

# A CRISE DO ABASTECIMENTO PORTUGUÊS (1914-1918) — OS IMPACTOS SOCIAIS E ECONÓMICOS DA GUERRA SUBMARINA ALEMÃ

MIGUEL CASTRO BRANDÃO\*

**Resumo:** *Segundo os nossos cálculos, mais de duas centenas de navios foram afundados pela arma submarina alemã ao largo da costa portuguesa durante a Primeira Guerra Mundial. Nos últimos anos a historiografia produziu várias páginas sobre a operacionalidade da guerra submarina alemã, porém a mesma desconhece os impactos sociais e económicos provocados pelo seu raio de ação. Tendo em conta os últimos progressos científicos, propomos novas problemáticas em torno desta temática com base num estudo correlativo que visa apurar os impactos diretos e indiretos da arma submarina alemã na sociedade e na economia portuguesas aquando da Grande Guerra.*

**Palavras-chave:** *Primeira Guerra Mundial; Guerra submarina; Abastecimento; Naufrágios.*

**Abstract:** *According to our calculations, more than two hundred ships were sunk by German submarines off the Portuguese coast during the First World War. In the last few years, historiography has produced several pages about the operability of German submarine warfare, although we still do not know its social and economic impacts. Taking into account the latest scientific advances, we propose new problematics around this subject by correlating new data, in order to ascertain the direct and indirect impacts of German submarine warfare on Portuguese society and economy during the Great War.*

**Keywords:** *World War I; Submarine war; Supply; Wrecks.*

## 1. OS AVANÇOS DA HISTORIOGRAFIA

O estudo da ação submarina alemã na frente marítima portuguesa durante a Primeira Guerra Mundial conheceu um forte impulso científico no quadriénio da evocação do centenário desta conflagração. Precedentemente, as obras de Jaime do Inso<sup>1</sup>, Costa Júnior<sup>2</sup>, Saturnino Monteiro<sup>3</sup>, António José Telo<sup>4</sup> e José António Rodrigues Pereira<sup>5</sup> consubstanciaram as primeiras produções historiográficas neste campo, porém é com a evocação deste centenário que surgem títulos mais substantivos, tanto de carácter generalista como de cunho micro-histórico.

---

\* Faculdade de Letras do Porto; História e Arqueologia Marítima dos Conflitos (HistArc); Centro de Investigação Naval (CINAV); CITCEM. Email: miguelbrandao1992@gmail.com.

<sup>1</sup> INSO, 2006.

<sup>2</sup> COSTA JÚNIOR, 1944.

<sup>3</sup> MONTEIRO, 1997.

<sup>4</sup> TELO, 1993.

<sup>5</sup> PEREIRA, 2010.

Nesta baliza temporal, destacam-se as obras de Augusto Salgado<sup>6</sup>, Jorge Russo<sup>7</sup>, António José Telo<sup>8</sup> e Miguel Brandão<sup>9</sup>, que enquadram horizontalmente o teatro naval português. A somar, os textos de Jorge Russo<sup>10</sup>, Augusto Salgado<sup>11</sup>, Paulo Costa<sup>12</sup>, Miguel Brandão<sup>13</sup>, Mathias Saecker<sup>14</sup> e Eberhard Axel Wilhelm<sup>15</sup> adensaram diametralmente o nosso conhecimento sobre a ação submarina de um modo casuístico.

No que concerne aos impactos socioeconómicos da arma submarina alemã no contexto português, a historiografia é surpreendentemente silenciosa. Apesar do elã científico vivido nestes anos, o foco analítico das produções historiográficas hodiernas incide essencialmente na análise da operacionalidade destas unidades navais numa lógica quase estritamente militar. A historiografia económica tão-pouco considerou a guerra submarina como um dado correlativo no estudo da desorganização do comércio marítimo português durante esta baliza cronológica, assumindo que a desarticulação das rotas oceânicas se deveu exclusivamente à crise dos fretes marítimos, à parca condição da marinha mercante e à kafkiana gestão dos navios alemães requisitados pelo governo português, em fevereiro de 1916. Deste modo, a historiografia nunca equacionou a ação submarina como uma causalidade *per se* no agudizar da degenerescência da economia portuguesa aquando da Grande Guerra. Em suma, um estudo sobre esta temática está por fazer — desconhecemos por completo os impactos socioeconómicos da guerra submarina na sociedade e economia portuguesas. Atendendo às insuficiências do estado da arte, será pertinente formular a seguinte questão-base: em que medida a ação submarina alemã aprofundou a crise económica portuguesa durante a Primeira Guerra Mundial? Em trabalhos anteriores, redigimos algumas considerações sobre esta problemática, contudo estamos cientes de que esta questão não foi respondida de um modo conclusivo<sup>16</sup>.

Nos últimos anos alcançámos inúmeros progressos nesta área, pelo que pretendemos explanar os últimos desenvolvimentos heurísticos e epistemológicos. Para o efeito recorreremos aos dados fornecidos pelas fontes hemerográficas<sup>17</sup>

---

<sup>6</sup> SALGADO, 2017: 91-121; TELO, SALGADO, 2018; SALGADO, RUSSO, 2015d: 173-191.

<sup>7</sup> SALGADO, RUSSO, 2015d: 173-191.

<sup>8</sup> TELO, SALGADO, 2018; TELO, 2014: 56-69.

<sup>9</sup> BRANDÃO, 2015: 45-78.

<sup>10</sup> RUSSO, SALGADO, 2017: 145-201; RUSSO, 2018a: 21-22.

<sup>11</sup> RUSSO, SALGADO, 2017: 145-201.

<sup>12</sup> COSTA, 2015: 224-233; 2018a: 97-104; 2018b: 105-120; 2018c: 16-17; 2016: 153-165; COSTA, MONTEIRO, 2016: 318-324.

<sup>13</sup> BRANDÃO, 2018: 24.

<sup>14</sup> SAECKER, 2018: 9-37; 2021: 383-420.

<sup>15</sup> WILHELM, 2011: 97-120.

<sup>16</sup> BRANDÃO, 2015: 141-161.

<sup>17</sup> Para o efeito analisamos os seguintes periódicos: «A Capital», «O Diário de Notícias», «O Século», e «O Comércio do Porto».

e à análise dos demais acervos documentais presentes no Arquivo Histórico de Marinha e na Lloyd's Register of Shipping<sup>18</sup>. A par destas fontes, o exame dos diários dos Debates Parlamentares e dos volumes da *Estatística Comercial — Comércio e Navegação* possibilitou um cruzamento inédito de fontes primárias, o que permitiu um avanço científico considerável neste campo historiográfico. Por fim, os recursos eletrônicos uboat.net e wrecksite.eu<sup>19</sup> permitiram-nos aferir os naufrágios provocados pelos *U-boats* germânicos.

## 2. OS NAUFRÁGIOS PORTUGUESES

Portugal tinha uma das mais pequenas frotas mercantis do mundo, aquando do eclodir do conflito. Por conseguinte, a marinha de comércio portuguesa dispunha de uma tonelagem de arqueação bruta deficitária que não respondia às exigências da indústria nacional de *import/export*: segundo as tabelas elaboradas pela Lloyd's, Portugal, entre 1914 e 1915, teria sensivelmente 210 embarcações, o que perfazia um total de 120 931 toneladas de arqueação bruta<sup>20</sup>. A par dos seus escassos números, a frota mercantil portuguesa era obsoleta e pouco preparada para os desafios da navegação de longo curso à época, tendo em conta que boa parte destas embarcações era de dimensão e arqueação modestas: aspeto paradoxal, considerando a oceanicidade do extenso império colonial da nação republicana.

Neste quadro, Portugal estava umbilicalmente dependente do fluxo das frotas comerciais de pavilhão estrangeiro para saciar os seus consumos internos, considerando que quase todo o comércio externo português se articulava maritimamente<sup>21</sup>: em 1914, 63% dos navios entrados nos portos nacionais arriavam o pavilhão estrangeiro, num universo de 9107 navios mercantes<sup>22</sup>. O porto de Lisboa filtrava assimetricamente o fluxo do diálogo comercial português, absorvendo boa parte dos bens importados: cerca de 90% das mercadorias provenientes do exterior davam a sua entrada no porto lisiponense<sup>23</sup>. A guerra demonstraria, inequivocamente, a dependência da nação republicana perante os fluxos comerciais estrangeiros e a iniquidade do movimento portuário português, com o porto de Lisboa a cativar os víveres essenciais para a coesão socioeconómica de uma nação degenerada pelo conflito mundial. Contudo, como podemos aferir na

---

<sup>18</sup> A Lloyd's Register of Shipping foi a primeira sociedade de classificação naval do globo, sendo uma entidade agregada à célebre seguradora e instituição bancária britânica Lloyd's of London. A sociedade começou a operar em 1760, registando todos os navios mercantes ao abrigo dos seus seguros marítimos desde então.

<sup>19</sup> Estes endereços eletrónicos contam com a colaboração de vários investigadores e arquivos.

<sup>20</sup> *Lloyd's Register of Shipping*, [1915]: 961.

<sup>21</sup> *Navios*, 31 mai. 1917: 3.

<sup>22</sup> REPÚBLICA PORTUGUESA. Ministério das Finanças. DGE, 1916: 519.

<sup>23</sup> ROSAS, 2018: 59.

Tabela 1, a frota mercantil portuguesa sai materialmente beneficiada após a Grande Guerra. Este reforço mercantil deve-se sobretudo à nacionalização dos navios austro-alemães<sup>24</sup>.

**Tabela 1.** Números da frota mercante portuguesa segundo a Lloyd's Register of Shipping por biénios

	1914-1915	1915-1916	1916-1917	1919-1920
Navios portugueses	210	206	267	227
Tonelagem	120 931 t	122 726 t	334 491 t	261 212 t

Fonte: *Lloyd's Register of Shipping*, [1915]: 961; [1916]: 931; [1917]: 851; [1920]: 960<sup>25</sup>

Com o advento das campanhas submarinas sem restrições e com a participação portuguesa na conflagração mundial, a partir de 9 de março de 1916, a operacionalidade da frota mercantil portuguesa seria progressivamente coartada: a marinha mercante registou baixas consideráveis. A historiografia não é unânime quanto ao número de naufrágios portugueses durante a Grande Guerra, verificando-se algumas discrepâncias no que toca à metodologia empregue nas publicações disponíveis. Alguns autores propuseram listagens assinaláveis<sup>26</sup>, porém, no âmbito deste artigo, apenas considerámos os naufrágios verificados ao largo da costa portuguesa. A nossa análise fará uso de uma grandeza por nós apurada em estudos anteriores.

### 3. OS NAUFRÁGIOS NA FRENTE MARÍTIMA PORTUGUESA

Neste artigo compreendemos a *Frente Marítima Portuguesa* como uma ampla área marítima que é limitada pelos espaços insulares macaronésios sob administração portuguesa à época — Açores, Madeira e Cabo Verde — e a costa continental de Portugal: o nosso meridiano tem como extremo norte o cabo Villano (Galiza, Espanha) e como extremo sul a ponta de Nhô Martinho (ilha Brava, Cabo Verde); no tocante ao nosso paralelo, os limites são fixados a oeste pelo ilhéu de Monchique (ilha das Flores, Açores) e a este pela cidade portuária espanhola de Huelva, na foz dos rios Odiel e Tinto (Andaluzia, Espanha).

<sup>24</sup> A partir de 23 de fevereiro de 1916, Portugal requisitou 72 austro-alemães, a pedido da Grã-Bretanha, num total de 242 441 toneladas.

<sup>25</sup> Os registos da *Lloyd's Register of Shipping* não apresentam dados sobre a frota mercante portuguesa durante o ano de 1918.

<sup>26</sup> BRANDÃO, 2015: 162-188; COSTA, 2015; INSO, 2006: 155-158; MONIZ, 1919: 354-357; PEREIRA, 2010: 489-519; RUSSO, 2018b; SILVA, 2017: 413-423.

Compreendemos a *Frente Marítima Portuguesa* não como um espaço de domínio naval exercido pela nação republicana, mas sim como uma demarcação geográfica utilitária, com o objetivo de aglutinar boa parte das operações navais que tiveram repercussões diretas em Portugal. Incluímos igualmente uma parte considerável da costa galega e andaluza na nossa demarcação, de modo a proporcionar uma margem confortável para analisarmos alguns naufrágios tanto a norte do arquipélago açoriano como a este da costa algarvia. Uma boa referência neste âmbito será a obra de António José Telo e Augusto Salgado, que propõe uma delimitação semelhante com o nome de *Atlântico Português*. Contudo, esta mundividência atlântica difere ligeiramente da nossa. Para os autores em causa, o *Atlântico Português* é demarcado pelos vértices Finisterra e Cabo Verde, a norte e a sul, respetivamente, e, no que toca aos extremos oeste e este, o *limes* é definido pelos Açores e por Portugal continental<sup>27</sup>.

No que concerne à quantificação dos naufrágios portugueses, a obra destes autores apresenta, na nossa ótica, o valor mais verosímil em relação às baixas registadas neste espaço marítimo. Tal consideração deve-se, sobretudo, ao caráter holístico deste estudo: segundo os seus cálculos, os submarinos alemães afundaram 275 embarcações<sup>28</sup> nesta extensão oceanográfica, perfazendo um total de 605 700 toneladas<sup>29</sup>. De acordo com Telo e Salgado, este universo de naufrágios representa menos de 5% do total dos navios afundados em toda a guerra<sup>30</sup>, considerando que os *U-boats* destruíram 6349 embarcações durante a Primeira Guerra Mundial, num total de 11,9 milhões de toneladas<sup>31</sup>.

Apesar dos avanços de Telo e Salgado, a nossa análise socioeconómica tem como base uma grandeza esboçada em estudos anteriores, no espaço por nós demarcado — 172 naufrágios, dos quais 54 arriavam o pavilhão português e 118 pavilhão estrangeiro<sup>32</sup>. As nossas investigações mais recentes apontam para um número ligeiramente superior, contudo a escolha desta amostra reside no facto de que se trata efetivamente de um universo que conhecemos bem à luz da erudição histórica. Apesar de o diâmetro da nossa amostra espelhar de um modo considerável os impactos em análise, admitimos que estes números possam ser alterados num futuro próximo.

---

<sup>27</sup> TELO, SALGADO, 2018: I, 10.

<sup>28</sup> Este valor compreende navios de pavilhão português e estrangeiro.

<sup>29</sup> TELO, SALGADO, 2018: II, 128.

<sup>30</sup> TELO, SALGADO, 2018: II, 128.

<sup>31</sup> FAULKNER, 2015: 61.

<sup>32</sup> Os números em questão baseiam-se na listagem da dissertação (*Con*) *Viver com o Inimigo — A Atividade Submarina Alemã durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918)*. No âmbito deste artigo excluímos os caça-minas NRP *Roberto Ivens* e o vapor patrulha NRP *Augusto de Castilho*, pois não eram navios mercantes; por esta mesma razão não incluímos o navio de guerra francês *Suffren* — um dos maiores navios afundados durante a Primeira Guerra Mundial. Este número também não contabiliza alguns navios que em trabalhos anteriores consideramos afundados, como é o caso das embarcações *Desertas*, *Cabo Blanco*, *Benledi* e *Triana*.

## 4. OS NAUFRÁGIOS DE PAVILHÃO ESTRANGEIRO E MOVIMENTO PORTUÁRIO

É-nos fundamental correlacionar o número de naufrágios provocados pela arma submarina alemã com as informações disponíveis sobre o movimento portuário português durante esta fatia temporal. Nesta conjuntura, as fontes primárias fornecem-nos um panorama bastante elucidativo sobre o agravamento da anemia económica vivenciada em Portugal: a dependência portuguesa do fluxo mercantil estrangeiro, já de si crónica, conhece o seu paroxismo com a Grande Guerra, como é visível no Gráfico 1.

O número de navios fundeados nos portos portugueses sofre um decréscimo periclitante desde 1914, verificando-se a maior queda entre os anos de 1914 e 1915. Esta descida acentuada é explicada pela disrupção comercial entre a Alemanha e Portugal: centenas de navios mercantes alemães refugiaram-se em vários portos neutrais, incluindo os portugueses<sup>33</sup>. Com o eclodir da conflagração mundial, Portugal perdia o seu segundo maior parceiro comercial — a Alemanha: se em 1913 entravam 2013 navios de pavilhão alemão nos portos portugueses (18,9% de todos os navios entrados em Portugal nesse ano), em 1915, só se registou a chegada de um único navio teutónico. Homologamente, entre 1916 e 1917, assiste-se a uma diminuição drástica do número de navios mercantes estrangeiros com destino aos ancoradouros portugueses, o que teve como consequência direta uma revalorização dos ativos mercantis nacionais. Concludentemente e sem surpresas, o número total de navios entrados em Portugal não parou de diminuir entre 1914 e 1918.

**Tabela 2.** Número de navios entrados em Portugal entre 1914-1918

	1914	1915	1916	1917	1918
Navios portugueses	3359	3387	3515	4074	3961
Navios estrangeiros	5748	4168	3769	1786	1605
Total de navios entrados em Portugal	9107	7555	7284	5860	5566

Fonte: REPÚBLICA PORTUGUESA. Ministério das Finanças. DGE, 1916: 518-519; 1918: 466-467; 1919: 442-443; 1920: 359; 1921: 324-325

No que toca aos navios de pavilhão estrangeiro, os britânicos foram os que registaram mais baixas nestas águas, com uma perda total de 32 navios. Este número não é particularmente surpreendente, porque a Grã-Bretanha era o principal parceiro comercial de Portugal à época e detinha, indubitavelmente, a maior força mercantil do globo nas vésperas do conflito: em 1914, o Império Britânico

<sup>33</sup> FERRO, 1990: 169.

contava com 11 287 embarcações, num total de 20 431 543 toneladas de arqueação, representando 47% de toda a tonelagem mundial<sup>34</sup>. A guerra iria subverter a predominância comercial britânica somente em 1918, verificando-se uma diminuição acentuada das visitas britânicas ao longo da guerra. Logo a seguir aos britânicos, os noruegueses foram os que registaram uma perda significativa de ativos navais, com 22 naufrágios. Em terceiro lugar estão os navios de pavilhão italiano, com uma perda de 18 embarcações. Outras nações apresentam uma representatividade considerável, como é observável no Gráfico 1.

No que diz respeito aos naufrágios de pavilhão estrangeiro, é interessante examinar os dados proporcionados pela *Estatística Comercial* durante o quadriênio 1914-1918. Como mencionámos anteriormente, há uma clara diminuição do tráfego portuário português durante o conflito, pelo que, com base nos Gráficos 1 e 2, podemos concluir três aspetos de relevo científico.

Em primeiro lugar, são as nações anglo-saxónicas que asseguram em grande medida o fluxo do comércio externo português. Os navios mercantes britânicos são os que mais visitam a costa portuguesa durante toda a guerra, exceto no último ano do conflito quando são superados pelas embarcações de pavilhão americano. Neste domínio, é particularmente curioso averiguar o papel dos Estados Unidos da América. Se em 1914 os Estados Unidos eram um parceiro comercial de importância marginal, em 1918, são o principal interlocutor mercantil de Portugal: no primeiro ano da guerra entraram apenas 10 navios norte-americanos nos portos portugueses; em 1918, registava-se a chegada de 576 navios desta nacionalidade, num total de 856 675 toneladas de arqueação bruta<sup>35</sup> — um crescimento extraordinário. De acordo com os nossos dados, somente os navios de pavilhão americano registaram um aumento consistente durante toda a guerra, o que espelha o crescente domínio americano verificado no pós-guerra, enquanto potência marítima incumbente.

Em segundo lugar, damos enfoque ao papel dos navios de pavilhão neutro, que não colmataram efetivamente os vazios comerciais deixados pelas nações beligerantes. Este fenómeno é talvez explicável pela intensificação da guerra submarina no Atlântico, a partir do inverno de 1916, assim como noutros teatros de guerra naval, como o mar do Norte, o golfo da Biscaia e o Mediterrâneo. Há um claro decréscimo no que toca às entradas das embarcações mercantis de pavilhão neutro, como é o caso dos navios noruegueses, dinamarqueses, holandeses e suecos. De um modo geral, entre 1914 e 1918, o número de entradas de navios de pavilhão neutro minorou, salvo algumas oscilações pontuais. Algumas nações neutras, como a Suécia ou os Países Baixos, que eram parceiros comer-

---

<sup>34</sup> *Lloyd's Register of Shipping*, [1915]: 961.

<sup>35</sup> REPÚBLICA PORTUGUESA. Ministério das Finanças. DGE, 1916: 518-519; 1921: 324-325.

ciais relativamente importantes para Portugal no início do conflito, tornaram-se comercialmente insignificantes em 1918.

Por último, destacamos a descida abrupta da tonelagem de arqueação bruta estrangeira (cf. Gráfico 2). Em 1914, Portugal recebia 20 505 334 t de arqueação<sup>36</sup>; e, em 1918, os cais portugueses acolheram apenas 3 285 833 t — uma queda muitíssimo acentuada, ao ponto de estes valores estarem relativamente próximos da tonelagem portuguesa disponível no último ano da guerra<sup>37</sup>. Houve evidentemente um *continuum* no decréscimo do número de navios de pavilhão estrangeiro nesta cronologia, o que, para uma economia totalmente dependente dos fretes provenientes do exterior, era catastrófico. Porém, é seguro concluir que Portugal, apesar dos seus recursos navais modestos, otimizou a sua frota mercantil durante o conflito mundial numa tentativa de assegurar o difícil diálogo comercial com o exterior: se no primeiro ano do conflito a frota mercantil portuguesa representava 8,4% de todas as entradas portuárias, em 1918, esta percentagem rondava os 39,2%. Naturalmente, a adição das unidades alemãs requisitadas na frota comercial portuguesa protagonizou esta mudança no panorama portuário nacional.

Os dados por nós recolhidos dão-nos um quadro muito preciso sobre o agravamento da crise das subsistências e do crescente agudizar da crise alimentar portuguesa, com a diminuição dos ancoramentos de embarcações de pavilhão estrangeiro; um dos epifenómenos mais nefastos para a economia e sociedade portuguesa. Faltavam praticamente todos os bens essenciais e não essenciais, como as demais fontes primárias e a historiografia nos sugerem, com claro destaque para o trigo, que se tornava crescentemente escasso ao longo da guerra. Se aprioristicamente Portugal já vivenciava uma grave escassez frumentária, com a conflagração mundial, o trigo tornou-se verdadeiramente exótico: em 1916, a república peninsular importava 182 000 toneladas de trigo (metade do seu consumo); no ano seguinte, os portos portugueses apenas conseguiram aceder a 55 000 toneladas deste cereal<sup>38</sup>. A. H. de Oliveira Marques sugere mesmo que a revolução sidonista de dezembro de 1917 foi em parte motivada pelo agravamento da carestia do pão, fruto da desorganização da navegação mercantil e da redução das importações de trigo<sup>39</sup>. Em 1918, registaram-se igualmente convulsões sociais significativas pelos mesmos motivos.

---

36 REPÚBLICA PORTUGUESA. Ministério das Finanças. DGE, 1916: 518-519.

37 REPÚBLICA PORTUGUESA. Ministério das Finanças. DGE, 1921: 324-325.

38 RAMOS, MONTEIRO, SOUSA, 2009.

39 MARQUES, 2010: 21.



## 5. OS NAUFRÁGIOS DE PAVILHÃO PORTUGUÊS E MOVIMENTO PORTUÁRIO

No que concerne às perdas portuguesas, contabilizámos um total de 54 embarcações afundadas, o que perfaz um total de 31% do total dos naufrágios de acordo com a nossa amostra. Grande parte dos navios nacionais naufragados no *Atlântico Português* eram navios que empregavam o velame: eram sobretudo veleiros, escunas, traineiras, palhabotes, lugres, caíques e outros tipos de embarcações. Dos 58 navios portugueses afundados, somente 14 eram vapores.

De acordo com as Tabelas 2 e 3, podemos retirar algumas conclusões importantes. As Tabelas objetivam produzir uma correlação entre os navios portugueses perdidos e os dados empíricos fornecidos pelos volumes da *Estatística Comercial* remetentes aos anos em análise. De acordo com as Tabelas 2 e 3, podemos confirmar ligeiras oscilações no número de navios aportados e devida arqueação entre 1914 e 1916, contudo é verificável que entre o biénio 1916-1917 há um ligeiro aumento no número de embarcações que dão entrada em Portugal, porém a arqueação é ligeiramente menor. A partir de 1917, há uma ténue descida no número de entradas e a tonelagem segue a tendência verificada a partir de 1916, de um modo bastante mais expressivo. Os valores verificados no ano de 1917 são síncronos com a intensificação da guerra submarina em termos globais — em 1917, os alemães afundaram aproximadamente 3 255 600 toneladas em todos os teatros marítimos<sup>40</sup>. Neste mesmo ano, Portugal perde 35 embarcações ao largo da sua costa.

**Tabela 3.** Tonelagem de arqueação dos navios entrados em Portugal entre 1914-1918

	1914	1915	1916	1917	1918
Navios portugueses	1 735 298 t	1 647 459 t	1 795 260 t	1 537 902 t	1 288 066 t
Navios estrangeiros	18 770 036 t	11 398 442 t	7 982 851 t	3 368 697 t	1 997 767 t
Arqueação bruta total	20 505 334 t	13 045 901 t	9 778 111 t	4 906 599 t	3 285 833 t

Fonte: REPÚBLICA PORTUGUESA. Ministério das Finanças. DGE, 1916: 518-519; 1918: 466-467; 1919: 442-443; 1920: 359; 1921: 324-325

Em relação à Tabela 4, é notório que as viagens de longo curso e a pequena cabotagem ganham importância ao longo do conflito. A grande cabotagem, apesar de um tímido aumento entre 1914 e 1916, desce consideravelmente a partir de 1917. Em conformidade com os dados exibidos na *Estatística Comercial*, é possível comprovar que o emprego dos vapores em rotas de longo curso conhece um crescimento até 1916, porém, a partir do ano seguinte, há pratica-

<sup>40</sup> GIBSON, PRENDERGAST, 2003: 382.

mente uma estagnação. É também verificável que a aplicação de vapores na grande e pequena cabotagem perde importância ao longo da guerra. No que toca aos veleiros, denota-se um crescimento sustentado nas suas rotas de longo curso e pequena cabotagem, especialmente nos últimos três anos. A grande cabotagem raramente empregou este tipo de embarcações durante esta cronologia.

**Tabela 4.** Navegação e emprego dos navios de pavilhão português entrados em Portugal entre 1914-1918

	1914	1915	1916	1917	1918
Longo curso	209	301	393	344	411
Grande cabotagem	111	131	150	92	68
Pequena cabotagem	3039	2955	2972	3638	3482

Fonte: REPÚBLICA PORTUGUESA. Ministério das Finanças. DGE, 1916: 518-519; 1918: 466-467; 1919: 442-443; 1920: 359; 1921: 324-325

Neste quadro, é natural que formulemos a seguinte questão: terá a ação da guerra submarina alterado os principais eixos de navegação dos navios de pavilhão português durante a Primeira Guerra Mundial? Muito provavelmente sim, todavia, não podemos sustentá-lo com segurança em alguns pontos do país. Algumas fontes dão-nos pistas neste sentido, porém, ainda não possuímos dados suficientes para concebermos um quadro verdadeiramente esclarecedor. Segundo a nossa investigação, foram os espaços insulares que mais sofreram com a guerra submarina: é o caso dos Açores, de Cabo Verde e da Madeira.

Talvez o caso mais paradigmático neste ponto seja o do arquipélago da Madeira. Segundo o periódico «Diário da Madeira», o vapor *San Miguel*, uma das poucas embarcações portuguesas que visitavam os arquipélagos da Madeira e dos Açores durante este período, alterou imediatamente a sua rota, após o bombardeamento do Funchal, a 3 de dezembro de 1916<sup>41</sup>. Outro testemunho importante será o de Silvano Sátiro Silva, um estudante de direito madeirense, que redigiu um artigo no periódico «A Capital» sobre a precária situação vivida no seu arquipélago, após o segundo bombardeamento à capital madeirense, a 12 de dezembro de 1917. Segundo o estudante, vários navios estrangeiros deixaram de ancorar no Funchal devido ao perigo da ação submarina, o que agravou definitivamente a fome neste território insular<sup>42</sup>. A par da diminuição do movimento portuário no porto funchalense, vários estratos sociais, cujo sustento advinha do mar, foram severamente afetados pela ação submarina<sup>43</sup>. Silvano fala-nos de um «bloqueio submarino» que circundava a Madeira<sup>44</sup>. Neste quadro, os parlamentares republi-

<sup>41</sup> Vapor *San Miguel* [...], 3 jan. 1917: 2.

<sup>42</sup> Fome na Madeira, 27 dez. 1917: 1.

<sup>43</sup> Fome na Madeira, 27 dez. 1917: 1.

<sup>44</sup> Fome na Madeira, 27 dez. 1917: 1.

canos, que representam a Madeira e Cabo Verde, pedem ao governo mais carreiras para estes espaços insulares, sugerindo mesmo a obrigatoriedade de visita dos navios das companhias marítimas nacionais<sup>45</sup>. No que toca aos Açores, a navegação não parece tão preocupante como na Madeira a confiar nos testemunhos dos deputados republicanos, apesar dos torpedeamentos registados ao largo do arquipélago e a manifesta falta de transportes marítimos<sup>46</sup>. Mais tarde, o apoio americano nos Açores iria assegurar a sustentabilidade alimentar e económica do arquipélago<sup>47</sup>.

## 6. OS IMPACTOS SOCIOECONÓMICOS

As fontes primárias consultadas são bastante elucidativas sobre o modo como a sociedade portuguesa percecionava as campanhas submarinas alemãs no atlântico luso: os tripulantes dos *U-boats* germânicos são apelidados de *piratas*<sup>48</sup> e os seus atos bélicos são designados como *pirataria boche*<sup>49</sup> ou *obra dos piratas*<sup>50</sup>. A par da imprensa, a classe política portuguesa não era indiferente à arma submarina: em novembro de 1916, António José de Almeida, presidente do Ministério da União Sagrada, alegava que a ação submarina no Algarve era um dos motivos para o adiamento das eleições dos corpos administrativos<sup>51</sup>. Este sinistro episódio fez com que alguns deputados e senadores oposicionistas se referissem jocosamente às justificações de Almeida pelo adiamento de eleições<sup>52</sup>. Não obstante, este incidente parlamentar não ofuscou os demais problemas económicos consequentes da guerra submarina. Em dezembro de 1916, António José de Almeida, após o bombardeamento do Funchal e o ataque à canhoeira *Ibo* em Cabo Verde, declarava ao país que o Atlântico estava salpicado de submarinos<sup>53</sup>. A partir deste momento, é notório que a guerra submarina se tornou uma temática bastante recorrente no debate parlamentar republicano, ao ponto de o Ministro da Marinha do governo da União Sagrada, Vítor Hugo de Azevedo Coutinho, listar todas as embarcações afundadas no Senado<sup>54</sup>. A listagem do ministro foi aplaudida, tendo em conta os precedentes censórios sobre esta matéria<sup>55</sup>.

---

45 *Navegação para a Madeira e Cabo Verde*, 4 jan. 1917: 1.

46 REPÚBLICA PORTUGUESA, 1917e: 13.

47 TELO, SALGADO, 2018: II, 43.

48 *De que modo os piratas são reabastecidos no mar*, 5 mai. 1916: 1.

49 *A Pirataria Boche* [...], 9 out. 1918: 1.

50 *Obra de Piratas* [...], 5 set. 1918: 1.

51 REPÚBLICA PORTUGUESA, 1916c: 7.

52 REPÚBLICA PORTUGUESA, 1917b: 23; 1917c: 37.

53 REPÚBLICA PORTUGUESA, 1916a: 7.

54 REPÚBLICA PORTUGUESA, 1917d: 21.

55 REPÚBLICA PORTUGUESA, 1917d: 21.

No que toca aos impactos económicos propriamente ditos, há testemunhos bastante esclarecedores contidos nas fontes consultadas. A análise dos Debates Parlamentares é particularmente profícua neste âmbito, sendo observável a percepção política e social sobre a guerra submarina. Em dezembro de 1916, a situação não parecia preocupante. O deputado Costa Júnior afirmou que Portugal era o país onde a crise das subsistências menos se fazia sentir, devido à situação geográfica do país e à atividade marginal dos submarinos alemães perante as linhas de abastecimento marítimas<sup>56</sup>. No mês seguinte, o tom parlamentar era completamente diferente: o deputado Jorge Vasconcelos Nunes interpelou os Ministros do Trabalho e das Finanças na Câmara dos Deputados, aludindo ao aumento exponencial do preço do trigo, devido à escassez de transportes e à relutância dos armadores em criar mais carreiras de navegação, fruto da ação submarina<sup>57</sup>. Praticamente um ano depois, o Senado republicano admite uma situação ainda mais difícil: a intensidade da guerra submarina tinha aumentado exponencialmente o preço dos fretes e dos seguros marítimos, assim como o abastecimento de trigo<sup>58</sup>.

As fontes primárias consultadas são claras quanto aos impactos produzidos pela operacionalidade dos submarinos. De acordo com a nossa investigação, os óbices à navegação afetaram sobretudo o preço dos bens de primeira e segunda necessidade; o preço dos fretes e seguros marítimos; o agravamento da crise das subsistências e a sustentabilidade da metrópole e respetivos territórios insulares. Através da consulta das fontes hemerográficas e acesso ao endereço eletrónico uboat.net, foi-nos possível apurar a carga e destino dos navios naufragados ao largo da costa portuguesa. Pelo menos 24 dos navios afundados destinavam-se aos portos portugueses, como é o caso do vapor dinamarquês *Terje Vikken*, que continha 5500 toneladas de trigo destinadas à praça de Lisboa<sup>59</sup>. No que diz respeito à carga dos navios naufragados, podemos aferir que a esmagadora maioria destes transportava víveres e recursos energéticos, numa amostra de 61 navios.

Neste enquadramento, permanece a seguinte questão: quais os setores económicos mais afetados pela arma submarina? De acordo com a nossa investigação, conseguimos apurar quais as franjas económicas incorridas neste teatro marítimo. Destacamos, em primeiro lugar, o setor pesqueiro português. Existem fortes indícios de que este setor vivenciou uma crise assinalável durante este período. De acordo com a nossa amostra, conseguimos aferir pelo menos 10 naufrágios que pertenciam a entidades ligadas ao setor das pescas e das conservas, como é o caso das companhias da Sociedade das Pescarias de Viana, a Lusitânia

---

<sup>56</sup> REPÚBLICA PORTUGUESA, 1916b: 7.

<sup>57</sup> REPÚBLICA PORTUGUESA, 1917b: 22.

<sup>58</sup> REPÚBLICA PORTUGUESA, 1917a: 11.

<sup>59</sup> *Afundamento de um vapor norueguês com carregamento de trigo*, 19 abr. 1916: 2.

Companhia Portuguesa de Pesca e Parceria de Pescaria Portuense, por exemplo (cf. Tabela 5). Outro ponto importante será a inoperância das unidades pesqueiras. A título de exemplo, em dezembro de 1917, várias traineiras pesqueiras permaneceram no porto de Leixões com receio da atividade submarina no norte da costa portuguesa, verificando-se uma paralisação na indústria pesqueira local<sup>60</sup>.

Em segundo lugar, verificámos que alguns dos navios afundados tinham como operadoras entidades empresariais ou industriais portuguesas, como é o caso do vapor *Lusitano*, que pertencia à Companhia União Fabril, e o lugre *Gamo*, que pertencia à Empresa Salles (cf. Tabela 5). Outros exemplos paradigmáticos são o afundamento do vapor *Espinho*, que pertencia aos Transportes Marítimos do Estado; e a destruição do navio *Serra do Gerês*, que pertencia à Empresa Industrial Marítima (cf. Tabela 5). Neste campo contabilizámos 37 embarcações portuguesas pertencentes a particulares ou a unidades do tecido empresarial português (cf. Tabela 5). De acordo com a nossa investigação, são sobretudo as entidades ligadas à indústria conserveira, os armadores de importância regional e as companhias de navegação que registaram mais baixas marítimas. Podemos também identificar os impactos económicos a nível regional, dado que boa parte destas embarcações pertencia a entidades sediadas em Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Porto, Olhão e Viana do Castelo, a «gravitas» da indústria naval, conserveira e pesqueira do país.

A nível social, destacamos dois fenómenos que conseguimos identificar através das fontes primárias. À cabeça, destacamos a mobilização da sociedade civil perante as vítimas da guerra submarina. Várias entidades e personalidades civis reuniram esforços para acudir os demais náufragos portugueses. É o caso da iniciativa dos cabos da Armada na primavera de 1917, que recolheram várias verbas no sentido de auxiliar os náufragos dos quatro caíques pesqueiros atacados pelo submarino UC-67. Entidades como a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, Companhia União Fabril e Companhia Fluvial de Navegação doaram somas significativas aos cabos da Armada no âmbito desta iniciativa<sup>61</sup>. Mais tarde juntar-se-iam personalidades ilustres como o escritor Guerra Junqueiro, a Marquesa de Fontes ou o industrial Leopoldo Wagner<sup>62</sup>. Outro exemplo neste sentido será a distribuição de donativos aos familiares das vítimas do bombardeamento ao Funchal, a 3 de dezembro de 1916, pelas principais figuras do arquipélago<sup>63</sup>.

Por fim, no campo social, destacamos os aparentes casos de cooperação civil com o inimigo, como conseguimos verificar na Madeira, no Algarve e mais mediaticamente em Esposende. O caso de Esposende é particularmente inte-

<sup>60</sup> *Submarinos na costa norte*, 18 dez. 1917: 1.

<sup>61</sup> *Iniciativa dos cabos da Armada*, 13 abr. 1917: 3.

<sup>62</sup> *Vítimas do Submarino Boche*, 14 abr. 1917: 3.

<sup>63</sup> *Ainda o torpedeamento de 3 de dezembro no porto do Funchal* [...], 1 jul. 1917: 1.

ressante, verificando-se a apreensão de várias caixas com ovos, aparentemente destinadas ao abastecimento das tripulações submarinas alemãs, por parte das autoridades locais<sup>64</sup>. Não temos qualquer evidência que tal tenha efetivamente acontecido, porém tal episódio fez com que o governador civil de Braga, Eduardo Cruz, visitasse o local a fim de averiguar o caso<sup>65</sup>. Algumas fontes confirmam que Eduardo Cruz confirmou esta cooperação civil, cuja prática se verificava numa extensa faixa do litoral norte português, entre Apúlia e S. Bartolomeu do Mar<sup>66</sup>. O caso ganharia notoriedade: o Ministério da Marinha averiguou casos semelhantes nas demais capitânias do país<sup>67</sup>, e, após este incidente, o assunto chega mesmo à Câmara dos Deputados<sup>68</sup>. Independentemente da veracidade deste episódio, o clima de suspeição, por parte das autoridades locais e governamentais, é inegável. A própria Grã-Bretanha admitia esta realidade em todo o território peninsular<sup>69</sup>.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar dos desenvolvimentos da nossa investigação, não é ainda possível compreender se os impactos diretos foram mais determinantes que os indiretos, no que toca à ação submarina nos demais teatros da guerra naval: o apuramento das correlações e causalidades indiretas necessitará de um cruzamento exaustivo com fontes estrangeiras. No entanto, é absolutamente claro que os espaços insulares portugueses foram particularmente fustigados pela guerra submarina. As incursões alemãs periferezavam inevitavelmente estes territórios: as suas parcas defesas costeiras e a sua posição geográfica fizeram com que as próprias companhias de navegação nacionais evitassem ancorar nos seus cais. Conjunturalmente, o preço dos fretes aumentou a pique, ao ponto de a Empresa Insulana de Navegação cobrar uma sobretaxa de 100% em meados de 1917<sup>70</sup>. Em contraste, a situação vivida no território metropolitano não parece tão grave, porém, o porto de Lisboa, o principal epicentro portuário do país, não escoava as mercadorias provenientes do exterior por decisão governamental<sup>71</sup>.

Como verificámos, são identificáveis várias alterações na navegação e no movimento portuário português. Não obstante, valerá perguntar: terão sido estas dinâmicas de navegação e comércio intensificadas pela ação submarina ao largo

---

<sup>64</sup> *A iniciativa dos marinheiros*, 3 mai. 1917: 3.

<sup>65</sup> AHDM. *Ministério das Finanças. Direção Geral das Alfândegas*, 2.ª Repartição, 2.ª Secção, Núcleo 419 (19 mai. 1917).

<sup>66</sup> *Visita de Eduardo Cruz a Espozende*, 6 mai. 1917: 1.

<sup>67</sup> AHDM. Documentação avulsa. Núcleo 419.

<sup>68</sup> REPÚBLICA PORTUGUESA, 1917f: 25.

<sup>69</sup> TELO, SALGADO, 2018: II, 102-103.

<sup>70</sup> *Marinhas de Comércio Portugal*, 1917: 291.

<sup>71</sup> VAN ROSSUM, 2011: 102.

da costa portuguesa, em primeiro lugar, ou pelas incursões navais alemãs nos teatros centrais da guerra no mar, que já se faziam sentir no inverno de 1915? Cremos que uma conjugação de ambas as causalidades será a resposta mais prudente por agora. É certo que o bombardeamento de Valentiner ao Funchal, a 3 de dezembro de 1916, inaugurou a guerra submarina no Atlântico, deixando os Aliados receosos e surpresos<sup>72</sup>, todavia, a *Frente Marítima Portuguesa*, de um modo geral, apresenta-se como um teatro de guerra periférico ao longo do conflito, apesar de que, Portugal, em 1914, detinha o sétimo lugar entre os países com maior provimento portuário<sup>73</sup>.

Segundo o autor Lawrence Sondhaus, o bombardeamento ao Funchal pelo *U-38* e as incursões do *U-35* na *Frente Marítima Portuguesa* (Atlântico) foram na verdade uma extroversão momentânea do palco naval mediterrânico<sup>74</sup>. O mesmo autor assume que a operacionalidade dos *U-boats* neste espaço oceânico (eixo Açores-Madeira-Gibraltar-Lisboa), no período 1917-1918, se deve, em grande parte, à incapacidade alemã em detetar as principais linhas de comboios aliados<sup>75</sup>. Segundo Augusto Salgado, a secundariedade do espaço atlântico português deveu-se sobretudo à tardia operacionalidade dos *submarinos-cruzadores*<sup>76</sup>, cujo raio de ação era muito considerável à época, e à eficácia da *naval intelligence* dos britânicos, que melhoraram o sistema de alerta no Atlântico, mesmo antes de o sistema de comboios dos Aliados apresentar uma solução eficaz na guerra anti-submarina, a partir de abril de 1918<sup>77</sup>.

Em suma, o teatro naval português era incurso consoante a dilatação das campanhas submarinas provenientes dos principais teatros do conflito. Assim, a aglutinação da *Frente Marítima Portuguesa* no raio da ação submarina poderá ter agravado a crise das subsistências portuguesa de um modo centrífugo, mesmo que esta já fosse danosa de um modo indireto desde 1914. Não obstante, é seguro admitir que a atividade submarina na *Frente Marítima Portuguesa* teve obviamente impactos socioeconómicos nefastos para economias insulares portuguesas, e, em menor escala, no Portugal continental. A compreensão destas dinâmicas, enleadas e contextualizadas de acordo com a progressão do conflito global no mar, é evidentemente o maior desafio científico nesta área.

---

72 GIBSON, PRENDERGAST, 2003: 134.

73 PIRES, 2011: 74.

74 SONDHHAUS, 2017: 182.

75 SONDHHAUS, 2017: 193.

76 Os *submarinos-cruzadores* alemães, da classe *U-151*, foram concebidos para grandes viagens oceânicas, com fins comerciais e logísticos. Estes submarinos começaram a operar com maior frequência a partir do ano de 1917.

77 SALGADO, 2019: 16.

## FONTES E BIBLIOGRAFIA

### Arquivo Histórico de Marinha

AHDM. Ministério das Finanças. Direção Geral das Alfândegas, 2.ª Repartição, 2.ª Secção, Núcleo 419. P/26/388/1.

AHDM. Documentação avulsa. Núcleo 419. P8/H58/F177.

### FONTES IMPRESSAS

[LLOYD'S Register of Shipping]. *From 1st July, 1913, to the 30th June, 1914*. London: Printed by [Lloyd's Register of Shipping], at the Society's Printing House, [1914]. Disponível em <<https://archive.org/details/HECROS1914SV/page/n9/mode/2up>>.

LLOYD'S Register of Shipping. *From 1st July, 1914, to the 30th June, 1915*. London: Printed by Lloyd's Register of Shipping, at the Society's Printing House, [1915]. Disponível em <<https://archive.org/details/HECROS1915SV>>.

LLOYD'S Register of Shipping. *From 1st July, 1915, to the 30th June, 1916*. London: Printed by Lloyd's Register of Shipping, at the Society's Printing House, [1916]. Disponível em <<https://archive.org/details/HECROS1916SV/page/n5/mode/2up>>.

LLOYD'S Register of Shipping. *From 1st July, 1916, to the 30th June, 1917*. London: Printed by Lloyd's Register of Shipping, at the Society's Printing House, [1917]. Disponível em <<https://archive.org/details/HECROS1917SV/page/n9/mode/2up>>.

LLOYD'S Register of Shipping. *From 1st July, 1919, to the 30th June, 1920*. London: Printed by Lloyd's Register of Shipping, at the Society's Printing House, [1920]. Disponível em <<https://archive.org/details/HECROS1920ST/ROS1920ST%20Combined/page/n959/mode/2up?q=960>>.

MARINHAS de Comércio Portugal. «Anais do Clube Militar Naval». XVIII (1917) 291.

REPÚBLICA PORTUGUESA (1916a). *Sessão n.º 4*. «Diário do Senado». (1916-12-06) 7.

REPÚBLICA PORTUGUESA (1916b). *Sessão n.º 12*. «Diário da Câmara dos Deputados». (1916-12-20) 7.

REPÚBLICA PORTUGUESA (1916c). *Sessão n.º 96 (extraordinária)*. «Diário da Câmara dos Deputados». (1916-11-08) 7.

REPÚBLICA PORTUGUESA (1917a). *Sessão n.º 18*. «Diário do Senado». (1917-02-02) 11.

REPÚBLICA PORTUGUESA (1917b). *Sessão n.º 21*. «Diário da Câmara dos Deputados». (1917-01-24) 22-23.

REPÚBLICA PORTUGUESA (1917c). *Sessão n.º 29*. «Diário da Câmara dos Deputados». (1917-02-09) 37.

REPÚBLICA PORTUGUESA (1917d). *Sessão n.º 38*. «Diário do Senado». (1917-03-15) 21.

REPÚBLICA PORTUGUESA (1917e). *Sessão n.º 51*. «Diário do Senado». (1917-05-08) 13.

REPÚBLICA PORTUGUESA (1917f). *Sessão n.º 64*. «Diário da Câmara dos Deputados». (1917-05-08) 4, 25.

REPÚBLICA PORTUGUESA. Ministério das Finanças. DGE (1916). *Estatística Comercial — Comércio e Navegação 1914*. Lisboa: Imprensa Nacional.

REPÚBLICA PORTUGUESA. Ministério das Finanças. DGE (1918). *Estatística Comercial — Comércio e Navegação 1915*. Lisboa: Imprensa Nacional.

REPÚBLICA PORTUGUESA. Ministério das Finanças. DGE (1919). *Estatística Comercial — Comércio e Navegação 1916*. Lisboa: Imprensa Nacional.

REPÚBLICA PORTUGUESA. Ministério das Finanças. DGE (1920). *Estatística Comercial — Comércio e Navegação 1917*. Lisboa: Imprensa Nacional.

REPÚBLICA PORTUGUESA. Ministério das Finanças. DGE (1921). *Estatística Comercial — Comércio e Navegação 1918*. Lisboa: Imprensa Nacional.



## FONTES HEMEROGRÁFICAS

- A INICIATIVA dos marinheiros. «O Século». (3 mai. 1917) 3.
- A PIRATARIA Boche. *Como foi afundado o Brava — Trágica odisseia da sua tripulação sobrevivente.* «O Século». (9 out. 1918) 1.
- AINDA o torpedeamento de 3 de dezembro no porto do Funchal — 175\$20 vindos de Luanda para serem distribuídos às famílias das vítimas por intermédio do Diário da Madeira. «Diário da Madeira». (1 jul. 1917) 1.
- AFUNDAMENTO de um vapor norueguês com carregamento de trigo. «O Comércio do Porto». (19 abr. 1916) 2.
- DE QUE MODO os piratas são reabastecidos no mar. «A Capital» (5 mai. 1916) 1.
- FOME na Madeira. «A Capital». (27 dez. 1917) 1.
- INICIATIVA dos cabos da Armada. «A Capital». (13 abr. 1917) 3.
- NAVIOS! «O Século». (31 mai. 1917) 3.
- NAVEGAÇÃO para a Madeira e Cabo Verde. «Diário da Madeira». (4 jan. 1917) 1.
- OBRA de piratas — *As tristes proezas de um submarino boche — A três milhas da nossa barra — Foram metidos no fundo um rebocador, uma fragata, um hiate e outros pequenos barcos.* «O Século». (5 set. 1918) 1.
- SUBMARINOS na costa norte. «O Comércio do Porto». (18 dez. 1917) 1.
- VAPOR San Miguel — *Porque não tocou na Madeira na penúltima viagem, seguinte diretamente dos Açores para Lisboa.* «Diário da Madeira». (3 jan. 1917) 2.
- VISITA de Eduardo Cruz a Espozende. «O Primeiro de Janeiro» (6 mai. 1917) 1.
- VÍTIMAS do Submarino Boche. «A Capital». (14 abr. 1917) 3.

## BIBLIOGRAFIA

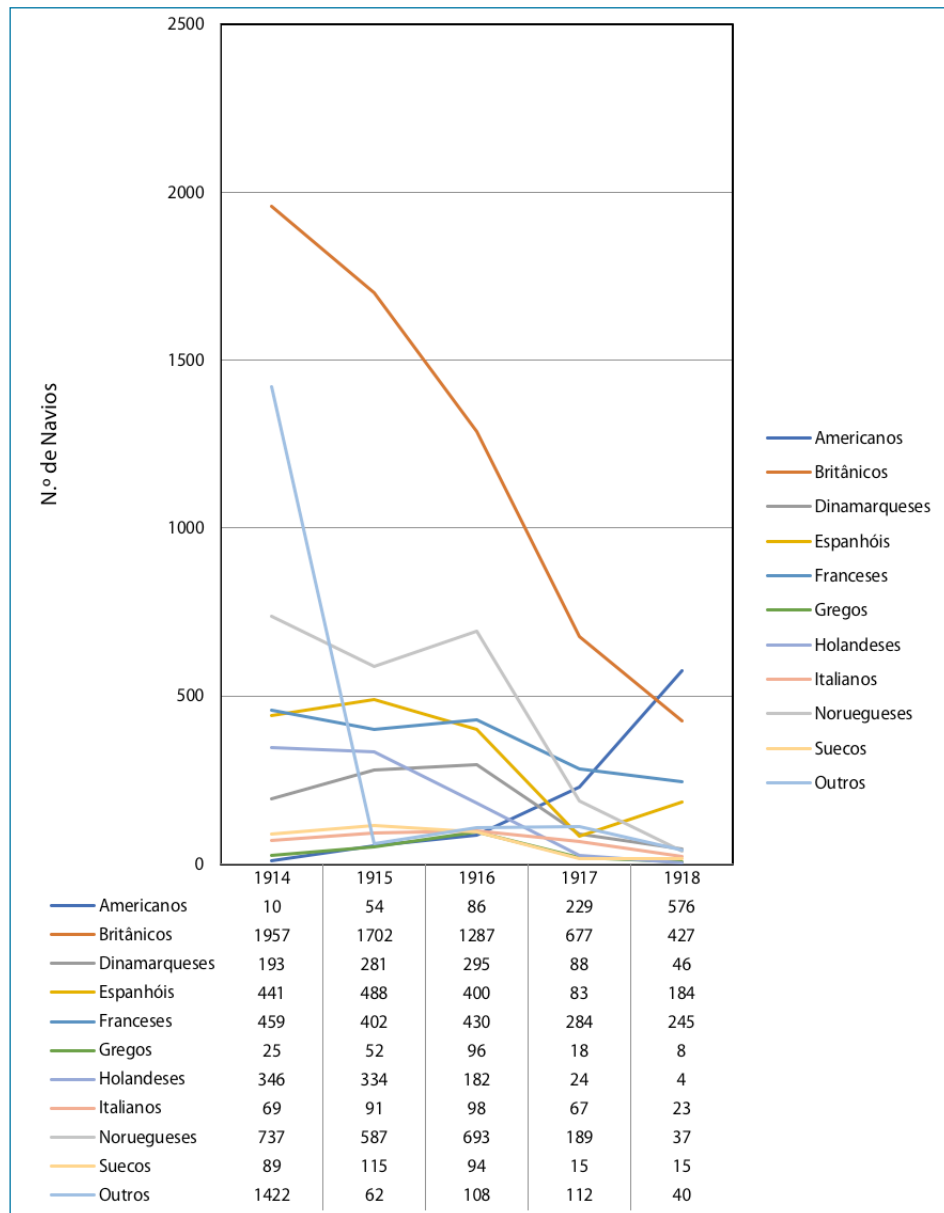
- BRANDÃO, Miguel Castro (2015). *(Con)Viver com o Inimigo — A Atividade Submarina Alemã durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918). Interações na Costa de Espozende.* Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Dissertação de mestrado.
- BRANDÃO, Miguel Castro (2018). *Ataque do UC 67 e as Perdas da Frota Pesqueira Portuguesa (17 de Março de 1917).* «Revista da Armada». XLVIII:534 (nov.) 24.
- COSTA, Paulo (2015). *As perdas da frota mercante portuguesa durante a Primeira Grande Guerra.* In *Mar: uma Onda de Progresso. Jornadas do Mar 2014.* Almada: Escola Naval, pp. 224-233.
- COSTA, Paulo (2016). *A Guerra no Mar durante a Grande Guerra: Aspectos Militares e Civis no Envolvimento Português — Fontes para o seu Estudo: o Caso do Lugre Rio Cávado.* «Nação e Defesa». 145, 153-165.
- COSTA, Paulo (2018a). *O Afundamento do Caça-minas Roberto Ivens: Fontes para o seu estudo — As Versões da Imprensa, a Nota Oficiosa do Ministério da Marinha e o Diário Náutico do Rebocador Bérrio.* In COSTA, Paulo; VALENTIM, Carlos, coord. *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra.* Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, pp. 97-104.
- COSTA, Paulo (2018b). *A Guarnição do Caça-minas Roberto Ivens: Militares e Civis, tornados Irmãos de Armas.* In COSTA, Paulo; VALENTIM, Carlos, coord. *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra.* Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, pp. 105-120.
- COSTA, Paulo (2018c). *A perda da Lancha-Canhóeira Tete.* «Revista da Armada». 527 (mar.) 16-17.
- COSTA JÚNIOR, José Maria Marques da (1944). *Ao Serviço da Pátria: A Marinha Mercante Portuguesa na I Grande Guerra.* Lisboa: Editora Marítimo-Colonial.
- COSTA, Paulo; MONTEIRO, Alexandre (2016). *“Tombaram combatendo um inimigo invisível”: perda e achamento do caça-minas Roberto Ivens (1917).* In *Jornadas do Mar 2016.* Alfeite: Escola Naval, pp. 318-324.

- COSTA, Paulo; MONTEIRO, Alexandre (2017). *Património Cultural Subaquático da Grande Guerra — Localização e identificação do destroço do caça-minas Roberto Ivens (1917)*. «Al-Madan». II Série. 21, 86-95. Dossier Património Cultural Subaquático da Época Contemporânea.
- COSTA, Paulo; SANTOS, Maria João; MONTEIRO, Alexandre (2016). *O Gomizianes da Graça Odemira? Investigação histórico-arqueológica sobre um sítio de naufrágio (Santo André, Santiago do Cacém)*. «Al-Madan Online». II Série. 21:1 (jul.) 72-79.
- FAULKNER, Marcus (2015). *The Great War at Sea. A Naval Atlas 1914-1919*. London: Seaforth.
- FERRO, Marc (1990). *A Grande Guerra 1914-1918*. Lisboa: Edições 70.
- GIBSON, R. H.; PRENDERGAST, Maurice (2003). *The German Submarine War (1914-1918)*. London: Naval Institute Press.
- INSO, Jaime Correia do (2006). *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. (Edições Culturais da Marinha).
- MARQUES, A. H. de Oliveira (2010). *A Primeira República Portuguesa*. Lisboa: Texto Editores.
- MONIZ, Egas (1919). *Um Ano de Política*. Lisboa: Portugal-Brasil Lda.; Rio de Janeiro: Companhia Editora Americana.
- MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino (1997). *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora. Vol. VIII: 1808-1975.
- PEREIRA, José António Rodrigues (2010). *Marinha Portuguesa. Nove Séculos de História*. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha.
- PIRES, Ana Paula (2011). *Portugal e a I Guerra Mundial. A República e a Economia de Guerra*. Casal de Cambra: Caleidoscópio.
- RAMOS, Rui; MONTEIRO, Nuno Gonçalo; SOUSA, Bernardo Vasconcelos (2009). *A República durante e depois da guerra (1917-1926)*. In RAMOS, Rui; MONTEIRO, Nuno Gonçalo; SOUSA, Bernardo Vasconcelos. *História de Portugal*. Lisboa: A Esfera dos Livros, cap. VII, pp. 605-627.
- ROSAS, Fernando (2018). *A Primeira República — 1910-1926*. Lisboa: Bertrand Editora.
- RUSSO, Jorge (2018a). *O Galgo e o U-35. Um David e um Golias na Grande Guerra*. «Revista da Armada». XLVIII: 534 (nov.) 21-22.
- RUSSO, Jorge (2018b). *Os navios portugueses afundados pela arma submarina alemã na Grande Guerra*. Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Dissertação de mestrado.
- RUSSO, Jorge; SALGADO, Augusto (2014). *O Património Cultural Subaquático e a 1.ª Guerra Mundial*. «Anais do Clube Militar Naval». CXLIV, 747-567.
- RUSSO, Jorge; SALGADO, Augusto (2017). *A Arqueologia*. In RUSSO, Jorge; TELO, António José; SALGADO, Augusto. *Ações do U 35 no Algarve — 24 de Abril de 1917*. Vila do Bispo: Câmara Municipal de Vila do Bispo, pp. 145-201.
- SAECKER, Mathias (2018). *O ataque do U 38 ao ancoradouro e à cidade do Funchal (1916) no quadro da guerra submarina alemã*. «História: Revista da FLUP». IV Série. 8:2, 9-37.
- SAECKER, Mathias (2021). *O Ataque do Submarino Alemão U 156 ao Funchal à Luz das Alterações da Guerra Naval em 1917*. «Arquivo Histórico da Madeira». Nova Série. 3, 383-420.
- SALGADO, Augusto (2017). *A ameaça submarina Alemã na Costa Portuguesa*. In RUSSO, Jorge; TELO, António José; SALGADO, Augusto, coord. *Ações do U 35 no Algarve — 24 de Abril de 1917*. Vila do Bispo: Câmara Municipal de Vila do Bispo, pp. 91-121.
- SALGADO, Augusto (2019). *O Sistema de Comboios Aliados no Atlântico Português*. In TELO, António José; MATOS, Jorge Semedo de; MONTEIRO, Nuno Sardinha, coord. *Política e Poder Naval (1895-1922). Portugal e a Grande Guerra*. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, p. 16.
- SALGADO, Augusto; RUSSO, Jorge (2015a). *O Projecto do U-35. O Afundamento do SS Nordsoen*. «Revista de Marinha». 984, 62-63.

- SALGADO, Augusto; RUSSO, Jorge (2015b). *O Projeto U-35. A Busca do Veleiro Italiano Bienaimé Prof. Luigi*. «Revista de Marinha». 983, 62-63.
- SALGADO, Augusto; RUSSO, Jorge (2015c). *O Projeto do U-35. O fim do SS Vilhelm Krag*. «Revista de Marinha». 985, 62-63.
- SALGADO, Augusto; RUSSO, Jorge (2015d). *Submarinos Alemães na Costa Portuguesa*. In *Atas do Colóquio Internacional «A Grande Guerra — Um Século Depois*. Lisboa: Fronteira do Caos Editores, pp. 173-191.
- SILVA, Joaquim Ferreira da (2017). *A Marinha de Comércio na Grande Guerra (1914-18)*. In MAIA, José dos Santos; SOARES, Luís Couto, coord. *Memórias 2016*. Lisboa: Academia de Marinha, pp. 413-423.
- SONDHAUS, Lawrence (2017). *German Submarine Warfare in World War I*. London: Rowman & Littlefield.
- TELO, António José (1993). *Os Açores e o Controlo do Atlântico*. Lisboa: Editora Asa.
- TELO, António José (2014). *A Estratégia Naval Portuguesa*. In AFONSO, Aniceto; GOMES, Carlos de Matos, coord. *Portugal e a Grande Guerra. As Trincheiras 1915-1917*. Vila do Conde: Verso da História, vol. 3, pp. 56-61.
- TELO, António José; SALGADO, Augusto (2018). *A Grande Guerra no Atlântico Português*. Porto: Fronteira do Caos Editores, vols. I e II.
- VAN ROSSUM, Arnold Arie (2011). *A Questão das Subsistências no Porto, no período da Grande Guerra*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- WILHELM, Eberhard Axel (2011). *O ataque de um submarino alemão no porto do Funchal em 1916*. «Revista Ilsenha». 48, 97-120.

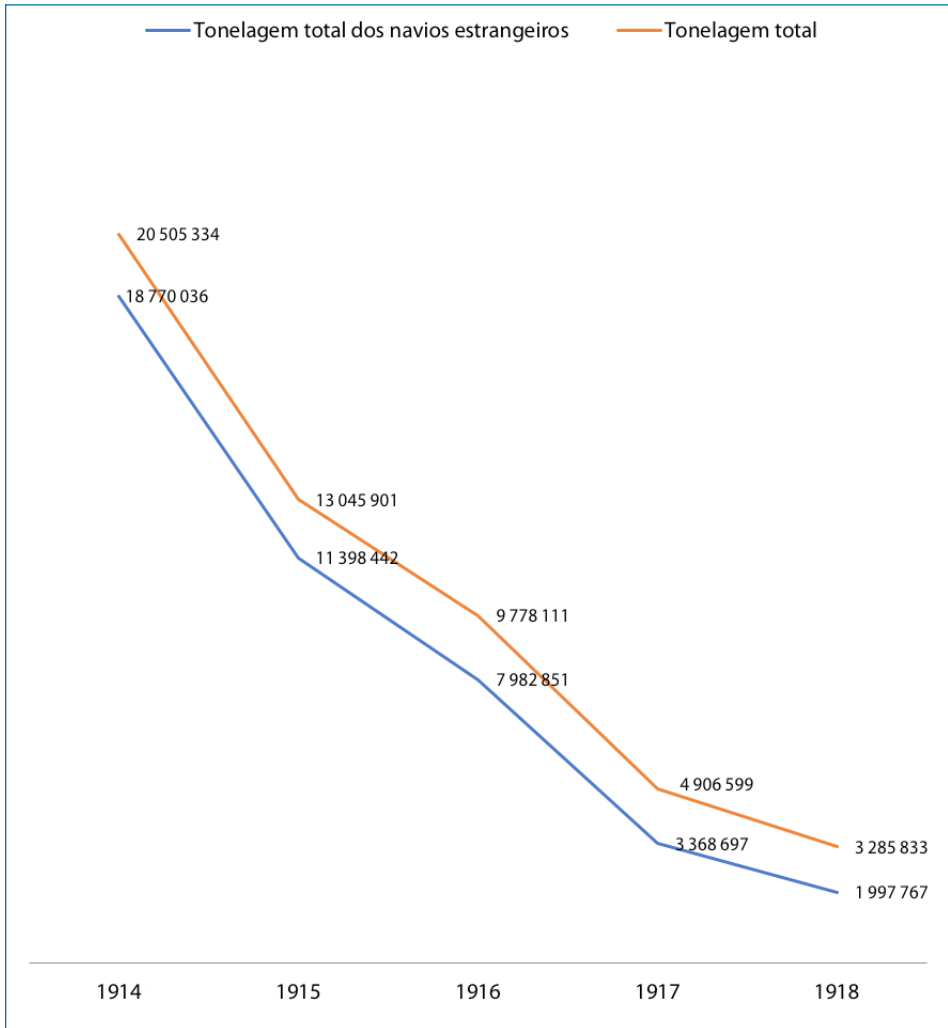
## ANEXOS

**Gráfico 1.** Nacionalidade dos navios estrangeiros entrados em Portugal entre 1914-1918



Fonte: REPÚBLICA PORTUGUESA. Ministério das Finanças, DGE, 1916: 518-519; 1918: 466-467; 1919: 442-443; 1920: 359; 1921: 324-325

**Gráfico 2.** Tonelagem de arqueação bruta entrada em Portugal entre 1914-1918



Fonte: REPÚBLICA PORTUGUESA. Ministério das Finanças, DGE, 1916: 518-519; 1918: 466-467; 1919: 442-443; 1920: 359; 1921: 324-325

**Tabela 5.** Naufrágios pertencentes a unidades do tecido empresarial português provocados por submarinos alemães ao largo da costa portuguesa, entre 1916-1918

Nome do navio	Data do afundamento	Proprietário	Local do afundamento	Função do navio	Tipo de navio	Rota aquando do naufrágio
<i>Brizella</i>	09/12/1916	Empresa de Pesca Boa Esperança, Aveiro	Largo de Lisboa	Transporte	Lugre	Lisboa – Madeira – Nova Orleães
<i>Lima</i>	17/02/1917	A.P da Costa, Ltda., Lisboa	Próximo do Cabo Espichel	Transporte	–	Lisboa – Setúbal
<i>Primeira Flor d’Abril</i>	17/03/1917	João José Mendes, Olhão	Próximo do Cabo da Roca	Pesca	–	–
<i>Santa Rita Segunda</i>	17/03/1917	João Baptista Mendes, Olhão	Próximo do Cabo da Roca	Pesca	Caíque	–
<i>Senhora do Rosário</i>	17/03/1917	Manuel Luís Golveira, Olhão	Próximo do Cabo da Roca	Pesca	–	–
<i>Três Macs</i>	14/04/1917	J. M. da Silva Teillas, Lisboa	Próxima do Cabo Santa Maria	Transporte	–	–
<i>Ligeiro</i>	10/06/1917	Pereira & Morais, Figueira da Foz	Largo de Viana do Castelo	Transporte	Escuna	–
<i>Santa Maria</i>	10/06/1917	Sociedade das Pescarias de Viana, Viana do Castelo	Próximo das Berlengas	Pesca	–	Porto – Guiné portuguesa
<i>Espinho</i>	15/06/1917	Transportes Marítimos do Estado	Largo da costa alentejana	Transporte	Cargueiro	Casablanca – Bordéus
<i>Loanda</i>	13/07/1917	Sociedade Africana (P. dos Reis Gomes), Figueira da Foz	Próximo do Cabo da Roca	Transporte	late	–
<i>Bertha</i>	(?)/07/1917	Empresa Castro, (?)	Próximo de Vila do Conde	Transporte	late	Bordéus – Lisboa
<i>Venturoso</i>	26/07/1917	Manuel P. Serrão, Lisboa	Próximo de Póvoa do Varzim	Transporte	Lugre	Lisboa – Bordéus – Ruão
<i>Açôr</i>	17/08/1917	Parceria Portuguesa de Pescarias, Lisboa	Entre S. Vicente e Portimão	Transporte	Escuna	–
<i>Gomesianas da Graça Odemira</i>	13/09/1917	J.G. Oliveira & Cia., Lisboa	Próximo de Vila Nova de Milfontes	–	late	–
<i>Correio de Sines</i>	13/09/1917	J.M. Rodrigues & Cia., Lisboa	Próximo do Cabo de Sines	–	late	–
<i>Sado</i>	14/09/1917	A.P. da Costa, Ltda., Lisboa	Próximo do Cabo de Sines	Transporte	Lugre	Málaga – Lisboa
<i>Viajante</i>	02/10/1917	A. P. da Costa, Lisboa	Nordeste de Porto Santo	Transporte	Barca	–

Nome do navio	Data do afundamento	Proprietário	Local do afundamento	Função do navio	Tipo de navio	Rota aquando do naufrágio
<i>Trombetas</i>	(?)/11/1917	Lusitânia Cia Portuguesa de Pesca, Figueira da Foz	Sudeste da Ilha de Santa Maria	Transporte	Lugre	Figueira da Foz – St. John's, Newfoundland
<i>A Portuguesa</i>	11/12/1917	Arthur José Rebelo de Lima, Porto	Próximo de Leixões	Transporte	Veleiro	Lisboa – Porto
<i>Açoriano</i>	17/12/1917	José Patrício Alvares Ferreira, Lisboa	Noroeste da Madeira	Transporte	Escuna	Bissau – Valência
<i>Lídia</i>	26/12/1917	Joaquim José Gouveia, Porto	Sul da Ilha do Faial	Transporte	Lugre	Nova Orleães – Porto
<i>Germano</i>	26/01/1918	Empresa Salles Ltd., Lisboa	Próximo do Cabo Mondego	Pesca	Traineira	–
<i>Serra do Gerês</i>	26/01/1918	Empresa Industrial Marítima, Lisboa	Próximo das Berlengas	Pesca	Traineira	–
<i>Neptuno</i>	28/01/1918	João e Freitas Malinez, Funchal	Próximo de Lisboa	Transporte	Cargueiro	Lisboa–Funchal
<i>Rio Ave</i>	25/03/1918	Parceria Pescaria Portuense (E. Soares), Porto	Entre os Açores e a Madeira	Transporte	late	? – Lisboa
<i>Beira Alta</i>	26/03/1918	José de Almeida Júnior & Co., Figueira da Foz	Este dos Açores	Transporte	Veleiro	Lisboa – Madeira
<i>Lusitano</i>	31/03/1918	Companhia Cia União Fabril, Lisboa	Este dos Açores	Transporte	Brigantina	Nova Orleães – Porto
<i>Leonor</i>	–	P. Bastos, Lisboa	Sul do Algarve	Pesca	Traineira	–
<i>Restaurador</i>	23/04/1918	João António de Magalhães Júnior, Viana do Castelo	Próximo de Ericeira	–	late	Lisboa–Viana do Castelo
<i>Magalhães Lima</i>	20/08/1918	A. Vallarinho & Co., Porto	Próximo do Cabo Espichel	Pesca	Vapor de pesca	–
<i>Maria Luíza</i>	22/08/1918	Parceria Marítima Ilhavense, Aveiro	Costa portuguesa (?)	Transporte	Escuna	Porto – Lisboa
<i>Glória</i>	27/08/1918	M. D. Oliveira, Lisboa	Próximo de Porto Santo	Transporte	Escuna	Lisboa – Pernambuco
<i>Gamo</i>	31/08/1918	Parceria Geral De Pescarias – Bensaude & Co., Lisboa	Mar dos Açores	Pesca	Escuna	St. John's, Newfoundland – Lisboa
<i>Libertador</i>	01/09/1918	Auguste J. de Castro, Lisboa	Sul do Cabo S. Vicente	Pesca	Traineira	–

Fonte: BRANDÃO, 2015: 157-159; [www.uboat.net](http://www.uboat.net); [www.wrecksite.eu](http://www.wrecksite.eu)