhão português, foram afundados durante a Grande Guerra pela arma submarina alemã, a que chamaremos de ora em diante Lista "Definitiva" (Anexo III).

Esta justifica-se porque quando tentámos saber em rigor que navios tinham sido estes, detetámos que das várias listas que compilaram navios afundados nesta circunstância, nenhuma continha a totalidade dos navios entretanto compilados na presente tese (Anexo III), e que, no seu conjunto, aquelas listas possuíam incongruências algumas das quais capitais, nem sequer respondendo plenamente à pergunta mesmo no seu conjunto total. Decorre das incongruências detetadas e das opções interpretativas expressamente informadas pelos autores de algumas listas, a evidente diferente robustez das nossas fontes, nomeada e principalmente das secundárias, logo dos dados ponto de partida. Deste modo, é igualmente objetivo indicar na Lista "Definitiva" um Índice de Robustez para cada entrada, para que o leitor entenda a firmeza relativa que atribuímos a cada uma daquelas, cuja metodologia se explanará no capítulo respetivo.

Por último, é ainda objetivo analisar o impacto destes afundamentos na marinha portuguesa, nomeadamente na comercial, o que fizemos com as opções metodológicas tratadas no capítulo dedicado.

Designamos a nossa Lista de "Definitiva", entre aspas, por se entender que nenhuma lista deste género pode efetivamente ser definitiva, não se sabendo quando nem como novas informações podem alterar a proposta, com adições e/ou subtrações.



## FONTES

Começámos na nossa Introdução com uma caracterização muito sucinta do contexto que levou à Grande Guerra, bem como dos antecedentes e processos que conduziram Portugal às opções beligerantes e a sua concretização. Quanto à primeira porque de carácter geral recorreremos a obras de autores como René Remond<sup>28</sup>, um clássico, ou Norman Stone<sup>29</sup>, que ainda assim bem poderiam ter sustentado uma contextualização bem além do que pretendemos e produzimos. Uma vez que o objeto da presente não é esta contextualização, sendo ela apenas enquadradora, assim julgámos suficiente.

Já para o caso português, se a obra de Medina<sup>30</sup>, de objetivo académico em sede de primeiro ciclo universitário foi julgada suficiente para as linhas gerais, a novidade trazida por António José Telo e Pedro Marquês de Sousa<sup>31</sup>, na forma como articulam o jogo entre o triângulo Portugal-Inglaterra-França relativamente à concretização da beligerância portuguesa e do papel que a última tem afinal neste processo, acabou por ser a nossa opção hegemónica na hora de analisar como Portugal entra na Grande Guerra, aspeto fundamental ao colocar após março de 1916 os nossos navios na mira da arma submarina alemã<sup>32</sup>, com as consequências que são o objeto da presente tese.

Para, de forma sucinta e contextual, caracterizar o desenvolvimento, emprego e resultados da arma submarina alemã na Grande Guerra, recorreu-se a obras dedicadas à história desta arma<sup>33e34</sup>, mas também a monografias técnicas e profundas sobre o desenvolvimento da sua propulsão, nomeadamente do Diesel<sup>35</sup>. Os macro-dados económicos neste capítulo afluídos foram adaptados de Davis e Engerman<sup>36</sup>.

---

<sup>28</sup>RÉMOND, René - *Introdução à História do Nosso Tempo: Do antigo Regime aos Nossos Dias*. 4ª edição. Lisboa. Gradiva, 2011.

<sup>29</sup>STONE, Norman - *Primeira Guerra Mundial: Uma História Concisa*. Alfragide, Portugal. Publicações Dom Quixote, 2010.

<sup>30</sup>MEDINA, João - *História de Portugal Contemporâneo (Político e Institucional)*. Lisboa. Universidade Aberta, 1994.

<sup>31</sup>TELO, António José and SOUSA, Pedro Marquês de - *O CEP: Os militares sacrificados pela má política*. Lisboa. Fonteira do Caos Editores, 2015.

<sup>32</sup> Não obstante as duas perdas de 1915 que veremos à frente

<sup>33</sup>WILLIAMSON, Gordon - *U-boats of the Kaiser's Navy*. United Kingdom. Osprey Publishing Ltd., 2002.

<sup>34</sup>GIBSON, R. H. and PRENDERGAST, Maurice - *The German Submarine Warfare 1914-1918*. Londres. Naval & Military Press in association with The Imperial War Museum, Sem data.

<sup>35</sup>CUMMINS, Lyle - *Diesels for the First Stealth Weapon - Submarine Power 1902-1945*. Oregon, USA. Carnot Press, 2007.

<sup>36</sup>DAVIS, Lance E. and ENGERMAN, Stanley L. - *Naval Blockades in Peace and War: An Economic History Since 1750*. United Kingdom. Cambridge University Press, 2006.

Na hora de contabilizar os navios requisitados por Portugal à Alemanha e Áustria-Hungria que se encontravam surtos nos nossos portos continentais, insulares e coloniais, dado importante para analisar que dimensão relativa tiveram face à marinha de comércio portuguesa de então, e porque alguns deles haveriam de ser afundados por submersíveis alemães enquanto navegavam sobre pavilhão português, recorreremos ao conjunto normativo que serviu de base aquelas requisições (Ver capítulo dedicado aos navios requisitados, na página 36) e a Jaime do Inso<sup>37</sup> para complementar os dados ali obtidos, bem como, na tentativa de esclarecer divergências, com os dados indicados por Telo e Sousa<sup>38</sup>.

A constituição de listas de navios afundados durante conflitos não é temática inédita. Algumas delas foram inclusivamente realizadas e até publicadas nos anos imediatamente após estes conflitos. Não é, pois, de estranhar que para respondermos ao que queremos saber tenhamos hoje disponíveis, de base, um conjunto de listas que compilaram navios afundados durante a Grande Guerra. Do mesmo modo, podem igualmente produzir-se umas tantas listas com base em publicações que analisaram estas perdas ou através de documentação avulsa, nomeadamente daquela produzida em sede dos serviços de informação dos diferentes países beligerantes.

---

<sup>37</sup>INSO, Jaimo Correia do - *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa. Edições Culturais da Marinha, 2015, página 25

<sup>38</sup>TELO, António José and SOUSA, Pedro Marquês de - *O CEP: Os militares sacrificados pela má política*. Lisboa. Fonteira do Caos Editores, 2015, página 98

Partimos então para responder ao nosso objetivo principal com a identificação de 16 Fontes Secundárias (Tabela 1), e, de 8 conjuntos documentais (Tabela 2) que constituíram as nossas Fontes Primárias:

| N.º | Sigla | Fonte  |
|-----|-------|--|
| 1   | a)    | Uboat.net <sup>39</sup>  |
| 2   | b)    | Jaime do Inso <sup>40</sup>                                      |
| 3   | c)    | Yves Dufeil <sup>41</sup>  |
| 4   | d)    | Wikipédia <sup>42</sup>  |
| 5   | e)    | Costa Júnior <sup>43</sup>                                       |
| 6   | f)    | Paulo Costa <sup>44</sup>  |
| 7   | g)    | Miguel Brandão <sup>45</sup>                                     |
| 8   | h)    | Wreck site <sup>46</sup>   |
| 9   | i)    | Annais do Clube Militar Naval <sup>47</sup>                      |
| 10  | j)    | Lloyd's of London <sup>48</sup>                                  |
| 11  | l)    | Der Krieg <sup>49</sup>  |
| 12  | m)    | NAS - Lost Beneath the Waves: 1914-1918 <sup>50</sup>            |
| 13  | n)    | Conferência de Paz - Ordenada por ordem Alfabética <sup>51</sup> |
| 14  | o)    | Conferência de Paz - Ordenada por Tonelagem <sup>52</sup>        |
| 15  | p)    | José António Rodrigues Pereira <sup>53</sup>                     |
| 16  | q)    | Joaquim Ferreira da Silva <sup>54</sup>                          |

**Tabela 1:** Fontes Secundárias

<sup>39</sup> *uboat.net* [Em linha]. Atual. 2016 [Consult. 30/01/2018]. Disponível em <<http://uboat.net>>

<sup>40</sup> INSO, Jaimo Correia do - *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa. Edições Culturais da Marinha, 2015.

<sup>41</sup> DUFÉIL, Yves - *The Submarine War 1914-1918 - Ships Sun, Hit or Seized by U-boats* [Em linha]. Histomar. Atual. 02/01/2012 [Consult. 30/01/2016]. Disponível em <<http://en.calameo.com/read/000802552eeb17407643a>>

<sup>42</sup> *List of Shipwrecks* [Em linha]. Wikipédia. Atual. [Consult. 30/01/2018]. Disponível em <[https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_shipwrecks\\_in\\_September\\_1918](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_shipwrecks_in_September_1918)>

<sup>43</sup> JÚNIOR, Costa - *Ao Serviço da Pátria: A Marinha Mercante Portuguesa na I Grande Guerra*. Lisboa. Editora Marítimo-Colonial, Lda., 1944.

<sup>44</sup> COSTA, Paulo - *As Perdas da Frota Mercante Portuguesa durante a Primeira Grande Guerra*. Jornadas do Mar - "Mar: Uma Onda de Progresso". Lisboa. Escola Naval, 2014.

<sup>45</sup> BRANDÃO, Miguel Castro - *(Con)Viver com o Inimigo – A Atividade Submarina Alemã Durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – Interações na Costa de Espoende*. Porto. Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2015. Mestrado,

<sup>46</sup> *WRECKsite* [Em linha]. Atual. 2016 [Consult. 30/01/2018]. Disponível em <<http://www.wrecksite.eu>>

<sup>47</sup> autor, Sem - *Marinhas de Comercio, Portugal, Perdas durante a guerra pela ação inimiga*. In C. M. Naval, *Annais do Clube Militar Naval*. Tomo XLIX, N.º 10. Lisboa. Outubro de 1918, páginas 576 a 578

<sup>48</sup> *Foreign vessels sunk or damaged by the enemy : from the outbreak of war to 11th November 1918*. London. Lloyd's of London, 1919.

<sup>49</sup> SPINDLER, Arno - *Der Krieg Zur See 1914-1918: Der Handelskrieg Mit U-Booten*. Frankfurt. E.S. Mittler & Sohn, 1966.

<sup>50</sup> *Lost Beneath the Waves 1914-1918: Divers remembering the massive loss of life at sea during WWI* [Em linha]. Nautical Archaeology Society. Atual. 2016 [Consult. 30/01/2016]. Disponível em <<http://www.nauticalarchaeologysociety.org/lbtw>>

<sup>51</sup> "Comissão Executiva da Conferência de Paz - Perda de Navios (Reparação)" [Manuscrito]. 1919-1920. Acessível em Arquivo Histórico-diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 3º P.A.6, M.115, Proc. 2-VI

<sup>52</sup> Idem

<sup>53</sup> PEREIRA, José António RODRIGUES - *A Marinha na Grande Guerra: Teatros de Operações da Europa, Atlântico e Mediterrâneo - 1914-1919*. *Revista Militar*. 68º Volume, N.º 5 (2016), pp 489-519

<sup>54</sup> SILVA, Joaquim Ferreira da - *A Marinha de Comércio na Grande Guerra (1914-18)*. In *Memórias 2014*. XLIV. Lisboa. Academia de Marinha, 2016, páginas 413 a 423

| N.º | Sigla | Fonte  |
|-----|-------|--|
| 1   | 1)    | Diários de Guerra <sup>55</sup>  |
| 2   | 2)    | Direção Geral da Marinha <sup>56</sup>                                   |
| 3   | 3)    | BCM-AH, Caixa 203 <sup>57</sup>  |
| 4   | 4)    | Instituto de Socorros a Náufragos <sup>58</sup>                          |
| 5   | 5)    | Arquivos Franceses <sup>59</sup>   |
| 6   | 6)    | Arquivos Ingleses <sup>60</sup>  |
| 7   | 7)    | Conferência de Paris, documentação avulsa <sup>61</sup>                  |
| 8   | 8)    | Processos do afundamento do <i>Douro</i> e do <i>Cysne</i> <sup>62</sup> |

**Tabela 2:** Fontes Primárias

O critério para Fontes Secundárias foi considerar as que resultam de esforços de responder à pergunta da presente, realizadas desde a Grande Guerra até hoje, quer por investigadores e outras pessoas, quer por sítios da internet multicontributo.

Deste modo constituíram fontes secundárias monográficas as obras de Jaime do Inso, Costa Júnior, Arno Spindler, sem autor o Tomo XLIX, N.º 10, de outubro de 1918 dos *Annais do Clube Militar Naval* e o capítulo de Joaquim Ferreira da Silva nas Memórias do ano de 2014 publicadas pela Academia de Marinha em 2016, artigos em revistas de Paulo Costa, Rodrigues Pereira, a tese de mestrado de Miguel Brandão, os sítios na internet Uboat.net, Wrecksite, Wikipédia, a iniciativa da Nautical Archaeology Society, *Lost Beneath the Waves*, esta que lamentavelmente não está ainda terminada e que para o nosso objetivo apenas contribuiu com o *Douro* e o *Cysne* (1915), e a proposta de lista dos navios afundados durante a Grande Guerra de Yves Dufeil<sup>63</sup>, autor do sítio da internet Histomar.net<sup>64</sup>.

Nota final para a compilação da referida Lloyd's of London, que em 1919 publica um registo monográfico dedicado as perdas de navios estrangeiros durante a Grande Guerra, e, às duas

<sup>55</sup>"Kriegstagebücher" [Manuscrito]. 1914-1918. Acessível em Das Bundesarchiv, Freiburg, RM 97 Unterseeboote der Kaiserlichen Marine, 1 Allgemeines

<sup>56</sup>Direção Geral da Marinha, 2ª Repartição - *Lista dos Navios da Marinha Portuguesa*. Lisboa. Imprensa Nacional, 1915, 1916 e 1918.

<sup>57</sup>"Relação dos navios mercantes nacionais afundados por submarinos alemães" [Manuscrito]. Acessível em Biblioteca Central de Marinha - Arquivo Histórico, Caixa 203

<sup>58</sup>Livro de Registo de Salvamento e de Resoluções Tomadas - [Manuscrito]. 1915-1945. Acessível em Instituto de Socorros a Náufragos (ISN),

<sup>59</sup>"Mouvements et actes des sous-marins ennemis" [Manuscrito]. 1916-1952. Acessível em Service historique de la Défense, Paris, BB12 a BB20

<sup>60</sup>"Losses sustained by Portugal during the War" [Manuscrito]. 1919. Acessível em The National Archives, Kew, MT 25/36 Ministry of Shipping, 1917 - 1921: correspondence and papers

<sup>61</sup>Comissão Executiva da Conferência de Paz - Perda de Navios (Reparação)" [Manuscrito]. 1919-1920. Acessível em Arquivo Histórico-diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 3º P.A.6, M.115, Proc. 2-VI

<sup>62</sup>"Perdas de Navios: Douro e Cysne" [Manuscrito]. Acessível em Arquivo Histórico-diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 3º P.A.7, M.29

<sup>63</sup> Yves Dufeil, além de ser o autor do sítio da internet histomar.net, é cocoordenador do uboat.net, importante fonte de informação sobre temáticas submarinas das duas guerras mundiais, e, autor de inúmeras obras sobre a guerra submarina, principalmente da Grande Guerra

<sup>64</sup>DUFEIL, Yves - *Histomar.net: Maritime history* [Em linha]. Atual. 06/11/2017 [Consult. 30/01/2018]. Disponível em <<http://www.histomar.net/indexgb.htm>>

listas produzidas pela Comissão Executiva à Conferência de Paz em Paris, resultado da argumentação portuguesa relativa a navios afundados pelos alemães durante a Grande Guerra, parte integrante do pedido de reparações de guerra.

Notamos que no seu conjunto estas possuem um elevado grau de interpretação, nem sempre revelam fontes, apresentam-se muitas vezes discrepantes entre si, algumas de forma crítica, chegam a expressar a opção de remover navios das listas que propõem, por vezes por alegadamente não acreditarem que os navios sequer tenham sido afundados, como são os casos do *Cysne* e do *Douro* que como vamos ver foram de facto afundados por submersíveis alemães, sendo a documentação alusiva extensa e esclarecedora.

O critério para Fontes Primárias foi considerar aqueles produzidas de forma coeva, entre 1914 e 1918, ora com o propósito de registar afundamentos (quaisquer) como o ISN, de compilar listas como os relatórios franceses em sede de serviço de informação, ora a extensa e complexa troca de documentação que conduziu às listas da referida Comissão Portuguesa a Paris (mas não as listas propriamente ditas, consideradas Fontes Secundárias), ou ainda o mesmo tipo de exercício e propósito do lado Britânico.

A maioria destas Fontes Primárias não constituem compilações, exceção para a Direção Geral da Marinha e do ISN que publicam monograficamente perdas de navios, mas sem temática beligerante. A maioria constitui-se assim por conjuntos de documentos avulsos organizados por critérios de arquivística, referindo por diversos motivos os navios que nos interessam e as circunstâncias do seu afundamento.

Os arquivos britânicos referidos, por possuírem numerosa e diversificada troca de correspondência coeva com Portugal sobre os navios portugueses perdidos por ação militar alemã, constituem importante fonte de informação tendo esclarecido algumas e importantes questões. O fundo francês contém um conjunto de documentos dos serviços de informação daquele país, com o registo e relatório coevo das movimentações e ações dos submersíveis alemães, pelo que contém muito relevante informação sobre a nossa temática e objetivo.

Deste modo e por isto, estas fontes possuem enorme potencial para constituir valor acrescentado e servirão metodologicamente para validar e ponderar as primeiras, apesar das inúmeras inexatidões que ainda assim possuem e que detetámos.

Naturalmente constituiu Fonte Primária primordial os Diários de Guerra dos submersíveis em causa, estes que como veremos na Metodologia foram inclusivamente majorados de ponderação na fórmula de cálculo do Índice de Robustez.

Para o nosso último objetivo, análise da dimensão das perdas face à dimensão da marinha de comércio, podíamos ter recorrido ora aos apêndices estatísticos que constituem o volume II<sup>65e66</sup> dos anuários da Lloyd's Register of Shipping, ora aos dados publicados pela Direção Geral da Marinha, na Lista dos navios da Marinha Portuguesa<sup>67</sup>, sendo que qualquer das opções possui problemas e implica concessões.

Os apêndices da Lloyd's publicam estatísticas que cobrem períodos entre 1 de julho de um ano e 30 de junho do ano seguinte, e são assim publicados em biénios, por exemplo 1914-1915. Acontece que os volumes referentes aos biénios 1917-1918 e 1918-1919 não foram publicados.

A Direção Geral da Marinha publica anuários com dados referência a 1 de janeiro de cada ano, ou seja, refletindo a realidade do ano anterior. Acontece que não publicou os dados referentes a janeiro de 1917, ou seja, não publicou os dados referentes ao ano de 1916.

As fontes monográficas e documentais ora mencionadas, correspondem aqui e para o efeito ao Estado da Arte.

---

<sup>65</sup>Table 1 - Showing Number, Tonnage, and Description of the Steamers, of 100 Tons Gross and upwards, BELONGING TO each of the several Countries of the World, as recorded in the Register. In *Lloyd's Register of Shipping Appendix 1915-1916*. Volume II. London. Lloyd's Register of Shipping, 1916, página 830

<sup>66</sup>Table 2 - Showing Number, Tonnage, and Discription of the Sailing Vessels, of 100 Tons NET and upwards, BELONGING TO each of the several Countries of the World, as recorded in the Register. In *Lloyd's Register of Shipping Appendix 1915-1916*. Volume II. London. Lloyd's Register of Shipping, 1916, página 831

<sup>67</sup>Direção Geral da Marinha, 2ª Repartição - *Lista dos Navios da Marinha Portuguesa*. Lisboa. Imprensa Nacional, 1915, 1916 e 1918.

## METODOLOGIAS

Para produzir a Lista “Definitiva”, nosso objetivo primeiro, constituímos em primeiro lugar listas individuais informais resultantes da compilação dos dados de cada uma das Fontes Secundárias referidas na tabela 1 (página 19). Agregámos de seguida todos os dados de todos os navios mencionados em todas as listas individuais, e que resultou na compilação de todos os dados constantes das 16 Fontes Secundárias, numa extensa lista formal que designámos de Lista Agregada (Anexo II – Digital constante do CD incluso).

A primeira compilação em sede de listas individuais permitiu desde logo perceber da necessidade de constituir uma matriz (Matriz 1) de dados selecionados com vista à Lista Agregada, dadas as enormes divergências de dados que cada uma possuía. Há listas muito completas que indicam o nome do navio, a data e o local de afundamento e o submersível em causa, outras que apontam dados adicionais, outras ainda que apontam apenas o nome do navio, a data do afundamento e a sua tonelagem. É importante salientar desde logo que listas diferentes possuem não só navios diferentes, umas com mais ou menos divergências, outras com mais ou menos convergências, e que, os próprios dados de que se compõem as diferentes listas é também diferente.

|     |     |    | Navio |      |      | Perda/Ataque |      |      |        |
|-----|-----|----|-------|------|------|--------------|------|------|--------|
| N.º | n.º | FS | Nome  | Ton. | Tipo | Quando       | Onde | Como | U-Boat |

**Matriz 1** – Matriz de dados da Lista Agregada

|            |                                  |
|------------|----------------------------------|
| <b>N.º</b> | N.º de ordem geral total         |
| <b>n.º</b> | N.º de ordem na Lista Individual |
| <b>FS</b>  | Fonte Secundária (De a a q))     |

A agregação dos dados das listas individuais produziu a Lista Agregada, esta que foi organizada por ordem alfanumérica em função do nome do navio, o que permitiu confrontar a totalidade dos dados compilados e desse modo detetar divergências e convergências, navios repetidos, navios com o mesmo nome mas que se revelaram navios diferentes, ou navios tidos como diferentes mas que se tratavam afinal do mesmo navio. A cada uma das Fontes Secundárias foi atribuída um caractere alfanumérico minúsculo que constará na Lista Agregada em forma de legenda.

Feito este trabalho de compilação, procedeu-se à mobilização das informações constates das Fontes Primárias com vista ao exercício de uma análise comparativa e crítica que permitiu validar, corrigir, adicionar e subtrair dados ou até entradas completas.

Tal como para as Fontes Secundárias, na Lista “Definitiva” constará em cada entrada o conjunto de Fontes Secundárias que mencionam cada navio, em caractere alfanumérico, bem como a Fonte Primária do mesmo modo, mas através de caractere numérico (Matriz 2).

Nos casos em que julgámos justificar-se, acrescentámos este caractere entre parênteses à frente dos dados como local ou forma do afundamento em que a fonte em causa esclarece.

| Navio |      |      |      | Perda/Ataque |      |      |        | Ex<br><i>Alemão</i> | Fontes      |       |           |  | Índice<br>Robustez |
|-------|------|------|------|--------------|------|------|--------|---------------------|-------------|-------|-----------|--|--------------------|
| N.º   | Nome | Ton. | Tipo | Quando       | Onde | Como | U-Boat |                     | Secundárias |       | Primárias |  |                    |
|       |      |      |      |              |      |      |        | Qt.                 |             | Quais |           |  |                    |

**Matriz 2 – Matriz de dados da Lista “Definitiva”**

### **Um exemplo sumário de uma entrada em sede da Lista Agregada**

Apenas como exemplo sumário, simulamos a entrada agregada do vapor *Madeira*, um dos navios (o *Petropolis*) requisitados à Alemanha em 1916 quando surto no porto do Funchal, ao abrigo do D.L 2260 de 6 de março de 1916, no contexto da Lei 480 de 7 de fevereiro e do Decreto-Lei 2229 de 23 de fevereiro.

Como podemos ver no Anexo II – Digital constante do CD incluso, 13 das Fontes Secundárias referem o vapor *Madeira*, ou seja, não a totalidade daquelas listas (16). No entanto, apesar de ser um exemplo com um elevado grau de convergência, e de se constituir por uma numerosa referência em termos do número de listas em que aparece referenciado, possui divergências importantes, a saber:

É referenciado como navio de carga, como navio de passageiros, e, inclusivamente como Misto. Na entrada proveniente da obra de Costa Júnior<sup>42</sup>, o ano indicado para o afundamento é 1917, quando todas as outras entradas que referem este dado indicam 1918, sendo este último o correto.



Em resumo, este foi o fluxo metodológico (Diagrama 1) que conduziu metodologicamente a produção da Lista “Definitiva”, em que se partiu de Fontes Secundárias mobilizando as Fontes Primárias como crítica daquelas, crítica histórica, na essência:

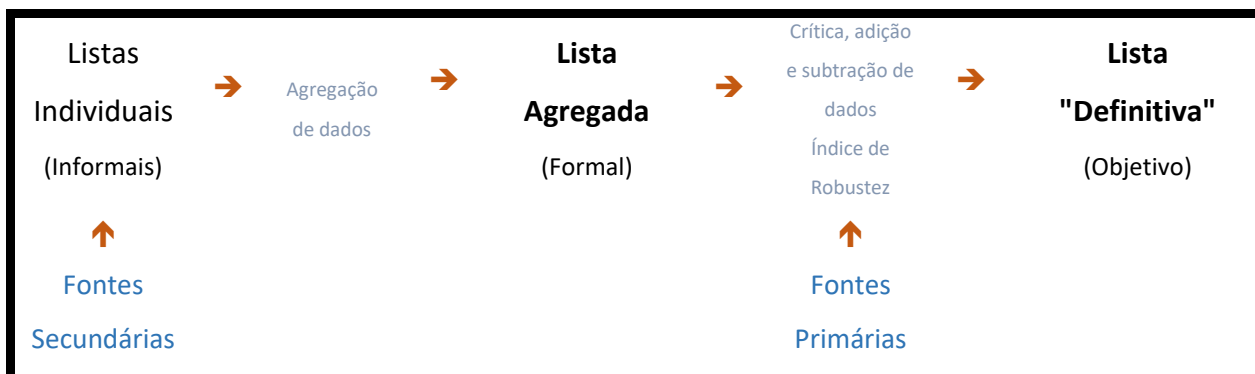


Diagrama 1 – Fluxo metodológico: das Fontes Secundárias à Lista "Definitiva"

### O índice de robustez de cada entrada na futura Lista "Definitiva"

Detetado que foi um conjunto extenso de convergências e de divergências em sede de Lista Agregada, não total e plenamente sanado em sede de Lista “Definitiva”, julgámos pertinente atribuir em sede desta última um Índice de Robustez para cada entrada desta. Ou seja, decidiu-se atribuir um índice quantitativo de robustez para cada navio português afundado por submersível alemão na Grande Guerra, que expresse a firmeza como indicamos os dados constantes de cada entrada. Este foi ainda adicionado de uma camada qualitativa atribuída por uma cor correspondente a um intervalo quantitativo, com vista a uma mais imediata e fácil perceção da robustez.

Para tanto foi necessário, como vimos, definir previamente o que se entendeu por Fontes Primárias e Secundárias, porquê e quais, uma vez que o índice em causa sofrerá ponderação da Fonte Primária Diário de Guerra. Esta opção justifica-se por se entender que é esta a fonte mais fidedigna, nomeadamente por não se ter detetado qualquer divergência dos dados neles referidos.

Deste modo, o Índice de Robustez fixou-se através da seguinte fórmula:

$$\mathbf{IR = ((nFS+nFP)+(Yx16))}$$

Em que:

**IR** = Índice de Robustez

**nFS** = Quantidade de Fontes Secundárias

**nFP** = Quantidade de Fontes Primárias

**Y**) = Entrada binária com valor 1 ou 0 , conforme o navio seja ou não mencionado em Diário de guerra, exista ou tenha sido detetado ou não o respetivo Diário de Guerra.

**16** = Diário de Guerra ponderado com o coeficiente igual ao número total de Fontes Secundárias mobilizadas, no caso, 16

Para melhor compreensão, exemplificamos:

O hipotético navio *Galvão* aparece referenciado em 6 das 16 Fontes Secundárias consideradas, não sendo referenciado em nenhuma das 8 Fontes Primárias. Assim:

$$\mathbf{IR = 6 + (0x16) = 6}$$

Já o hipotético navio *Odemira*, aparece referenciado apenas em 2 das 16 Listas Individuais consideradas, sendo referenciado em 1 das 8 Fontes Primárias, essa que é o Diário de Guerra. Assim:

$$\mathbf{IR= (2+1) + (1x16) = 19}$$

Com isto evita-se ou pretende-se evitar, que um erro em lista mais antiga seja repetida nas seguintes listas e assim se torne uma verdade, validado pelo número de vezes que foi cometido por simpatia e repetição.

Naturalmente, nesta lógica e através desta metodologia, o hipotético *Odemira* corresponde a uma entrada mais robusta que o hipotético *Galvão*, ainda que mencionado em menor número de fontes.

Para uma mais fácil e rápida perceção codificou-se qualitativamente este Índice de Robustez de forma cromática, conforme o gradiente do Diagrama 2:



**Diagrama 2** – Gradiente cromático de codificação qualitativa do Índice de Robustez

No final da Lista "Definitiva", em separado para não inflacionar a quantidade de navios proposta como afundados pela arma submarina alemã, inscrevemos um conjunto de embarcações referidas como "2 pequenos barcos de pesca", "4 caíques", ou ainda um navio não identificado. Do mesmo modo, em separado, compilámos todos os navios que constantes da Lista Agregada foram removidos da Lista "Definitiva" por ou não terem sido afundados, ou por não terem sido afundados por ação inimiga.

### **Análise do impacto das perdas na marinha comercial portuguesa**

A análise da dimensão e significado das perdas de navios portugueses às mãos da arma submersível imperial alemã na Grande Guerra, ou seja que impacto tiveram estas perdas, não estará completa sem três aspetos tratados: o que dimensionalmente significou a requisição em 1916 dos navios alemães e austro-húngaros surtos em portos portugueses continentais, insulares e provinciais (Capítulo 6), determinar a dimensão da Marinha de Comércio portuguesa (Tabela 12, no Capítulo 10, na página 60), e, a análise da proporção relativa das perdas face a esta dimensão (Tabela 12, no Capítulo 10).

No que respeita à segunda questão, vimos nas Fontes os problemas relativos à falta da série completa de dados nas duas fontes onde os poderíamos obter. Este problema agrava-se quando uma (Lloyd's<sup>68e 69</sup>) publica dados de julho de um ano a junho do ano seguinte, e a outra (Direção Geral da Marinha<sup>70</sup>) dados anuais referidos a janeiro do ano seguinte, logo, as duas séries não são conciliáveis ou complementáveis de forma direta.

<sup>68</sup>Table 1 - Showing Number, Tonnage, and Description of the Steamers, of 100 Tons Gross and upwards, BELONGING TO each of the several Countries of the World, as recorded in the Register. In *Lloyd's Register of Shipping Appendix 1915-1916*. Volume II. London. Lloyd's Register of Shipping, 1916, página 830

<sup>69</sup>Table 2 - Showing Number, Tonnage, and Discription of the Sailing Vessels, of 100 Tons NET and upwards, BELONGING TO each of the several Countries of the World, as recorded in the Register. In *Lloyd's Register of Shipping Appendix 1915-1916*. Volume II. London. Lloyd's Register of Shipping, 1916, página 831

<sup>70</sup>Direção Geral da Marinha, 2ª Repartição - *Lista dos Navios da Marinha Portuguesa*. Lisboa. Imprensa Nacional, 1915, 1916 e 1918.

Deste modo, qualquer opção implica concessões e estas a ausência da série completa de dados que seria o que desejava-mos e preferíamos.

Porque da Lloyd's conseguimos obter dados estatísticos relativos ao período entre 1 de junho de 1914 e 30 de junho de 1917 (33 meses), enquanto com a Direção Geral da Marinha apenas os anos de 1915 e 1917 (24 meses), optou-se por recorrer à Lloyd's, mais concretamente aos volumes II que correspondem a apêndices onde se registam os navios comerciais, incluindo de pesca, acima das 100 toneladas, e não à Direção Geral da Marinha. A concessão consequente desta opção implicaria que se não apresentassem dados relativos ao impacto das perdas para o período entre 1 de junho de 1917 e o final da guerra, ainda que se indicando as perdas em quantidade e tonelagem para todo o período que a nossa Lista "Definitiva" expressa, ou seja, entre os afundamentos do *Douro* em 3 de abril de 1915 e do *Maria Emília* em 5 de novembro de 1918. Assim, uma vez que não se conhecem informações que permitam considerar uma importante adição de navios no período em que nos faltam dados, fomos deduzindo grosseiramente os dados relativos aos afundamentos, aos quantitativos dos anos anteriores relativos à dimensão da marinha portuguesa.

Mas estes não são os únicos problemas a ter em consideração e consciência na hora de ler os dados relativos ao impacto das perdas.

Para além da falta de uma série de dados integral para o intervalo cronológico em apreço, temos que os dados aparecem em tonelagem bruta para vapores e líquida para veleiros. Para agravar a resolução deste aspeto concreto, os dados da Lloyd's partem de listas de navios registados com tonelagens muitas vezes divergentes daquelas que contabilizamos da nossa Lista "Definitiva" e que decorrem das fontes consultadas.

Note-se, por conseguinte, que quando se apresentarem dados quantitativos totais, ou seja, englobando navios a vapor e navios à vela, os valores resultam da soma entre arqueação bruta e líquida, dos primeiros e dos segundos respetivamente. Diga-se que se para os primeiros a diferença entre uma e outra pode ser considerável, para os segundos não é na esmagadora maioria dos casos. Ainda assim, julgámos preferível fazer esta nota.

Ou seja, qualquer que seja a opção metodológica para o efeito esta decorrerá sempre de opções que significam concessões, onde a resolução dos dados consultados será sempre baixa, logo a resolução dos resultados obtidos, pelo que prudência deve ser mobilizada na hora de considerar os dados aqui apresentados e/ou propostos.

Uma nota metodológica final no que a este problema diz respeito: na Lista “Definitiva” serão indicados os *Roberto Ivens* e *Augusto de Castilho* sendo que apesar de se tratar de navios então ao serviço da Marinha de Guerra, independentemente da sua origem de comércio, foram totalizados para os efeitos objeto e objetivo da presente tese, dado que a sua arqueação somada não coloca em causa de forma crítica as análises levadas a efeito.

## CAPÍTULO 1

### A ARMA SUBMARINA ALEMÃ

Não obstante o facto de a Alemanha ter sido apenas a nona armada a equipar submersíveis<sup>71</sup> com Diesel<sup>72</sup>, algumas das pioneiras viriam a ser suas inimigas, a arma submersível alemã acabou por ser a derradeira arma alemã de bloqueio naval e esse a derradeira estratégia para a desejada vitória.

É no contexto do Departamento de Torpedos (*Torpedo Inspectorate*) que o desenvolvimento da arma submersível alemã se iniciará. A disponibilização de quase dois milhões de marcos e 12 meses de trabalho resultarão na entrega do primeiro submersível da armada alemã, o U-1 em dezembro de 1906, resultado de melhoramentos sobre o projeto privado de fornecimento à Rússia de submersíveis<sup>73</sup>. Nascia assim na Marinha Imperial Alemã (*Kaiserliche Marine*) a Arma Submarina Alemã (*U-Bootwaffe*)<sup>74</sup> que em 1913 ganha autonomia<sup>75</sup>. No entanto, o U-1<sup>76</sup> não seria considerado apto para navegação oceânica e foi remetido para navio de treino em ambiente costeiro<sup>77</sup>.

A primeira fase de desenvolvimento (Pré-guerra) da arma submersível alemã acontece entre aquele U-1 e o U-18 em 1910, caracterizada grosso modo por problemas de propulsão<sup>78</sup>, armamento limitado (4 tubos mas apenas 6 torpedos), reduzida autonomia, reduzida profundidade de operação em periscópio (Apenas 4,5 m, um problema com ondulação), ou seja, reduzida performance e baixa fiabilidade.

---

<sup>71</sup>A utilização do vocábulo submersível ao invés do submarino não é ingénua e é intencional. Na verdade, estes navios foram submersíveis até terem tido a possibilidade de fazer funcionar os seus motores diesel, logo, carregar as suas baterias, em profundidade de periscópio, ou seja, sem estarem na superfície. Apenas o conseguirão com o *Snorkel* que permitirá em imersão fornecer ar ao interior do navio, nomeadamente à admissão dos motores diesel, algo imprescindível na combustão interna. Isto apenas acontecerá de forma standardizada com os U-57 e U-58 (Tipo VIIC) em 1943, momento a partir do qual falamos então de submarinos. Sobre os *Snorkel* em submarinos ler por exemplo ROOS, David e BISHOP, Chris - *Submarines: WWI to the present*. Nova York, 2016

<sup>72</sup>CUMMINS, Lyle - *Diesels for the First Stealth Weapon: Submarine Power 1902-1945*. Oregon, EUA. Carnot Press, 2007 página 77

<sup>73</sup>VICENTE, Cristino Castroviejo - *Submarinos Alemanes en la Gran Guerra 1914-1918*. Madrid. Almena Ediciones, 2004, página 14

<sup>74</sup>WILLIAMSON, Gordon - *U-boats of the Kaiser's Navy*. United Kingdom. Osprey Publishing Ltd., 2002, página 5

<sup>75</sup>VICENTE, Cristino Castroviejo - *Submarinos Alemanes en la Gran Guerra 1914-1918*. Madrid. Almena Ediciones, 2004, página 21

<sup>76</sup>Hoje visitável no Deutsches Museum em Munique

<sup>77</sup>DALLIES-LABOURDETTE, Jean-Philippe - *The Kaiser's U-Boote*. Paris. Histoire& Collections, 2009, página 16

<sup>78</sup>Os U-17 e U-18 foram os primeiros submersíveis alemães a serem equipados com Diesel, mas problemas nestes primeiros motores implicaram regressar aos motores a parafina iniciais.

A segunda fase é movida por questões de estratégia e viabilizada pelos novos e agora fiáveis motores Diesel da Manschinenfabrik Augsburg Nurnberg (MAN) e da Germanianwerft, onde se inclui a classe U-31 do famoso U-35 de La Perière<sup>79</sup>, já em contexto da Grande Guerra. Durante a guerra as melhorias e as versões foram-se sucedendo e um enorme caminho foi percorrido entre o U-1 e os U-Cruiser que armavam com duas peças de 150 mm e rivalizavam com navios de guerra de superfície, operando até nas costas do Canadá e dos Estados Unidos da América. Na Tabela 3 encontramos os quantitativos por tipologia que operaram entre 1914 e 1918, onde é claro que o tipo UB é aquele que mais unidades teve empregues nas operações, nomeadamente o UBIII, precursor do VIIC da Segunda Guerra Mundial. O UCII seria o tipo de submersível especialista na colocação dos muitos milhares de minas pela Alemanha durante a guerra.

| Tipo      | 1914 | 1915 | 1916 | 1917 | 1918 | Totais |
|-----------|------|------|------|------|------|--------|
| U         | 10   | 12   | 25   | 25   | 11   | 83     |
| U-Cruiser |      |      |      | 7    | 4    | 11     |
| UBI       |      | 17   |      |      |      | 17     |
| UBII      |      | 5    | 25   |      |      | 30     |
| UBIII     |      |      |      | 42   | 47   | 89     |
| UCI       |      | 15   |      |      |      | 15     |
| UCII      |      |      | 51   | 13   |      | 64     |
| UCIII     |      |      |      |      | 16   | 16     |
| UE        |      | 3    | 7    |      | 10   | 20     |

**Tabela 3** – Quantitativos por tipologia, que operaram entre 1914 e 1918 (Adaptado de Williamson<sup>80</sup>)

Em 1914 a Alemanha olha para o submersível fundamentalmente como o mais pequeno dos seus navios, uma peça defensiva do arsenal naval, uma desnecessidade face quer à situação geográfica alemã, quer à crença de uma vitória alemã definitiva e rápida, o que talvez explique porque nenhuma ação contra os primeiros comboios de transporte de tropas aliadas se tenha operado<sup>81</sup>. Os submersíveis pareciam condenados a permanecerem fundeados no arquipélago de Heligoland no Mar do Norte para serem empregues como aviso e primeira medida defensiva contra o ataque da frota naval Britânica, que se acreditava aconteceria sobre a costa alemã. Nesta altura os submersíveis apenas saiam

<sup>79</sup>TELO, António José, et al. - *Ações do U-35 no Algarve: 24 de abril de 1917*. Lisboa. Câmara Municipal de Vila do Bispo e Escola Naval, 2017.

<sup>80</sup>WILLIAMSON, Gordon - *U-boats of the Kaiser's Navy*. United Kingdom. Osprey Publishing Ltd., 2002, página 17

<sup>81</sup>VICENTE, Cristino Castroviejo - *Submarinos Alemanes en la Gran Guerra 1914-1918*. Madrid. Almena Ediciones, 2004, página 23

escoltados por navios de superfície<sup>82</sup>, quando a estratégia alemã passava pelo emprego de minas e torpedos para destruir a maioria da força naval britânica<sup>83</sup> enfraquecendo-a para a batalha definitiva de aniquilação *Mahaniana*.

Já antes da guerra muito reduzida era a fé que se deposita nestes submersíveis. Em 1901 o Almirante Alfred Von Tirpitz (1849-1930) considerou que a Alemanha não tinha dinheiro para gastar (desperdiçar) em navios experimentais, e que isso (luxo) era exclusivo de países como a França ou a Inglaterra<sup>84</sup>.

Esta visão não era exclusiva da Alemanha. Por questões até culturais, o público e a Royal Navy partilhavam a opinião de Winston Churchill (1874-1965) quando afirmava sobre o submersível em 1913, ainda Primeiro Lord do Almirantado, "(...) frankly unthinkable (...) I do not believe this would ever be done by civilised power (...)"<sup>85</sup>.

Não obstante todo este ceticismo conceptual, cultural e estratégico, foi na terceira patrulha não escoltada de um grupo de submersíveis que se deu o primeiro encontro entre a arma submersível alemã e forças navais Britânicas. A 8 de agosto de 1914, ao largo das ilhas Fair, o U-15 disparou um torpedo sobre o HMS *Monarch*<sup>86</sup>, o primeiro disparo da história de um torpedo desde um submersível sobre um alvo em movimento em situação de guerra<sup>87</sup>, ainda que sem sucesso. É verdade que na manhã seguinte o HMS *Birmingham* abalroaria o U-15 parado à superfície com problemas de motor e o afundaria, o que parecia dar razão ao ceticismo. Mas, em setembro (A 3<sup>88</sup> ou a 5<sup>89</sup>) o U-21 afundaria o HMS *Pathfinder*, o primeiro navio a ser afundado por um torpedo disparado desde um submersível em contexto de guerra, e a 22 sob o comando de Otto Weddingen o U-9 afundou ao largo da costa holandesa três Cruzadores da classe *Cressy*, HMS *Aboukir*, HMS *Hogue* e HMS *Cressy*<sup>90</sup>, lançados entre 1899 e 1900, cerca de 36.000 toneladas em alguns minutos.

O submersível parecia ter capacidade ofensiva e afundava navios com ela.

---

<sup>82</sup>GIBSON, R. H. and PRENDERGAST, Maurice - *The German Submarine Warfare 1914-1918*. Londres. Naval & Military Press in association with The Imperial War Museum, Sem data, página 1

<sup>83</sup>VICENTE, Cristino Castroviejo - *Submarinos Alemanes en la Gran Guerra 1914-1918*. Madrid. Almena Ediciones, 2004, página 23

<sup>84</sup>Idem, página 11

<sup>85</sup>REDFORD, Duncan - *The Submarine: A Cultural History from the Great War to Nuclear Combat*. Londres. I. B. Tauris, 2015, página 71

<sup>86</sup>WILLIAMSON, Gordon - *U-boats of the Kaiser's Navy*. United Kingdom. Osprey Publishing Ltd., 2002, página 24

<sup>87</sup>GIBSON, R. H. and PRENDERGAST, Maurice - *The German Submarine Warfare 1914-1918*. Londres. Naval & Military Press in association with The Imperial War Museum, Sem data, página 4

<sup>88</sup>WILLIAMSON, Gordon - *U-boats of the Kaiser's Navy*. United Kingdom. Osprey Publishing Ltd., 2002, página 33

<sup>89</sup>GIBSON, R. H. and PRENDERGAST, Maurice - *The German Submarine Warfare 1914-1918*. Londres. Naval & Military Press in association with The Imperial War Museum, Sem data, página 6

<sup>90</sup>Idem, página 7



Em 1915 Guilherme II (1888-1918) decretava as águas em redor da Grã-Bretanha como zona de guerra e em fevereiro ensaia-se por período breve a guerra indiscriminada. Enorme quantidade de minas pretendiam bloquear as costas Britânica e Francesa, e apenas até maio 123 navios mercantes eram afundados<sup>91</sup>.

Estávamos perante uma alteração estratégica de enormes significado e consequência. Das consequências é de destacar a sucessão de afundamentos de navios com passageiros Americanos, onde se enquadra o famoso RMS *Lusitânia*, que alegadamente constitui uma das razões que trouxe este país para a Grande Guerra.

A balança desequilibrava-se a favor da Alemanha, os afundamentos excediam a capacidade de reposição e em 4 meses 365 navios eram afundados<sup>92</sup>.

Durante a beligerância de Portugal em 1916, a arma submersível alemã entra definitivamente no topo da estratégia alemã. Face ao sucesso do boqueio da Grã-Bretanha e seus efeitos, o General Falkenhyan (1861-1922) propõe Verdun em simultâneo com a guerra submersível indiscriminada, esta que se ia transformando na derradeira estratégia naval alemã.

Em 1917 esta chegou. Guilherme II publica em janeiro a diretiva que em fevereiro implementa a *uneingeschränkten U-Boot-Krieg*, a guerra indiscriminada sobre a marinha mercante que operasse no Canal da Mancha, na área ocidental do Mar do Norte, no Atlântico num arco de 400 milhas a Oeste das costas de ambas França e Grã-Bretanha, e ainda no Mediterrâneo, onde foram tidos canais excepcionais de exclusão.

A guerra indiscriminada tinha sido projetada com uma força disponível de 105 submersíveis mas implementada na fase inicial com apenas 40 unidades simultaneamente, 126 disponíveis e 50 em ação simultânea, na primavera<sup>93</sup>.

---

<sup>91</sup>WILLIAMSON, Gordon - *U-boats of the Kaiser's Navy*. United Kingdom. Osprey Publishing Ltd., 2002, página 37

<sup>92</sup>Idem, página 38

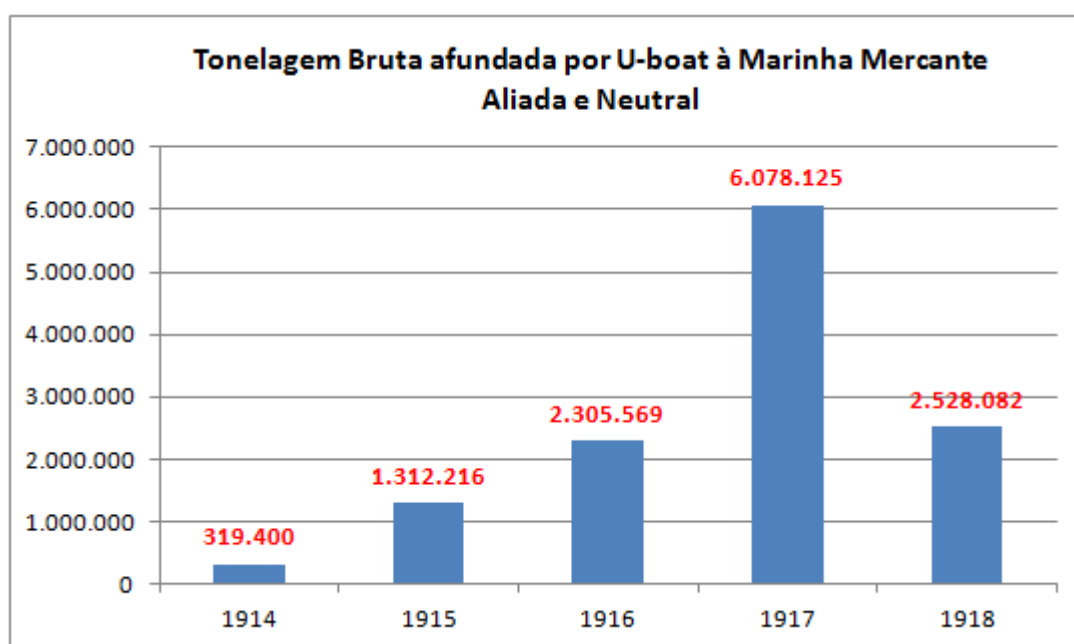
<sup>93</sup>Idem, páginas 42 e 43

Os efeitos são significativos e a Grã-Bretanha regista em 1916 e 1917 um saldo negativo entre as suas necessidades e a capacidade efetiva de importação e produção (Tabela 4).

| (Biliões de calorias)           | 1914        | 1915        | 1916         | 1917         | 1918        |
|---------------------------------|-------------|-------------|--------------|--------------|-------------|
| Necessidade                     | 52,5        | 53,7        | 54,4         | 55,1         | 55,3        |
| Importado                       | 34,2        | 31,8        | 31,1         | 29,2         | 27,9        |
| Produzido                       | 21,4        | 21,9        | 19,4         | 20,6         | 21,2        |
| Por via de racionamento         |             |             |              | 3,7          | 7,5         |
| Saldo                           | <b>3,10</b> | <b>0,00</b> | <b>-3,90</b> | <b>-1,60</b> | <b>1,30</b> |
| Importações (Milhões de Libras) | 691,7       | 749,8       | 639,4        | 534,7        | 551,2       |

**Tabela 4:** Dados relativos às necessidades estimadas, importação e produção de alimentos na Grã-Bretanha, e, ao custo das importações Britânicas, por ano, entre 1914 e 1918 (Dados coletados em Davis e Engerman<sup>94</sup>)

Em 1918 a tendência generalização do sistema de comboios e o emprego de minas desenvolvidas para o combate antissubmarino (Tipo H2 introduzidas em 1916), invertem as reduzidas perdas de submersíveis alemães que se tinham verificado em 1917, e o número de navios afundados verifica uma redução acentuada e significativa (Gráfico 1), quase regredindo para os totais verificados em 1916.



**Gráfico 1:** Tonelagem bruta de navios da Marinha Mercante Aliada e Neutral afundada por submersíveis alemães: totais por ano, entre 1914 e 1918 (Com base em dados de Davis e Engerman<sup>95</sup>)

<sup>94</sup>DAVIS, Lance E. and ENGERMAN, Stanley L. - *Naval Blockades in Peace and War: An Economic History Since 1750*. United Kingdom. Cambridge University Press, 2006, páginas 193 e 215

<sup>95</sup>Idem, página 171

O submersível tinha-se assim e então transformado na estratégia privilegiada de bloqueio naval e controlo das vias marítimas, primeiro sobre a Grã-Bretanha depois indiscriminadamente sobre os aliados e neutrais, concretamente sobre o principal meio de abastecimento, a marinha comercial.

A arma submersível alemã percorreu deste modo o caminho desde o pequeno navio defensivo à derradeira opção estratégica alemã para a capitulação Britânica como resultado da incapacidade de manter os esforços de guerra e de se alimentar.

A beligerância portuguesa tinha colocado as suas marinhas, logo também a comercial, no alvo dos submersíveis alemães, com as consequências constantes da presente.

## CAPÍTULO 2

### OS NAVIOS ALEMÃES E AUSTRO-HÚNGAROS APRESADOS EM 1916

A 7 de fevereiro de 1916, em nome da Nação, o Congresso da República decretava e o Ministro do Fomento promulgava a Lei 480<sup>96</sup>, a fim de garantir “Todas as providências destinadas a promover o abastecimento do país de matérias primas e mercadorias de primeira necessidade(...)”. Na sua Base 1ª constituía-se a Comissão Central de Subsistências, a quem cabia garantir aquelas providências. Na sua Base 10ª a Lei 480 previa a possibilidade da requisição “em qualquer ocasião as matérias-primas e os meios de transporte que forem indispensáveis à defesa ou economia nacional, que se encontrem nos domínios da república.”.

Esta Base 10ª em concreto verteria de fundamento para o Decreto N.º 2229<sup>97</sup>, este que abria o caminho à requisição de meios de transporte, concretamente marítimos, que cada vez se tornavam “mais difíceis e dispendiosos, sendo um dos motivos dessa dificuldade a falta de navios que façam esse serviço (...)”.

Uma vez que se ligava esta possibilidade de requisição de navios para garantir o transporte marítimo com a causa das subsistências, adjetivada naquele Decreto de “salvação pública”, estavam criadas as bases jurídicas e argumentativas para um conjunto normativo que se estendeu entre o dia 23 de fevereiro e o dia 10 de julho de 1916, decretando a requisição dos 72 navios alemães (70) e austro-húngaros (2) surtos em portos da República, continentais, insulares e ultramarinos, bem como lhes atribuiria denominação portuguesa. Já vimos na Introdução o processo político-diplomático que levou a esta requisição, seus propósitos e consequências, importa aqui analisar brevemente a dimensão desta requisição e olhar sucintamente para estes navios, dados que importa recolher uma vez que analisaremos de imediato o seu significado relativo à marinha de comércio portuguesa de então.

Este exercício sucinto justifica-se porquanto o conjunto de navios de pavilhão português que estava na mira da arma submarina alemã, foi aquele que resultou desta importante adição, mas também porque neste tema, a quantificação costuma ser feita sem

---

<sup>96</sup>Lei N.º 480, 7 de fevereiro 1916

<sup>97</sup>Decreto 2229, 23 de fevereiro 1916

contextualização, e esta importa. As dimensões relativas desta requisição são díspares conforme falemos dos navios requisitados mas que estiverem de facto ao serviço do comércio marítimo português, ou do conjunto dos navios que navegaram com pavilhão português, o objeto da presente, veremos.

Para além disso, retenhamos que alguns destes navios requisitados à Alemanha foram afundados por submersíveis precisamente alemães, uma ironia!

Como já referimos, o processo de requisição que se inicia a 23 de fevereiro numa manobra militar da Armada “muito bem organizada”<sup>98</sup>, trouxe para os pavilhões nacionais 72 navios (Tabela 10 no Anexo I), 70 dos quais de pavilhão alemão e dois austro-húngaro. Destes navios contamos 2 barcas e os restantes vapores, a maioria de relativa elevada dimensão e de construção relativamente.

Uma nota para os quantitativos em número e capacidade dos navios requisitados que aqui expressamos. Ao consultar a obra sobre o CEP de Telo e Sousa, lemos “74 navios dos poderes centrais (72 alemães e 2 Austríacos)”<sup>99</sup>, no entanto quando estes contabilizam pela distribuição geográfica apenas totalizamos 71, lapso certamente. Já no sítio da internet do Ministério da Defesa, em texto de promoção da exposição de evocação do centenário daquela requisição lemos “Portugal apreendeu desde o início da Grande Guerra em Portugal continental, nas ilhas e portos das suas colónias, um total de 76 navios mercantes alemães, incluindo 2 do Império Austro-Húngaro, constituindo mais de 240.000 toneladas. No porto Lisboa encontravam-se 38 navios alemães, com as respetivas cargas e tripulações.”<sup>100</sup>, sendo que em Lisboa apenas somamos 36 contabilizando os navios referidos nos Decretos 2236 e 2358.

Parte desta discrepância talvez se explique recorrendo a Jaime do Inso que refere “Além destes navios, foram ainda apreendidos (...) no Zambeze a Lancha Salvador, que pertencia à missão de jesuítas austríacos do Boror (...) na Guiné, os motores África e Diu, que pertenciam a firmas alemãs”.<sup>101</sup>

---

<sup>98</sup>TELO, António José and SOUSA, Pedro Marquês de - *O CEP: Os militares sacrificados pela má política*. Lisboa. Fonteira do Caos Editores, 2015, página 101

<sup>99</sup>Idem, página 98

<sup>100</sup>*Defesa Nacional - Apresamento dos navios alemães em exposição no Museu da Marinha* [Em linha]. Atual. 14 de março de 2016 [Consult. 13 de junho de 2017]. Disponível em

<<http://www.defesa.pt/Paginas/ApresamentodosnaviosalemãsemexposiçãonoMuseudaMarinha.aspx>>

<sup>101</sup>INSO, Jaimo Correia do - *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa. Edições Culturais da Marinha, 2015, página 25

Foi assim e por isto nossa opção incluí-los na lista dos navios apresados, ainda que de forma destacada (Tabela 10 do Anexo I).

Para saber da expressão dos navios requisitados sobre o comércio marítimo português não consideramos estes últimos navios, assim como não considerámos o *Newa* (futuro Navio de Salvamento *Patrão Lopes*), o *Kronsprinz* (futuro navio-hospital e transporte de tropas *Quelimane*, empregue em Moçambique<sup>102</sup>), o *Linda Woermann* (futuro *Pungué* da Marinha Colonial de Moçambique<sup>103</sup>) e o *Pluto* (futuro *Sado*, Lança-Minas da Marinha de Guerra<sup>104</sup>). Esta opção justifica-se porque não estiveram ao serviço da marinha de comércio de Portugal, logo não possuíram impacto sobre ela. Pela mesma razão, realizamos esta análise sem considerar os 44 navios<sup>105</sup> (Jaime do Inso deve estar a referir-se aos navios cedidos entre os navios da Direcção dos Transportes do Estado<sup>106</sup>) que estiveram ao serviço da Grã-Bretanha e de outros países aliados, 42 segundo Bessa Pacheco<sup>107</sup>, 53 segundo Telo e Marquês de Sousa<sup>108</sup>, ainda se com pavilhão e tripulação Portuguesa pelo menos em parte, através do acordo oficial, desmentido secretamente<sup>109</sup>.

Este acordo com a Grã-Bretanha relativa a estes navios, de contornos obscuros e de historiografia difícil, "enigma egípcio para os investigadores menos atentos"<sup>110</sup>, resume-se segundo Telo e Marquês de Sousa<sup>111</sup> à gestão de uma "Special Board" que entrega uma parte dos navios a Portugal após reparação, e aluga os restantes a uma entidade Britânica segundo uma quantia a entregar a Portugal (4 a 6 libras por tonelada e 14 xelins e 3 pences por tonelada de mercadora neles transportada). Depois de negociações interaliadas, os vapores do lote requisitado ficam assim entregues (Tabela 5), isto sem qualquer intervenção portuguesa nas negociações de Londres terminadas em novembro de 1916:

---

<sup>102</sup>*Idem*, página 25

<sup>103</sup>*Idem*, página 25

<sup>104</sup>*Idem*, página 25

<sup>105</sup>*Idem*, página 25

<sup>106</sup>"Mapa dos Navios da Direcção de Transportes do Estado" [Manuscrito]. 1919. Acessível em Biblioteca Central de Marinha, Arquivo Histórico, Documentação Avulsa: Presas de Navios, Caixa 1489

<sup>107</sup>PACHECO, Bessa - A Marinha na I Guerra Mundial. In *Anais do Clube Militar Naval*. Julho-Dezembro. Lisboa.Clube Militar Naval, 2014, pp 449-489

<sup>108</sup>TELO, António José and SOUSA, Pedro Marquês de - *O CEP: Os militares sacrificados pela má política*. Lisboa. Foneira do Caos Editores, 2015, página 120

<sup>109</sup>*Idem, ibidem*

<sup>110</sup>*Idem*, página 119

<sup>111</sup>*Idem*, páginas 118 a 120

| País         | Navios                  | Tonelagem (mil toneladas) |
|--------------|-------------------------|---------------------------|
| Portugal     | 20                      | 50,9                      |
| França       | 23                      | 68,3                      |
| Grã-Bretanha | 13                      | 57,9                      |
| Itália       | 14                      | 56,9                      |
| Bélgica      | 3                       | ?                         |
| <b>Total</b> | <b>73<sup>112</sup></b> | <b>+234?</b>              |

**Tabela 5** – Distribuição dos navios requisitados (Adaptado de Telo e Marquês de Sousa<sup>113</sup>)

Daqueles, o maior era o *Bulow* (futuro *Trás-os-Montes*) de 8.965 toneladas<sup>114</sup>, o menor o *Newva* de 467 toneladas, o futuro famoso navio de salvamento *Patrão Lopes* que hoje jaz no Cachopo Sul junto ao Bugio<sup>115</sup>. 50 navios possuíam uma capacidade acima das 2.000 toneladas, 36 das 3.000, 23 das 4.000, 12 acima das 5.000, sete acima das 6.000, três acima das 7.000 e apenas seis abaixo das 1.000 toneladas, num total de 242.875 toneladas.

Ora, se da capacidade constante da Tabela 8 referente a Portugal (50,9 toneladas) removermos as exclusões suprarreferidas (Cerca de 9,2 mil toneladas) ficamos com cerca de apenas 40 mil toneladas que reforçarão então a Marinha de Comércio portuguesa.

Ora, o Lloyd's Register of Shipping indica no seu Apêndice de 1915-1916 relativo aos quantitativos portugueses no período entre 01/07/1915 e 30/06/1916<sup>116e117</sup>, 92.425

<sup>112</sup> Não conseguimos determinar aquele navio que excede os 72 constantes dos Decretos de requisição

<sup>113</sup>TELO, António José and SOUSA, Pedro Marquês de - *O CEP: Os militares sacrificados pela má política*. Lisboa. Foneira do Caos Editores, 2015, página 120

<sup>114</sup> Verifica-se que os quantitativos de capacidade indicados nos diferentes Decretos que os referem, dizem respeito a toneladas líquidas. No entanto, servem-nos melhor os quantitativos brutos para comparação com os dados da Lloyd's Register of Shipping, segundo as nossas opções Metodológicas desenvolvidas em capítulo próprio. Deste modo, depois de validarmos através desta fonte uma amostragem dos dados indicados em toneladas brutas por Jaime do Inso, optámos por considerar a totalidade dos dados relativos à tonelagem bruta constantes da sua tabela da página 25 da obra aqui citada. Deste modo, todos dados aqui constantes em toneladas referem-se a toneladas brutas.

<sup>115</sup> Presentemente alvo de investigação pelo Programa de Investigação **HistArC** do **CINAV** – Centro de Investigação Naval da Marinha Portuguesa, projeto onde o autor da presente é corresponsável científico com o arqueólogo Jorge Freire, também este investigador daquele programa e centro.

<sup>116</sup>s/a - Table 1 - Showing Number, Tonnage, and Description of the Steamers, of 100 Tons Gross and upwards, BELONGING TO each of the several Countries of the World, as recorded in the Register. In *Lloyd's Register of Shipping Appendix 1915-1916*. Volume II. London.Lloyd's Register of Shipping, 1916, página 830

<sup>117</sup>Table 2 - Showing Number, Tonnage, and Discription of the Sailing Vessels, of 100 Tons NET and upwards, BELONGING TO each of the several Countries of the World, as recorded in the Register. In *Lloyd's Register of Shipping Appendix 1915-1916*. Volume II. London.Lloyd's Register of Shipping, 1916, página 831

toneladas relativas a vapores (Incluindo um veleiro e combustão interna, o *Três Macs* que seria afundado em 1917 pelo U-52), e 30.301 toneladas relativas a navios à vela, num total de quase 123 mil toneladas, ou seja, este reforço representou neste ângulo de análise cerca de 32,5% da capacidade existente (40 mil toneladas sobre 123 mil toneladas).

Já a requisição no seu total significou cerca de 190% da tonelagem existente com pavilhão português (242 mil toneladas<sup>118</sup> sobre 123 mil toneladas), aumentando significativamente a tonelagem que passou a navegar sob pavilhão português e conseqüentemente os alvos da arma submarina alemã, o universo objeto da presente tese. Ou seja, os navios que navegavam então sob pavilhão nacional representavam apenas cerca de 50% do total requisitado.

Não será excessivo sublinhar que se deve usar de prudência no olhar para estes dados, em função das opções que tomámos e das concessões que isso implicou (Ver Fontes e Metodologia). A este propósito note-se que o quadro da tabela 12 na página 60, indica quase 123 mil toneladas em junho de 1916 e quase 335 mil toneladas em junho de 1917, com perdas a não excederem as 740 toneladas, ou seja, não se conseguem quantitativos rigorosos e de elevada resolução quando se pretende conferir a adição da tonelagem requisitada, a quantitativos constantes dos dados Lloyd's, ainda que também não se detetem incompatibilidades.

Uma nota final para referir que dos navios requisitados foram afundados 21 navios (28%) num total de 62.158 toneladas (25,6%), como se lê da Tabela 10 no Anexo I. De entre estes contavam-se alguns dos maiores navios a navegar sob pavilhão português, como o *Tungue* de 8.021 toneladas, o *Damão* de 5.668 toneladas, ou o *Madeira* de 4.792 toneladas, apenas como exemplos, sabendo que além dos navios requisitados o nosso maior vapor era em junho de 1916 o vapor *África* de 3.583 toneladas.

---

<sup>118</sup> Se todos os navios mantiveram pavilhão português, independentemente dos países origem na distribuição, algo que não conseguimos apurar



## CAPÍTULO 3

### ANÁLISE DA LISTA AGREGADA

Como vimos na Metodologia, a lista que servirá de base à Lista “Definitiva” (Anexo III) é a que designámos de Lista Agregada (Anexo I - sob a forma digital em CD incluso). Esta foi assim designada por agregar todas as entradas de todas as Fontes Secundárias que detetámos e elegemos, de acordo com os critérios já mencionados.

O conjunto destas entradas foi então ordenado pelo nome do navio com o objetivo de detetar as divergências entre as diferentes entradas relativamente a cada navio, divergências estas que foram então sendo resolvidas com recurso às Fontes Primárias, vertendo essa resolução nomeadamente no índice de Robustez que se pretende informe sobre a qualidade de cada uma das entradas da Lista “Definitiva” e dados nela constantes, objeto da presente.

Esta agregação ordenada permitiu não só detetar incongruências, como mostrou de forma muito clara que a análise fina das divergências nos conduziria a novas perguntas, e essas a novos dados.

Na verdade, foi o que aconteceu quando se analisaram, dentro de cada navio com entradas agora agregadas e ordenadas, dados referentes a datas de afundamento e tonelagem, por exemplo.

A face mais relevante disto foi a importante deteção de navios diferentes com o mesmo nome, ou navios com nomes diferentes que eram afinal o mesmo navio, factos ausentes de menção de todas as Fontes Secundárias consultadas e que serviram de base à nossa Lista Agregada. Deste modo, acrescentaram-se navios à nossa lista, nesta fase ainda de forma potencial.

Estas incongruências e divergências, apesar de terem potencial construtor como acabámos de ver, constituem também um conjunto de problemas, cuja extensão e complexidade ficam claras na análise da Lista Agregada que importa fazer, ainda que sem pretendermos ser exaustivos.

Naturalmente e por conseguinte não cabe aqui listar, na íntegra e por extenso, as numerosas divergências que uma leitura rápida da Lista Agregada permite identificar de imediato, e que se estendem à totalidade dos campos de dados.

É no entanto importante identificar aquelas que, no nosso entender, constituem ora os casos de divergência ou incongruência mais relevantes, ora que permitam no seu conjunto mostrar a extensão e a complexidade dos problemas trazidos até nós nesta compilação agregada.

### **Navios muito referidos e navios pouco referidos**

Desde logo possuímos navios extensamente referidos nas Fontes Secundárias, outros apenas referidos por uma única fonte. Exemplo do caso primeiro o *Emília 1ª*, referido na totalidade das 16 Fontes Secundárias consideradas, ainda que Joaquim Ferreira da Silva<sup>119</sup> lhe indique o ano de 1916 para o seu afundamento e não 1917 que é o correto, e do caso último o *Crios*, apenas referido por Yves Dufeil<sup>120</sup> e por nenhuma Fonte Primária, o que levou inclusivamente à sua remoção e ausência da Lista "Definitiva". Na verdade, o *Crios* era um navio de pavilhão grego afundado pelo U52.

### **Navios diferentes com o mesmo nome e navios com nomes diferentes que são afinal um mesmo navio**

Existem duas entradas diferentes que pareciam à primeira vista um único e mesmo navio, apenas sofrendo de aparente falta de precisão das diversas fontes quanto à forma de escrever o seu nome, são eles o *Aida* e o *Ayda*. No entanto, a agregação permitiu verificar a divergência de datas para um grupo e para outro, tratando-se pois de dois navios. Jaime do Inso<sup>121</sup> confunde claramente um com o outro ao referir que o *Aida* se perdeu na "Costa Portuguesa", quando este foi afundado ao largo de Brest. Foi de resto o *Ayda* que foi afundado na costa Portuguesa, mais concretamente ao largo de Vila Nova de Mil Fontes. Yves Dufeil, na obra citada, possui duas entradas para um navio com aparentemente o mesmo nome, mas tonelagem diferente. Ao agregar as entradas, tornou-se claro que a sua entrada referente a 1.159 toneladas se refere ao *Emília*, e que a referente a 25 toneladas se refere ao *Emília I*. Tratando-se de dois navios que podiam ter sido considerados como

---

<sup>119</sup>SILVA, Joaquim Ferreira da - A Marinha de Comércio na Grande Guerra (1914-18). In *Memórias 2014*. XLIV. Lisboa. Academia de Marinha, 2016, pp 413-423

<sup>120</sup>DUFEIL, Yves - *The Submarine War 1914-1918 - Ships Sun, Hit or Seized by U-boats* [Em linha]. Histomar. Atual. 02/01/2012 [Consult. 30/01/2016]. Disponível em <<http://en.calameo.com/read/000802552eeb17407643a>>

<sup>121</sup>INSO, Jaimo Correia do - *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa. Edições Culturais da Marinha, 2015.

apenas um, este é um aspeto crítico na produção de uma lista de navios. Na verdade, não detetámos qualquer menção a isto em qualquer das fontes consultadas.

O *Gomezianes da Graça Odemira* e o *Odemira* que ao contrário do que seria de esperar numa análise menos atenta e aprofundada, são afinal o mesmo navio.

No caso do *Santa Maria* apenas a análise da tonelagem e a data de afundamento permitiu percebermos que estamos perante dois navios e não um. Este navio é referido por fontes diferentes como tendo sido afundado ora a 10/06/1917, ora a 04/09/1917, ora ao largo das Berlengas, ora do Cabro Prior, ora com 56 toneladas, ora com 204 toneladas. O U22 e o U53 são referidos como responsáveis. Porque é possível agrupar coincidentemente dois grupos de dados, existem fortíssimas possibilidades de estarmos perante mais um caso de dois navios confundidos com apenas um por partilharem o mesmo nome. Veremos na Lista “Definitiva”.

Pelo contrário, o *Serra do Marão* e o *Serra do Marco* são um e o mesmo navio, sendo o segundo vítima de imprecisão no nome.

Mais um exemplo de dois navios referenciados como sendo o mesmo: o veleiro *Ligeiro* de 25 toneladas afundado em junho? de 1917 (O mês não é unânime entre as diversas fontes na Lista Agregada), e o rebocador *Ligeiro* de 285 toneladas afundado em dezembro de 1917. Neste caso a agregação das entradas deste navio por datas e por local de afundamento, para além de apenas pelo nome, permitiu detetar esta importante questão. Esta é de resto uma das entradas menos consensuais da Lista Agregada. Há imensa confusão com as tonelagens, nomeadamente com as que correspondem ora ao veleiro (Lugre) ora ao rebocador, bem como ao local e à data do seu afundamento, e até os U53 e U55 são referidos como responsáveis pelo afundamento. Neste navio as fontes são notavelmente confusas, onde por exemplo a lista organizada de forma alfabética à Conferência de Paris, há 3 entradas para 2 navios, o *Ligeiro* rebocador e veleiro a que se junta um *Lighter*, que pode inclusivamente corresponder a um dos *Ligeiro* (Ver exemplo seguinte).

### **Navios referidos com dados divergentes**

O *Berta* aparece com três datas e dois locais de afundamento diferentes entre as diversas fontes: 26, 27 e 28/07/1917, e, ao largo de Vila do Conde/Póvoa de Varzim.

O *Cisne* ou *Cysne* conforme as fontes, navio que Paulo Costa decide inclusivamente não considerar por duvidar que tenha sequer sido afundado<sup>122</sup>, foi afundado de facto ao largo de Brest/Ushant. A própria delegação portuguesa à Conferência de Paris acaba por apenas o mencionar numa das suas duas listas<sup>123</sup> de navios como perdas de guerra, e com uma data completamente dissonante daquela que a maioria das fontes refere, junho ao invés de maio. Neste caso, nem mesmo a Lloyd's of London conhecida pelo seu rigor e assertividade parece ter referido a data corretamente, indicando abril<sup>124</sup>.

### **Navios tidos como afundados que não se afundaram**

O *Constância*, o *Índia* ou o *Desertas*, são exemplos de navios tidos nas Fontes Secundárias como afundados, mas que não se afundaram de facto, removidos por isso da Lista “Definitiva” ainda que nela mencionados em separado.

O *Lina* aparece referido sem mais dados em Jaime do Inso<sup>125</sup> que não refere as suas fontes, mas este pode ter tido acesso às listas de Paris que também o refere, no entanto o *Lina* é mais um navio que não foi afundado por ação inimiga, tendo encalhado.

O *Lisbonense*, referido como tendo embatido num objeto na água a 23/08/1918 pela Wikipédia, é referido como afundado por bombas em Costa Júnior na obra citada a 24/08/1918, ambas as fontes sem mais dados.

### **Referências únicas e/ou provavelmente erradas**

Num artigo de José António Rodrigues Pereira<sup>126</sup>, cuja lista proposta parece ser maioritariamente aquela publicada antes por Joaquim Ferreira da Silva<sup>127</sup>, de resto este

---

<sup>122</sup>COSTA, Paulo - *As Perdas da Frota Mercante Portuguesa durante a Primeira Grande Guerra*. Jornadas do Mar - "Mar: Uma Onda de Progresso". Lisboa. Escola Naval, 2014, pp

<sup>123</sup>"Comissão Executiva da Conferência de Paz - Perda de Navios (Reparação)" [Manuscrito]. 1919-1920. Acessível em Arquivo Histórico-diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 3º P.A.6, M.115, Proc. 2-VI

<sup>124</sup>*Foreign vessels sunk or damaged by the enemy : from the outbreak of war to 11th November 1918*. London. Lloyd's of London, 1919.

<sup>125</sup>INSO, Jaimo Correia do - *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa. Edições Culturais da Marinha, 2015.

<sup>126</sup>PEREIRA, José António RODRIGUES - A Marinha na Grande Guerra: Teatros de Operações da Europa, Atlântico e Mediterrâneo - 1914-1919. *Revista Militar*. 68º Volume, N.º 5 (2016), páginas 489 a 519

<sup>127</sup>SILVA, Joaquim Ferreira da - A Marinha de Comércio na Grande Guerra (1914-18). In *Memórias 2014*. XLIV. Lisboa.Academia de Marinha, 2016, páginas 413 a 423

consta da bibliografia daquele, existe um *Vasco da Gama* sem data de afundamento e apenas referido com o ano de 1915, que removemos da Lista “Definitiva” por não se ter detetado outra fonte que o referisse, e porque que Rodrigues Pereira não revela fonte para esta entrada concreta da sua lista.

Nestas duas fontes, há uma entrada para um *Douro* em 1916, coincidente em dia e mês com o Douro de 1915. Porque não conseguimos localizar qualquer outra fonte que o mencionasse, das muitas consultadas, também não o consideramos em sede de Lista “Definitiva”. Nesta artigo ainda o caso do *Espinho*, indicado em duas entradas, o primeiro dos quais com dados que apenas nesta fonte são indicados. Uma vez que os dados indicados para a segunda entrada correspondem, grosso modo, com as restantes fontes, não considerámos o primeiro e apenas o segundo. O mesmíssimo caso para o *Rio Ave* com uma entrada referindo 22 de março de 1917, sem par nas restantes fontes, e um *Rio Ave* em 25 de março de 1918 correspondendo às restantes fontes que o mencionam, e, para o *Beira Alta*, com entradas mencionando data desconhecida e 25 de março de 1918, correspondendo às fontes, a segunda. De resto nestes dois artigos, estas entradas duplas, em que apenas um corresponde à realidade, são uma constante a inflacionar ali o número de navios portugueses afundados por ação naval alemã.

Por fim, como tratar e o que fazer relativamente às diversas embarcações mencionadas por ocasião do bombardeamento ao Funchal, Madeira, no dia 13/12/1916 pelo U38, com frases como “5 Embarcações de Madeira”<sup>128</sup> com um total de seis toneladas, ou “Diversas pequenas embarcações Funchal (Madeira)” na mesma fonte mas na lista ordenada por tonelagem<sup>129</sup>, com um total de 42 toneladas?.

Nestes casos optou-se por menciona-los em separado ainda que na Lista “Definitiva”, tal como para os não afundados ou não afundados por ação alemã.

Parece-nos que desta forma fica claro o desafio que tivemos que enfrentar e os problemas que tivemos que resolver para partindo da Lista Agregada chegar à Lista “Definitiva” tal como é proposta no Anexo III.

---

<sup>128</sup>“Comissão Executiva da Conferência de Paz - Perda de Navios (Reparação)” [Manuscrito]. 1919-1920. Acessível em Arquivo Histórico-diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 3º P.A.6, M.115, Proc. 2-VI

<sup>129</sup>*Idem*

## CAPITULO 4

### CONSTRUÇÃO DA LISTA “DEFINITIVA”

Como vimos na Metodologia e na análise à Lista Agregada, detetadas incongruências e divergências entre as diversas entradas para cada navio nas diversas Fontes Secundárias consideradas, recorreu-se às Fontes Primárias como forma de as resolver.

As divergências nas datas, no local, na forma de afundamento e por vezes no submersível autor eram tão críticas em alguns casos, que esclarecer o mais rigorosamente possível foi a prioridade e onde se investiu maior esforço e tempo.

Tal como fizemos para a análise da Lista Agregada, o processo de refinamento na produção da “Lista Definitiva” é aqui relatado em forma de casos notáveis ou relevantes enquanto exemplo, ao contrário de listar todas as ações tomadas.

#### **Submersíveis responsáveis errados**

O *Glória*, constava em 13 Fontes Secundárias como tendo sido afundado pelo UB50, tendo no entanto sido mandado parar a tiro de peça e afundado com cargas explosivas pelo U157. O seu afundamento consta de forma clara no diário de guerra deste último submersível. Não espanta pois que não conseguíssemos encontrar esta ocorrência no Diário de Guerra do UB50.

#### **Forma de afundamento erradamente referida**

As causas do afundamento, ou seja, a forma selecionada pelo submersível para afundar determinado navio, constitui igual problema nas fontes. A título de exemplo, o veleiro *Três Macs* era dado como afundado pelas fontes como por torpedo, tiro de canhão ou incêndio, mas o diário de guerra esclareceu claramente quanto ao uso de cargas explosivas.

No caso da escuna de 312 toneladas *Açoriano*, nenhuma das 14 fontes secundárias que mencionam o navio refere cargas explosivas como forma de afundamento, referindo ou torpedeamento ou tiros de canhão, no entanto o diário de guerra é claro sobre a utilização de cargas explosivas como forma de afundamento, de resto a forma comum para veleiros desta dimensão. Talvez o equívoco possa explicar-se porque este navio consta do relatório

do emprego de munições de peça do submersível com 5 unidades empregues, provavelmente usadas para o parar para inspeção.

A escuna *Lídia* de 257 toneladas, afundada ao largo do Faial em 27 de dezembro de 1917, é referida em 15 vezes nas 16 Fontes Secundárias eleitas, e em 6 das 8 Fontes Primárias, incluindo o Diário de Guerra onde é alvo de uma das descrições mais detalhadas e claras que conhecemos num Diário de Guerra de um submersível alemão da Grande Guerra. Esta Fonte Primária consolidou a suspeita que que o *Lydia* é efetivamente o *Lídia*, um e único navio, pelo que o *Lydia* foi removido.

Este constava como torpedeado, mas foi afinal afundado com cargas explosivas colocadas a bordo da escuna pela tripulação do submersível, cuja quantidade, duas, até foi possível de determinar. A tripulação da escuna foi antes encaminhada para terra nos seus salva-vidas.

### **Falta de unanimidade nas datas do afundamento**

O *Açor* possuía uma divergência extensa entre fontes secundárias no que respeita à data do afundamento: 26/01/1917 ou 17/07/1917 ou 16/08/1917 ou 17/08/1917, documentos franceses do respetivo serviço de informação<sup>130</sup>, coevos, esclareceram o dia 16/08.

Já no caso do veleiro *Porto* de 1.128 toneladas, afundado pelo U140 ao largo da Flórida, as maioria das fontes referem a data 27/07/1918, mas uma 04/08/1918, foi o Diário de Guerra que esclareceu o dia 27/07/1918.

Para o vapor de 3.245 toneladas *Leixões* afundado ao largo de Newfoundland, as fontes secundárias eleitas indicavam dias diferentes para o seu afundamento: 11, 12 e 18/09/1918. O Diário de Guerra do U155 refere o dia 11.

Semelhante, o caso do vapor de pesca *Leonor*, em que as fontes indicavam datas como 23, 24 ou 25/04/1918 apontando torpedo como a forma do afundamento, mas o Diário de Guerra esclarece o dia 24/04/1918 e ter sido parado com artilharia mas afundado com cargas explosivas, operação comum nestes casos.

---

<sup>130</sup>"Mouvements et actes des sous-marins ennemis" [Manuscrito]. 1916-1952. Acessível em Service historique de la Défense, Paris, BB12 a BB20

### **O problemas das localizações**

Outro problema são as localizações. Apenas a título de exemplo o *Valladares Ilé* indicado nas fontes secundárias eleitas como afundado na posição 43°30'N, 9°48'W, quando o Diário de Guerra indica clara e diretamente a posição 39°30'N, 9°48'W. Exemplo mais grave o veleiro *Tejo*, afundado em 14/05/1917 na posição 38° 58'N, 0° 16'W, e referenciado nas fontes como na posição 0'16'E.

### **Navios estrangeiros tidos como portugueses**

As fontes possuem inclusivamente navios de pavilhão de país que não Portugal, exemplo o *Buoni Amici*, afundado de facto pelo U22 no dia 23/09/1918, mas de pavilhão Italiano, ou o *Crios*, Grego.

### **Navios não afundados por ação da arma submarina alemã**

O *Alentejo* afundou-se no porto de Marselha no dia 3 de setembro de 1917 devido a Incêndio e conseqüente deflagração de “granadas” que constituíam parte da carga. Porque este constituía perigo à navegação, o governo francês solicitou o seu “*levantamento ou destruição*”, tendo o Governo português abdicado dos direitos sobre o seu salvado. Acabaria por ser recuperado em 1919 e renomeado *Victorieux*<sup>131</sup>.

### **Adições de navios e o papel construtor de alguns fundos documentais**

O potencial construtor que adivinhámos pudesse estar contido nas Fontes Primárias, revelou-se sob a forma de duas adições: o *São Nicolau* e o *São Tiago*, o primeiro constante do manuscrito da Caixa 203 do Arquivo Histórico da Biblioteca Central da Marinha<sup>132</sup> e o segundo das listas da Direção Geral da Marinha<sup>133</sup>. O ISN adiciona 4 caíques, ainda que sem mais informação.

---

<sup>131</sup>“Comissão Executiva da Conferência de Paz - Perda de Navios (Reparação)” [Manuscrito]. 1919-1920. Acessível em Arquivo Histórico-di

<sup>132</sup>“Relação dos navios mercantes nacionais afundados por submarinos alemães” [Manuscrito]. Acessível em Biblioteca Central de Marinha - Arquivo Histórico, Caixa 203

<sup>133</sup>Direção Geral da Marinha, 2ª Repartição - *Lista dos Navios da Marinha Portuguesa*. Lisboa. Imprensa Nacional, 1915, 1916 e 1918.



Também a documentação francesa<sup>134</sup> consultada adicionou um *Aida* como afundado em 1918, quando tínhamos um *Aida* e um *Ayda* mas em 1917. Poderá ser um terceiro *Aida*? Não conseguimos garantir.

No entanto, esta extensa e importante fonte não é isenta de problemas. A título de exemplo, reporta navios afundados como pelo UB59 que foram afundados pelo UB55, facto que o Diário de Guerra confirma, como é exemplo *A Portuguesa* no dia 11/12/1917, ou, aponta o afundamento do patrulha da Marinha portuguesa *Augusto de Castilho* como afundado a 8 milhas ao largo do Cabo Raso, quando este foi afundado ao largo dos Açores. Não obstante, resolveu questões importantes como um aparente equívoco na data de afundamento do *Senhora da Conceição*, referenciado nas Fontes Secundarias como afundado no dia 19/03/1917, mas reportado pela informação Francesa como em 17/03 do mesmo ano.

Esta fonte também confirmou a suspeita de que o veleiro *Ligeiro* (Não confundir com o rebocador), afinal não foi afundado, ainda que tenha sido de fato atacado a tiro de peça pelo UC53 ao largo de Esposende no dia 09/06/1917. Outro navio atacado mas que parece não se ter afundado foi o vapor *Setúbal*, indício referido nesta fonte.

Contrariou ainda o UC21 como autor do afundamento do veleiro *Maria Alice* em 27/10/1917, indicando o U89.

Também o fundo documental Britânico<sup>135</sup>, que contém extensos registos das perdas portuguesas, foi importante contribuidor não só para confirmar dados antes dúbios, como para, por exemplo, remover da lista de afundados por ação do inimigo o *Lina e o Desertas*, afinal encalhados, o *Índia* danificado após ataque pelo UB57, mas salvo, ou o veleiro *Ligeiro* referido nas fontes francesas, atacado pelo UC53, mas também salvo.

Foi também construtor com a adição do veleiro *Maria Alicia*, que apesar de constituir fonte única, repete a menção a este navio em diversos manuscritos do fundo, quer sob a forma de registo/lista, quer sob a forma de estatística. Considerámo-lo, não obstante com um Índice de Robustez de 1, o mínimo, uma vez que é repetidamente indicado com data diferente da indicada para o *Maria Alice*, o candidato alternativo óbvio.

---

<sup>134</sup>"Mouvements et actes des sous-marins ennemis" [Manuscrito]. 1916-1952. Acessível em Service historique de la Défense, Paris, BB12 a BB20

<sup>135</sup>"Losses sustained by Portugal during the War" [Manuscrito]. 1919. Acessível em The National Archives, Kew, MT 25/36 Ministry of Shipping, 1917 - 1921: correspondence and papers

Um último exemplo de uma adição com base apenas em fonte primária foi um navio referido no Diário de Guerra do U22, afundado no dia 04/09/1918, registado sem nome, e sem correspondência óbvia na nossa Lista “Definitiva”, ainda que não seja de afastar por completo a possibilidade de se tratar do *Prateado*. Não obstante, foi adicionado ao conjunto de navios indeterminados que segue no final da Lista “Definitiva”.

Outro arquivo que providenciou dois fundos documentais da maior relevância e contributo foi o Arquivo Histórico-diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros. Estes arquivos, resolveram questões importantes ligadas ao *Alentejo*<sup>136</sup> (já vimos), e, aos *Douro* e *Cysne*<sup>137</sup> (Ver Capítulo 10 na página 60 e ponto seguinte).

### **As opções dos investigadores**

Foi questionado por Pulo Costa<sup>138</sup> o afundamento em 1915 do *Cysne* e do *Douro* (Ver Capítulo 10 na página 60), qualquer um em data anterior a março de 1916, por conseguinte com Portugal na qualidade de país neutral. No entanto, não só estes afundamentos por ação direta alemã são extensamente referidos nas fontes Secundárias e Primárias, como a documentação constante do processo respetivo supracitado permite não só confirmá-lo como saber dos argumentos portugueses e alemães no que respeita ora à falta de legitimidade ora à legitimidade do afundamento. Sobre o problema da legitimidade do afundamento e destruição de navios neutrais, nomeadamente o *Douro* e o *Cysne*, ainda que muito superficialmente, dedicámos o Capítulo 10 (página 60), que contém os aspetos por nós considerados como mais relevantes nesta matéria e no caso destes dois navios.

O problema agrava-se quando se constata que as próprias Fontes Primárias podem ter problemas críticos. A título de exemplo, o registo de perdas do ISN<sup>139</sup> regista um *Argos* e um *Argus*, com datas de afundamento 23/03/1917 e 11/12/1917 respetivamente, registando o local do seu afundamento como tendo ocorrido na Costa Inglesa e ao largo do Cabo Ortegal. Acontece que a fonte primária por nós considerada mais fidedigna, o Diário de Guerra,

---

<sup>136</sup>“Comissão Executiva da Conferência de Paz - Perda de Navios (Reparação)” [Manuscrito]. 1919-1920. Acessível em Arquivo Histórico-diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 3º P.A.6, M.115, Proc. 2-VI

<sup>137</sup>“Perdas de Navios: Douro e Cysne” [Manuscrito]. Acessível em Arquivo Histórico-diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 3º P.A.7, M.29

<sup>138</sup>COSTA, Paulo - *As Perdas da Frota Mercante Portuguesa durante a Primeira Grande Guerra*. Jornadas do Mar - “Mar: Uma Onda de Progresso”. Lisboa. Escola Naval, 2014, páginas 224 a 233

<sup>139</sup>Livro de Registo de Salvamento e de Resoluções Tomadas - [Manuscrito]. 1915-1945. Acessível em Instituto de Socorros a Náufragos (ISN),

esclarece claramente um *Argo* e um *Argos*, com datas de afundamento coincidentes, mas o primeiro no Cabo Ortegal e o segundo ao largo de Leixões, nenhum na costa Inglesa.

Ou no caso do *Santa Maria*, afundado em 04/09/1917, constante como ao largo do Cabo Carvoeiro pelo Diário de Guerra do U22, é registado pelo mesmo ISN como a “3’ do Cabo Rendide”.

É por isso necessário que se interprete e critique, a todo o tempo, até os dados das Fontes Primárias.

Foi deste modo que construímos a Lista “Definitiva” (Anexo III) que constitui a nossa proposta quanto aos navios que navegando sob pavilhão português foram afundados por submersíveis alemães no contexto da Grande Guerra, que se analisará subsequentemente.

## CAPITULO 5

### ANÁLISE DOS AFUNDAMENTOS

Como resultado deste percurso metodológico e analítico, propomos a Lista “Definitiva” que constitui o nosso Anexo III e que fecha-mos com 116 navios, cujos dados e circunstâncias do seu afundamento indicamos com a segurança refletida pelo Índice de Robustez do seguinte modo (Tabela 6): 82 de forma muito robusta, 15 de forma robusta, 2 com algumas reservas, 10 com muitas reservas, e 7 com possibilidade de não terem sido afundados por ação inimiga, ou sobre os quais as poucas fontes que o mencionam indicam muito poucos dados e/ou dados contraditórios, sendo por conseguinte de afundamento duvidoso ou eventualmente fora deste contexto.

| Qt.       | Índice de Robustez | Robustez        |
|-----------|--------------------|-----------------|
| <b>82</b> | 23 a 38            | Muito Robusto   |
| <b>15</b> | 11 a 22            | Robusto         |
| <b>2</b>  | 7 a 10             | Com Reservas    |
| <b>10</b> | 4 a 6              | Muitas Reservas |
| <b>7</b>  | 1 a 3              | Duvidoso        |

**Tabela 6** – Quantidade de navio afundados por Índice de Robustez

Indicamos ainda 4 entradas que intencionalmente não contabilizámos nos 116 navios e que decorrem de referências por exemplo a 4 caíques, ou cinco pequenas embarcações e até a um navio que não conseguimos identificar. Objetivamente, estas foram referências que foram aparecendo em Fontes Secundarias e/ou Primarias, mas com informações que não consideramos suficientes para decidir inclui-las, independentemente do Índice de Robustez que obtivéssemos. Indicamo-las separadamente e mantivemos os dados de rastreamento das fontes que os referiram.

Do mesmo modo, não deixámos de indicar os navios que constantes da Lista Agregada foram removidos da lista “Definitiva” mas que nela se indicam (Tabela 7), porque a consulta das Fontes Primárias acabou por esclarecer sobre a sua não perda ou não por motivo beligerante. Pela mesma razão e objetivo, mantivemos a referência às fontes Secundárias e Primárias por forma a garantir o rastreamento de dados fonte. Foram eles os seguintes navios, nas seguintes circunstâncias:

| Navio              | Circunstâncias   |
|--------------------|--|
| <i>Alentejo</i>    | Explosão de granadas (Carga) na sequência de incêndio, no porto de Marselha. Foi recuperado e renomeado Victoreaux <sup>140</sup>      |
| <i>Constância</i>  | Bombardeado mas não afundado <sup>141</sup>  |
| <i>Desertas</i>    | Encalhou <sup>142</sup>  |
| <i>Índia</i>       | Torpedeado, danificado e reparado <sup>143</sup>   |
| <i>Ligeiro</i>     | Atacado a tiros de canhão, mas não afundado <sup>144</sup>   |
| <i>Lina</i>        | Encalhado <sup>145</sup>   |
| <i>Porto Santo</i> | Meteu água, encalhou <sup>146</sup>  |
| <i>Rio Mondego</i> | Parado a tiro de canhão e danificado por 7 ou 8 cargas explosivas, mas deixado a flutuar e rebocado até às ilhas Scilly <sup>147</sup> |
| <i>Setúbal</i>     | Bombardeado mas não afundado <sup>148</sup> , encalhado <sup>149</sup>   |

**Tabela 7**– Navios que não se perderam por ação inimiga ou não se perderam de todo

<sup>140</sup>“Losses sustained by Portugal during the War” [Manuscrito]. 1919. Acessível em The National Archives, Kew, MT 25/36 Ministry of Shipping, 1917 - 1921: correspondence and papers

<sup>141</sup>“Mouvements et actes des sous-marins ennemis” [Manuscrito]. 1916-1952. Acessível em Service historique de la Défense, Paris, BB12 a BB20

<sup>142</sup>“Losses sustained by Portugal during the War” [Manuscrito]. 1919. Acessível em The National Archives, Kew, MT 25/36 Ministry of Shipping, 1917 - 1921: correspondence and papers

<sup>143</sup>“Comissão Executiva da Conferência de Paz - Perda de Navios (Reparação)” [Manuscrito]. 1919-1920. Acessível em Arquivo Histórico-diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 3º P.A.6, M.115, Proc. 2-VI

<sup>144</sup>“Mouvements et actes des sous-marins ennemis” [Manuscrito]. 1916-1952. Acessível em Service historique de la Défense, Paris, BB12 a BB20

<sup>145</sup>“Losses sustained by Portugal during the War” [Manuscrito]. 1919. Acessível em The National Archives, Kew, MT 25/36 Ministry of Shipping, 1917 - 1921: correspondence and papers

<sup>146</sup>Idem

<sup>147</sup>“Mouvements et actes des sous-marins ennemis” [Manuscrito]. 1916-1952. Acessível em Service historique de la Défense, Paris, BB12 a BB20

<sup>148</sup>Idem

<sup>149</sup>“Losses sustained by Portugal during the War” [Manuscrito]. 1919. Acessível em The National Archives, Kew, MT 25/36 Ministry of Shipping, 1917 - 1921: correspondence and papers

Quando analisamos a Lista “Definitiva” em termos cronológicos (Tabela 8), podemos ver que ela verte, grosso modo, a realidade da ação submarina alemã durante a Grande Guerra. Como vimos no capítulo dedicado a contextualizar o desenvolvimento e emprego dos submersíveis pela Alemanha na Grande Guerra, vemos que os afundamentos por ela conseguidos se vão verificando em crescendo, com o auge em 1917 e um decréscimo em 1918, este que se acentua com a proximidade do final da Guerra.

| Ano          |        |                | Mês       |        |           |
|--------------|--------|----------------|-----------|--------|-----------|
| Ano          | Quant. | Tonelagem      | Mês       | Quant. | Tonelagem |
| 1915         | 2      | 871            | Abril     | 1      | 248       |
|              |        |                | Maio      | 1      | 623       |
| 1916         | 7      | 7 817          | Junho     | 1      | 740       |
|              |        |                | Novembro  | 2      | 3 829     |
|              |        |                | Dezembro  | 4      | 3 248     |
| 1917         | 62     | +52 110        | Janeiro   | 4      | 2 297     |
|              |        |                | Fevereiro | 4      | +243      |
|              |        |                | Março     | 10     | 7 248     |
|              |        |                | Abril     | 3      | 5 879     |
|              |        |                | Maio      | 2      | 1 939     |
|              |        |                | Junho     | 4      | 2 759     |
|              |        |                | Julho     | 4      | 819       |
|              |        |                | Agosto    | 7      | 5 801     |
|              |        |                | Setembro  | 4      | 361       |
|              |        |                | Outubro   | 4      | 7 787     |
|              |        |                | Novembro  | 6      | 8 734     |
|              |        |                | Dezembro  | 12     | +8 243    |
| 1918         | 41     | +38 550        | Janeiro   | 3      | 669       |
|              |        |                | Fevereiro | 2      | 303       |
|              |        |                | Março     | 4      | 979       |
|              |        |                | Abril     | 4      | 8 179     |
|              |        |                | Julho     | 4      | 8 116     |
|              |        |                | Agosto    | 7      | 3 743     |
|              |        |                | Setembro  | 10     | 7 822     |
|              |        |                | Outubro   | 5      | 8 739     |
|              |        |                | Novembro  | 1      | ?         |
| Data Incerta | 4      | +138           |           |        |           |
| <b>Total</b> |        | <b>+99 486</b> |           |        |           |

Tabela 8 – Afundamentos por ano e por mês

Em 1915, na neutralidade portuguesa, apenas 2 navios (871 toneladas).

Portugal entra oficialmente em Guerra com a Alemanha a 9 de março de 1916, pelo que não é de estranhar a inexistência de navios afundados entre essa data e o afundamento do *Cysne* e do *Douro*, não sendo de descartar a possibilidade de todo o processo diplomático, jurídico e político em torno daqueles navios ter causado algum tipo de precaução por parte da Alemanha, vertida em instrução para os comandantes dos submersíveis, mas estamos a inferir. Independentemente disto, a verdade é que em 1916 os afundamentos de iniciam em junho, mas apenas se voltam a verificar em novembro e dezembro, num total de 7 navios afundados totalizando 7.817 toneladas.

É de facto em 1917 que a maioria dos navios que navegavam com pavilhão português é afundada, mais de 52.000 toneladas conseguidas com o afundamento de 62 navios. A guerra indiscriminada decretada pelo Kaiser em janeiro e que se inicia em fevereiro, não parece ter impacto direto nas perdas portuguesas, sendo que o aumento verificado em março parece ser circunstancial, decrescendo logo no mês seguinte para se manter estável, com apenas outro pico em dezembro. Não obstante, o ano de 1917 é de facto aquele em que o maior número de afundamentos se regista, com a maior tonelagem afundada, de resto em linha com os totais de todas as marinhas nesse ano.

A análise em gráfico permite visualizar esta realidade de forma muito clara (Gráfico 2).

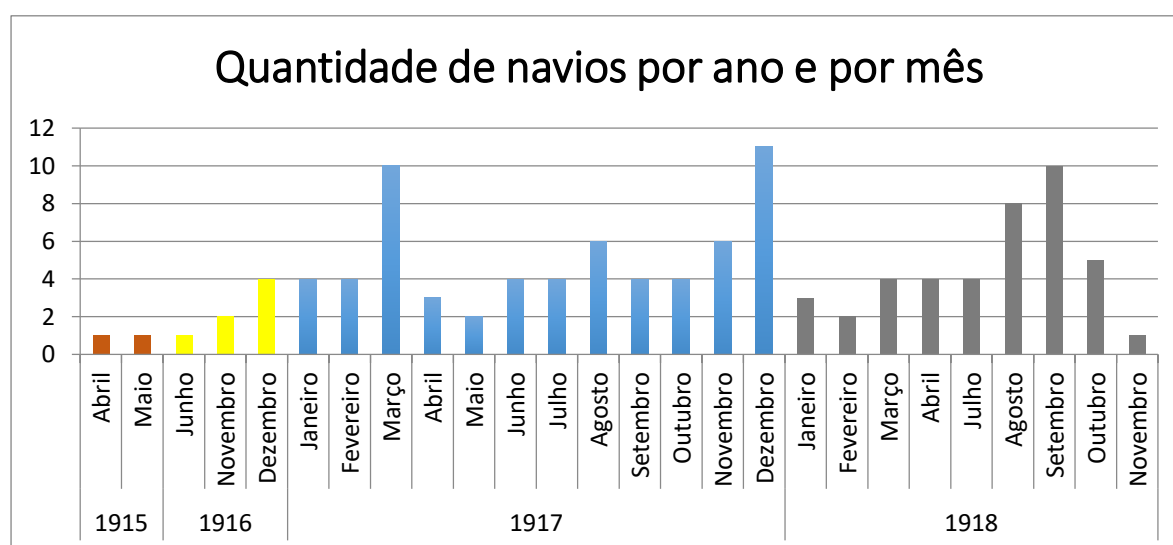
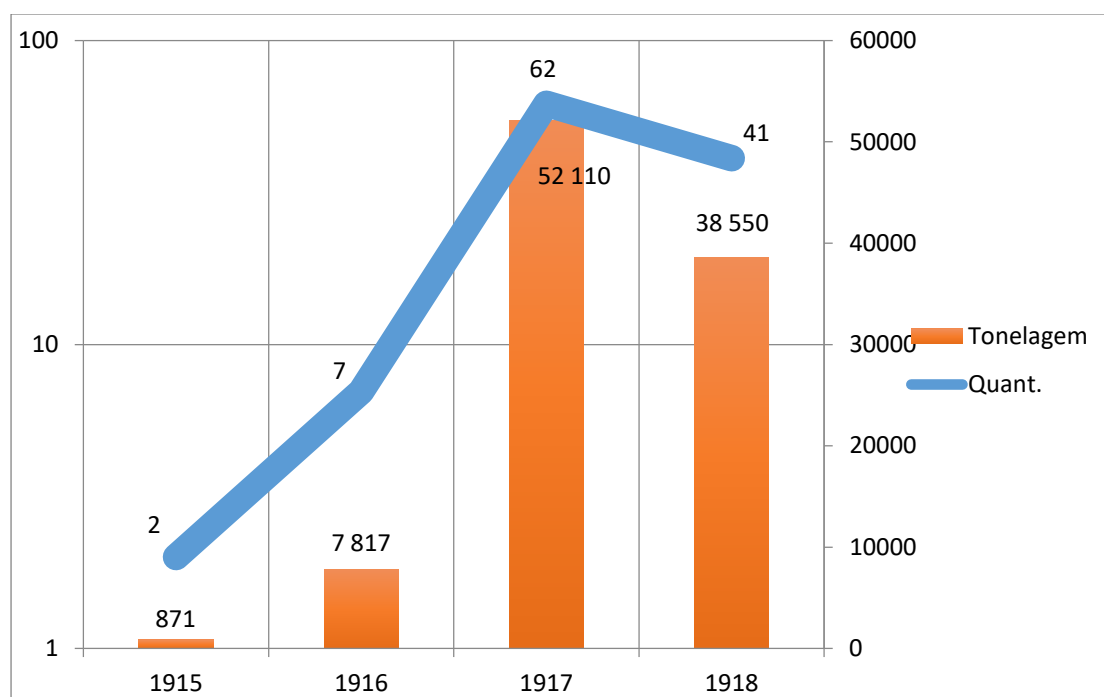
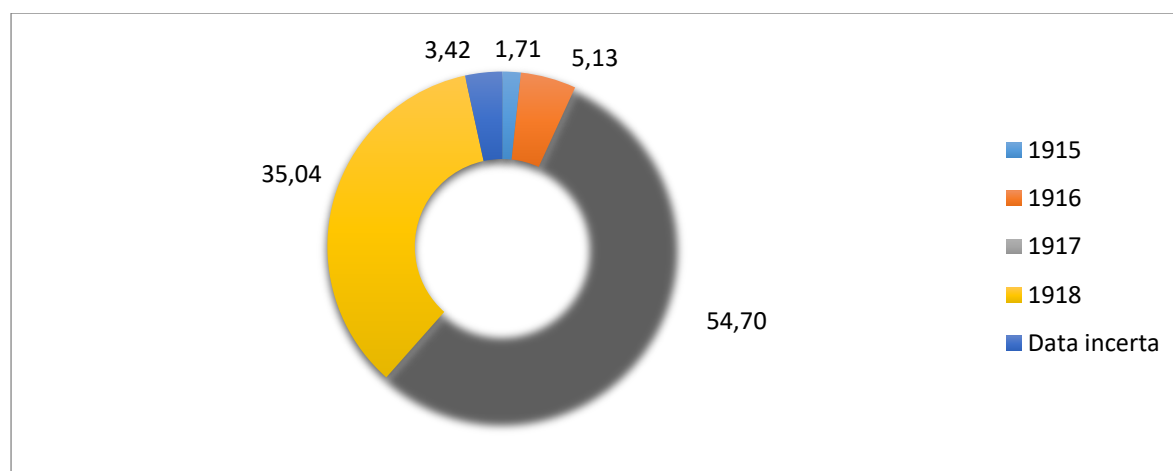


Gráfico 2 – Análise da quantidade de navios afundados, por ano e por mês

Os dados de 1918, ainda que mostrem uma subida dos afundamentos de navios sob pavilhão português ao logo do ano, com um pico no final da Guerra, em agosto e setembro, mostram nos totais anuais o declínio da eficácia da arma submarina alemã, à medida que os diversos fatores para isso se iam operando: menor capacidade de reposição dos efetivos, menos capacidade de manter as unidades operacionais, mais eficácia nos afundamentos de submersíveis pelos aliados especialmente a Grã-Bretanha, entre outros fatores. Os Gráficos 3 e 4 mostram a macro-realidade e demonstra que a tonelagem está articulada com a quantidade de navios.



**Gráfico 3** – Análise dos afundamentos por ano, comparando tonelagem e quantidade (Foram omitidos para melhor leitura da curva 4 navios, 138 toneladas, que possuem Data Incerta de afundamento)

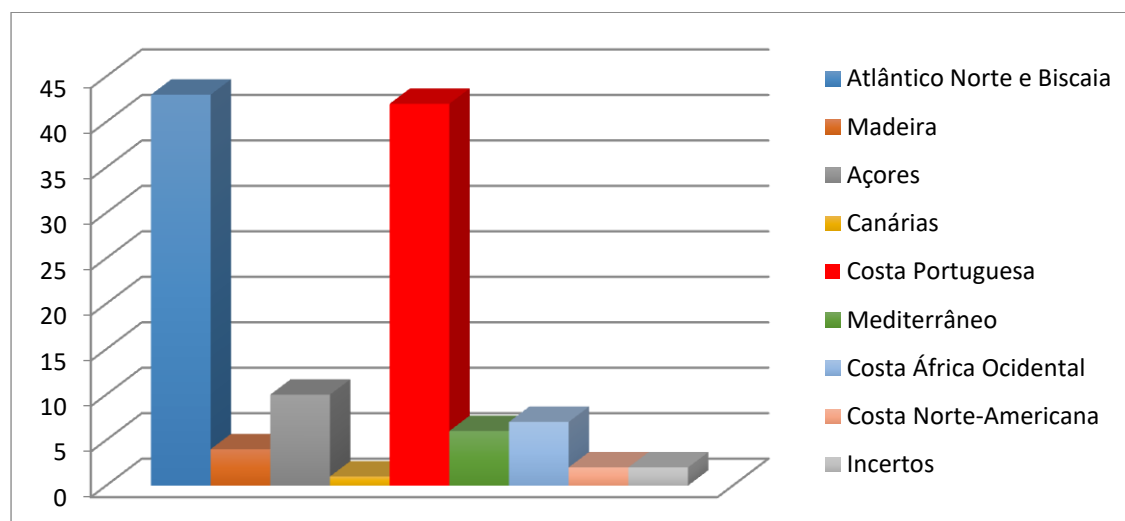


**Gráfico 4** – Análise percentual dos afundamentos por ano

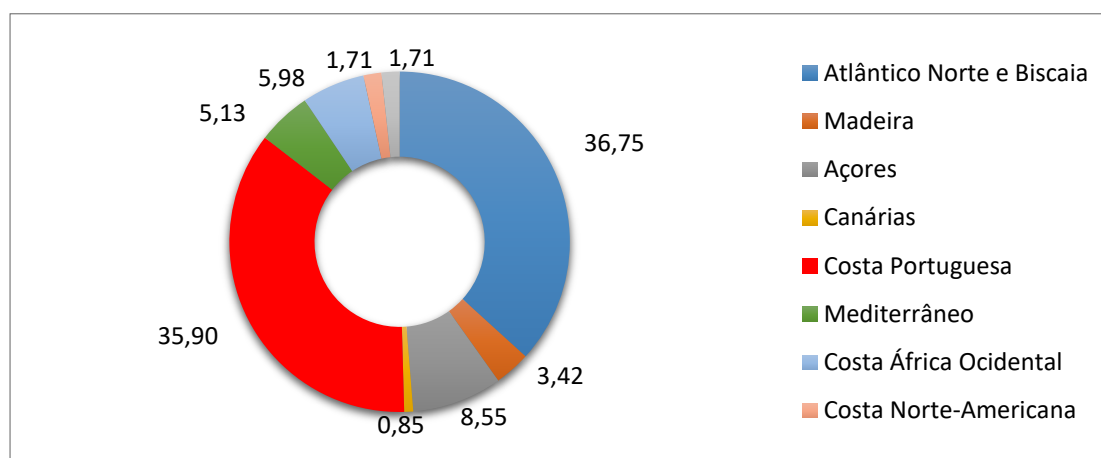


A análise pelo prisma percentual torna claro que a maioria dos afundamentos se verificou em 1917 (54%), com o decréscimo referido em 2018 (35,04%) e o grande crescendo de 1916 (5,13%) para 1917.

É interessante analisar estes afundamentos do ponto de vista geográfico. Recorrendo à forma gráfica, a imagem obtida é clara e imediatamente esclarecedora, quer analisando áreas em quantidade (Gráfico 5), quer em percentagens relativas (Gráfico 6):



**Gráfico 5** – Análise da quantidade de navios afundados por área geográfica



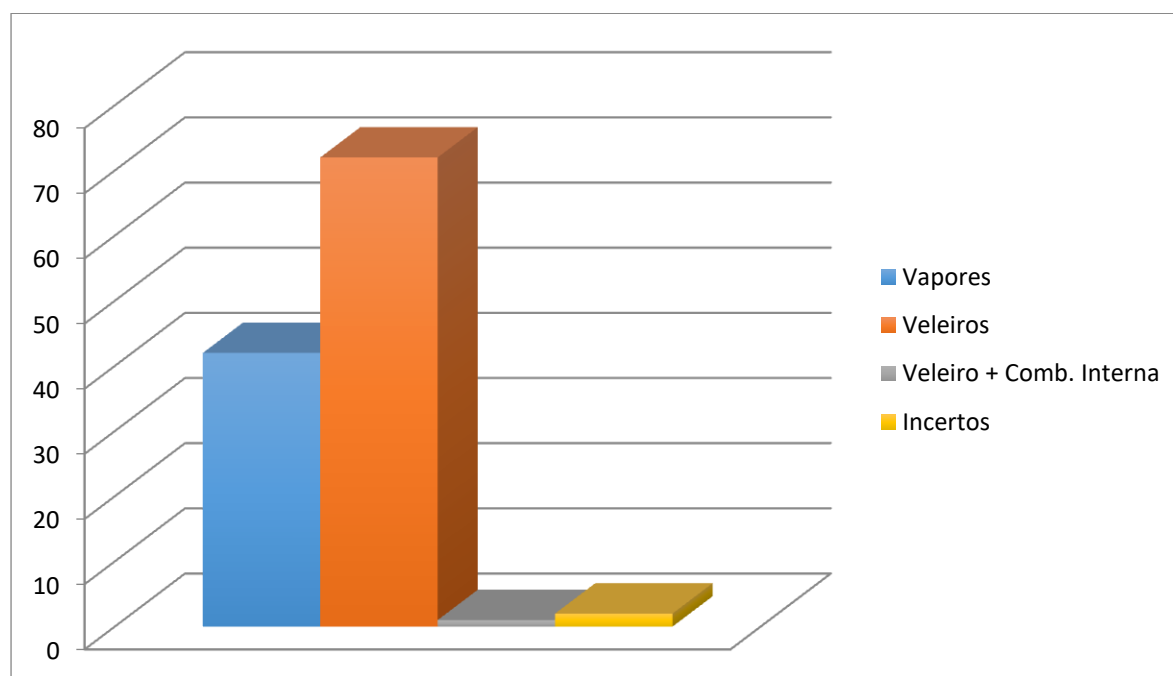
**Gráfico 6** – Análise percentual dos navios afundados por área geográfica

Julgamos que estes resultados mostram não só as rotas, mas também os raios de operação dos submersíveis, uma análise que fica por fazer mas que julgamos ainda não foi feita, ou seja, cruzar os afundamentos com as rotas comerciais e militares, e comboios, com as missões e condicionantes de autonomia e operação dos submersíveis. Oportunidade para um futuro projeto de investigação.

É esmagadora a maioria dos afundamentos no Norte Atlântico e na proximidade da costa Portuguesa continental. Em menor número ao largo de Portugal insular, e total ausência nas costas de Portugal colonial, porventura porque os submersíveis não passariam muito abaixo de Cabo Verde? Não obstante foram afundados sete navios num total de 5,893 toneladas na costa Ocidental Africana, tão a Sul como o Rio do Ouro.

Nota para os dois navios afundados na costa Norte Americana, ao largo da Flórida e de Newfoundland, onde operavam os alcunhados U-Cruiser, os grandes submersíveis da classe U151 e U139<sup>150</sup>, estes com cerca de 17.000 milhas náuticas de alcance prático.

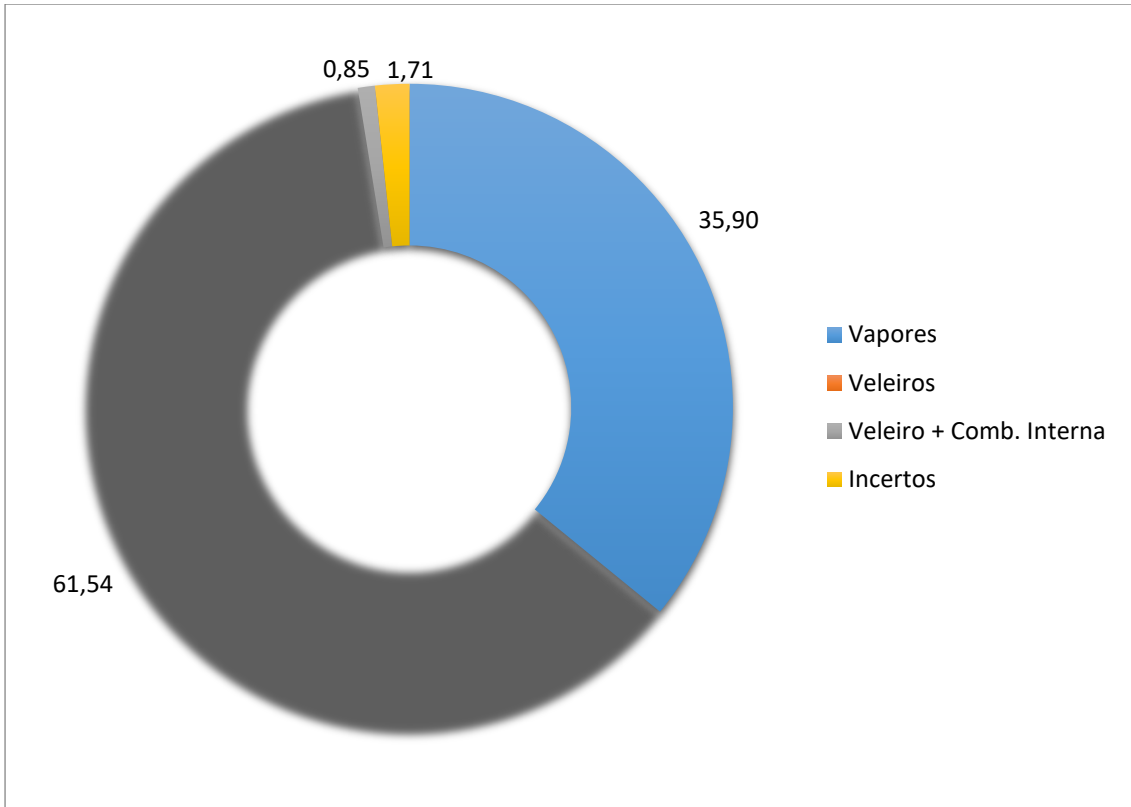
Por fim, resta analisar os afundamentos em função do tipo de navios (Gráficos 7 e 8), com três divisões: vapores e veleiros, e, devido ao *Três Macs*, veleiros com motor de combustão interna, o único exemplo deste então recente tipo de navios que cruzava os mares nas marinhas civis e militares. Este navio era de resto um dos apenas dois navios que navegavam sob pavilhão português que em 1915 possuíam motores de combustão interna<sup>151</sup>. Incluímos ainda aqueles cujo tipo não conseguimos detetar nas fontes. A maioria foram veleiros (61,54%).



**Gráfico 7** – Análise dos afundamentos por tipologia dos navios

<sup>150</sup>GRONER, Erich, et al. - *U-boats and Mine Warfare Vessels. German Warships 1815–1945*. London. Conway Maritime Press, 1991.

<sup>151</sup>RUSSO, Jorge - *Os combustíveis líquidos e a combustão interna na navegação, até 1915: Contributo para a compreensão do seu emprego* Jornadas do Mar. Alfeite, Almada. Escola Naval, 2016, pÁGINAS 186a 201



**Gráfico 8** – Análise percentual dos afundamentos por tipologia dos navios

## CAPITULO 6

### O AFUNDAMENTO DO DOURO E DO CYSNE EM 1915

Mesmo antes de março de 1916 os submersíveis alemães afundaram dois navios que navegavam com pavilhão português, o *Douro* e o *Cysne*.

Na nossa opinião, para além das questões que já referimos anteriormente, pareceu-nos importante analisar estes dois afundamentos, ainda que sucintamente, à luz dos argumentos alemães, que permitem perceber um pouco do fundo político envolvido nas questões dos afundamentos, nomeadamente de navios navegando sob pavilhão neutral. Analisar do mesmo modo a argumentação portuguesa permite ter uma ideia das hesitações políticas, o estado na nossa política externa e até do problema da informação interna e da qualidade dos dados que se obtinham.

Por tudo isto julgámos que valeria a pena determo-nos com um capítulo dedicado.

Com data de 7 de abril de 1915, o Secretário de Estado para os Assuntos Externos Britânico<sup>152</sup> informava Portugal que o “vapor *Douro*” tinha sido torpedeado e que a sua tripulação tinha chegado em segurança a Swansea<sup>153</sup>.

Este afundamento teria ocorrido com “prévio reconhecimento nacionalidade, apreensão víveres e intimação tripulação passar para botes.”<sup>154</sup>

Em 28 de maio de 1915 José Joaquim Govêa e B. Vareta e Santos, Lda, o primeiro em representação do armador e os segundos proprietários do carvão<sup>155</sup> que constituía a carga do *Douro*, solicitavam a intervenção de Portugal perante o Ministério da Alemanha em Lisboa com o objetivo de que este reclamasse no seu país a indemnização consequente, no valor de 37.600 escudos, cerca de 696.000 € em 2018<sup>156</sup>, sublinhando-se a condição de neutralidade quer do pavilhão quer do destino da carga, Portugal. Considera-se ali

---

<sup>152</sup> “Secretary of State for Foreign Affairs”

<sup>153</sup> “Perdas de Navios: Douro e Cysne” [Manuscrito]. Acessível em Arquivo Histórico-diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 3º P.A.7, M.29

<sup>154</sup> *Idem*

<sup>155</sup> O Douro saiu de Cardiff no dia 31 de março de 1915 com um carregamento de 373 toneladas de carvão mineral destinado ao Porto, tendo sido afundado por torpedo do U pelas 15h00 na posição 50º51N, 6º34’W

<sup>156</sup> Portaria n.º 326/2017, *Diário da República n.º 209/2017, Série I de 2017-10-30* [Em linha]. Ministério das Finanças e da Administração Pública. Atual. s/d [Consult. 17/02/2018]. Disponível em <<https://dre.pt/application/conteudo/114123461>>

especialmente grave o facto de não ter havido confirmação previa de nacionalidade, informação que contraria fonte Britânica<sup>157</sup>.

De resto, a Alemanha não reconhecia o envolvimento no caso do *Douro*, alegando legitimidade por contrabando de guerra no caso do *Cysne*, veremos.

O Ministério da Marinha Português defendeu a respeito do *Cysne* que a argumentação Alemã, que justificava a legalidade do afundamento pelo alegado transporte de contrabando de guerra, não era legítima, inclusivamente ao abrigo da Declaração Naval de Londres (1909)<sup>158</sup>, no sentido em que “A falta de carácter obrigatório (Sobre Portugal) da Declaração de Londres é um argumento de princípio”<sup>159</sup>. Recomendou no entanto prudência na fundamentação deste ponto em exclusivo, sugerindo a adição do argumento “(...) contradição do procedimento submarino alemão com os próprios preceitos da Declaração na parte aplicável.”<sup>160</sup>, alertando para a eventual fragilidade da sustentação baseada no artigo relativo ao Bloqueio e à cláusula do artigo 38<sup>a</sup> daquela Declaração quanto às “machinas para minas nos tóros de madeira”<sup>161</sup>.

A falta daquele carácter obrigatório e de que a questão dos toros de madeira não podia ser alegada no plano do contrabando de guerra, foram de resto e efetivamente os argumentos remetidos para Berlim.

Em 18 de abril de 1915, era opinião do Secretário de Estado Permanente para os Assuntos Externos Britânico, A. Nicolson, que Portugal devia recolher os factos e pedir explicações e indemnização perante o Governo Alemão<sup>162</sup>.

No entanto, todo este processo foi pautado de avanços e recuos, e aparentemente, sofreu de enorme dificuldade na obtenção de informações detalhadas e fidedignas, assim como em estabelecer e articular uma estratégia face à Alemanha, situação agravada pelos permanentes e muito reclamados extravios de correspondência, ou pelos atrasos na

---

<sup>157</sup>“Losses sustained by Portugal during the War” [Manuscrito]. 1919. Acessível em The National Archives, Kew, MT 25/36 Ministry of Shipping, 1917 - 1921: correspondence and papers

<sup>158</sup>Sem autor - *The Law of War: A Documentary History*, Edição de L. Friedman. Londres. VI. 1972.

<sup>159</sup>“Perdas de Navios: Douro e Cysne” [Manuscrito]. Acessível em Arquivo Histórico-diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 3<sup>o</sup> P.A.7, M.29

<sup>160</sup>*Idem*

<sup>161</sup>*Idem*

<sup>162</sup>*Idem*

recepção de respostas. Pelo menos numa ocasião, Sidónio Paes recebeu resposta alemã aos casos do *Douro* e do *Cysne*, passado um mês.<sup>163</sup>

Em 21 de maio de 1915 ainda se levantavam dúvidas sobre o torpedeamento como a causa da perda do *Douro*, e alertava-se o Ministro de Portugal em Berlim para o facto de que Portugal não tinha ratificado a Declaração de Londres, ou seja, hesitava-se na estratégia já referida<sup>164</sup>. A título de curiosidade, a Legação de Portugal na Alemanha tinha em 1915 dificuldade em obter de Lisboa uma cópia daquela Declaração<sup>165</sup>.

Em 30 de outubro de 1915, Norton de Matos escrevia ao Ministro da Marinha informando sobre a resposta do Secretário de Estado Imperial aos protestos de Sidónio Paes: “(...) contesta em absoluto a responsabilidade de qualquer submarino seu no caso do “*Douro*”, e no caso do *Cysne*, “Expôs os textos e circunstâncias em que se baseia para sustentar a legitimidade do procedimento do submarino (...) Convida os interessados a fazerem valer os seus direitos perante o tribunal de presas de Hamburgo.”<sup>166</sup>.

Na verdade a Alemanha defendia a legitimidade do afundamento do *Cysne* em cinco pontos: A carga (toros de madeira para minas) era contrabando de Guerra e destinava-se a país inimigo (Inglaterra), o navio podia ser confiscado porque a carga representava mais de metade da carga total, a destruição de navio e carga foi legítima porque as forças inimigas se encontravam nas proximidades e o navio alemão não tinha possibilidade de conduzir o navio neutral até porto alemão sem se expor a perigo, o comandante alemão colocou a tripulação neutral e os papéis do navio em segurança, e, que a Declaração de Londres é a mais moderna e avançada regulamentação de Direito Marítimo. Remete finalmente a questão da indemnização para o Tribunal de Presas Alemão de Hamburgo.

A Declaração de Londres de 1909 era muito relevante para os casos em apreço, uma vez que era sobre ela que a Alemanha depositava a sua argumentação relativa ao afundamento de navios mercantes neutrais. A Alemanha considerava, à luz daquela disposição internacional de Direito Marítimo, que estes transportavam contrabando de Guerra mesmo

---

<sup>163</sup> *Idem*

<sup>164</sup> *Idem*

<sup>165</sup> *Idem*

<sup>166</sup> *Idem*

quando alimentos, se para portos de países inimigos ou que a eles lhes dessem apoio. Foi exatamente a argumentação usada para responder ao protesto Americano pelo afundamento do cargueiro *William P. Frey* pelo cruzador alemão *Prinz Eitel-Friederich* em 27 de janeiro de 1915, e que transportava para Inglaterra uma carga de trigo.

As questões da Declaração Naval de Londres de 1909 e o estatuto das presas alemãs são questões complexas, que naturalmente não cabem no presente, mas Armando Marques Guedes sintetiza muito bem o seu âmbito:

“(...) A reunião, para que foi convocado limitado número das potências marítimas do tempo<sup>167</sup>, realizou-se em Londres e ocupou o final de 1908 e os dois primeiros meses do ano seguinte. Dela resultou a Declaração sobre o Direito da Guerra Marítima, que ficou conhecida como Declaração Naval de Londres de 1909 e coligiu em nove capítulos o que se entendeu representar uma equilibrada conciliação entre os usos aceites em matéria de bloqueio em tempo de guerra, de contrabando de guerra, de assistência hostil, de destruição de presas neutras, de mudança de pavilhão, de definição de propriedade inimiga, de salvos-condutos, de resistência ao direito de visita, e de indemnizações.”<sup>168</sup>.

Portugal mas também a Grã-Bretanha, foram países que não ratificaram a Declaração, e que por isso não aceitavam estar às suas determinações e regras sujeitos.

Para se ter uma ideia concreta da complexidade, a Alemanha exigia em sede do Tribunal de Presas alemão de Hamburgo, prova de que o trigo citado teria uso pacífico, só assim não sendo contrabando de guerra, para admitir não ter procedido à destruição legítima da carga, invocando para tanto o artigo 34º, alínea 3 daquela Declaração Naval de Londres. Mesmo reconhecendo o tratado de comércio e amizade prussiano-americano de 1799 e o tratado de navegação e comércio prussiano-americano de 1828, que determinavam uma indemnização no caso em apreço, a Alemanha remete a questão para o citado Tribunal de Presas.

Lembre-se que a Alemanha quando em fevereiro de 1915 declarou domínio de guerra as águas em torno da Grã-Bretanha e Irlanda, avisou o afundamento de todo o navio mercante

---

<sup>167</sup> Alemanha, Áustria-Hungria, Espanha, Estados Unidos, França, Holanda, Itália, Japão e Rússia - além da Grã-Bretanha.

<sup>168</sup> GUEDES, Armando Marques - A Guerra naval e o Direito. *Nação e Defesa*. Ano VI Nº 24 (Out-Dez 1982), (1982), páginas 69 a 119

inimigo, e que com isso, não conseguiria garantir a segurança dos mesmos navios de pavilhão neutral, mesmo sob protesto Americano.

Não obstante, a posição de Portugal era a da recusa de qualquer legitimidade alemã por via de uma e outra regulamentação, apelidando inclusivamente a segunda de “diploma unilateral” e que por conseguinte “o Governo allemão não pode esperar que o Governo portuguez aceite como obrigatório (...)”<sup>169</sup>. Por fim, alega-se ainda que a mercadoria do *Cysne* não pode ser tida ao abrigo das cláusulas da Declaração de Londres invocadas pela Alemanha: “a mercadoria transportada pelo vapor “Cysne” era evidentemente da categoria daquelas a que se refere o artigo 25 da Declaração. A essas não se aplica o Artigo 30 (...)”<sup>170</sup>.

No texto do Regulamento de Presas Alemão, constava:

“N.º 21, parágrafo 20

São considerados contrabando de guerra os seguintes objetos (...) madeiras para minas.

Artigo 30º

O Comandante reconhecerá como existente, sem outras provas, o destino inimigo (...)

- a) caso a mercadoria se destine a um porto inimigo ou à força militar inimiga;
- b) caso o navio só toque portos inimigos ou caso toque porto inimigo ou tenha contacto com forças militares inimigas antes de entrar em porto neutral a que se destinava a mercadoria.”<sup>171</sup>.

A argumentação portuguesa era internamente hesitante , já o dissemos. Em setembro a Legação Portuguesa em Berlim escrevia ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, Augusto Vieira Soares, perguntado relativamente ao *Cysne* “Tiveram os armadores e o capitão conhecimento que transportavam contrabando de guerra? (...) a madeira para minas não era contrabando absoluto até 18 d’Abril. O decreto d’esta data foi communicado à legação em 24 d’Abril e esta transmiti-o ao Ministério o mais depressa que pode, em 26 d’Abril.

---

<sup>169</sup>“Perdas de Navios: Douro e Cysne” [Manuscrito]. Acessível em Arquivo Histórico-diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 3º P.A.7, M.29

<sup>170</sup>Idem

<sup>171</sup>Idem



Quando foi elle recebido em Portugal? E quando foi publicado e transmitido aos armadores?”<sup>172</sup>.

Ou seja, assumia-se o reconhecimento do Contrabando de Guerra, e o debate interno ganhava contornos técnico-jurídicos sem contrariar aquela assunção, não obstante as alegações e argumentos comunicados perante a Alemanha.

---

<sup>172</sup>*Idem*

## CAPITULO 7

### IMPACTO DOS AFUNDAMENTOS NA MARINHA DE COMÉRCIO DE PORTUGAL

Agora que conhecemos a dimensão dos afundamentos por submersíveis alemães de navios que navegavam sob pavilhão português durante a Grande Guerra, importa analisar que impacto quantitativo teve a dimensão das perdas perante a dimensão da marinha comercial portuguesa.

Como vimos detalhadamente nas Fontes (Capítulo 3, página 17) e na Metodologia (Capítulo 4, página 23), a necessária tarefa de determinar a dimensão da marinha comercial portuguesa é tarefa movediça.

Por um lado, não conseguimos harmonizar dados estatísticos nacionais e internacionais, por outro as séries de dados não estão completas num e noutra caso para a cronologia em causa (1914-1918), com ausência de publicação relativa aos anos de 1917 e 1918. Por outro lado tivemos que optar, e nesta opção a nossa decisão caiu sobre a Lloyd's Register of Shipping.

Esta decisão não foi tomada sem ter consciência da concessão que acarretou, uma vez que os dados estatísticos apresentados se referem apenas a navios segurados e/ou auditados pela Lloyd's, e porque a série de dados também é incompleta, ainda que mais completa que nos dados nacionais de potencial alternativo.

Assim, extrapolaram-se os dados referentes aos períodos entre 01/07/1917 a 30/06/1918 e 01/07/1918 a 30/06/1919, períodos para os quais a série de dados está incompleta para o que nos interessa analisar. Nestes dois períodos simplesmente se subtraíram aos totais do ano anterior, os afundamentos respetivos constantes da nossa Lista "Definitiva", sucessivamente até ao final dos períodos. Não se recorreu por isso a metodologia de regressão linear, ao que pensamos saber desadequada nestas condições.

Como o afirmámos anteriormente, julgamos que esta opção possui efeitos negativos minimizados pelo facto de não se conhecer medidas nacionais de reposição das perdas, ou seja, de programas de construção ou aquisição naval com o propósito de substituir os navios afundados.

Foi deste modo possível construir uma Tabela onde se expressa o impacto dos afundamentos sob a marinha comercial portuguesa (Tabela 9):

|   | Vapores |         | Veleiros |        | Total              |                        | Perdas  |        |          |       |       |         | Impacto (%) |         |
|---|---------|---------|----------|--------|--------------------|------------------------|---------|--------|----------|-------|-------|---------|-------------|---------|
|   | Qt.     | GRT     | Qt.      | NET    | Qt.                | GRT+NET                | Vapores |        | Veleiros |       | Total |         | Qt.         | GRT+NET |
|   |         |         |          |        |                    |                        | Qt.     | GRT    | Qt.      | NET   | Qt.   | GRT+NET |             |         |
| <b>01/07/1914 a 30/06/1915</b> <sup>173</sup>       |         |         |          |        | 179                | 72 982                 | 1       | 623    | 1        | 248   | 2     | 871     | 1,12        | 1,19    |
| <b>01/07/1915 a 30/06/1916</b> <sup>174e 175</sup>  | 104     | 92 425  | 102      | 30 301 | 206                | 122 726                | 1       | 740    | 0        | 0     | 1     | 740     | 0,49        | 0,60    |
| <b>01/07/1916 a 30/06/1917</b> <sup>176 e 177</sup> | 164     | 303 706 | 103      | 30 785 | 267                | 334 491                | 11      | 21 750 | 22       | 5 692 | 33    | 27 442  | 12,36       | 8,20    |
| <b>01/07/1917 a 30/06/1918</b>                      |         |         |          |        | 234 <sup>178</sup> | 307 049 <sup>130</sup> | 19      | 37 335 | 29       | 4540  | 48    | 41 875  | 20,51       | 13,64   |
| <b>01/07/1918 a 30/06/1919</b>                      |         |         |          |        | 186 <sup>130</sup> | 265 17 <sup>130</sup>  | 12      | 19 250 | 16       | 9170  | 28    | 28 420  | 15,05       | 10,72   |
| Data incerta  |         |         |          |        |                    |                        |         |        |          |       | 4     | 138     |             |         |

**Tabela 9 – Impacto dos afundamentos nos navios que navegavam com pavilhão português<sup>179</sup>**

<sup>173</sup>SIGNAUX DISTINCTIFS DES NAVIRES PORTUGAIS. In *Lloyd's Register of Shipping Appendix 1914-1915*. Volume II. London.Lloyd's Register of Shipping, 1915, página 248

<sup>174</sup>Table 1 - Showing Number, Tonnage, and Description of the Steamers, of 100 Tons Gross and upwards, BELONGING TO each of the several Countries of the World, as recorded in the Register. In *Lloyd's Register of Shipping Appendix 1915-1916*. Volume II. London.Lloyd's Register of Shipping, 1916, página 830

<sup>175</sup>Table 2 - Showing Number, Tonnage, and Discription of the Sailing Vessels, of 100 Tons NET and upwards, BELONGING TO each of the several Countries of the World, as recorded in the Register. In *Lloyd's Register of Shipping Appendix 1915-1916*. Volume II. London.Lloyd's Register of Shipping, 1916, página 831

<sup>176</sup>Table 1 - Showing Number, Tonnage, and Description of the Steamers, of 100 Tons Gross and upwards, BELONGING TO each of the several Countries of the World, as recorded in the Register. In *Lloyd's Register of Shipping Appendix 1916-1917*. Volume II. London.Lloyd's Register of Shipping, 1917, página 850

<sup>177</sup>Table 2 - Showing Number, Tonnage, and Discription of the Sailing Vessels, of 100 Tons NET and upwards, BELONGING TO each of the several Countries of the World, as recorded in the Register. In *Lloyd's Register of Shipping Appendix 1916-1917*. Volume II. London.Lloyd's Register of Shipping, 1917, página 851

<sup>178</sup> Dados extrapolados, obtidos com a dedução das perdas do período anterior aos quantitativos desse mesmo período.

<sup>179</sup> Constantes dos registos Lloyd's Register of Shipping

Converter esta Tabela (Tabela 9) em gráfico (Gráfico 9), permite uma imagem clara do que argumentaremos em seguida:

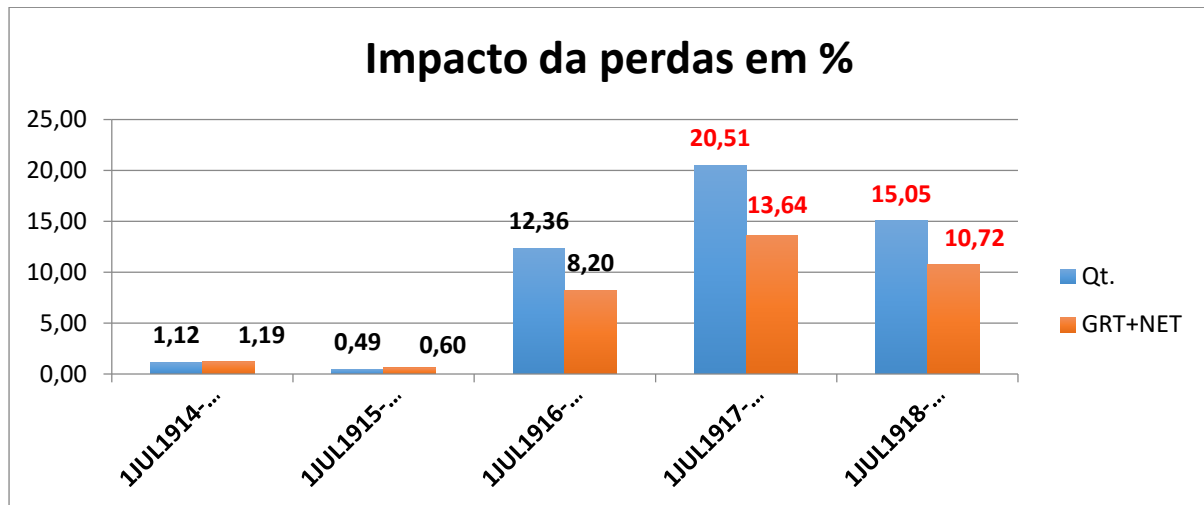


Gráfico 9 – % das perdas sobre a dimensão da marinha comercial de pavilhão português,

É de notar que em termos percentuais o impacto aumenta de forma coincidentemente com o intensificar dos afundamentos, com maior expressão em 1917 e 1918, em crescendo para o primeiro e decrescendo subsequentemente.

Nos dados não extrapolados, o impacto mais grave verifica-se no período de 01/07/1916 a 30/06/1917, com 12,36% sobre a quantidade e 8,20% sobre a tonelagem.

Nos dados extrapolados o impacto mais grave está nos 20,51% relativamente às quantidades e 13,64% respetivo na tonelagem, no período de 01/07/1917 a 30/06/1918.

O Gráfico 10 permite analisar as perdas nacionais face às perdas globais, ao harmonizar-se em duas escalas as perdas de navios de pavilhão português e os dados globais do Gráfico 1 da página 34. Neste, fica claro que a flutuação das perdas nacionais pela mão da arma submarina alemã está em linha com a realidade global:

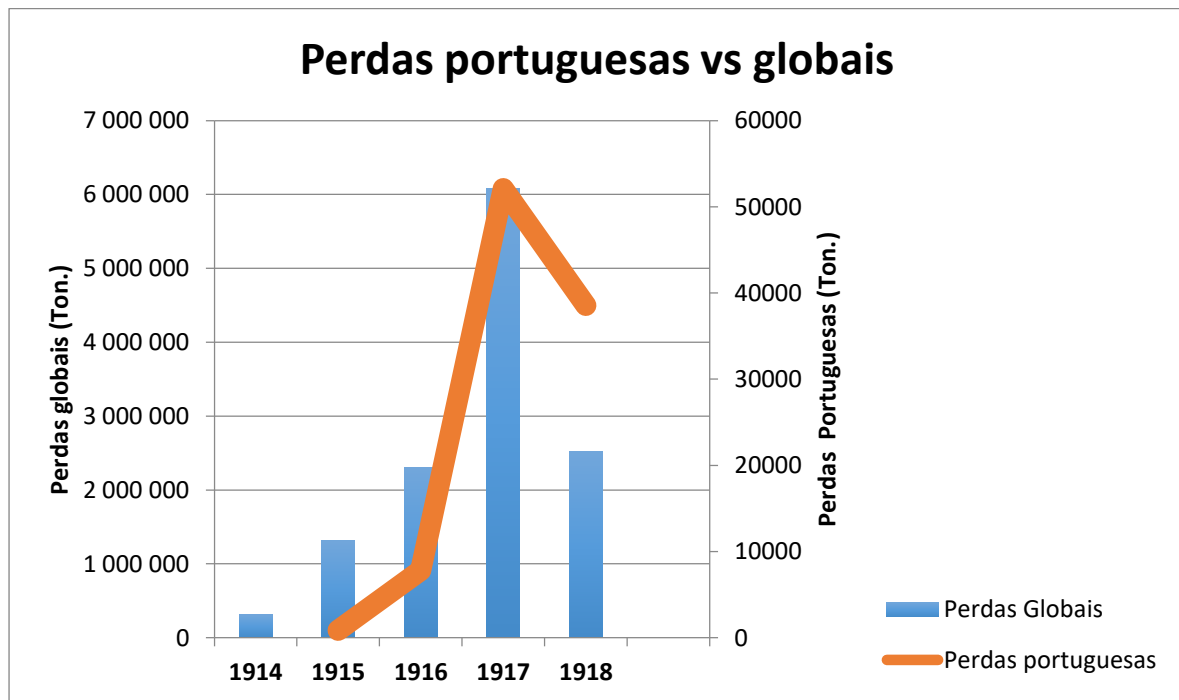


Gráfico10 – Comparação das perdas nacionais com as perdas globais

## CONCLUSÃO

Portugal materializa as suas ambições e desejos beligerantes ao requisitar os navios alemães e austro-húngaros que desde o início da guerra se encontravam surtos em portos nacionais continentais, insulares e coloniais. A bandeira portuguesa é hasteada nos primeiros navios requisitados a 23 de fevereiro<sup>180</sup>, aqueles surtos em Lisboa, e em 9 de março a Alemanha declara guerra a Portugal.

A marinha de comércio portuguesa era relativamente pequena, aparecendo em 21º lugar no registo da Llyd's Register of Shipping<sup>181</sup> para navios com mais de 100 toneladas de arqueação. Não só era uma das mais pequenas marinhas de comércio do mundo, como era composta por navios de relativa pequena dimensão, com os maiores em reduzido número. Antes da requisição, o maior navio era o *África* de 3.583 toneladas brutas e a marinha comercial nacional possuía apenas 17 navios acima das 1.000 toneladas em cerca de 200 navios.

Dada a sua relativamente reduzida dimensão, esta requisição revestiu-se de expressão significativa seja qual for o ângulo de análise: Requisitaram-se mais de 70 navios, num total de mais de 240.000 toneladas, ou seja, quase o dobro da tonelagem existente na altura da requisição, cerca de 123.000 toneladas, com a adição dos maiores navios que passaram a navegar sob pavilhão português, o maior com mais de 8.000 toneladas e apenas 6 abaixo das 1.000 toneladas.

Porque apenas cerca de 40.000 toneladas foram de facto colocadas ao serviço do comércio marítimo nacional após a distribuição dos navios requisitados por vários países aliados, a nossa capacidade comercial marítima aumentou de facto apenas cerca de 32 % com esta requisição. Não obstante, porque mesmo os navios colocados ao serviço daqueles países navegarão sob pavilhão português, os mares viram a frota de navios com pavilhão nacional crescer em mais de 70 navios e mais de 240.000 toneladas, como vimos.

---

<sup>180</sup> Apesar do D.L. 2236 que os requisita ser datado de 24 de fevereiro: Diário da República, I Serie, Decreto 2236, 24 de fevereiro 1916

<sup>181</sup> Table 2 - Showing Number, Tonnage, and Discription of the Sailing Vessels, of 100 Tons NET and upwards, BELONGING TO each of the several Countries of the World, as recorded in the Register. In *Lloyd's Register of Shipping Appendix 1915-1916*. Volume II. London. Lloyd's Register of Shipping, 1916, página 831

De entre as muitas inovações e novidades técnicas e tecnológicas que foram impulsionadas ou surgiram com a Grande Guerra, a arma submersível foi sem dúvida uma das mais significativas. O emprego dado pela Alemanha, e o que este significou em termos estratégicos, constituem aspetos notáveis, inovadores e singulares. Seria, pois, o emprego da arma submarina pela Alemanha o responsável pelo afundamento de mais de uma centena de navios a navegar com pavilhão nacional, 2 dos quais militares, os únicos meios navais nacionais perdidos por causas bélicas na Grande Guerra.

As perdas de navios nacionais por ação de submersíveis alemães iniciou-se logo em 1915 com o afundamento do vapor *Douro* e do veleiro *Cysne*, ainda que navegando ambos em situação neutral àquela data. Se para o primeiro, torpedeado sem aviso, a Alemanha pareça nunca ter reconhecido o seu envolvimento, para o segundo, mandado parar e incendiado com cargas explosivas, a Alemanha sempre argumentou a legalidade do afundamento porque este transportaria, segundo ela, contrabando de guerra e se destinava a porto inimigo.

Com a beligerância, Portugal colocava a sua frota, também a mercante, na mira dos submersíveis alemães.

Logo em 1919, a Comissão Executiva que Portugal constituiu para a Conferência de Paz de Paris tentou desesperadamente saber quantos e quais os navios que navegando sob pavilhão português a Alemanha tinha fundado com os seus submersíveis. As dificuldades foram muitas e as duas listas produzidas, uma organizada alfabeticamente e outra por tonelagem, ficaram muito aquém dos quantitativos que apurámos, possuindo erros e omissões grosseiros, não correspondendo sequer entre elas. Deste modo o propósito destas listas, calcular montantes como contributo para apuramento das reparações de guerra a exigir à Alemanha, pecaram por defeito, inevitavelmente.

Se esta terá sido a primeira das tentativas para responder à nossa pergunta, uma das últimas anteriores à nossa terá sido a de Paulo Costa quando propõe uma lista para “As Perdas da Frota Mercante Portuguesa Durante a Grande Guerra”<sup>182</sup>, analisando aquela Conferência e notando precisamente esta realidade de inexatidão. No entanto, quer este

---

<sup>182</sup>COSTA, Paulo - *As Perdas da Frota Mercante Portuguesa durante a Primeira Grande Guerra*. Jornadas do Mar - "Mar: Uma Onda de Progresso". Lisboa. Escola Naval, 2014, pp

autor, quer as duas listas de publicação mais recente<sup>183e184</sup> possuem erros e omissões importantes. É aliás este o panorama da totalidade das listas que ao longo dos anos tiveram este propósito, 16 que detetámos.

Constatou-se por conseguinte que haveria que mobilizar a totalidade dos dados das 16 listas, agrega-los e critica-los, e que uma lista que fosse além das listas detetadas e que constituísse mais que a sua soma, teria que mobilizar fontes primárias, nomeadamente Britânicas e Francesas, para além da fonte central que constitui o Diário de Guerra dos submersíveis, alemães por conseguinte.

Após confrontar, criticar, analisar e ajustar mais de 12.800 dados relativos a 1.431 entradas, foi possível constituir uma lista onde constam 116 navios (Anexo III), sua tonelagem, tipo, data e local de afundamento, submersível responsável e de que forma o fez. No entanto e não obstante este conjunto de ações de confrontação de fontes e dados, afirmamos com segurança diferente cada uma das entradas da lista, e entre cada uma, os dados de que se compõem. Deste modo, desenhámos e aplicámos uma fórmula que atribuiu um índice de Robustez quantitativo para cada entrada, e, um conjunto de intervalos quantitativos para aquele índice com significado qualitativo através de diferenciação cromática. Propomos assim a nossa Lista “Definitiva” (Anexo III), entre aspas porque em Ciências plano definitivo se mantem apenas até dados em contrário.

Com base na nossa Lista “Definitiva” foram afundados 116 navios por submarinos alemães quando navegavam sob pavilhão português, 99 se removêssemos os 17 que constituem somatório das entradas com os dois intervalos de Robustez mais baixo (Sete Duvidosos e 10 com Muitas Reservas).

Dos 116, dois foram afundados em 1915 ainda sob condição neutral, num total de cerca de 870 toneladas, sete durante o ano de 1916 perfazendo cerca de 7.800 toneladas, 62 navios totalizando mais de 52.000 toneladas em 1917, e por fim 41 navios e mais de 38.000 toneladas em 1918. Esta flutuação em hipérbole está em linha com aquilo que foi o resultado global da arma submarina alemã, com um expoente em 1917 fruto claro da declaração em janeiro e implementação a partir de fevereiro da Guerra Submarina

---

<sup>183</sup>PEREIRA, José António RODRIGUES - A Marinha na Grande Guerra: Teatros de Operações da Europa, Atlântico e Mediterrâneo - 1914-1919. *Revista Militar*. 68º Volume, N.º 5 (2016), pp 489-519

<sup>184</sup>SILVA, Joaquim Ferreira da - A Marinha de Comércio na Grande Guerra (1914-18). In *Memórias 2014*. XLIV. Lisboa.Academia de Marinha, 2016, pp 413-423



Indiscriminada. Em crescendo em período anterior, fruto da intensificação do emprego da arma submarina por aumento da confiança nela depositada, muito por via dos resultados obtidos e alinhamento da estratégia naval alemã, e um decréscimo em 1918 por via da articulação de fatores como a generalização do sistema de comboios, que chegaram a incluir a navegação costeira, e o desenvolvimento de mais e melhores meios de combate naval antissubmarino, nomeadamente mas não só da mina especializada H2.

A esmagadora maioria (72,65%) dos navios foram afundados no Atlântico Norte incluindo o Golfo da Biscaia (36,75%) e Costa Portuguesa Continental (35,90%), mais veleiros (61,54%) que vapores (35,90%).

Estes quantitativos, distribuídos cronologicamente como vimos, tiveram um impacto também crescente e grosso modo em linha com a hipérbole supramencionada: 1,12% na quantidade de navios e 1,19% na tonelagem para 1915, 0,49% e 0,60% em 1916, 12,36% e 8,20% entre 01/07/1916 a 30/06/1917, 20,51% e 13,54% entre 01/07/1916 a 30/06/1917, e, 15,05% e 10,72% após julho de 1918, com a nuance de que 1916 regista menor impacto das perdas sobre a dimensão da frota, fruto da incorporação dos navios requisitados, ainda que com muito mais afundamentos em quantidade e tonelagem em 1916 que em que 1915. Ou seja, no auge da ação naval submarina alemã global, coincidente com o auge sob a frota de pavilhão português, aquela delapida cerca de 20% da quantidade de navios e 14% da capacidade.

Ironicamente, dos navios requisitados os submersíveis alemães afundariam 21 navios (28%) num total de 62.158 toneladas (25,6%).

Constituímos deste modo uma proposta de lista de navios que navegando sob pavilhão português foram afundados por submarinos alemães na Grande Guerra.

À data da sua conclusão esta constitui a lista mais completa e robusta que conhecemos, até porque declara e evidencia à partida a robustez de cada uma das suas entradas. Mas não encerra o tema, nem sequer esgota as fontes, pois faltará entre outros aspetos explorar a visão dos acontecimentos pelas tripulações dos navios afundados, as perdas em vidas humanas, a quantificação das perdas materiais, a caracterização detalhada e individual dos navios afundados e dos submersíveis envolvidos, entre outros aspetos e ângulos de análise.

Com esta dimensão que extravasa o presente ciclo, logo a presente tese, poder-se-ia construir uma imagem clara mas de enorme latitude, se olhada telescopicamente e não apenas microscopicamente, numa camada da história naval dos conflitos que apenas ensaiou aquilo que viria a ser a Segunda Guerra Mundial no que respeita à ação submarina.

O presente texto foi redigido conforme o Acordo Ortográfico, verificado com o Lincee o Flip, e, referenciado segundo a NP405

## GLOSSÁRIO

### **Carbonária das Choças**

Sociedade secreta (Carbonária Portuguesa). Choças, designação das estruturas orgânicas básicas da organização. Sobre este tema pode ler VENTURA, António, *A Carbonária em Portugal 1897-1910*, p. 16, Livros Horizonte, 2008

### **Diesel**

Na presente, quando mencionamos Diesel pretendemos referir-nos ao princípio termodinâmico patenteado por Rudolf Christian Karl Diesel (1858-1913), e não ao combustível comumente utilizado atualmente precisamente nos motores de combustão interna que funcionam com aquele princípio termodinâmico.

### **GRT**

Estabelecida em 1854, a *gross register tonnage* ou em Português *Tonelada de Arqueação Bruta* (TAB), é uma unidade de medida de volume, neste caso volume total do interior de um navio expressa em *register tonnage* (2,83 m<sup>3</sup>). Na presente referimo-nos ao significado do termo anterior ao estabelecimento pela ICTM (*International Convention on Tonnage Measurement of Ships*) em 1969 da nova arqueação bruta.

### **Lloyd's Register of Shipping**

O primeiro registo de navios conhecido onde se podia aferir do seu estado de conservação e navegação foi publicado em 1760 (*Register of shipping*). Em 1914 a organização adota esta designação, criada a partir da *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping* de 1834. De forma simplista a sociedade auditava, segurava e classificava todos os aspetos técnicos da navegação comercial, publicando uma lista de todos aqueles navios, onde constavam os dados mais relevantes dos mesmos. Persiste hoje com a designação *Lloyd's Register Group Limited* (LR), propriedade da *Lloyd's Register Foundation*, e entre outras atribuições e campos de atividade, certifica, acredita e valida infraestruturas (hoje não apenas navios).

### **Maçonaria Académica**

Sociedade secreta génese da Carbonária Portuguesa, sem ligação ou obediência à Maçonaria Portuguesa, nascida dos movimentos republicanos. Sobre este tema pode ler MONTALVOR, Luís de (direção), *História do Regime Republicano em Portugal*, Capítulo: *A obra revolucionária da propaganda: as sociedades secretas*, Volume II, Lisboa, 1932, páginas 202 a 256

### **NET**

*Net Tonnage*, ou em Português *Arqueação Líquida*, representa o espaço utilizável comercialmente num navio, ou seja, é calculada através da moldagem dos espaços utilizáveis para o transporte de carga e passageiros num navio. Também esta é uma unidade de medida de volume.

## BIBLIOGRAFIA

### Monografias

*Foreign vessels sunk or damaged by the enemy : from the outbreak of war to 11th November 1918.* London. Lloyd's of London, 1919.

Sem autor - *The Law of War: A Documentary History, Edição de L. Friedman.* Londres. VI. 1972.

Sem autor - *Marinhas de Comercio, Portugal, Perdas durante a guerra pela acção inimiga.* In C. M. Naval, *Anais do Clube Militar Naval.* Tomo XLIX, N.º 10. Lisboa. Outubro de 1918, pp 576-578

CROWE, Sybil - *The Berlin West African Conference, 1884-1885.* Londres, 1942

CUMMINS, Lyle - *Diesels for the First Stealth Weapon - Submarine Power 1902-1945.* Oregon, USA. Carnot Press, 2007.

CUMMINS, Lyle - *Diesels for the First Stealth Weapon: Submarine Power 1902-1945.* Oregon, EUA. Carnot Press, 2007.

DALLIES-LABOURDETTE, Jean-Philippe - *The Kaiser's U-Boote.* Paris. Histoire & Collections, 2009.

DAVIS, Lance E. and ENGERMAN, Stanley L. - *Naval Blockades in Peace and War: An Economic History Since 1750.* United Kingdom. Cambridge University Press, 2006.

GIBSON, R. H. and PRENDERGAST, Maurice - *The German Submarine Warfare 1914-1918.* Londres. Naval & Military Press in association with The Imperial War Museum, Sem data.

GRONER, Erich, et al. - *U-boats and Mine Warfare Vessels. German Warships 1815-1945.* London. Conway Maritime Press, 1991.

INSO, Jaimo Correia do - *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra.* Lisboa. Edições Culturais da Marinha, 2015.

JÚNIOR, Costa - *Ao Serviço da Pátria: A Marinha Mercante Portuguêsa na I Grande Guerra.* Lisboa. Editora Maritimo-Colonial, Lda., 1944.

MAHAN, Alfred Thayer - *The Influence of Sea Power Upon History: 1660-1783.* Boston. Little, Brown, and Company, 1891.

MEDINA, João - *História de Portugal Contemporâneo (Político e Institucional).* Lisboa. Universidade Aberta, 1994.

MONTALVOR, Luís de (direção), *História do Regime Republicano em Portugal,* Capítulo: *A obra revolucionária da propaganda: as sociedades secretas,* Volume II, Lisboa, 1932, páginas 202 a 256.

PACHECO, Bessa - *A Marinha na I Guerra Mundial.* In *Anais do Clube Militar Naval.* Julho-Dezembro. Lisboa. Clube Militar Naval, 2014, pp 449-489

REDFORD, Duncan - *The Submarine: A Cultural History from the Great War to Nuclear Combat.* Londres. I. B. Tauris, 2015.

RÉMOND, René - *Introdução à História do Nosso Tempo: Do antigo Regime aos Nossos Dias.* 4ª edição. Lisboa. Gradiva, 2011.

ROOS, David e BISHOP, Chris - *Submarines: WWI to the present.* Nova York, 2016

SPINDLER, Arno - *Der Krieg Zur See 1914-1918: Der Handelskrieg Mit U-Booten.* Frankfurt. E.S. Mittler & Sohn, 1966.

STONE, Norman - *Primeira Guerra Mundial: Uma História Concisa*. Alfragide, Portugal. Publicações Dom Quixote, 2010.

TELO, António José, et al. - *Ações do U-35 no Algarve: 24 de Abril de 1917*. Lisboa. Câmara Municipal de Vila do Bispo e Escola Naval, 2017.

TELO, António José e SOUSA, Pedro Marquês de - *O CEP: Os militares sacrificados pela má política*. Lisboa. Fonteira do Caos Editores, 2015.

VICENTE, Cristino Castroviejo - *Submarinos Alemanes en la Gran Guerra 1914-1918*. Madrid. Almena Ediciones, 2004.

WILLIAMSON, Gordon - *U-boats of the Kaiser's Navy*. United Kingdom. Osprey Publishing Ltd., 2002.

VENTURA, António, *A Carbonária em Portugal 1897-1910*, p. 16, Livros Horizonte, 2008

### Artigos e Atas

CARVALHO, Carolina Minardi de, et al. - Entre Kultur e Civilization: Uma análise da formação do conceito de civilização e cultura na transição do feudalismo para o capitalismo, a partir dos textos de Norbert Elias. *Revista História em Curso*. Vol. 3, N.º 3 - 1º Semestre (2013), pp 34-48

COSTA, Paulo - *As Perdas da Frota Mercante Portuguesa durante a Primeira Grande Guerra*. Jornadas do Mar - "Mar: Uma Onda de Progresso". Lisboa. Escola Naval, 2014, pp 224-233

GUEDES, Armando Marques - A Guerra naval e o Direito. *Nação e Defesa*. Ano VI N.º 24 (Out-Dez 1982), (1982), pp 69-119

PEREIRA, José António RODRIGUES - A Marinha na Grande Guerra: Teatros de Operações da Europa, Atlântico e Mediterrâneo - 1914-1919. *Revista Militar*. 68º Volume, N.º 5 (2016), pp 489-519

RUSSO, Jorge - *Os combustíveis líquidos e a combustão interna na navegação, até 1915: Contributo para a compreensão do seu emprego* Jornadas do Mar. Alfeite, Almada. Escola Naval, 2016, pp 186-201

SILVA, Joaquim Ferreira da - A Marinha de Comércio na Grande Guerra (1914-18). In *Memórias 2014*. XLIV. Lisboa. Academia de Marinha, 2016, pp 413-423

*The scramble for Africa*, The Times, London, 1894

### Manuscritos e fundos documentais

Livro de Registo de Salvamento e de Resoluções Tomadas - [Manuscrito]. 1915-1945. Acessível em Instituto de Socorros a Náufragos (ISN),

"Comissão Executiva da Conferência de Paz - Perda de Navios (Reparação)" [Manuscrito]. 1919-1920. Acessível em Arquivo Histórico-diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 3º P.A.6, M.115, Proc. 2-VI

"Kriegstagebücher" [Manuscrito]. 1914-1918. Acessível em Das Bundesarchiv, Freiburg, RM 97 Unterseeboote der Kaiserlichen Marine, 1 Allgemeines

"Losses sustained by Portugal during the War" [Manuscrito]. 1919. Acessível em The National Archives, Kew, MT 25/36 Ministry of Shipping, 1917 - 1921: correspondence and papers

"Mapa dos Navios da Direcção de Transportes do Estado" [Manuscrito]. 1919. Acessível em Biblioteca Central de Marinha, Aquivo Histórico, Documentação Avulsa: Presas de Navios, Caixa 1489

"Mouvements et actes des sous-marins ennemis" [Manuscrito]. 1916-1952. Acessível em Service historique de la Défense, Paris, BB12 a BB20

"Perdas de Navios: Douro e Cysne" [Manuscrito]. Acessível em Arquivo Histórico-diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 3º P.A.7, M.29

"Relação dos navios mercantes nacionais afundados por submarinos alemães" [Manuscrito]. Acessível em Biblioteca Central de Marinha - Arquivo Histórico, Caixa 203 Direcção Geral da Marinha, 2ª Repartição - *Lista dos Navios da Marinha Portuguesa*. Lisboa. Imprensa Nacional, 1915, 1916 e 1918.

## Lloyd's Register of Shipping

SIGNAUX DISTINCTIFS DES NAVIRES PORTUGAIS. In *Lloyd's Register of Shipping Appendix 1914-1915*. Volume II. London. Lloyd's Register of Shipping, 1915, pp 248

Table 1 - Showing Number, Tonnage, and Description of the Steamers, of 100 Tons Gross and upwards, BELONGING TO each of the several Countries of the World, as recorded in the Register. In *Lloyd's Register of Shipping Appendix 1916-1917*. Volume II. London. Lloyd's Register of Shipping, 1917, pp 850

Table 1 - Showing Number, Tonnage, and Description of the Steamers, of 100 Tons Gross and upwards, BELONGING TO each of the several Countries of the World, as recorded in the Register. In *Lloyd's Register of Shipping Appendix 1915-1916*. Volume II. London. Lloyd's Register of Shipping, 1916, pp 830

Table 2 - Showing Number, Tonnage, and Description of the Sailing Vessels, of 100 Tons NET and upwards, BELONGING TO each of the several Countries of the World, as recorded in the Register. In *Lloyd's Register of Shipping Appendix 1916-1917*. Volume II. London. Lloyd's Register of Shipping, 1917, pp 851

Table 2 - Showing Number, Tonnage, and Description of the Sailing Vessels, of 100 Tons NET and upwards, BELONGING TO each of the several Countries of the World, as recorded in the Register. In *Lloyd's Register of Shipping Appendix 1915-1916*. Volume II. London. Lloyd's Register of Shipping, 1916, pp 831

## Legislação

Decreto 2236, 24 de fevereiro 1916

Decreto 2229, 23 de fevereiro 1916

Lei N.º 480, 7 de fevereiro 1916

*Portaria n.º 326/2017, Diário da República n.º 209/2017, Série I de 2017-10-30* [Em linha].

Ministério das Finanças e da Administração Pública. Atual. s/d [Consult. 17/02/2018].

Disponível em <<https://dre.pt/application/conteudo/114123461>>

## Teses académicas

BRANDÃO, Miguel Castro - *(Con)Viver com o Inimigo – A Atividade Submarina Alemã Durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – Interações na Costa de Esposende*. Porto. Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2015. Mestrado,

## Sítios na Internet

*Defesa Nacional - Apresamento dos navios alemães em exposição no Museu da Marinha* [Em linha]. Atual. 14 de março de 2016 [Consult. 13 de junho de 2017]. Disponível em <<http://www.defesa.pt/Paginas/Apresamentodosnaviosalem%C3%A3esemexposi%C3%A7%C3%A3oMuseudaMarinha.aspx>>

*List of Shipwrecks* [Em linha]. Wikipédia. Atual. [Consult. 30/01/2018]. Disponível em <[https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_shipwrecks\\_in\\_September\\_1918](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_shipwrecks_in_September_1918)>

*Lost Beneath the Waves 1914-1918: Divers remembering the massive loss of life at sea during WWI* [Em linha]. Nautical Archaeology Society. Atual. 2016 [Consult. 30/01/2016]. Disponível em <<http://www.nauticalarchaeologysociety.org/lbtw>>

*uboat.net* [Em linha]. Atual. 2016 [Consult. 30/01/2018]. Disponível em <<http://uboat.net>>

*WRECKsite* [Em linha]. Atual. 2016 [Consult. 30/01/2018]. Disponível em <<http://www.wrecksite.eu>>

DUFEIL, Yves - *Histomar.net: Maritime history* [Em linha]. Atual. 06/11/2017 [Consult. 30/01/2018]. Disponível em <<http://www.histomar.net/indexgb.htm>>

DUFEIL, Yves - *The Submarine War 1914-1918 - Ships Sun, Hit or Seized by U-boats* [Em linha]. Histomar. Atual. 02/01/2012 [Consult. 30/01/2016]. Disponível em <<http://en.calameo.com/read/000802552eeb17407643a>>



## ANEXO I – LISTA DOS NAVIOS REQUISITADOS EM 1916

| Nome Original    | Nome Português | GRT <sup>185</sup> | Pavilhão | Decreto | Surto em      | Afundado |
|------------------|----------------|--------------------|----------|---------|---------------|----------|
| Arkadia          | Esposende      | 1 781              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Achilles         | Cávado         | 943                | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Antares          | Coimbra        | 2 512              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Bulow            | Trás-os-Montes | 8 965              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Casa Blanca      | Ovar           | 1 650              | Alemão   | 2236    | Lisboa        | X        |
| Cheruskia        | Leixões        | 3 245              | Alemão   | 2236    | Lisboa        | X        |
| Enos             | Leça           | 1 911              | Alemão   | 2236    | Lisboa        | X        |
| Euripos          | Caminha        | 2 763              | Alemão   | 2236    | Lisboa        | X        |
| Electra          | Cascais        | 834                | Alemão   | 2236    | Lisboa        | X        |
| Energie          | Espinho        | 740                | Alemão   | 2236    | Lisboa        | X        |
| Galata           | Faro           | 4 044              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Girgente         | Gaia           | 1 758              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Jaffa            | Savavém        | 2 047              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Laneck           | Gil Eannes     | 2 589              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Lubeck           | Barreiro       | 1 738              | Alemão   | 2236    | Lisboa        | X        |
| Milos            | Sines          | 2 823              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Mazagan          | Trafaria       | 1 744              | Alemão   | 2236    | Lisboa        | X        |
| Mogador          | Minho          | 1 271              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Mailand          | Viana          | 1 749              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Mina Schuldt     | Nazaré         | 992                | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Naxos            | Aveiro         | 2 209              | Alemão   | 2236    | Lisboa        | X        |
| Newa             | Patrão Lopes   | 467                | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Picador          | Granja         | 765                | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Pluto            | Sado           | 1 481              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Prinz Henrick    | Pôrto          | 6 636              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Phoenicia        | Peniche        | 3 566              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Rolandseek       | Mira           | 1 663              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Rotterdam        | Figueira       | 2 168              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Rhodos           | Belém          | 1 925              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Sophie Rickemers | Berlenga       | 3 548              | Alemão   | 2236    | Lisboa        | X        |
| Taygetos         | Sagres         | 2 986              | Alemão   | 2236    | Lisboa        | X        |
| Uckermark        | Alentejo       | 4 312              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Wurtemberg       | Amarante       | 7 678              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Westerlvald      | Lima           | 3 091              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Santa Úrsula     | Extremadura    | 3 771              | Alemão   | 2236    | Lisboa        |          |
| Schwarzburg      | Ponta Delgada  | 3 354              | Alemão   | 2243    | Ponta Delgada | X        |
| Schiffbelk       | Santa Maria    | 2 663              | Alemão   | 2243    | Ponta Delgada |          |
| Margareth        | Graciosa       | 2 276              | Alemão   | 2243    | Ponta Delgada | X        |
| Schaumburg       | Horta          | 3 472              | Alemão   | 2243    | Horta         | X        |
| Sardinia         | S. Jorge       | 3 601              | Alemão   | 2243    | Horta         |          |
| Max              | Flores         | 1 980              | Alemão   | 2243    | Horta         |          |
| Triton           | Setúbal        | 1 758              | Alemão   | 2251    | Setúbal       |          |

<sup>185</sup> INSO, Jaimo Correia do - *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa. Edições Culturais da Marinha, 2015

| Nome Original        | Nome Português   | GRT <sup>186</sup> | Pavilhão       | Decreto | Surto             | Afundado |
|----------------------|------------------|--------------------|----------------|---------|-------------------|----------|
| Lichtenfels          | Goa              | 5 606              | Alemão         | 2257    | Mormugão          |          |
| Marienfels           | Diu              | 5 556              | Alemão         | 2257    | Mormugão          |          |
| Brisbane             | Damão            | 5 668              | Alemão         | 2257    | Mormugão          | X        |
| Kommodore            | Mormugão         | 6 064              | Alemão         | 2257    | Mormugão          |          |
| Numancia             | Pangim           | 4 503              | Alemão         | 2257    | Mormugão          |          |
| Adelaide             | Cunene           | 5 898              | Alemão         | 2258    | Luanda            |          |
| Ingraban             | Congo            | 3 077              | Alemão         | 2258    | Luanda            |          |
| Ingbert              | Pôrto Alexandre  | 2 699              | Alemão         | 2258    | Luanda            |          |
| Wurzburg             | S. Vicente       | 5 085              | Alemão         | 2259    | S. Vicente        |          |
| Heimburg             | Santo Antão      | 4 196              | Alemão         | 2259    | S. Vicente        |          |
| Burgmeister Hachmann | Ilha do Fogo     | 4 315              | Alemão         | 2259    | S. Vicente        |          |
| Santa Bárbara        | S. Tiago         | 3 763              | Alemão         | 2259    | S. Vicente        |          |
| Theodor Wille        | Boa Vista        | 3 667              | Alemão         | 2259    | S. Vicente        | X        |
| Togo                 | Brava            | 3 184              | Alemão         | 2259    | S. Vicente        | X        |
| Dora Horn            | S. Nicolau       | 2 679              | Alemão         | 2259    | S. Vicente        | X        |
| Beta                 | Maio             | 2 179              | Alemão         | 2259    | S. Vicente        |          |
| Petropolis           | Madeira          | 4 792              | Alemão         | 2260    | Funchal           | X        |
| Colmar               | Machico          | 6 184              | Alemão         | 2260    | Funchal           |          |
| Quahyba              | Pôrto Santo      | 2 801              | Alemão         | 2260    | Funchal           |          |
| Hochfeld             | Desertas         | 3 689              | Alemão         | 2260    | Funchal           |          |
| Admiral              | Lourenço Marques | 6 355              | Alemão         | 2332    | L. Marques        |          |
| Kromprinz            | Quelimane        | 5 689              | Alemão         | 2332    | L. Marques        |          |
| Hessen               | Inhambane        | 5 099              | Alemão         | 2332    | L. Marques        |          |
| Hof                  | Gaza             | 4 715              | Alemão         | 2332    | L. Marques        |          |
| Kalif                | Fernão Veloso    | 5 105              | Alemão         | 2332    | Moçambique        |          |
| Lieten               | Tungue           | 8 021              | Alemão         | 2332    | Moçambique        | X        |
| Linda Woerman        | Pungué           | 1 377              | Alemão         | 2332    | Beira, Moçambique |          |
| Szechenyi            | Lagos            | 1773               | Austro-húngaro | 2358    |                   |          |
| Vorwaertz            | Índia            | 5 990              | Austríaco      | 2496    | Mormugão          |          |
| Salvador             |                  |                    |                |         | Zambeze           |          |
| África               |                  |                    |                |         | Guiné             |          |
| Diu                  |                  |                    |                |         | Guiné             |          |
|                      |                  | <b>242 875</b>     |                |         |                   |          |

**Tabela 10**– Navios requisitados em 1916

<sup>186</sup>Idem

ANEXO II – A LISTA AGREGADA (Ficheiro Digital no DVD incluso)

## ANEXO III – A LISTA “DEFINITIVA”

## Navios que navegando sob pavilhão português foram afundados por submarinos alemães durante a Grande Guerra

| Navio |                            |           |       | Perda/Ataque |  |   |                   | Ex<br>Alemão | Fontes   |       |                        |       | Índice<br>Robustez |
|-------|----------------------------|-----------|-------|--------------|--|---|-------------------|--------------|--|-------|------------------------|-------|--------------------|
| N.º   | Nome                       | Ton.      | Tipo  | Quando       | Onde   | Como  | U-Boat            |              | Secundárias  |       | Primárias              |       |                    |
|       |                            |           |       |              |  |   |                   |              | Qt.  | Quais | Qt.                    | Quais |                    |
| 1     | <b>A Portuguesa</b>        | 120       | Vela  | 11/12/17     | Ao largo de Leixões, 4 m. a S do Porto (5)   | Bombardeado (5)   | UB55              | 12           | a), b), c), d), f), g), h), j), l), n), o), p)         | 5     | 1), 2), 4), 5), 6)     | 33    |                    |
| 2     | <b>Açor</b>                | 200       | Vela  | 16/08/17     | Ao largo do Cabo de S. Vicente, a 35 m. NW (5)                                       | Bombardeado   | ?                 | 13           | a), b), c), e), f), g), h), i), j), n) o), p), q)      | 4     | 2), 4), 5), 6)         | 17    |                    |
| 3     | <b>Açoriano</b>            | 312       | Vela  | 17/12/17     | SE Açores, na posição 35°10'N,18°20'W, 200 milhas N da Madeira (5)                   | parado com 5 Tiros de canhão e afundado com cargas explosivas | U156              | 14           | a), b), c), c), d), f), g), h), j), l), n), o), p), q) | 5     | 1), 2), 4), 5), 6)     | 35    |                    |
| 4     | <b>Aida</b>                | 93        | Vela  | 19/10/18     | Na costa de Portugal, na posição 45°30'N, 9°0'W (5)                                  | Ataque de submarino   |                   | 1            | p)   | 3     | 5), 6), 7)             | 4     |                    |
| 5     | <b>Aida</b>                | 93 ou 300 | Vela  | 13/11/17     | Ao largo de Brest? Ao largo de V. N. de Milfontes (7)                                | Torpedeado  | U43, U119 ou U122 | 11           | a), b), c), d), f), h), i), j), n), o), p)             | 4     | 2), 4), 6), 7)         | 15    |                    |
| 6     | <b>Alice</b>               | 42        | Vapor | 20/01/17     | Golfo da Biscaia   | Torpedeado ou Bombas de dinamite                              | ?                 | 7            | b), e), i), n), o), p), q)                             | 3     | 2), 3), 6)             | 10    |                    |
| 7     | <b>Ambaca</b>              | 2868      | Vapor | 23/12/17     | 3,5 m. a SW do Cabo Torinana, na posição 44°13'N, 6°07'W (5) ou 43.02N, 09.022W      | Torpedeado  | UB55              | 9            | b), c), e), i), j), n), o), p), q)                     | 4     | 2), 4), 5), 6)         | 13    |                    |
| 8     | <b>Amphitrite</b>          | 179       | Vela  | 09/06/17     | 30 milhas ao Norte do Carbo Ortegá, ou 40 milhas a N do Cabo Prior (5)               | Parado com tiros de canhão e afundado por cargas explosivas   | UC48              | 14           | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n) o), p), q)  | 5     | 1), 2), 3), 5), 6)     | 35    |                    |
| 9     | <b>Angola</b>              | 4769      | Vapor | 10/03/17     | 112 m. SW de Bishop Rock, 49° 05'N, 8°36'W   | Parado com 6 tiros de peça de 8,8 cm e afundado com 1 torpedo | U61               | 14           | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n) o), p), q)  | 6     | 1), 2), 3), 4), 5), 6) | 36    |                    |
| 10    | <b>Argo</b>                | 1664      | Vela  | 23/03/17     | No quadrante 165 beta VII, Cabo Ortegá, Coruña, 47°46'N, 10°45'W ou 48°10'N, 10°18'W | Bombardeado e afundado com cargas explosivas                  | U46               | 13           | a), b), c), d), e), f), h), i), j), n) o), p), q)      | 6     | 1), 2), 3), 5), 6), 7) | 35    |                    |
| 11    | <b>Argus</b>               | 50        | Vapor | 11/12/17     | Ao largo do porto de Leixões, 41.171550°, - 8.815898°, 4 m. SW Vila do Conde (5)     | Bombardeado (5)   | UB55              | 12           | a), b), c), d), f), g), h), j), l), n), o), p)         | 4     | 1), 5), 6), 7)         | 32    |                    |
| 12    | <b>Atlântico</b>           | 300       | Vela  | 30/09/18     | 6 m. a W Bishop Rock, 4950N, 0635W   | Tiros de canhão   | UB112             | 14           | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q) | 3     | 1), 4), 6)             | 33    |                    |
| 13    | <b>Augusto de Castilho</b> | 485       | Vapor | 14/10/18     | 100 milhas a SW dos Açores   | Tiro de canhão  | U139              | 10           | a), c), d), f), g), h), l), n), o), q)                 | 2     | 1), 5)                 | 28    |                    |

| Navio |                           |      |       | Perda/Ataque     |  |  |        | Ex<br>Alemão    | Fontes      |  |           |                        | Índice<br>Robustez |
|-------|---------------------------|------|-------|------------------|--|--|--------|-----------------|-------------|--|-----------|------------------------|--------------------|
| N.º   | Nome                      | Ton. | Tipo  | Quando           | Onde   | Como   | U-Boat |                 | Secundárias |  | Primárias |                        |                    |
|       |                           |      |       |                  |  |  |        |                 | Qt.         | Quais  | Qt.       | Quais                  |                    |
| 14    | <b>Aveiro</b>             | 2209 | Vapor | 10/04/18         | Mar Jónico, 36°24'N, 18°06'E ou 35°51'N, 18°23'E   | Torpedeado   | UB53   | Maxos           | 14          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n) o), p), q)      | 3         | 1), 4), 6)             | 33                 |
| 15    | <b>Ayda</b>               | 50   | Vela  | 19 ou 22/11/1917 | Ao largo de Vila Nova de Milfontes?  | ?  | ?      |                 | 4           | a), c), h), j)   | 2         | 6), 7)                 | 6                  |
| 16    | <b>Barreiro</b>           | 1738 | Vapor | 01/05/17         | A cerca de 4 m. ao largo de San Vicente de La Barquera, Cantábria, Golfo da Biscaia, 3 milhas de Swansea (5)     | Torpedeado ou cargas explosivas  | UC69   | Lubeck          | 14          | a), b), c), d; e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)      | 6         | 1), 2), 3), 4), 5), 6) | 36                 |
| 17    | <b>Batelão nº P-434-C</b> | 300  | Vela  | 04/09/18         | Barra de Lisboa  | Tiros de canhão de 8,8 cm, quando rebocado pelo Vila Franca (Presente nesta lista) | U22    |                 | 6           | a), a), c), c), f), g)                                     | 2         | 1), 5)                 | 24                 |
| 18    | <b>Beira Alta</b>         | 101  | Vela  | 26/03/18         | Mar dos Açores (34° 10'N, 14° 35'W), na posição 34°10'N, 14°55'W (5)   | parado com tiros de peça e afundado com cargas explosivas                          | U154   |                 | 14          | a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), n), o), p), q)     | 3         | 4), 5), 6)             | 17                 |
| 19    | <b>Berlenga</b>           | 3548 | Vapor | 08/08/17         | A cerca de 90 m. SW de Ushant, ao Largo de Lorient, na posição 47°N, 5°15'W (5)                                  | Torpedeado e bombardeado   | UC77   | Sophie Rickmers | 14          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)     | 4         | 1), 2), 5), 6)         | 34                 |
| 20    | <b>Bertha</b>             | 107  | Vela  | 26/07/17         | Ao largo da Póvoa de Varzim (41° 20'N, 8° 58'W)  | Torpedeado   | UC69   |                 | 15          | a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), l), n), o), p), q) | 5         | 1), 2), 3), 4), 6)     | 36                 |
| 21    | <b>Boa Vista</b>          | 3667 | Vapor | 21 ou 24/12/1917 | A cerca de 5 m. SW da Ilha de Yeu, Golfo da Biscaia, na posição 46°39'N, 2°27'W (5)                              | 2 Torpedos   | U89    | Theodor Will    | 14          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)     | 4         | 2), 4), 5), 6)         | 18                 |
| 22    | <b>Brava</b>              | 3184 | Vapor | 03/09/18         | 4 milhas NW de Trevose Head (5), Cornualha, Canal de Bristol (50° 32'N 5°8'W), à entrada do porto de Cardiff (6) | Torpedeado   | UB125  | Togo            | 14          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)     | 4         | 1), 4), 5), 6)         | 34                 |
| 23    | <b>Brizella</b>           | 460  | Vela  | 09/12/16         | Ao largo do Cabo da Roca, 60 m. Oeste de Cascais (5), na posição 38°5'N, 10°2'W (1)                              | Torpedeado ou cargas explosivas  | U38    |                 | 14          | a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), n), o), p), q)     | 6         | 1), 2), 3), 5), 6), 7) | 36                 |
| 24    | <b>Cabo Verde</b>         | 2220 | Vapor | 23/06/17         | Golfo da Biscaia, ao largo do Cabo Vilano  | Torpedeado   | UC69   |                 | 15          | a), b), c), d), e), f), h), i) j), l), n), o), p), q)      | 6         | 1), 2), 3), 4), 5), 6) | 37                 |
| 25    | <b>Caminha</b>            | 2763 | Vapor | 07/04/17         | W da Foz de Girona (45°22'N, 2°48'W) 30 m. Sul do Cabo Ferrat  | Torpedeado ou Tiro de canhão   | UC71   | Euripos         | 14          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n) o), p), q)      | 5         | 1), 2), 3), 4), 6)     | 35                 |
| 26    | <b>Casa Blanca</b>        | 100  | Vela  | 07/09/17         | 12 milhas ao largo de Larache, Marrocos (35°09'N 6°35'W)   | Cargas explosivas  | UB49   |                 | 11          | a), b), c), d), f), h), i), l), n), o), p)                 | 5         | 1), 2), 4), 5), 6)     | 32                 |

| Navio |                           |      |       | Perda/Ataque           |  |   |        | Ex<br>Alemão | Fontes      |  |           |                        | Índice<br>Robustez |
|-------|---------------------------|------|-------|------------------------|--|---|--------|--------------|-------------|--|-----------|------------------------|--------------------|
| N.º   | Nome                      | Ton. | Tipo  | Quando                 | Onde   | Como  | U-Boat |              | Secundárias |  | Primárias |                        |                    |
|       |                           |      |       |                        |  |   |        |              | Qt.         | Quais  | Qt.       | Quais                  |                    |
| 27    | <i>Cascais</i>            | 835  | Vapor | 17/12/16               | SE ilha de Oléron, na posição 45°49'N 1°29'W (6), 10 m. NNO de la Coubre (5)           | Torpedeado ou 13 tiros de canhão                              | UC18   | Electra      | 14          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)         | 6         | 1), 2), 3), 5), 6), 7) | 36                 |
| 28    | <i>Cazengo</i>            | 3009 | Vapor | 08/10/18               | Na aposição 44°16'N, 1°20'W (1) 44°17'N, 1°25'W (5)                                    | Torpedeado  | U91    |              | 14          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)         | 4         | 1), 4), 5), 6)         | 34                 |
| 29    | <i>Correiro de Sines</i>  | 30   | Vela  | 13/09/17               | Cabo de Sines, na posição 38°7'N, 9°8'W  | Cargas explosivas   | UB50   |              | 12          | a), b), c), d), f), g), h), i), l), n), o), p)                 | 4         | 1), 2), 4), 6)         | 32                 |
| 30    | <i>Cysne ou Cisne</i>     | 623  | Vapor | 28/05/15               | Golfo da Biscaia, ao largo de Ushant, 50 m. NW   | Cargas explosivas e incendiado                                | U41    |              | 14          | a), b), c), d), e), h), i), j), l), m), n), o), p), q)         | 4         | 1), 3), 6), 8)         | 34                 |
| 31    | <i>Damão</i>              | 5668 | Vapor | 28/04/18               | 12 milhas W da Ilha de Bardsay, Canal de S. Jorge, na posição 48°55'N, 6°45'W (8)      | Torpedeado  | U91    | Brisbane     | 14          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)         | 4         | 1), 4), 5), 6)         | 34                 |
| 32    | <i>Diu</i>                | 5556 | Vapor | 13 ou 14 ou 15/10/1917 | 4 milhas a Sul de Tuscar (5) (6)   | Torpedeado  | U57    |              | 14          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)         | 5         | 1), 2), 4), 5), 6)     | 35                 |
| 33    | <i>Douro</i>              | 248  | Vela  | 03/04/15               | Ao largo das Ilhas Scily, costa de Inglaterra, 50°51'N, 6°34'W (8)                     | Torpedeado  | U24    |              | 13          | a), b), d), e), h), i), j), m), n), o), p), q)                 | 3         | 3), 6), 8)             | 16                 |
| 34    | <i>Elector</i>            | 170  | Vela  | 06/03/18               | Ao largo do Rio do Ouro, costa Ocidental de África, na posição 26°N, 15°28'W (5)       | Torpedeado  | U152   |              | 11          | a), b), c), d), f), h), j), l), n), o), p)                     | 4         | 1), 5), 6), 7)         | 31                 |
| 35    | <i>Emília</i>             | 1150 | Vela  | 17/11/16               | A Sul das Canárias, 28°10'N 15°0'W, 9 m. E de La Luz (5)                               | Incendiado após removida comida, com tiros de canhão          | UC20   |              | 13          | a), b), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)             | 5         | 1), 2), 3), 5), 6)     | 34                 |
| 36    | <i>Emília 1ª</i>          | 25   | Vela  | 17/02/17               | 1 m. ao largo do Cabo Espichel (5)   | Bombardeado e Torpedeado                                      | U21    |              | 16          | a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), l), m), n), o), p), q) | 5         | 1), 2), 3), 5), 6)     | 37                 |
| 37    | <i>Emília Augusta</i>     | 82   | Vela  | 04/03/17               | Ao largo de Algeciras  | ?   | ?      |              |             |  | 2         | 2), 4)                 | 2                  |
| 38    | <i>Espinho</i>            | 740  | Vapor | 15/06/16               | 8 m. da costa Algarvia, na posição 37°34'N 9°06'W, 35 m. a N do Cabo de S. Vicente (5) | 2 cargas explosivas e/ou torpedeado?                          | U39    | Energie      | 15          | a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), l), n), o), p), q)     | 5         | 1), 3), 4), 5), 6)     | 36                 |
| 39    | <i>Espozende</i>          | ?    | Vela  | ?                      | Golfo da Biscaia   | Bombas de Dinamite  |        |              | 3           | e), p), q)   |           |                        | 3                  |
| 40    | <i>Estrella de Bissao</i> | 29   | Vela  | 17/02/18               | Ao largo de Freetown, Serra Leoa, na posição 9°4'N, 14°9,5'W                           | Parado com 3 tiros de canhão e afundado com cargas explosivas | U157   |              | 7           | a), c), d), h), j), l), p)                                     | 4         | 1), 5), 6), 7)         | 27                 |
| 41    | <i>Foz do Douro</i>       | 1677 | Vapor | 28/01/17               | 55 m. a W de la Coruña, na posição 43°0'N, 9°40'W                                      | Cargas explosivas ou Torpedeado                               | U43    | Vesta        | 14          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)         | 5         | 1), 2), 3), 4), 6)     | 35                 |

| Navio |   |      |                   | Perda/Ataque |   |  |            | Ex<br>Alemão | Fontes      |   |           |                        | Índice<br>Robustez |
|-------|---|------|-------------------|--------------|---|--|------------|--------------|-------------|---|-----------|------------------------|--------------------|
| N.º   | Nome  | Ton. | Tipo              | Quando       | Onde  | Como   | U-Boat     |              | Secundárias |   | Primárias |                        |                    |
|       |   |      |                   |              |   |  |            |              | Qt.         | Quais   | Qt.       | Quais                  |                    |
| 42    | <b>Fragata Carvoeira da Blandy Brothers &amp; Co.</b> | 42   | Fragata Carvoeira | 03/12/16     | Baía do Funchal   | Quando do ataque à madeira e carregava carvão para a canhoneira francesa "Surprise"          | U38        |              | 1           | g)  | 1         | 7)                     | 2                  |
| 43    | <b>Gaia</b>   | 278  | Vela              | 22/09/18     | Ao largo dos Açores, na posição 37°13,5'N 23°19'W   | Parado com 6 tiros de canhão e afundado com 2 cargas explosivas (6 mortos num tiro de 15 cm) | U157       |              | 15          | a), b), c), d), e), f), g) h), i), j), l), n), o), p), q) | 3         | 1), 4), 6)             | 34                 |
| 44    | <b>Gamo</b>   | 315  | Vela              | 31/08/18     | Na posição 46°10'N 32°0'W (1) ou 46°00'N, 32°00'W (5), a 370 m. ao largo da Ilha das Flores, Açores | Torpedeado ou cargas explosivas ou tiros de canhão   | U155       |              | 15          | a), b), c), d), e), f), g) h), i), j), l), n), o), p), q) | 5         | 1), 4), 5), 6), 7)     | 36                 |
| 45    | <b>Germano</b>  | 236  | Vapor             | 26/01/18     | 30 m. W do Cabo Mondego, na posição 40°11'N, 9°37'W (1) ou 40°05'N, 9°46'W (5)                      | Torpedeado ou cargas explosivas ou tiros de canhão   | U152       |              | 15          | a), b), c), d), e), f), g) h), i), j), l), n), o), p), q) | 4         | 1), 4), 5), 6)         | 35                 |
| 46    | <b>Gloria</b>   | 120  | Vela              | 27/08/18     | 30 m. W de Porto Santo (5), Madeira, na posição 33° 24'N, 16° 28'W (1)                              | Parado com 1 tiro de canhão e afundado com 2 cargas explosivas                               | U157       |              | 13          | a), b), c), d), f), g), h), i), j), l), n), o), p)        | 4         | 1), 4), 5), 6)         | 33                 |
| 47    | <b>Gomizianes da Graça Odemira</b>                    | 35   | Vela              | 13/09/17     | 6 m. a Norte de Sines, na posição 38°7'N, 3°8'W   | Cargas explosivas  | UB50       |              | 14          | a), b), c), e), f), g), h), i), j), l), n), o), p), q)    | 5         | 1), 2), 4), 6), 7)     | 35                 |
| 48    | <b>Graciosa</b>                                       | 2276 | Vela              | 24/08/18     | A Norte da Escócia, na posição 59°32'N, 5° 22'W, quadrante 2626 D (1) ou 59°20'N, 05°00'W (5)       | Tiro de canhão ou torpedeado   | U90 + U67? | Margareth    | 14          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)    | 4         | 1), 4), 5), 6)         | 34                 |
| 49    | <b>Guadiana</b>                                       | 326  | Vela              | 05/03/17     | 50 m. N, 24° W Bishop's Rock (5)  | A tido de canhão, incendiado-se  | UC44       |              | 14          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)    | 6         | 1), 2), 3), 4), 5), 6) | 36                 |
| 50    | <b>Henriques</b>                                      | 202  | Vela              | 04/12/17     | Ao largo da Noruega (59° 03'N, 3° 20'E)   | Torpedeado   | ?          |              | 12          | a), b), c), e), f), h), i), j), n), o), p), q)            | 3         | 2), 4), 6)             | 15                 |
| 51    | <b>Horta</b>  | 3472 | Vapor             | 08/07/18     | Estreito da Sicília, a 30 m. a E de Malta, na posição 36° 14' N, 14° 59' E (6)                      | Torpedeado + Tiros de Canhão   | UC73       | Schaumburg   | 14          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)    | 2         | 4), 6)                 | 16                 |
| 52    | <b>Humberto</b>                                       | 274  | Vela ou vapor     | 24/02/18     | 10 m. a SE do Cabo Tortosa 4041N 0115E  | Torpedeado ou cargas explosivas  | U35        |              | 14          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)    | 1         | 6)                     | 15                 |
| 53    | <b>Leça</b>   | 1911 | Vapor             | 14/12/16     | Golfo da Biscaia (46° 57'N, 2° 41'W), 15 m. NNO da Ilha de Yeu (5)                                  | Torpedeado ou a tiro de canhão   | UC18       | Emos         | 14          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)    | 6         | 1), 2), 3), 4), 5), 6) | 36                 |

| Navio |                       |      |            | Perda/Ataque     |  |  |         | Ex<br>Alemão | Fontes   |       |                        |       | Índice<br>Robustez |
|-------|-----------------------|------|------------|------------------|--|--|---------|--------------|--|-------|------------------------|-------|--------------------|
| N.º   | Nome                  | Ton. | Tipo       | Quando           | Onde   | Como   | U-Boat  |              | Secundárias  |       | Primárias              |       |                    |
|       |                       |      |            |                  |  |  |         |              | Qt.  | Quais | Qt.                    | Quais |                    |
| 54    | <i>Leixões</i>        | 3245 | Vapor      | 11/09/18         | 200 m. ca costa Americana, ao largo de Newfoundland, na posição 42º45'N, 57º31'W (5) | Torpedeado   | U155    | 14           | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)     | 4     | 1), 4), 5), 6)         | 34    |                    |
| 55    | <i>Leonor</i>         | 166  | Vapor      | 24/04/18         | A Sul do Cabo de S. Vicente, na posição 36º39'N, 8º30'W                              | Parado com artilharia e afundado com cargas explosivas | UB105   | 14           | a), b), d), e), f), g), h), i), j), l) n), o), p), q)      | 3     | 1), 4), 6)             | 33    |                    |
| 56    | <i>Libertador</i>     | 204  | Vapor      | 01/09/18         | Na posição 34º25'N, 9º34'W (1) ou 34º43'N, 09º17'W (5)                               | 2 cargas explosivas                                    | U22     | 15           | a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), l), n), o), p), q) | 4     | 1), 4), 5), 6)         | 35    |                    |
| 57    | <i>Lidia</i>          | 302  | Veleiro    | 27/12/17         | Ao largo do Faial, na posição 37º47'N, 28º43'W (1) ou 37º43'N, 28º23'W (5)           | 2 cargas explosivas                                    | U157    | 15           | a), b), c), d), f), g), h), i), j), l), l), n), o), p), q) | 6     | 1), 2), 4), 5), 6), 7) | 37    |                    |
| 58    | <i>Ligeiro</i>        | 50   | Reb. Vapor | 11/12/17         | Ao largo de Leixões  | Bombardeado (5)  | UB55    | 13           | a), b), c), d), f), g), h), j), l), l), n) o), p)          | 4     | 1), 2), 5), 6)         | 33    |                    |
| 59    | <i>Lima</i>           | 108  | Vela       | 17/02/17         | 1 m. ao lardo do Cabo Espichel (5) (38º26'N, 9º17'W)                                 | Torpedeado ou Tiro de canhão                           | U21     | 15           | a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), l), n), o), p), q) | 6     | 1), 2), 3), 5), 6), 7) | 37    |                    |
| 60    | <i>Lisbonense</i>     | 200  | Vapor      | 23 ou 24/08/1918 | 40 m. ao largo do Cabo Prior ou 40 m. ao largo das ilhas Sisargas, Espanha           | Bombas ou atingiu algo na água                         | ?       | 4            | d), e), p), q)   |       |                        | 4     |                    |
| 61    | <i>Loanda</i>         | 141  | Vela       | 13 ou 14/07/1917 | 45 m. a NW do Cabo da Roca (5), 38º50'N, 10º12'W                                     | Tiros de peça  | UC54    | 15           | a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), l), n), o), p), q) | 6     | 1), 2), 3), 4), 5), 6) | 37    |                    |
| 62    | <i>Lusitano</i>       | 529  | Vela       | 22 ou 23/03/1918 | Ao largo dos Açores, na posição 38º50'N 18º26,5'W                                    | Parado com artilharia e afundado com cargas explosivas | U155    | 9            | a), c), d), g), h), j), l), p), q)                         | 3     | 1), 6), 7)             | 28    |                    |
| 63    | <i>Machado III</i>    | 18   | ?          | ?                | Ao largo de Cascais  | ?  | ?       | 3            | e), p), q)   |       |                        | 3     |                    |
| 64    | <i>Madeira</i>        | 4792 | Vapor      | 07/10/18         | 8 m. ao largo da ilha de San Pietro, Sardenha, na posição 39º11'N, 7º22'E (6)        | Torpedeado   | UB105   | 14           | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)     | 3     | 1), 4), 6)             | 33    |                    |
| 65    | <i>Magalhães Lima</i> | 204  | Vapor      | 20/08/18         | 8 m. a W da Nazaré, 34 milhas a Oeste do Cabo Mondego (5)                            | 1 Carga explosiva                                      | U22     | 11           | a), c), d), e), f), g), h), j), l), p), q)                 | 4     | 1), 5), 6), 7)         | 31    |                    |
| 66    | <i>Makololo</i>       | ?    | Vela       | 16/12/17         | Costa Portuguesa   | ?  | ?       | 4            | e), g), p), q)   | 1     | 3)                     | 5     |                    |
| 67    | <i>Maria</i>          | 120  | Vela       | ?                | Mar dos Açores   | ?  | ?       | 4            | e), n), p), q)   |       |                        | 4     |                    |
| 68    | <i>Maria Alice</i>    | 110  | Vela       | 09/10/17         | A NW ao largo de Espanha, a 50 milhas NW do Cabo Villano                             | Torpedeado ou tiros de canhão                          | U89 (5) | 7            | b), c), g), j), n), o), p)                                 | 2     | 2), 5)                 | 9     |                    |
| 69    | <i>Maria Alicia</i>   | 196  | Vela       | 30/09/17         | ?  | ?  | ?       |              |  | 1     | 6)                     | 1     |                    |
| 70    | <i>Maria Emília</i>   | ?    | Vela       | 05/11/18         | Atlântico (30º20'N 66º12'W) ou ao largo das Bermudas                                 | Começou a meter água?                                  | ?       | 4            | d), e), p), q)   |       |                        | 4     |                    |



| Navio |                              |      |       | Perda/Ataque     |   |   |        | Ex<br>Alemão | Fontes   |  |                    |                            | Índice<br>Robustez |
|-------|------------------------------|------|-------|------------------|---|---|--------|--------------|--|--|--------------------|----------------------------|--------------------|
| N.º   | Nome                         | Ton. | Tipo  | Quando           | Onde  | Como                                    | U-Boat |              | Secundárias  |  | Primárias          |                            |                    |
|       |                              |      |       |                  |   |   |        |              | Qt.  | Quais  | Qt.                | Quais                      |                    |
| 71    | <i>Maria José</i>            | 135  | Vela  | 14/07/18         | Canal de Bristol (50º54' N, 5º10' W), na posição 50º34'N, 5º03'W (5)                                      | Torpedeado                              | UB65   | 12           | a), b), c), d), f), h), i), j), n), o), o), p)         | 3  | 4), 5), 6)         | 15                         |                    |
| 72    | <i>Maria Luíza</i>           | 258  | Vela  | 22/08/18         | Ao largo de Portugal, na posição 39º10'N, 9º35'W (1), ou 38º50'N, 09º41'W (5)                             | 2 cargas explosivas                     | U22    | 9            | a), c), d), f), g), h), j), l), p)                     | 5  | 1), 4), 5), 6), 7) | 30                         |                    |
| 73    | <i>Minho</i>                 | 502  | Vela  | 22/01/17         | Na posição 48º26'N, 11º30'W   | 3 tiros de peça de 10,5 cm e incendiado | U57    | 14           | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o) p), q)  | 5  | 1), 2), 3), 4), 6) | 35                         |                    |
| 74    | <i>Neptuno</i>               | 178  | Vapor | 28/01/18         | 140 m. ao largo de Lisboa (37º12'N, 11º37'W) ou (37º15'N 11º29'W) ou 37º, 11º15'W (5)                     | Torpedeado                              | U152   | 14           | a), b), c), d), f), g) h), i), j), l), n), o), p), q)  | 4  | 1), 4), 5), 6)     | 34                         |                    |
| 75    | <i>Norte</i>                 | 274  | Vapor | 31/08/18         | 26 m. ao largo de Safi, na costa Marroquina, na posição 32º10'N, 9º38'W (1) ou 32º18'N, 09º45'W (5)       | 2 cargas explosivas                     | U22    | 14           | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q) | 4  | 1), 4), 5), 6)     | 34                         |                    |
| 76    | <i>Ondina</i>                | 647  | Vela  | 03/12/17         | Em viagem entre Sabine e Lisboa   | Embateu numa mina                       | ?      | 4            | i), n), p), q)   |  |                    | 4                          |                    |
| 77    | <i>Ovar</i>                  | 1650 | Vapor | 25/08/17         | Golfo da Gasconha (200 m. ao NE do Cabo Vilano), na posição 46º14'N, 10º57'W (1) ou 45º54'N, 11º26'W (5)  | Torpedeado                              | U93    | Casablanca   | 13   | a), b), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)     | 6                  | 1), 2), 3), 4), 5), 6)     | 35                 |
| 78    | <i>Ponta Delgada</i>         | 3381 | Vapor | 13/07/18         | Na posição 36º35'N, 0º4'W (1) ou 41º45'N, 47º55'W (5), a 50 m. ao largo de Oran, Argélia                  | Torpedeado                              | UC54   | Schwarzburg  | 14   | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q) | 3                  | 1), 5), 6)                 | 33                 |
| 79    | <i>Porto</i>                 | 1128 | Vela  | 27/07/18         | Atlântico, na posição 39º18'N 60º40'W (1) ou 38º42'N, 61º46'W (5), 340 m. ao largo do Cabo Sable, Flórida | Cargas explosivas                       | U140   |              | 14   | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q) | 4                  | 1), 5), 6), 7)             | 34                 |
| 80    | <i>Prateado</i>              | 24   | Vela  | 04/09/18         | Barra de Lisboa, 6 m. a Sul de Cascais (5)  | Embateu numa mina ou a tiro de canhão   | U22?   |              | 5  | b), g), n), o), p)                                     | 4                  | 1), 5), 6), 7)             | 25                 |
| 81    | <i>Primeira Flor D'abril</i> | 25   | Vela  | 17/03/17         | 15 m. a W do Cabo da Roca (5) (844N 0951W)  | Tiros de peça 8,8 cm                    | UC67   |              | 12   | a), b), c), d), f), g), h), j), l), n) o), p)          | 7                  | 1), 2), 3), 4), 5), 6), 7) | 35                 |
| 82    | <i>República</i>             | 108  | Vela  | 07 ou 17/03/1917 | Costa de Espanha  | Torpedeado                              | ?      |              | 4  | b), n), o), p)   | 1                  | 6)                         | 5                  |
| 83    | <i>Restaurado</i>            | 136  | Vela  | 23/04/18         | 5 m. WNW da Ericeira, na posição 38º58'N, 9º32'W  | Torpedeado ou cargas explosivas         | UB105  |              | 11   | a), b), d), f), g), h), j) l), n), o), p)              | 4                  | 1), 4), 6), 7)             | 31                 |
| 84    | <i>Restaurador</i>           | 25   | Vela  | 17/03/17         | 15 m. W do Cabo da Roca (5) ou (3844N 0951W)  | Tiros de peça 8,8 cm                    | UC67   |              | 14   | a), b), c), d), e), f), g), h), j), l), n), o), p), q) | 7                  | 1), 2), 3), 4), 5), 6), 7) | 37                 |

| Navio |                             |      |       | Perda/Ataque   |   |   |        | Ex<br>Alemão | Fontes   |  |                            |                        | Índice<br>Robustez |
|-------|-----------------------------|------|-------|----------------|---|---|--------|--------------|--|--|----------------------------|------------------------|--------------------|
| N.º   | Nome                        | Ton. | Tipo  | Quando         | Onde  | Como  | U-Boat |              | Secundárias  |  | Primárias                  |                        |                    |
|       |                             |      |       |                |   |   |        |              | Qt.  | Quais  | Qt.                        | Quais                  |                    |
| 85    | <i>Rio Ave</i>              | 179  | Vela  | 25/03/18       | A 360 m. E de Ponta Delgada ou 100 m. ao largo da Madeira (38°33'N 18°8'W), na posição 38°36'N, 18°20'W (5) | Parado e afundado com 15 tiros de artilharia de 15 cm | U155   | 15           | a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), l), n), o), p), q)         | 4  | 1), 4), 5), 6)             | 35                     |                    |
| 86    | <i>Rio Cávado</i>           | 360  | Vela  | 02/10/18       | 350 ou 290 m. NW do Cabo Prior, Quadrante 1004R (1), na posição 45°42'N, 11°50'W (5)                        | Tiro de canhão  | U139   | 15           | a), b), c), d), e), f), g), i), j), l), n), o), p), q)             | 4  | 1), 4), 5), 6)             | 35                     |                    |
| 87    | <i>Roberto Ivens</i>        | 281  | Vapor | 26/07/17       | Na embocadura do Tejo   | Embateu numa mina                                     | UC54   | 8            | a), c), f), g), h), l), n), o)                                     | 2  | 1), 3)                     | 26                     |                    |
| 88    | <i>Rosa Dorotea</i>         | ?    | Vela  | 16/02/17       | Costa Portuguesa  | ?   | U21?   | 3            | e), p), q)   | 1  | 3)                         | 4                      |                    |
| 89    | <i>Sado</i>                 | 196  | Vela  | 17/11/17       | 15 m. SW Cabo de Sines  | Torpedeado  | UB50   | 15           | a), b), c), d), e), f), g), i), j), l), n), o), p), q), q)         | 4  | 1), 2), 4), 6)             | 35                     |                    |
| 90    | <i>Sagres</i>               | 2986 | Vapor | 16/04/17       | Cerca de 10 m. ao NW de Bizerta   | Torpedeado  | UC37   | Taygetos     | 13   | a), b), c), d), e), f), h), i), j), n), o), p), q)         | 4                          | 2), 3), 4), 6)         | 17                 |
| 91    | <i>Santa Maria</i>          | 80   | Vela  | 04/09/18       | Ao largo de Peniche, Cabo Carvoeiro, na posição 39°05'N, 09°28'W (5)  | A tiro de canhão de 8,8 cm                            | U22    | 14           | a), b), c), d), d), e), f), g), i), j), l), n), o), p)             | 4  | 1), 4), 5), 6)             | 34                     |                    |
| 92    | <i>Santa Maria</i>          | 204  | Vela  | 10/06/17       | Ao largo de Viana do Castelo, 39°11'N 9°33',5W, 6 m. a S das Berlengas (5)                                  | Torpedeado  | UC53   | 17           | a), b), c), d), e), e), f), g), h), i), j), l), m), n), o), p), q) | 6  | 1), 2), 3), 5), 6), 7)     | 39                     |                    |
| 93    | <i>Santa Rita Segunda</i>   | 25   | Vela  | 17/03/17       | 15 m. W do Cabo da Roca (5) (38°44'N, 9°51'W)   | Tiros de peça 8,8 cm                                  | UC67   | 14           | a), b), c), d), e), f), g), h), j), l), n), o), p), q)             | 7  | 1), 2), 3), 4), 5), 6), 7) | 37                     |                    |
| 94    | <i>São José</i>             | 110  | Vela  | 18/02/17       | Costa Portuguesa  | ?   | U21?   | 4            | e), g), p), q)   |  |                            | 4                      |                    |
| 95    | <i>São Nicolau</i>          | 2679 | Vapor | 16/11/1916 (6) | Costa de Ingaterra, a 25 m. SW da Ilha de Casquette (6)   | Tiros de canhão                                       | UC26   | Dora Horn    | 15   | a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), l), n), o), p), q) | 6                          | 1), 2), 3), 4), 6), 7) | 37                 |
| 96    | <i>São Tiago</i>            | 156  | Vela  | 08/06/17       | Block Islands   | ?   | ?      |              |  | 1  | 2)                         | 1                      |                    |
| 97    | <i>Senhora da Conceição</i> | 206  | Vela  | 19/03/17       | A Norte da Finisterra (5) (43°38'N, 10°00'W)  | Torpedeado ou a tiro de canhão                        | U52    | 14           | a), b), c), d), f), g), h), i), j), l), n), o), p), q)             | 6  | 2), 3), 4), 5), 6), 7)     | 20                     |                    |
| 98    | <i>Senhora do Rosário</i>   | 18   | Vela  | 17/03/17       | A 15 m. W do Cabo da Roca (38°44'N, 9°51'W)   | Tiros de peça 8,8 cm                                  | UC67   | 13           | a), b), c), e), f), g), h), j), l), n), o), p), q)                 | 5  | 1), 3), 4), 6), 7)         | 34                     |                    |
| 99    | <i>Serra do Gerêz</i>       | 255  | Vapor | 26/01/18       | Na posição 40°04'N, 9°36'W (1), 40 m. NW das Berlengas (5)  | Cargas explosivas                                     | U152   | 15           | a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), l), n), o), p), q)         | 5  | 1), 4), 5), 6), 7)         | 36                     |                    |
| 100   | <i>Serra do Marão</i>       | 50   | Vapor | 20/08/17       | Ao largo da costa Oeste de Portugal, na posição 40°28'N, 9°30'W (5)   | Cargas explosivas                                     | UB48   | 10           | a), c), d), e), g), g), h), l), p), q)                             | 2  | 1), 5)                     | 28                     |                    |

| Navio |                             |      |                      | Perda/Ataque |  |   |        | Ex<br>Alemão   | Fontes      |  |           |                            | Índice<br>Robustez |
|-------|-----------------------------|------|----------------------|--------------|--|---|--------|----------------|-------------|--|-----------|----------------------------|--------------------|
| N.º   | Nome                        | Ton. | Tipo                 | Quando       | Onde   | Como  | U-Boat |                | Secundárias |  | Primárias |                            |                    |
|       |                             |      |                      |              |  |   |        |                | Qt.         | Quais  | Qt.       | Quais                      |                    |
| 101   | <i>Serra do Pilar</i>       | 50   | Vapor                | 20/08/17     | Ao largo da costa Oeste de Portugal, na posição 40º28'N, 9º30'W (5)                                    | Cargas explosivas   | UB48   |                | 9           | a), c), d), e), g), h), l), p), q)                         | 2         | 1), 5)                     | 27                 |
| 102   | <i>Sophia</i>               | 162  | Vela                 | 07/09/18     | Terra Nova, na posição 43º20,7'N, 46º8'W (1) ou 42º33'N, 45º38'W (5)                                   | Cargas explosivas   | U155   |                | 13          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p)         | 3         | 1), 5), 6)                 | 32                 |
| 103   | <i>Tejo</i>                 | 201  | Vela                 | 14/05/17     | Ao largo de Valência, 9 m. a N do Cabo San Antonio, na posição 38º58'N, 0º16'W                         | Cargas explosivas   | U34    |                | 14          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)     | 5         | 1), 2), 3), 6), 7)         | 35                 |
| 104   | <i>Terra Nova</i>           | 303  | Vela                 | 17/08/17     | 50 m. NW de Aveiro, na posição 40º45'N, 9º42'W (5)   | Bombardeado   | ?      |                | 10          | b), c), e), g), i), j), n), o), p), q)                     | 6         | 2), 3), 4), 5), 6), 7)     | 16                 |
| 105   | <i>Torres Vedras</i>        | ?    | Vela                 | ?            | Mediterrâneo   | Tiros de canhão   | ?      |                | 3           | e), p), q)   |           |                            | 3                  |
| 106   | <i>Trafaria</i>             | 1744 | Vapor                | 02/10/17     | 20 m. NNW do Cabo Ortegal, na posição 45º35'N, 9º53'W (1) ou 45º40'N, 11º30'W (5)                      | Parado a tiros de canhão e Torpedeado                       | U89    | <i>Mazagam</i> | 14          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)     | 5         | 1), 2), 4), 5), 6)         | 35                 |
| 107   | <i>Três Macs</i>            | 130  | Vela e comb. interna | 14/04/17     | Entre Gibraltar e o Cabo de S. Vicente, na posição 36º39'N, 7º22'W (1), ou 35 m. o largo de Huelva (5) | Parado com 2 tiros de peça e afundado com cargas explosivas | U52    |                | 15          | a), b), c), d), e) f), g), h), i), j), l), n), o), p), q)  | 7         | 1), 2), 3), 4), 5), 6), 7) | 38                 |
| 108   | <i>Trombetas</i>            | 235  | Vela                 | 23/11/17     | A 200 m. S da ilha Santa Maria, Açores, na posição 35º32'N 21º1'W                                      | Tiros de canhão   | U151   |                | 14          | a), b), c), d), f), g), h), i), j), l), n), o), p), q)     | 5         | 1), 2), 4), 6), 7)         | 35                 |
| 109   | <i>Tungue</i>               | 8021 | Vapor                | 27/11/17     | 120 m. N de Port Said, na posição 35ºN21', 3130'E  | Torpedeado  | UB51   | <i>Lieten</i>  | 14          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)     | 3         | 1), 4), 6)                 | 33                 |
| 110   | <i>Valladares 2ª</i>        | 76   | Vela                 | 03/01/17     | 72 m. SW da Berlenga (5), na posição 39º30'N, 9º48'W (1), WNW Farilhões (7)                            | Atacado com tiros de peça ou torpedeado                     | U79    |                | 14          | a), b), c), d), e), f), h), i), j), l), n), o), p), q)     | 7         | 1), 2), 3), 4), 5), 6), 7) | 37                 |
| 111   | <i>Veloz</i>                | 139  | Vela                 | 30/11/17     | 50 m. NW de Vigo, na posição 42º23'N, 10ºW (5)   | Torpedeado  | ?      |                | 7           | b), c), i), j), n), o), p)                                 | 4         | 2), 5), 6), 7)             | 11                 |
| 112   | <i>Venturoso</i>            | 290  | Vela                 | 26/07/17     | A W de Vila do Conde (41° 21'N, 8° 58'W)   | Torpedeado  | UC69   |                | 15          | a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), l), n), o), p), q) | 6         | 1), 2), 3), 4), 6), 7)     | 37                 |
| 113   | <i>Viajante</i>             | 377  | Vela                 | 05/10/17     | 150 m. NW de Porto Santo (5), Madeira, (3540N 1510W)   | Cargas explosivas   | U151   |                | 15          | a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), l), n), o), p), q) | 5         | 1), 2), 5), 6), 7)         | 36                 |
| 114   | <i>Vigneira ou Virgeira</i> | 25   | Vela                 | 11/12/17     | Ao largo do Porto  | Cargas explosivas   | UB55   |                | 7           | a), c), d), h), l), p)                                     | 1         | 1)                         | 24                 |
| 115   | <i>Vila Franca</i>          | 45   | Reb. Vapor           | 04/09/18     | Espichel, ao largo de Lisboa, 6 m. a Sul de Cascais (5)  | Tiro de canhão quando rebocava o batelão Batelão nº P-434-C | U22    |                | 13          | a), b), c), d), f), g), h), i), j), l), n), o), p)         | 4         | 1), 5), 6), 7)             | 33                 |
| 116   | <i>Vouga</i>                | 96   | Vela                 | 03/08/18     | Golfo da Biscaia (45º 47' N, 11º 50' W)  | Torpedeado ou cargas explosivas                             | U43    |                | 11          | a), b), c), d), f), h), i), j), n), o), p)                 | 3         | 4), 6), 7)                 | 14                 |

**Outros<sup>187</sup>**

|   |                                      |    |      |          |                             |                  |     |  |   |                |   |    |
|---|--------------------------------------|----|------|----------|-----------------------------|------------------|-----|--|---|----------------|---|----|
| 1 | <b>4 caiques</b>                     | ?  | Vela | 17/03/17 | Costa de Portugal           | ?                | ?   |  |   |                | 1 | 3) |
| 2 | <b>Cinco pequenas embarcações</b>    | 42 | ?    | ?        | Madeira                     | ?                | ?   |  | 3 | b), n), o)     | 1 | 7) |
| 3 | <b>Dois pequenos barcos de pesca</b> | ?  | ?    | 25/03/17 | Junto ao Cabo de S. Vicente | ?                | ?   |  | 4 | g), g), e), p) |   |    |
| 4 | <b>Navio não identificado</b>        | 80 | Vela | 04/09/18 | Ao largo de Lisboa          | A tiro de canhão | U22 |  |   |                | 1 | 1) |

**Tidos como afundados mas que não se afundaram por ação inimiga ou não se afundaram de todo**

|   |                    |      |         |          |   |   |      |                 |    |  |   |                    |
|---|--------------------|------|---------|----------|---|---|------|-----------------|----|--|---|--------------------|
| 1 | <b>Alentejo</b>    | 4312 | Vapor   | 03/09/17 | Porto de Marselha. Foi recuperado pelos Franceses e renomeado <i>Victoreaux</i> (6)               | Explosão de granadas (Carga) na sequência de incêndio   |      | <i>Uckerman</i> | 3  | d), e), q)   | 2 | 6), 7)             |
| 2 | <b>Constância</b>  | 603  | Vapor   | 11/12/17 | 4 milhas a SW de Vila do Conde (5)  | Bombardeado mas não afundado (5)  | ?    |                 | 2  | e), q)   | 1 | 5)                 |
| 3 | <b>Desertas</b>    | 3689 | Vapor   | 20/11/16 | Barra de Aveiro   | Encalhou (6)  |      | <i>Hockfeld</i> | 3  | g), h), p)   | 1 | 6)                 |
| 4 | <b>Índia</b>       | 5990 | Vapor   | 29/03/18 | 5 milhas a NW do farol de Owers   | Torpedeado, danificado e reparado (7)   | UB57 |                 | 7  | a), c), i), j), l), p), q)                             | 1 | 7)                 |
| 5 | <b>Ligeiro</b>     | 281  | Veleiro | 09/06/17 | Ao largo da Figueira da Foz, 41°29'N 9°14'W, 20 milhas a Oeste de Esposende, <b>foi salvo (6)</b> | Atacado a tiros de canhão, mas não afundado (5)   | UC53 |                 | 14 | a), b), c), e), f), g), h), j), l), n), n), o), p), q) | 5 | 1), 2), 3), 5), 7) |
| 6 | <b>Lina</b>        | 670  | Vela    | ?        | ?   | Encalhado (6)   | ?    |                 | 3  | b), n), o)   | 1 | 6)                 |
| 7 | <b>Porto Santo</b> | 2801 | Vapor   | 29/03/18 | Próximo da Ilha Andimilos, no Mar Egeu  | Meteu água, encalhou (6)  | UC37 | <i>Guahyba</i>  | 9  | a), c), d), e), f), h), j), p), q)                     | 2 | 4), 6)             |
| 8 | <b>Rio Mondego</b> | 670  | Vela    | 05/09/18 | A cerca de 40 milhas a Sul de Lands End, na posição 43°37'N, 06°62'W (5)                          | Parado a tiro de canhão e danificado por 7 ou 8 cargas explosivas, mas deixado a flutuar e rebocado até às ilhas Scilly | U53  |                 | 12 | a), b), c), d), f), i), j), l), n), o), p), q)         | 3 | 1), 5), 6)         |
| 9 | <b>Setúbal</b>     | 1312 | Vapor   | 03/03/17 | 35 milhas a Sul, ou 4º a Oeste do Porto (5)   | Bombardeado mas não afundado (5), encalhado (6)   | UC37 | <i>Trinton</i>  | 1  | d)   | 2 | 5), 6)             |

<sup>187</sup> Não considerados nas estatísticas

# Legenda

## Fontes Secundárias

| N.º | Sigla | Fonte   |
|-----|-------|---|
| 1   | a)    | Uboat.net <sup>188</sup>  |
| 2   | b)    | Jaime do Inso <sup>189</sup>                                      |
| 3   | c)    | Yves Dufeil <sup>190</sup>  |
| 4   | d)    | Wikipédia <sup>191</sup>  |
| 5   | e)    | Costa Júnior <sup>192</sup>                                       |
| 6   | f)    | Paulo Costa <sup>193</sup>  |
| 7   | g)    | Miguel Brandão <sup>194</sup>                                     |
| 8   | h)    | Wreck site <sup>195</sup>   |
| 9   | i)    | Annais do Clube Militar Naval <sup>196</sup>                      |
| 10  | j)    | Lloyd's of London <sup>197</sup>                                  |
| 11  | l)    | Der Krieg <sup>198</sup>  |
| 12  | m)    | NAS - Lost Beneath the Waves: 1914-1918 <sup>199</sup>            |
| 13  | n)    | Conferência de Paz - Ordenada por ordem Alfabética <sup>200</sup> |
| 14  | o)    | Conferência de Paz - Ordenada por Tonelagem <sup>201</sup>        |
| 15  | p)    | José António Rodrigues Pereira <sup>202</sup>                     |
| 16  | q)    | Joaquim Ferreira da Silva <sup>203</sup>                          |

## Fontes Primárias

| N.º | Sigla | Fonte   |
|-----|-------|---|
| 1   | 1)    | Diários de Guerra <sup>204</sup>  |
| 2   | 2)    | Direção Geral da Marinha <sup>205</sup>                                   |
| 3   | 3)    | BCM-AH, Caixa 203 <sup>206</sup>  |
| 4   | 4)    | Instituto de Socorros a Náufragos <sup>207</sup>                          |
| 5   | 5)    | Arquivos Franceses <sup>208</sup>   |
| 6   | 6)    | Arquivos Ingleses <sup>209</sup>  |
| 7   | 7)    | Conferência de Paris, documentação avulsa <sup>210</sup>                  |
| 8   | 8)    | Processos do afundamento do <i>Douro</i> e do <i>Cysne</i> <sup>211</sup> |

## Índice de Robustez

|          |                 |              |         |               |
|----------|-----------------|--------------|---------|---------------|
| Duvidoso | Muitas Reservas | Com Reservas | Robusto | Muito Robusto |
| 1 a 3    | 4 a 6           | 7 a 10       | 11 a 22 | 23 a 38       |

<sup>188</sup> uboat.net [Em linha]. Atual. 2016 [Consult. 30/01/2018]. Disponível em <http://uboat.net>

<sup>189</sup> INSO, Jaimo Correia do - *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa. Edições Culturais da Marinha, 2015.

<sup>190</sup> DUFEIL, Yves - *The Submarine War 1914-1918 - Ships Sun, Hit or Seized by U-boats* [Em linha]. Histomar. Atual. 02/01/2012 [Consult. 30/01/2016]. Disponível em <http://en.calameo.com/read/000802552eeb17407643a>

<sup>191</sup> List of Shipwrecks [Em linha]. Wikipédia. Atual. [Consult. 30/01/2018]. Disponível em <https://en.wikipedia.org/wiki/List\_of\_shipwrecks\_in\_September\_1918>

<sup>192</sup> JÚNIOR, Costa - *Ao Serviço da Pátria: A Marinha Mercante Portuguesa na I Grande Guerra*. Lisboa. Editora Marítimo-Colonial, Lda., 1944.

<sup>193</sup> COSTA, Paulo - *As Perdas da Frota Mercante Portuguesa durante a Primeira Grande Guerra*. Jornadas do Mar - "Mar: Uma Onda de Progresso". Lisboa. Escola Naval, 2014.

<sup>194</sup> BRANDÃO, Miguel Castro - *(Con)Viver com o Inimigo – A Atividade Submarina Alemã Durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – Interações na Costa de Esposende*. Porto. Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2015. Mestrado,

<sup>195</sup> WRECKsite [Em linha]. Atual. 2016 [Consult. 30/01/2018]. Disponível em <http://www.wrecksite.eu>

<sup>196</sup> Sem autor - *Marinhas de Comercio, Portugal, Perdas durante a guerra pela ação inimiga*. In C. M. Naval, *Annais do Clube Militar Naval*. Tomo XLIX, N.º 10. Lisboa. Outubro de 1918, pp 576-578

<sup>197</sup> *Foreign vessels sunk or damaged by the enemy : from the outbreak of war to 11th November 1918*. London. Lloyd's of London, 1919.

<sup>198</sup> SPINDLER, Arno - *Der Krieg Zur See 1914-1918: Der Handelskrieg Mit U-Booten*. Frankfurt. E.S. Mittler & Sohn, 1966.

<sup>199</sup> *Lost Beneath the Waves 1914-1918: Divers remembering the massive loss of life at sea during WWI* [Em linha]. Nautical Archaeology Society. Atual. 2016 [Consult. 30/01/2016]. Disponível em <http://www.nauticalarchaeologysociety.org/lbtw>

<sup>200</sup> "Comissão Executiva da Conferência de Paz - Perda de Navios (Reparação)" [Manuscrito]. 1919-1920. Acessível em Arquivo Histórico-diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 3º P.A.6, M.115, Proc. 2-VI

<sup>201</sup> Idem

<sup>202</sup> PEREIRA, José António RODRIGUES - *A Marinha na Grande Guerra: Teatros de Operações da Europa, Atlântico e Mediterrâneo - 1914-1919*. *Revista Militar*. 68º Volume, N.º 5 (2016), páginas 489 a 519

<sup>203</sup> SILVA, Joaquim Ferreira da - *A Marinha de Comércio na Grande Guerra (1914-18)*. In *Memórias 2014*. XLIV. Lisboa. Academia de Marinha, 2016, páginas 413 a 423

<sup>204</sup> "Kriegstagebücher" [Manuscrito]. 1914-1918. Acessível em Das Bundesarchiv, Freiburg, RM 97 Unterseeboote der Kaiserlichen Marine, 1 Allgemeines

<sup>205</sup> Direção Geral da Marinha, 2ª Repartição - *Lista dos Navios da Marinha Portuguesa*. Lisboa. Imprensa Nacional, 1915, 1916 e 1918.

<sup>206</sup> "Relação dos navios mercantes nacionais afundados por submarinos alemães" [Manuscrito]. Acessível em Biblioteca Central de Marinha - Arquivo Histórico, Caixa 203

<sup>207</sup> Livro de Registo de Salvamento e de Resoluções Tomadas - [Manuscrito]. 1915-1945. Acessível em Instituto de Socorros a Náufragos (ISN),

<sup>208</sup> "Mouvements et actes des sous-marins ennemis" [Manuscrito]. 1916-1952. Acessível em Service historique de la Défense, Paris, BB12 a BB20

<sup>209</sup> "Losses sustained by Portugal during the War" [Manuscrito]. 1919. Acessível em The National Archives, Kew, MT 25/36 Ministry of Shipping, 1917 - 1921: correspondence and papers

<sup>210</sup> "Comissão Executiva da Conferência de Paz - Perda de Navios (Reparação)" [Manuscrito]. 1919-1920. Acessível em Arquivo Histórico-diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 3º P.A.6, M.115, Proc. 2-VI

<sup>211</sup> "Perdas de Navios: Douro e Cysne" [Manuscrito]. Acessível em Arquivo Histórico-diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 3º P.A.7, M.29

