

## O Ataque do Submarino Alemão U 156 ao Funchal à Luz das Alterações na Guerra Naval em 1917

### The Attack by German Submarine U 156 on Funchal within the Scope of Changing Naval Warfare in 1917

*Mathias Saecker*<sup>1</sup>

#### **Resumo**

O artigo analisa o ataque ao Funchal, em dezembro de 1917, no contexto da estratégia do Almirantado alemão que consistia basicamente em derrotar a Inglaterra, bloqueando a sua cadeia de abastecimento (transatlântica), pela guerra submarina irrestrita. No entanto, este conceito fracassou porque, desde meados de 1917, os navios mercantes navegavam frequentemente em comboios, escoltados por vasos de guerra aliados. Assim, os submarinos alemães tiveram dificuldades crescentes em localizar e afundar tonelagem hostil. Nestas circunstâncias, o capitão do U 156, não encontrando alvos no ancoradouro, bombardeou o Funchal. Obviamente, esta decisão resulta duma ação compensatória desencadeada pela pressão social para satisfazer as altas expectativas tanto dos superiores e subordinados como do público alemão.

A presença de submarinos alemães no Atlântico Centro-Leste agravou a crise económica na Madeira, deteriorando as precárias condições de vida da população. O próprio ataque revela que as Forças Armadas portuguesas não conseguiram garantir a proteção da Madeira após a retirada da *Royal Navy*. Não havia forma de gerar recursos orçamentais suficientes para a defesa militar do arquipélago.

**Palavras-chave:** Guerra Submarina Irrestrita; Objetivos de Guerra; Cruzadores Submarinos; Sistema de Comboio; Defesa Militar da Madeira.

---

<sup>1</sup> Licenciado em História e Germanística pela Universidade de Colónia, professor no ensino secundário (1979–1997), na Universidade de Bona, Studienkolleg (1997–2009), colaborador científico no Bundessprachenamt, instituição junto do Ministério de Defesa (2009–2015), desde 2016 historiador independente, membro da International Society for First World War Studies, membro colaborador externo do CIERL / UMa (Centro de Investigação em Estudos Regionais e Locais / Universidade da Madeira). Principal temática de investigação: história das relações entre a Madeira e a Alemanha. Contacto: [mathias.saecker@gmx.de](mailto:mathias.saecker@gmx.de).

### **Abstract**

The article analyses the U-boat attack on Funchal in December 1917 in the context of the German naval command's strategy that basically consisted in defeating England by blocking its (transatlantic) supply chain through unrestricted submarine warfare. This concept failed, however, because since mid-1917 merchant ships used to sail in convoys, escorted by Allied warships. Hence German submarines encountered increasing difficulties in locating and sinking hostile tonnage. Under these circumstances, the captain of U 156 bombed Funchal once there were no ships to sink in the roadstead. Obviously, his decision was a compensatory action arising from social pressure to meet the high expectations of both superiors and subordinates and the German public.

On Madeira, the presence of German submarines aggravated the economic crisis, which worsened the precarious living conditions of the population. The attack itself reveals that Portuguese armed forces could not guarantee the protection of Madeira after the withdrawal of the Royal Navy. There was no way to provide sufficient budgetary resources for the military defense of the archipelago.

**Keywords:** Unrestricted Submarine Warfare; War Aims; Cruiser Submarines; Convoy System; Military Defense of Madeira.

## **Introdução**

Um ano após o primeiro ataque do submarino alemão U 38 ao Funchal, repetiu-se, no dia 12 de dezembro de 1917, idêntico ato de guerra. O cruzador submarino U 156, comandado pelo *Kapitänleutnant* Konrad Gansser, invade a baía da capital madeirense. Sendo descoberto, fica sob fogo inimigo e, por sua vez, começa a bombardear a cidade. Dentro duma meia hora, 52 granadas atingem vastas áreas da urbe, causando – além de graves danos materiais – cinco mortos e numerosos feridos entre a população civil. Em contraste com a situação de 1916, não havia barcos ancorados na baía do Funchal que o submarino tivesse podido afundar. Visto superficialmente, este facto parece ser uma mera coincidência, mas na realidade deve-se a uma alteração de fundo no tráfego marítimo. No segundo semestre de 1917, os navios comerciais britânicos e neutros, com destino sobretudo a Inglaterra, tinham passado a navegar, regra geral, em comboio, escoltados por vasos de guerra, tentando evitar lugares em que corriam o risco de serem presas fáceis da marinha imperial alemã.

O presente estudo pretende esclarecer os condicionalismos que determinaram a atuação concreta do *Kapitänleutnant* Gansser no momento do ataque, com especial enfoque nas alterações desde dezembro de 1916. A análise direciona-se numa perspetiva política e sociocultural, em vez de acentuar a dimensão estratégico-

-militar. No período em questão, a decisão mais grave foi a declaração da guerra irrestrita de submarinos, pelo Império Alemão, a 1 de fevereiro de 1917, evidenciando a derrota da política liberal, representada pelo então chanceler Bethmann Hollweg, que aspirava a uma paz de entendimento<sup>2</sup> por via de negociações. As consequências imediatas foram o agravamento das hostilidades e uma expansão da guerra. A supressão de restrições para o combate submarino em zonas alargadas, entre outras no Atlântico, levou a um considerável aumento quantitativo de afundamentos entre fevereiro e abril de 1917. No entanto, o compromisso dos militares alemães de vencer a guerra por meio dos submarinos fracassou por completo. Até ao final do ano, os valores de tonelagem destruída caíram para o nível mais baixo de sempre, em grande parte devido ao sistema de comboio descrito inicialmente.

O bombardeamento teve lugar numa altura em que a Madeira estava desprovida de qualquer auxílio militar por parte dos Aliados. O artigo aborda algumas das complexas causas deste estado deplorável. Dependendo dos próprios recursos navais, a defesa da Ilha ficou extremamente vulnerável. Devido à falta de segurança, o tráfego portuário era largamente interrompido, ocasionando carências de abastecimento à população. É preciso considerar que esta situação na Madeira coincidiu com uma profunda crise em Portugal continental, caracterizada por um clima de instabilidade social, política e militar.

Pretende-se, em seguida, reconstituir o decurso do próprio ataque, tendo em conta tanto a versão alemã como a portuguesa. A primeira encontra-se primordialmente no diário de guerra do *Kapitänleutnant* Gansser<sup>3</sup>. O valor desta fonte primária é duplo. O diário é um relatório minucioso da missão, mas contém também avaliações críticas por parte do Almirantado e do Comando da Flotilha. A contraposição dos diferentes pontos de vista, bem como o recurso às ordens de operação, são fundamentais para a compreensão do ataque. Fonte para a versão portuguesa é, em primeiro lugar, a imprensa madeirense. Mas torna-se importante descortinar o discurso ideológico subjacente às informações prestadas.

O artigo concluirá com a interpretação de possíveis motivos que levaram o *Kapitänleutnant* Gansser a ordenar o bombardeamento do Funchal. Nem nas ordens do Almirantado imperial, nem no diário de guerra existem indicações que justifiquem a hipótese de que a destruição de infraestruturas no Funchal tenha sido o propósito principal do assalto, o que me permite concluir que a atuação de Gansser

---

<sup>2</sup> Termo utilizado no discurso político da época ao invés da paz vitoriosa, objetivo da fração belicista.

<sup>3</sup> Bundesarchiv (BArch), RM 97/1130, *Unterseeboote der kaiserlichen Marine, «U 156», Kriegstagebuch [...]* (KTB U 156). Todas as citações em alemão são traduzidas para português pelo autor.

não estava totalmente submetida ao princípio da racionalidade instrumental, ou seja, não se orientou estritamente pela escolha dos meios mais adequados para a execução da ordem do Almirantado, mas era determinada substancialmente por três fatores contextuais: a esperança prevalecente na opinião pública alemã de que os submarinos pudessem garantir uma vitória rápida, a concorrência entre os capitães de submarinos e as expectativas da guarnição do U 156, enquadradas num ambiente social claustrofóbico. Este conjunto de exigências criou uma alta pressão psíquica para ter sucesso na guerra naval ao comércio. O próprio combate apresenta-se como um processo autodinâmico. O artigo termina com breves constatações generalizadoras sobre os efeitos da guerra naval dos submarinos, para a Alemanha e a Madeira.

## 1. Condicionantes Político-Militares do Realinhamento Estratégico Alemão

Pouco depois da eclosão da guerra e contrariamente às previsões do Almirantado alemão, a *Royal Navy* não travou uma batalha naval aberta, mas estabeleceu um bloqueio à distância – questionável à luz do Direito Internacional – que prejudicou sensivelmente o abastecimento do Império Alemão por via marítima. Em contrapartida, a marinha de guerra alemã passou, já em 1914, à chamada guerra de cruzeiros, lançando ataques-surpresa contra transportes de mercadorias para portos ingleses a fim de enfraquecer a economia hostil. No ano de 1915, tornou-se evidente que esta estratégia não era capaz de paralisar o comércio naval para a Inglaterra. Por isso, o Almirantado começou a apostar nos submarinos como nova arma na guerra ao comércio. Junto com esta estratégia, apareceram, desde o início, contínuos atritos acerca das formas admissíveis do combate subaquático que se moviam entre duas posições extremas<sup>4</sup>. Embora as operações submarinas em conformidade com a Lei das Presas provassem ser bem sucedidas, o Almirantado insistiu repetidamente, ao longo do ano de 1916, que se abolissem todas as restrições, impostas por esta legislação, em definidas zonas de guerra, agarrando-se obsessivamente à ideia irrealista de que só esta forma de combate garantia uma vitória sobre a Inglaterra dentro de poucos meses<sup>5</sup>. Porém, políticos moderados como o chanceler alemão Bethmann Hollweg reclamavam a estrita observância da Lei das Presas, querendo evitar assim a intervenção dos Estados Unidos da América (EUA) na guerra ao lado da Tríplice Entente. O imperador Guilherme II,

---

<sup>4</sup> ROJEK, 2017, *Versunkene Hoffnungen* [...], p. 122.

<sup>5</sup> GRANIER, 2000, *Die deutsche Seekriegsleitung* [...], pp. 285, 366 e 367.

chefe supremo e promotor entusiasta da marinha, não seguiu um rumo claro; pelo contrário, as suas decisões vacilaram entre polos opostos<sup>6</sup>.

A controvérsia começou a agudizar-se a partir de 29 de agosto de 1916, com a entrada em funções do terceiro Alto Comando do Exército (*Oberste Heeresleitung, OHL*), liderado por Paul von Hindenburg e pelo seu adjunto Erich Ludendorff<sup>7</sup>. As decisões mais importantes de caráter político-militar passaram a ser tomadas no Grande Quartel-General, transferido na altura para Pleß, na Alta Silésia<sup>8</sup>, onde, já a 31 de agosto, os dirigentes políticos e militares realizaram uma reunião sobre o tema da guerra submarina. Nesta ocasião, as divergências colidiram com total nitidez. Revelou-se decisiva a posição dilatória de Hindenburg, que propunha esperar os resultados da campanha contra a Roménia que tinha entrado na guerra ao lado dos Aliados apenas dois dias antes. A queda de Bucareste, a 6 de dezembro, afastou definitivamente as dúvidas inicialmente colocadas por Hindenburg. No dia 22 de dezembro, o chefe do Almirantado, von Holtzendorff, aproveitou esta nova situação para persuadir Hindenburg a tomar o seu partido<sup>9</sup>.

No entanto, os membros mais destacados do governo continuaram a rejeitar a intensificação da guerra submarina. Em contrapartida, depositaram as suas esperanças numa solução política do conflito, dirigindo, no dia 12 de dezembro, uma proposta de paz a Woodrow Wilson, uma vez que este já se tinha oferecido como mediador<sup>10</sup>. Esta proposta não continha quaisquer declarações concretas sobre os objetivos que se pretendia abordar em eventuais negociações. Como concessão aos partidos nacionalistas no parlamento nacional (*Reichstag*), o tom do documento foi quase chantagista, ameaçando os Aliados com a disponibilidade para prosseguir as hostilidades a qualquer momento, desde que a proposta fosse rejeitada. A 30 de dezembro, os Aliados reagiram, qualificando a oferta alemã como uma manobra enganosa. Face às diferenças irreconciliáveis entre as duas partes, todos os esforços de Wilson para iniciar um processo de paz fracassaram no dia 12 de janeiro de 1917<sup>11</sup>.

---

<sup>6</sup> SAECKER, 2018, «O ataque do U 38 [...]», p. 18.

<sup>7</sup> A data faz referência à batalha vitoriosa de Tannenberg, nos fins de agosto de 1914, que fundou o mito do herói Hindenburg.

<sup>8</sup> Hoje Pszczyna, na Polónia.

<sup>9</sup> GRANIER, 2000, *Die deutsche Seekriegsleitung [...]*, p. 458.

<sup>10</sup> A proposta tornou-se pública através dum discurso do chanceler no *Reichstag* (S.A., s.d., «Deutsches Friedensangebot»). Uma nota idêntica foi entregue aos embaixadores da Suíça e da Espanha.

<sup>11</sup> Ver os pormenores nos documentos in MICHAELIS, SCHRAEPLER, 1958, *Ursachen und Folgen [...]*, pp. 68–91.

Já três dias antes e sem esperar o posicionamento definitivo dos Aliados, o imperador tinha emitido uma ordem secreta ao chefe do Almirantado, adicionando uma cópia para o chanceler. «Ordeno que a guerra submarina irrestrita começará com energia total a 1 de fevereiro.»<sup>12</sup> Este passo foi precedido pela eliminação das divergências entre a *OHL* e o Almirantado, após os êxitos decisivos dos exércitos das Potências Centrais na campanha contra a Roménia, e pelo facto de o chanceler ter finalmente cedido à pressão dos militares, contrariamente à sua convicção. A 12 de janeiro, von Holtzendorff especificou a ordem imperial para os órgãos subordinados.

«1. A partir de 1 de Fevereiro de 1917, qualquer navio mercante inimigo encontrado dentro das zonas de guerra deve ser atacado sem mais delongas.

2. Fora destas zonas, os navios mercantes não armados serão tratados em conformidade com a Lei das Presas. Navios mercantes armados serão atacados sem aviso prévio.»<sup>13</sup>

Para navios a vapor e veleiros neutros houve, nas zonas de guerra, um período de tolerância escalonado até ao dia 1 de março de 1917. As áreas restritas, estabelecidas já a 4 de fevereiro de 1915, como resposta ao bloqueio naval inglês, abrangeram vastas regiões marítimas em volta das Ilhas Britânicas, de modo especial, e também no Mediterrâneo<sup>14</sup>.

A 31 de janeiro de 1917, a ordem tornou-se pública pela divulgação por parte de *Wolffs Telegraphisches Büro*, agência de notícias oficiosa<sup>15</sup>. Como consequência, Wilson declarou no Congresso, a 3 de fevereiro, que as relações diplomáticas com o Império Alemão tinham sido rompidas<sup>16</sup>. Seguiu-se, a 6 de abril, a declaração de guerra<sup>17</sup>. Era esta a situação que Bethmann Hollweg teria querido a todo o custo evitar, mas que os líderes militares tinham aceitado deliberadamente, minimizando o impacto militar dos EUA no decurso da guerra marítima. A 1 de fevereiro de 1917, o secretário de estado da poderosa Direção Geral da Marinha (*Reichsmarineamt*), Eduard von Capelle, afirmou, na comissão de orçamento, que «Do ponto de vista militar, [...] o reforço pela entrada dos Estados Unidos na guerra do lado dos nossos

---

<sup>12</sup> BArch RM 5/6379, fl. 24.

<sup>13</sup> BArch RM 2/2001, fl. 36.

<sup>14</sup> GRANIER, 2000, *Die deutsche Seekriegsleitung* [...], p. 35.

<sup>15</sup> S.A., s.d., *Amtliche Kriegs-Depeschen*, vol. 5, pp. 1979–1981.

<sup>16</sup> MICHAELIS, SCHRAEPLER, 1958, *Ursachen und Folgen* [...], pp. 162–163.

<sup>17</sup> National Archives Catalog, «A Joint Resolution of April 6, 1917, Public Resolution 65–1, 40 STAT 1, Declaring that a State of War Exists Between the Imperial German Government and the Government and the People of the United States and Making Provision to Prosecute the Same».

adversários é nulo.»<sup>18</sup> No mesmo sentido, von Holtzendorff considerou, ainda no dia 21 de abril de 1917, que «A América não pode intervir de forma militarmente eficaz antes de outubro.»<sup>19</sup>

As taxas crescentes de afundamentos de tonelagem inimiga, de fevereiro a abril de 1917, face ao trimestre anterior, pareciam inicialmente confirmar as previsões otimistas dos militares. Num relatório de 4 de maio ao imperador, von Holtzendorff chegou à conclusão de que a guerra submarina levaria à vitória sobre a Inglaterra no final do verão<sup>20</sup>. No entanto, as taxas de afundamentos começaram tendencialmente a cair, com ligeiras flutuações, a partir de maio e até ao fim do ano. Em novembro, nas proximidades do ataque ao Funchal, estas atingiram o seu mínimo, correspondendo apenas a cerca de um terço do valor máximo em abril<sup>21</sup>. O declínio dependia de vários fatores, sendo um deles a política incoerente tanto do Almirantado como da Direção Geral da Marinha. Em vez de optar pela construção de novos submarinos, esta deu prioridade à conclusão do projeto em curso de couraçados, de modo que a entrega dos submarinos já encomendados foi adiada e a escassez de material aumentou. Tal atuação contraditória só pode ser explicada pela crença inabalável dos responsáveis da marinha no seu prognóstico de vencer a Inglaterra até o outono de 1917. Para este escasso período de tempo, uma expansão de produção de engenhos submersíveis parecia totalmente desnecessária. No entanto, já em meados do ano, tornou-se evidente que esta avaliação era o resultado duma autoilusão.

A guerra prolongou-se e as missões dos submarinos ainda operacionais intensificaram-se de tal forma que o desgaste dos mesmos se agravou. Isto levou a um círculo vicioso: como os estaleiros estavam sobrecarregados com ordens de reparação, as fases de atracagem alargaram, o que, por sua vez, aumentou cada vez mais o desgaste dos submersíveis ainda operacionais. Além disso, este processo limitou as capacidades livres para novas construções que pudessem compensar as carências. O diário de guerra do U 156 revela, a título de exemplo, tanto os diversos problemas técnicos quanto o estado de esgotamento psicofísico entre as guarnições devido aos turnos de serviço prolongados.

---

<sup>18</sup> SCHIFFERS *et al.*, 1981, *Der Hauptausschuß des Deutschen Reichstags 1915-1918* [...], p. 1103.

<sup>19</sup> GRANIER, 2000, *Die deutsche Seekriegsleitung* [...], p. 545.

<sup>20</sup> GRANIER, 2000, *Die deutsche Seekriegsleitung* [...], p. 550.

<sup>21</sup> HERZOG, 1968, *60 Jahre deutsche Uboote* [...], pp. 111–112, compara meticulosamente os números de fontes mais variadas e consegue provar que os números publicados pelo Almirantado são consideravelmente exagerados por razões propagandísticas.

Esta situação autoinfligida foi consideravelmente agravada por um fator externo, a transição dos Aliados para o chamado sistema de comboio (*convoy system*). Nas *danger zones*, termo inglês para as zonas de guerra autoproclamadas pela Alemanha, todas as embarcações mercantes com destino ao Reino Unido, inglesas, aliadas ou neutras, deveriam navegar em comboio, escoltadas por contratorpedeiros e cruzadores<sup>22</sup>. Esta alteração estratégica foi a resposta aos sucessos iniciais na guerra submarina irrestrita que ameaçaram seriamente o abastecimento da Inglaterra. A introdução do novo sistema decorreu por etapas durante grande parte do ano de 1917. Em princípio, os Aliados não se pronunciaram em favor desta inovação. O comandante-em-chefe da *Royal Navy*, *First Sea Lord* John Jellicoe, constatou que «My own attitude in the early months of 1917 was that we could not possibly produce the necessary escort vessels; and, that until this difficulty was overcome we should have to postpone the introduction of a convoy system.»<sup>23</sup>

Com a entrada dos EUA na guerra, abriu-se a perspectiva de um auxílio militar, permitindo a adoção do sistema de comboio. Finalmente, cerca de um terço da sua escolta era constituído por contratorpedeiros e cruzadores americanos<sup>24</sup>. As primeiras medidas de implementação foram tomadas já no final de abril, na base duma proposta aprovada por Jellicoe no dia 27<sup>25</sup>. No Atlântico, o sistema foi progressivamente introduzido entre julho e meados de agosto<sup>26</sup>. Os navios mercantes em questão deveriam agrupar-se em pontos de encontro definidos de onde rumariam, em comboio e escoltados por vasos de guerra aliados, de ou para portos ingleses. Quando detetavam um submarino alemão, começavam a zigzaguar para dificultar o ataque a um só navio. Face às imensas extensões do Atlântico, enfrentamentos deste género eram, no entanto, relativamente raros, devido à concentração em poucos comboios mensais, cada um englobando um maior número de embarcações. Além disso, os comboios eram guiados, com base nas informações sobre os movimentos da marinha imperial, através de rotas cada vez modificadas, alinhadas à situação de segurança atual. Segundo Schröder, os submarinos alemães conseguiram avistar, sob estas condições adversas, apenas

---

<sup>22</sup> JELICOE, 1934, *The Submarine Peril* [...], p. 124.

<sup>23</sup> JELICOE, 1934, *The Submarine Peril* [...], p. 111.

<sup>24</sup> 27% de destruidores e 35% de cruzadores (*Memorandum on Atlantic Convoy System*, citado in JELICOE, 1934, *The Submarine Peril* [...], p. 223.

<sup>25</sup> JELICOE, 1934, *The Submarine Peril* [...], p. 128.

<sup>26</sup> JELICOE, 1934, *The Submarine Peril* [...], p. 141.

39 dos 219 comboios atlânticos no último trimestre de 1917<sup>27</sup>. A nova estratégia afetava, em particular, as rotas, anteriormente navegadas com alta frequência, entre os Açores, a Madeira, as Ilhas Canárias, Cabo Verde e a costa africana.

Os chefes da marinha imperial não tinham, de modo algum, contado com esta evolução, como prova um diálogo, no início de outubro de 1916, entre o chanceler Bethmann Hollweg e o vice-chefe do Almirantado, Reinhard Koch. Este retorquiu que a criação dum sistema de comboio, receada pelo chanceler, não seria viável por insuficiências na defesa da *Royal Navy*<sup>28</sup>. Devido a semelhantes avaliações erradas, nem a Direção Geral da Marinha, nem o Almirantado tinham considerado esta opção nos seus planos estratégicos. A partir de junho de 1917, os sucessos decrescentes dos submarinos obrigaram, porém, a uma correção. A 23 de agosto de 1917, o chefe da Direção Geral da Marinha von Capelle constatou, em vista das realidades alteradas, que «Hoje em dia, os ingleses geralmente navegam em comboio na zona de perigo», justificando desta forma os números mais baixos de afundamento<sup>29</sup>. Já no dia 26 de junho, von Holtzendorff sentiu-se compelido a admitir, num relatório ao imperador, o aumento constante do tráfego de comboios, reiterando a sua avaliação da situação para entidades subordinadas a 21 de setembro<sup>30</sup>.

Mas em vez de analisar os próprios erros estratégicos, von Holtzendorff atribuiu, numa inversão absurda das circunstâncias reais, a responsabilidade ao sector político, que minava, através de declarações pessimistas, sobre o suposto resultado da guerra, a moral das guarnições dos submarinos e a crença da população na vitória. Na realidade, tinham sido os prognósticos do Almirantado que tinham deslegitimado a sua credibilidade. O incumprimento das datas-limite, agendadas para o fim da guerra, provocou expetativas frustradas, seguidas por um descontentamento generalizado com os dirigentes militares que, numa espécie de ditadura *de facto*, governaram o *Reich*. As primeiras iniciativas destinadas à democratização, em meados de 1917, foram, na opinião de von Holtzendorff, também um sinal da vontade de paz, diminuindo o efeito psicológico da guerra submarina sobre o inimigo<sup>31</sup>. Como contramedida, a máquina propagandística intensificou o culto dos heróis no combate submarino. No plano militar, von Holtzendorff propôs, a partir

---

<sup>27</sup> SCHRÖDER, 2001, *Die U-Boote des Kaisers* [...]. p. 372.

<sup>28</sup> GRANIER, 2000, *Die deutsche Seekriegsleitung* [...], p. 406.

<sup>29</sup> SCHIFFERS *et al.*, 1981, *Der Hauptausschuß des Deutschen Reichstags 1915–1918* [...], p. 1660.

<sup>30</sup> GRANIER, 2000, *Die deutsche Seekriegsleitung* [...], pp. 557 e 575.

<sup>31</sup> GRANIER, 2000, *Die deutsche Seekriegsleitung* [...], pp. 572 e 581.

duma sugestão do imperador, operações de vários submarinos em conjunto contra grupos de embarcações, navegando em comboio sob proteção de escolta armada<sup>32</sup>. Nem os comandantes dos submarinos, nem os dirigentes da marinha fizeram uma apreciação unanimemente positiva desta tática de ataque, já algumas vezes praticada no passado. Nomeadamente, von Capelle manifestou-se crítico no que se referia às operações conjuntas: «[...] em geral, não acabaram por ser bem sucedidas, porque é muito difícil para os submarinos comunicarem debaixo de água, e não produziram os resultados desejados.»<sup>33</sup>

A fim de melhorar as condições gerais para combater comboios de navios mercantes, concretizando, desta forma, uma subida de afundamentos de tonelagem hostil, o Almirantado levou por diante o alargamento das zonas de guerra existentes. Além disso, von Holtzendorff propôs ao Ministério dos Negócios Estrangeiros, a 6 de outubro de 1917, a criação de novas áreas restritas no Atlântico, englobando os Açores, a Madeira, Cabo Verde e a costa ao largo de Dakar. O controlo duma zona marítima tão extensa tornou-se possível, pela primeira vez, graças à colocação em serviço duma nova série de cruzadores submarinos, a que pertencia o U 156, que dispunham dum raio de ação consideravelmente ampliado<sup>34</sup>. Em vez de atacar com os canhões de bordo, segundo a Lei das Presas, ser-lhes-ia concedido o direito de executar raides com torpedos. Numa reunião a 2 de novembro, os líderes políticos e militares concordaram em adotar uma implementação faseada das zonas de guerra no Atlântico central, devido às preocupações do chefe do Ministério dos Negócios Estrangeiros (*Auswärtiges Amt*), von Kühlmann, de que a Espanha neutra pudesse ver o seu comércio marítimo com as Canárias afetado<sup>35</sup>. As águas da Madeira foram proclamadas zona de guerra apenas a 8 de janeiro de 1918, enquanto que as dos Açores, diretamente fronteiriças, já a 22 de novembro 1917<sup>36</sup>. Apesar de a Madeira, na altura do ataque do U 156, ainda não pertencer às áreas restritas, a missão, na sua totalidade, era integrada na estratégia da guerra submarina irrestrita.

---

<sup>32</sup> GRANIER, 2000, *Die deutsche Seekriegsleitung* [...], pp. 558 e 575. Nomeadamente, Hans Rose, comandante do U 53 com muita experiência operacional, tinha promovido este conceito de combate, a *Rudeltaktik* (ver HEITMANN, 1999, *Unter Wasser in die Neue Welt* [...], p. 292).

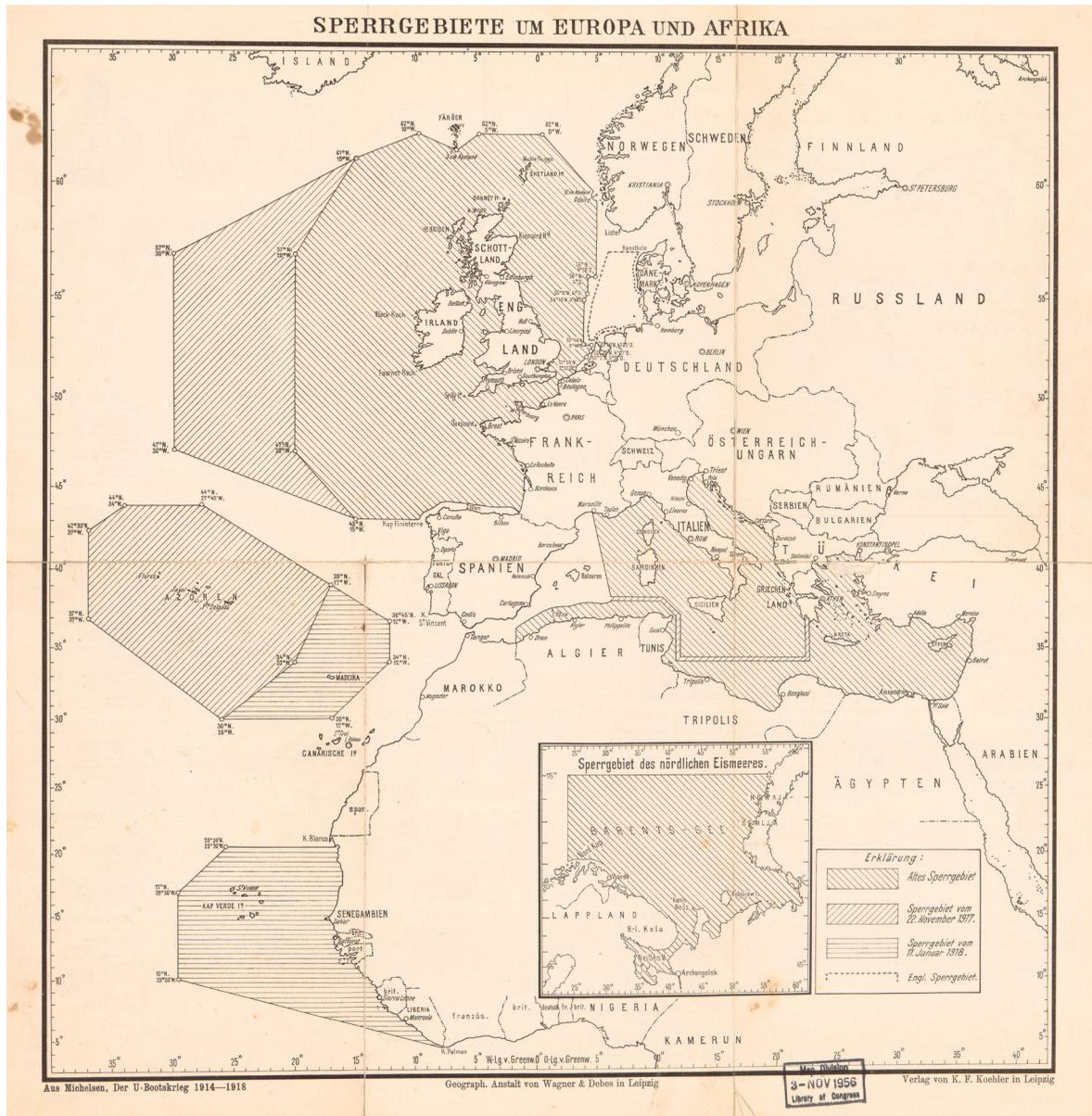
<sup>33</sup> SCHIFFERS et al., 1981, *Der Hauptausschuß des Deutschen Reichstags 1915–1918* [...], p. 1346.

<sup>34</sup> GRANIER, 2000, *Die deutsche Seekriegsleitung* [...], pp. 587–588.

<sup>35</sup> GRANIER, 2000, *Die deutsche Seekriegsleitung* [...], p. 598.

<sup>36</sup> S.A., s.d., *Amtliche Kriegs-Depeschen*, vol. 7, pp. 2516 e 2567. A proclamação para a Madeira ocorreu, por engano do *Auswärtiges Amt*, três dias antes da data originalmente prevista.

Figura n.º 1 – Zonas de Guerra (Sperrgebiete) nas Águas Europeias e Africanas



Fonte: S.A., 1925, «Sperrgebiete um Europa und Afrika».

## 2. Repercussões na Madeira da Guerra Naval Alemã no Atlântico Central

A deflagração da guerra, em 1914, atingiu a Madeira com particular dureza. Devido à sua ultraperifericidade, o arquipélago dependia muito do abastecimento por mar. O tráfego das frotas mercantes foi perturbado, desde o início das hostilidades, pela guerra ao comércio travada pela marinha imperial. No Funchal, o movimento portuário, condicionante indispensável tanto para a circulação de

mercadorias como também para o turismo, fonte importante das receitas regionais, sofreu uma rutura instantânea. A adesão de Portugal à guerra ao lado dos Aliados, em março de 1916, na sequência da apreensão de navios alemães, quatro deles no porto do Funchal, tornou todas as embarcações mercantes portuguesas em navios inimigos, o que ainda agravou a crise na Madeira. Além disso, fatores internos como a expulsão da comunidade alemã, cuja contribuição para o PIB madeirense era significativa, aumentaram a miséria da população carenciada de forma substancial. Grande ajuda da pátria-mãe não era de esperar, pois a sua situação económica dificilmente o permitia. Nos anos de 1916 e 1917, Portugal vivia um «clima de guerra civil intermitente», criando uma instabilidade que era prejudicial a todos os sectores produtivos do país<sup>37</sup>.

Em princípio, a manutenção da segurança no espaço marítimo da Madeira ficou integrada na missão da *Royal Navy* no Atlântico. Mas devido aos riscos causados pelas crescentes atividades de submarinos alemães na região, a força naval britânica foi retirada da Madeira para o porto de São Vicente, em Cabo Verde. Em julho e agosto de 1916, o capitão do Porto do Funchal recorreu ao *Vice admiral* britânico William Fane De Salis, na altura *Head of Mission* em Lisboa, para solicitar a instalação de redes antitorpedo. Mas este apoio não se concretizou. Assim, a marinha de guerra portuguesa estava incumbida sozinha da proteção das águas e da costa da Madeira. Naquela altura, a Armada era o ramo mais pequeno das Forças Armadas, marcado pelas insuficiências do material envelhecido e do adestramento básico e, por isso, mal preparado para assumir a nova tarefa numa área muito ampla do Atlântico. Esta debilidade estrutural foi agravada pelas tensões sociais dentro da corporação. Mesmo assim, importantes sectores da marinha tinham protagonizado a adesão de Portugal à guerra, apoiando o rumo político prosseguido pelo Partido Democrático no poder. Mas a lealdade para com os governos democráticos não se converteu em benefícios para a marinha, que, no momento da entrada de Portugal na guerra, se encontrava num estado deplorável<sup>38</sup>. A execução dos vários programas navais acabou por fracassar devido à falta de fundos que pudessem ser providenciados pelo Tesouro do Estado. Tendo em conta as capacidades limitadas da Armada, para desempenhar as tarefas que lhe foram atribuídas, foi necessário estabelecer prioridades<sup>39</sup>.

Nestas circunstâncias, o patrulhamento e a eventual defesa da costa e dos portos madeirenses ficaram para trás. O único patrulha destinado a esta missão,

---

<sup>37</sup> TELO, SALGADO, 2018, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, vol. 1, p. 64.

<sup>38</sup> CRUZ, 2014, «Portugal e a Marinha na Primeira Grande Guerra», p. 131.

<sup>39</sup> VALENTIM, 2018, «Portugal e a Grande Guerra. [...]», p. 18.

o *Mariano de Carvalho*, não estava operacional no momento do ataque ao SM U 38 em dezembro de 1916. Esta situação era agravada pelo estado debilitado das fortificações na Madeira e pelos obstáculos burocráticos que retardavam o reforço do armamento<sup>40</sup>. Todas estas deficiências contribuíram para que o porto do Funchal fosse considerado inseguro e os navios mercantes o evitassem cada vez mais. Como consequência, a precariedade das condições de vida agravou-se, originando um crescente descontentamento entre a população que se manifestou num clima social marcado por tensões. Os piores receios, causados por rumores sobre a ameaça submarina no Atlântico ao largo da costa da Madeira, concretizaram-se com o ataque do U 38 a 3 de dezembro de 1916<sup>41</sup>. O pânico inicial, causado pelo bombardeamento, rapidamente deu lugar a demandas em Lisboa para que o governo reforçasse a segurança. Neste espírito, Ernest Blandy, então presidente da Associação Comercial do Funchal, dirigiu um telegrama ao Presidente da República António José de Almeida que respondeu: «Pode V. Ex.<sup>a</sup> assegurar à Associação Comercial e habitantes ilha Madeira que governo providenciará sentido proporcionar-lhes máximo bem-estar. Presidente Ministério.»<sup>42</sup> Quatro dias mais tarde, a imprensa regional referiu-se à vaga promessa, exigindo «Que o cumprimento dessa promessa não se faça esperar [...]». É de toda a urgência que se habilite o porto do Funchal com todos os elementos e recursos indispensáveis para a sua defesa.»<sup>43</sup> De uma forma mais precisa, o editor do *Diário da Madeira* reclamava garantias de segurança concretas para que os navios fizessem novamente escala no porto<sup>44</sup>.

Até então, não parecia saber-se na Madeira que o Ministro dos Negócios Estrangeiros, Augusto Soares, tinha dirigido ao governo britânico, através do embaixador de Portugal em Londres, já no dia 4 de dezembro, um pedido de auxílio. Fundamentando-o no entendimento luso-britânico de que «[...] somente nos ocupamos dos portos do Continente deixando a defesa das Ilhas Adjacentes e Colónias à defesa da esquadra inglesa», propôs a seguinte alternativa:

«Se o Governo inglês se dispõe a tomar exclusivamente sobre si o encargo de tal defesa [do porto funchalense], muito conviria que V. Ex.<sup>a</sup> conseguisse uma declaração formal a esse respeito para que o Governo aqui não possa vir a ser acusado de incúria. Se, ao contrário, o Governo inglês entende que, para satisfazer o compromisso que tomou, é necessário o

---

<sup>40</sup> Uma abordagem pormenorizada do contexto político-militar na Madeira in RODRIGUES, 2014, «A Ilha da Madeira durante a Grande Guerra [...]», pp. 71–74.

<sup>41</sup> Ver os pormenores do ataque in RODRIGUES, 2014, «A Ilha da Madeira durante a Grande Guerra [...]», pp. 74–76 e SAECKER, 2018, «O ataque do U 38 [...]», pp. 10–12 e 23–24.

<sup>42</sup> *Diário de Notícias* (Funchal), 06–12–1916, p. 2.

<sup>43</sup> *Diário de Notícias* (Funchal), 10–12–1916, p. 1.

<sup>44</sup> *Diário da Madeira*, 13–12–1916, p. 1.

nosso concurso, estamos inteiramente dispostos a isso, desde que o Governo inglês nos forneça desde já pelo menos 6 *destroyers* devidamente artilhados, que nós tripularíamos com pessoal da marinha de guerra portuguesa.»<sup>45</sup>

A primeira opção originou-se na aliança luso-britânica instituída na Idade Média e reafirmada várias vezes ao longo dos séculos. Salienta-se, no contexto em questão, o Tratado de Windsor, declaração secreta de 14 de outubro de 1899, que reconfirmou, entre outros, a promessa feita em 1661 «[...] to defend and protect all conquests or colonies belonging to the Crown of Portugal against all his enemies, as well future as present.»<sup>46</sup>

O embaixador português, Teixeira Gomes, ainda expôs as solicitações do seu governo no Foreign Office. Porém, obteve uma reação negativa da parte do novo Ministro dos Negócios Estrangeiros, Arthur Balfour. No dia 3 de fevereiro de 1917, Balfour comunicou a retirada de todas as forças navais britânicas em vista do crescente perigo que os submarinos alemães representavam. Na perspetiva dos Aliados, a questão madeirense certamente não tinha prioridade nesta altura. Como prova a exaustiva troca de notas, os ministérios das relações exteriores dedicaram-se intensamente à coordenação de uma resposta conjunta à proposta de paz alemã. Além disso, a diplomacia portuguesa consagrou um amplo espaço às consultas sobre a questão do transporte de soldados do Corpo Expedicionário Português (CEP) em navios ingleses, para a França. Este processo de concertação bilateral prolongou-se. Em meados de dezembro de 1916, ambas as partes chegaram a um acordo sobre as condições fundamentais da missão, com base no memorando britânico de 4 do mesmo mês<sup>47</sup>. Apesar disso, seguiram-se, durante janeiro de 1917, os desacordos sobre pormenores da realização, em especial no que se refere ao transporte de tropas. Mais uma vez, a relutância inglesa em satisfazer as solicitações portuguesas foi evidente<sup>48</sup>.

Desprovida de qualquer proteção do aliado inglês, a Madeira teve de limitar-se aos seus próprios recursos navais, aliás muito deficientes. Mesmo assim, foram tomadas medidas substanciais para melhorar as capacidades de defesa e patrulhamento navais. No início de 1917, foram artilhados três navios mercantes,

---

<sup>45</sup> S.A., 1997, *Portugal na primeira guerra mundial*, vol. 2, pp. 75–76.

<sup>46</sup> KNEISEL, 1942, *England, Germany and the Portuguese colonies* [...], p. 162. O tratado refere-se ao tratado de 23 de junho de 1661 a propósito do casamento entre Carlos II de Inglaterra e a Infanta D. Catarina de Bragança. Para as complexas condições da situação contratual, ver TELO, SALGADO, 2018, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, vol. 2, pp. 2–5.

<sup>47</sup> Ver os documentos in S.A., 1997, *Portugal na primeira guerra mundial*, vol. 2, pp. 72–75. Pormenores in SOUSA, 2016, «1916 – O ano da organização do CEP [...]», pp. 429–466.

<sup>48</sup> S.A., 1997, *Portugal na primeira guerra mundial*, vol. 2, pp. 132 e 145–148.

o *Dekade I*, o *Beira* e o *Dory*, cedidos para este fim por empresas comerciais. O já existente vapor auxiliar *Mariano de Carvalho* recebeu uma peça mais potente. Desta forma, aumentou a probabilidade de repelir um ataque à costa madeirense e, nomeadamente, ao Porto do Funchal, embora soçobrasse, ainda em novembro, um novo pedido do capitão do Porto para fornecimento de minas submarinas e redes antitorpedo para segurar o ancoradouro. Outra vez, o Almirantado britânico negou o seu apoio, justificando esta atitude com a falta de recursos. De resto, agiu de forma dilatória, encaminhando este assunto, como todos os outros relativos à defesa da Madeira, ao adido naval dos EUA em Londres, *Vice admiral* William Sowden Sims<sup>49</sup>.

A melhoria relativa da situação militar não era capaz de mitigar as preocupações da população. O pânico inicial, após o primeiro ataque em dezembro de 1916, deu lugar a um constante desassossego causado pelas informações divulgadas na imprensa regional, sobre afundamentos executados por submarinos alemães, evocando logo recordações do ataque sofrido. Mais frequentes, no entanto, eram os boatos que originavam um medo desenfreado na população. Um reflexo deste estado psicossocial encontramos-lo no editorial do *Diário de Notícias*, do Funchal, intitulado «Os navios corsários e a sugestão do medo»<sup>50</sup>. Nele, o jornalista minimiza o eventual perigo dum ataque de vasos de guerra alemães, no intuito de apaziguar os ânimos. Contudo, a inquietação da população remontava a factos verídicos. A 4 de julho, ou seja, apenas nove dias antes do lançamento do artigo, o U 155 tinha atacado Ponta Delgada, capital da ilha de São Miguel, nos Açores. O próprio *Diário de Notícias* estabelecera, na sua edição de 6 de julho, um paralelo com o raide ao porto do Funchal em dezembro do ano anterior. A banalização do perigo atual parece derivar do objetivo de que se evitasse a destabilização da ordem e da segurança públicas já fragilizadas.

Para além disso, o constante afluxo de naufragos, vítimas de afundamentos por submarinos alemães, alimentava as preocupações dos madeirenses ao longo do ano de 1917. Os marujos relatavam as suas experiências que a imprensa regional não tardava em divulgar. Mencione-se neste contexto, a título de exemplo, o caso mais flagrante do cruzador submarino U 151 que afundou quatro navios nas águas da Madeira, além de vários outros nas zonas marítimas dos Açores e de Cabo Verde. Foram afundados o vapor italiano *Etna* a 110 milhas NNE da Madeira no dia 1 de outubro, no dia seguinte o veleiro português *Viajante* a 170 milhas NW do Porto Santo, a 5 de outubro o vapor norueguês *Bygdønes* a 65 milhas N do Porto Santo e a 16 de

<sup>49</sup> TELO, SALGADO, 2018, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, vol. 2, p. 13.

<sup>50</sup> *Diário de Notícias* (Funchal), 13-07-1917, p. 1.

novembro o veleiro americano *Margaret L. Roberts* perto da Madeira<sup>51</sup>. O *Elucidário Madeirense* conta sete afundamentos nas águas da Madeira no ano de 1917<sup>52</sup>. Trata-se de um indício claro de que os alemães tinham intensificado a sua presença naval no «triângulo estratégico» português<sup>53</sup>.

Prolongaram-se, por todo o ano, queixas de que o aparecimento de submarinos alemães tão próximo da Madeira afugentava «[...] cada vez mais a navegação do nosso porto, dificultando e impedindo as comunicações marítimas entre os países que nos podem abastecer de cereais e esta ilha sobre a qual paira a ameaçada fome.»<sup>54</sup> De facto, com 154 navios atracados no porto do Funchal em 1917, isso representava apenas 11% relativamente a 1913 e 24% em relação a 1915<sup>55</sup>. Em 1916 e 1917, os vapores da Empresa Insulana de Navegação efetuaram somente cerca de 20 viagens anuais entre a Madeira e Portugal continental<sup>56</sup>. Por consequência, o rendimento da Alfândega do Funchal diminuiu, em 1917, para 293.598\$03, ou seja cerca de 40% do valor atingido em 1913. Já em 1915, a receita tinha caído para metade do nível de 1913<sup>57</sup>. Os valores comprovam que o livre comércio com o exterior sofreu um duro golpe. A redução drástica do tráfego portuário no Funchal ocasionou graves entraves ao abastecimento do arquipélago da Madeira que estava longe de ser autossuficiente em muitos bens de primeira necessidade. Adicionalmente, a descida das receitas públicas afetou os orçamentos das instituições do Estado que não tinham margem financeira para combater os efeitos da crise. Para atenuá-la, o Governo Civil estabeleceu preços máximos para produtos de uso diário, em especial para géneros alimentícios, anunciando esporadicamente a venda de alguns destes «pelo preço da tabela oficial»<sup>58</sup>.

### 3. O Ataque do SM U 156 ao Funchal: Decurso e Efeitos Imediatos

Perante a condição extremamente vulnerável e desestabilizada da sociedade madeirense, o segundo ataque submarino ao Funchal conduziu a uma deterioração

<sup>51</sup> HELGASON, s.d., *WWI U-boat Successes. Ships hit by U 151*.

<sup>52</sup> SILVA, MENESES, 1984, *Elucidário Madeirense*, vol. 2, pp. 215–216.

<sup>53</sup> O termo remonta a Paiva Couceiro (COUCEIRO, 1906, «O triangulo estrategico e a Alliança ingleza», pp. 49–73).

<sup>54</sup> *Diário de Notícias* (Funchal), 10–10–1917, p. 1.

<sup>55</sup> SILVA, MENESES, 1984, *Elucidário Madeirense*, vol. 2, p. 782.

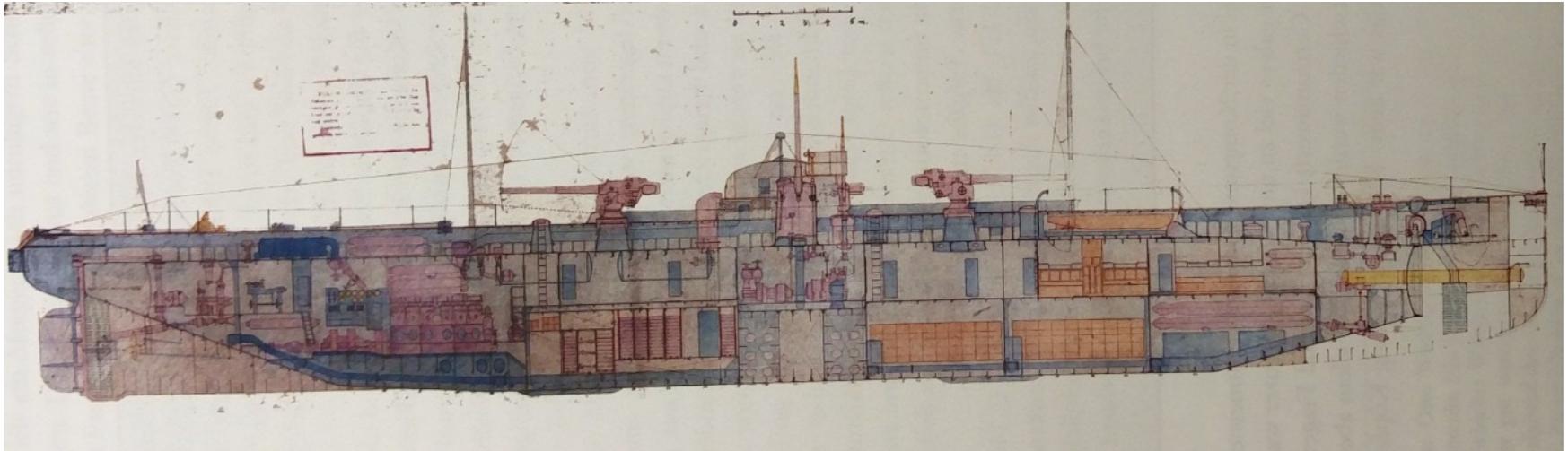
<sup>56</sup> TELO, SALGADO, 2018, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, vol. 1, p. 181.

<sup>57</sup> SILVA, MENESES, 1984, *Elucidário Madeirense*, vol. 1, p. 80.

<sup>58</sup> P. ex. in *Diário de Notícias* (Funchal), 03–06–1917, p. 1.

ainda mais profunda. Na Alemanha não se tomou nota deste acontecimento, porque as atenções se concentravam nos afundamentos de navios no triângulo estratégico. O ataque à capital madeirense foi levado a cabo pelo cruzador submarino U 156, comandado pelo *Kapitänleutnant* Konrad Gansser<sup>59</sup>. Gansser, nascido no ano de 1882, já tinha registado numerosos sucessos com o U 33 quando assumiu o comando sobre o U 156 a 22 de agosto de 1917. Este pertencia à nova classe de sete submarinos inicialmente concebidos para transportes comerciais entre a Alemanha e os EUA. Com o estado de guerra entre os dois países, esta função tornou-se obsoleta e os submarinos foram transformados para objetivos bélicos<sup>60</sup>.

Figura n.º 2 – Plano de Construção do U 156 (corte longitudinal)



Fonte: BArch RM 3/13715.

<sup>59</sup> Informações biográficas in DUFEIL, 2011, *Kaiserliche Marine* [...], pp. 24 e 92.

<sup>60</sup> Pormenores acerca da conversão em submarinos de guerra in HEITMANN, 1999, *Unter Wasser in die Neue Welt* [...], pp. 287–290, e KOERVER, 2018, *Deutscher Ubootkrieg*, p. 333. Dados técnicos do U 156 in Deutsches U-Boot-Museum, Archiv, *Bootsblatt S.M.S. «U 156»* e GRÖNER, 1937 / 2010, *Alle deutschen Kriegsschiffe* [...], pp. 28 e 30.

Em virtude do enorme alcance de cerca de 25.000 milhas náuticas, foi-lhes atribuída a missão de controlar os movimentos marítimos entre as Américas e a Europa, a fim de impedir o fornecimento de mercadorias à Inglaterra. Encaixa-se neste plano estratégico a ordem de operação do U 156, estabelecida para o período de 17 de novembro de 1917 a 10 de março de 1918, englobando assim o ataque ao Funchal.

«Missão: a) Travar guerra ao comércio no Atlântico Norte; partindo dos limiares da zona de guerra, de resto fora da zona de guerra na parte sudeste do Atlântico Norte, nos nós das rotas comerciais, considerando – na medida do possível – os arquipélagos (Açores, Madeira, Cabo Verde) e a costa norte-africana até Dakar. [...] b) Iniciar o regresso com antecedência suficiente para garantir a prontidão operacional das armas até à chegada às águas alemãs.»<sup>61</sup>

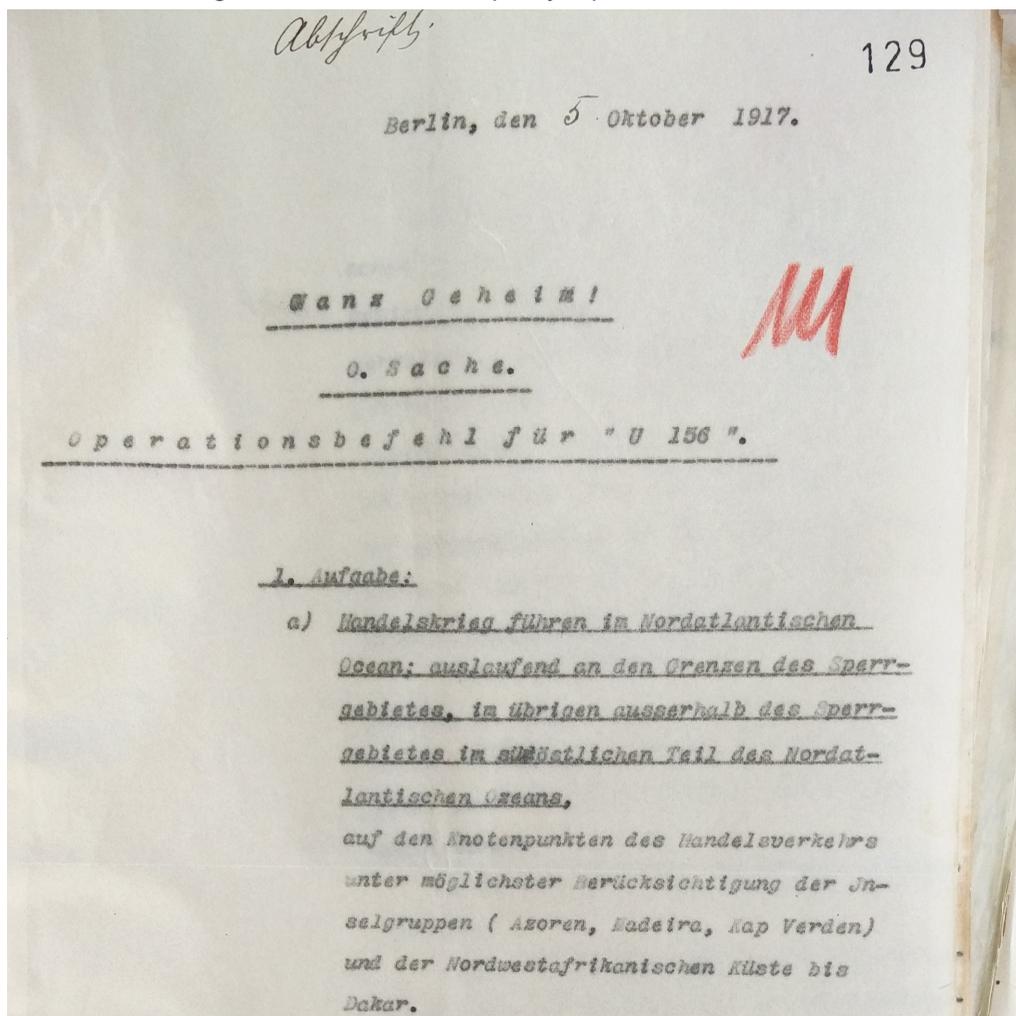
A ordem contém ainda instruções gerais para a cooperação com os cruzadores submarinos U 151 e U 157, operando na mesma área. Porém, esta colaboração, devido às condições climatéricas adversas impedindo a comunicação, nunca se concretizou. Na terceira parte, intitulada «Informações sobre o inimigo», alínea d), encontra-se a indicação de que vasos de guerra e cruzadores auxiliares americanos participariam no combate contra submarinos alemães, a partir de «bases alegadamente [...] em Ponta Delgada e no Funchal». Transportes militares americanos passariam entre os Açores e a Madeira em direção a Gibraltar<sup>62</sup>. As ordens limitam-se a estabelecer um quadro para a missão, deixando aos comandantes um vasto campo para que pudessem adaptar a concretização às condições situacionais.

---

<sup>61</sup> Ordem assinada por Reinhard Koch, vice-chefe do Almirantado, in BArch RM 47/786, fls. 129–130; sublinhado no original.

<sup>62</sup> BArch RM 47/786, fl. 133.

Figura n.º 3 – Ordem de Operação para o U 156 (extrato)



Fonte: BArch RM 47/786, fl. 129.

A realidade da missão reflete-se no diário de guerra do U 156. O diário é um documento de comunicação intramilitar, regra geral redigido cronologicamente pelo próprio comandante, e reúne o relato sobre todos os tipos de acontecimentos, especialmente as operações de combate, e as indicações típicas do diário de bordo como dados meteorológicos, agitação marítima e rumo do submarino. No caso concreto, o valor excepcional desta fonte primária deve-se ao facto de o conteúdo abranger, além dos registos do comandante, uma avaliação crítica da missão por parte tanto do Almirantado como do Comando da Flotilha. A primeira referência ao Funchal é registada no diário a 10 de dezembro. «Pretende-se [...] seguir para o

ancoradouro do Funchal se estiver bom tempo.»<sup>63</sup> No dia seguinte, o comandante recebe um telegrama enviado a partir da estação terrestre de TSF em Nauen, nos arredores de Berlim, indicando a rota presumível de vapores de pesca armados que saíram da Inglaterra nos fins de novembro rumo aos Açores<sup>64</sup>. Gansser anota que se ia deslocar aí depois da operação contra o Funchal, para a qual não existe nenhuma ordem concreta do Almirantado<sup>65</sup>. No seu diário de guerra, os alvos do ataque na Madeira não são especificados em parte alguma.

A 12 de dezembro, dia do ataque ao Funchal, o U 156 cruzava as águas da área-alvo há relativamente pouco tempo. Os ventos fortes e o mar agitado estavam a dificultar a sua missão. Gansser, desesperado, vê-se forçado a mudar frequentemente de rumo, em vez de emboscar, numa posição adequada, as embarcações que eventualmente passassem. Apenas a 7 de dezembro, consegue, pela primeira vez, afundar uma embarcação, a escuna canadiana *W. C. McKay* que transportava peixe<sup>66</sup>. Às duas horas da noite do dia 12, o submarino chega à Madeira. «Bom tempo, céu estrelado, de manhã vento fraco de E a SE, ondulação fraca de NW [...], ancoradouro de Funchal escuro, boa visibilidade. O Funchal, bem iluminado até às montanhas altas, à vista a bombordo, distância 20 mn.»<sup>67</sup> Entre as duas e as cinco horas, o submarino navega para o ancoradouro e aproxima-se até uma milha náutica da terra.

Porém, o objetivo de afundar tonelagem hostil no ancoradouro foi frustrado porque, face ao sistema de comboio, os navios já não escalavam no Funchal tão frequentemente como antes. Os vapores portugueses *Beira* e *Lima*, cuja vinda estava prevista para o dia do ataque, ainda não tinham chegado ao Funchal na altura do bombardeamento<sup>68</sup>. Gansser aponta no diário de guerra que

«Não se vêem vapores ou outros navios. Distancia-se da terra para estar, de madrugada, numa posição favorável para o bombardeamento. 6:18h: o Forte de São Tiago abre fogo. 6:19h: Inicia-se o bombardeamento dos fortes e da cidade. Ripostam ao fogo quatro fortes e um barco-patrolha, intervindo no combate cerca de dez minutos mais tarde. A uma distância de 110 – 90 hectómetros, o adversário conseguiu rapidamente apontar o alvo. A partir daí, atirou notavelmente bem. Diversos impactos distaram somente cinco metros do submarino. Calibre aparentemente 10,5? 6:38h: o combate é terminado depois de ter lançado 52 granadas [...] Foram observados vários acertos.»<sup>69</sup>

<sup>63</sup> BArch RM 97/1130, *KTB U 156*, fl. 37.

<sup>64</sup> Jornal de TSF em anexo ao *KTB U 156*, in BArch RM 97/1130, fl. 96.

<sup>65</sup> BArch RM 97/1130, *KTB U 156*, fl. 37.

<sup>66</sup> BArch RM 97/1130, *KTB U 156*, fls. 36 e 77.

<sup>67</sup> BArch RM 97/1130, *KTB U 156*, fl. 37.

<sup>68</sup> *Diário de Notícias* (Funchal), 14–12–1917, p. 2.

<sup>69</sup> Relato sobre o ataque in BArch RM 97/1130, *KTB U 156*, fls. 37–38.

Figura n.º 4 – Diário de Guerra U 156 (extrato)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	37
[...] 12.XII. 2 <sup>h</sup> v.	[...] <u>Atlantik.</u> Wetter heiter, sternklar. Vorm. leichter O bis SO, schwache Dünung aus SW. Nachm. frischer S mit mäßig bewegter See.	[...] Kurs 90°. Das bis hoch in die Berge herauf hell erleuchtete Funchal B.B. querab in Sicht, Abstand 20 sm.	
2-5 <sup>h</sup> v.	Dünung aus SW. Nachm. frischer S mit mäßig bewegter See.	Kurs 360° Funchal Reede angesteuert.	
5 <sup>h</sup>	Funchal Reede dunkel gut, sichtbar.	Abstand etwa 1 sm von Land in Mitte der Reede. Der Strand ist gut auszumachen. Dampfer oder Fahrzeuge sind nicht zu sehen. Von Land abgelaufen, um mit Tagesanbruch auf der für die Beschießung günstig gewählten Position zu stehen.	
6 <sup>h</sup> 18 v.	klares, sichtiges Wetter	Fort Santiago eröffnet das Feuer.	
6 <sup>h</sup> 19 v.		Mit Beschießung von Forts und Stadt begonnen. Vier Forts und ein Bewachungsfahrzeug, das nach etwa 10 Min. in das Gefecht eingreift, erwidern das Feuer. Der Gegner war auf Entfernung von 110 – 90 hm schnell eingeschossen und lag von da ab bemerkenswert gut; einzelne Aufschläge waren nur 5 m vom Boot entfernt. Kaliber scheinbar 10,5 ?	
6 <sup>h</sup> 38 v.		Nach Verfeuern von 52 Granaten wird Gefecht <u>abgebrochen</u>	
Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	38
12.XII.		abgebrochen und mit 200° Kurs von der Küste abgelaufen. Über dem mittleren Teil der Stadt lag eine niedrige Wolke von Rauch. Treffer wurden mehrfach beobachtet.	
12 <sup>h</sup> m.	Mittagsbesteck:	90°.	
8 <sup>h</sup> n.	λ = 32° 0' 0 N. φ = 17° 22' 0 W.	40°.	gez. Gansser.

Fonte: BArch RM 97/1130, fls. 37–38 (cópia).

Este relato corresponde, de modo geral, ao das fontes portuguesas contemporâneas, mas com divergências importantes, nomeadamente em relação ao papel dos fortes no decurso do combate. Segundo o *Diário de Notícias*, não foi o forte de São Tiago que abriu fogo, mas a vedeta *Dekade I*. O vigia foi alertado para a presença do U 156 pelo pescador António Vieira, que tinha avistado o submarino já por volta das quatro horas. Após a verificação da informação, a *Dekade I* iniciou a perseguição e alvejou, com cerca de quarenta tiros, o submarino que se afastou do alcance do fogo hostil. A seguir, um outro patrulha, o *Mariano de Carvalho*, participou no combate. Porém, as baterias terrestres, prestes a bombardear o alvo inimigo, não entraram em ação para evitarem incidentes de fogo amigo (*friendly fire incidents*). Quando os patrulhas já não se encontravam na linha de fogo destes, o U 156 afastou-se do alcance das peças instaladas nos fortes<sup>70</sup>. Enquanto as vedetas e as suas guarnições saíram ilesas do combate, as granadas explosivas do submarino causaram, além de graves danos materiais em edifícios, cinco mortos e mais de 30 feridos<sup>71</sup>. O impacto mais emblemático aconteceu na igreja do Convento de Santa Clara. Uma granada caiu em cima da cúpula do cruzeiro, causando consideráveis prejuízos.

---

<sup>70</sup> *Diário de Notícias* (Funchal), 13-12-1917, p. 1. As informações em SILVA, MENESES, 1984, *Elucidário Madeirense*, vol. 1, pp. 309-311, correspondem a este relato.

<sup>71</sup> *Estragos feitos numa residência na rua da Bela Vista, após o bombardeamento da cidade do Funchal*, ABM, ARM PER/3029, cx. 132, n.º 26.

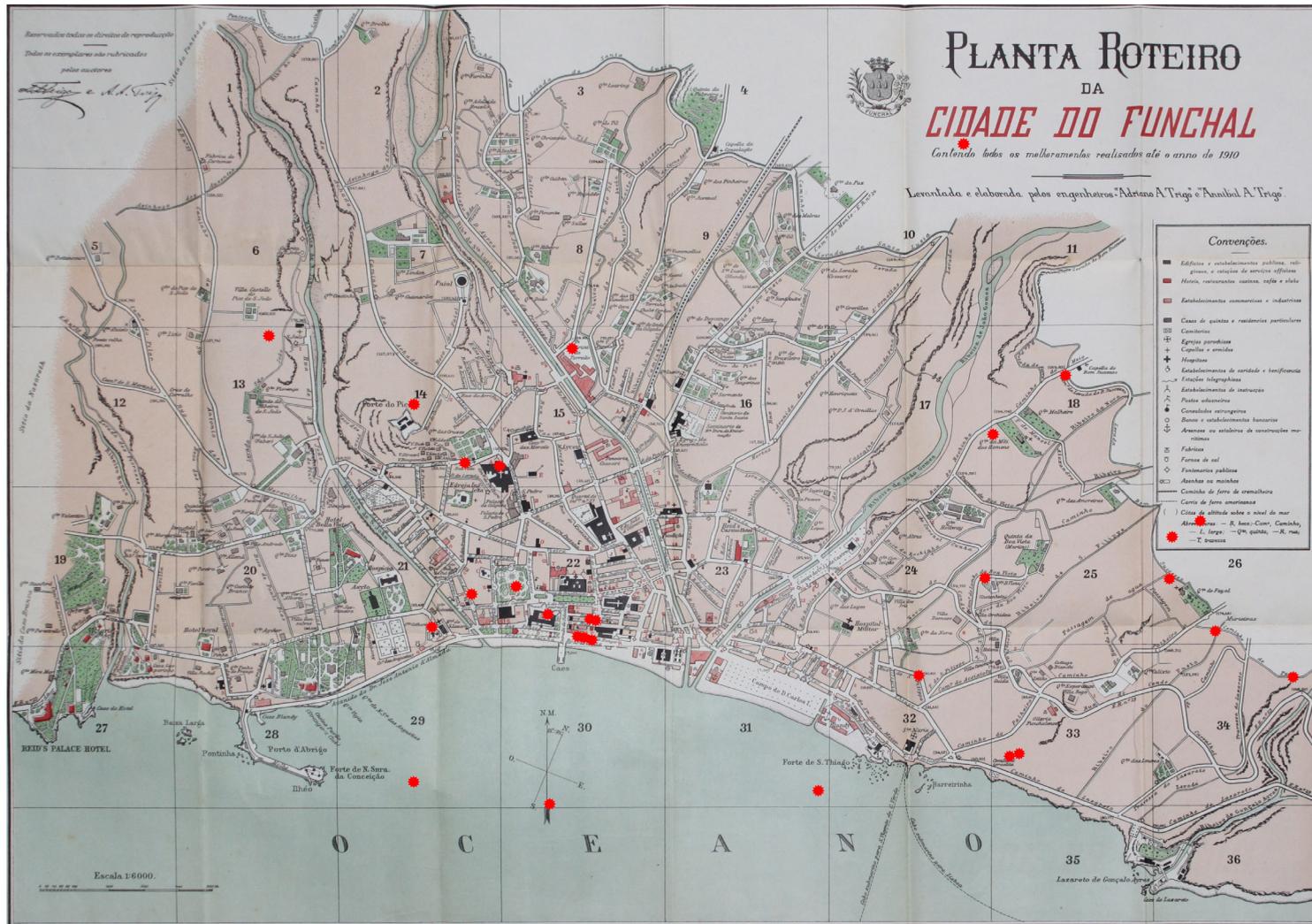
Figura n.º 5 – Estragos feitos na Igreja de Santa Clara



Fonte: ABM, PER/3028, cx. 132, n.º 25.

Os destroços feriram o sacristão, o padre Abel da Silva Branco que estava a celebrar a missa, e duas pessoas que estavam a assistir, uma das quais acabou por falecer um pouco mais tarde. O mapa do Funchal, apresentando cerca da metade dos impactos das granadas, ilustra uma distribuição aleatória dos diversos pontos atingidos na cidade, com uma certa concentração no centro.

Figura n.º 6 – Impactos das Granadas do U 156 no Funchal



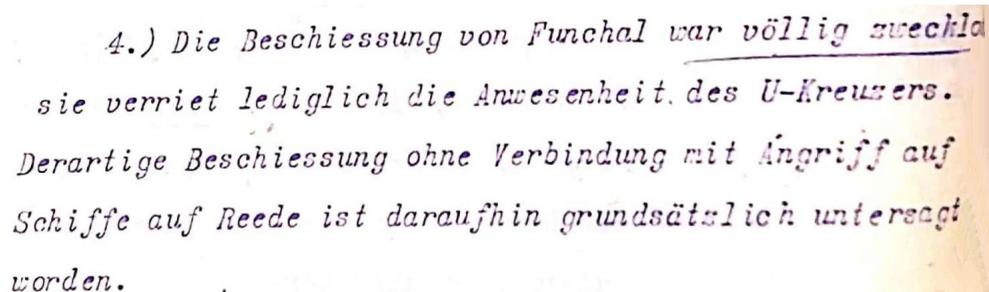
Fontes: Elaboração própria apud TRIGO, TRIGO, 1910, *Planta Roteiro* [...] (mapa) e SILVA, MENESES, 1984, *Elucidário Madeirense*, vol. 1, p. 310 (impactos).

Nem no diário de guerra, nem na ordem de operação se encontram indicações de que o U 156 tivesse visado especificamente infraestruturas civis ou militares de maior importância como a estação de cabos transatlânticos. Aliás, a destruição das instalações dos cabos transatlânticos em terra não fazia muito sentido, já que o U 157, que operava na mesma região que o U 156, tinha a ordem de cortar cabos submarinos no mar<sup>72</sup>. Este procedimento causava, sob o ponto de vista militar, avarias mais eficazes porque era mais difícil o conserto no mar do que em terra. Pode-se mesmo afirmar que o ataque isolado à cidade divergiu, na sua totalidade, da diretiva militar em questão. A avaliação posterior por parte do Almirantado comprova esta leitura.

«O bombardeamento do Funchal foi completamente inútil revelando apenas a presença do cruzador submarino. Por consequência, tal bombardeamento, sem ser feito em conjunto com um ataque a navios fundeados no ancoradouro, ficou principalmente proibido a partir daí.»<sup>73</sup>

Esta crítica determina expressamente que a missão principal teria sido a de afundar a máxima tonelagem possível, quer em alto mar, quer nos ancoradouros e portos hostis, e não a destruição de alvos terrestres. A referência do próprio comandante no diário de guerra comprova que isto foi o seu objetivo inicial<sup>74</sup>.

Figura n.º 7 – Avaliação do Almirantado no Diário de Guerra do U 156 (extrato)



4.) Die Beschiessung von Funchal war völlig zwecklos  
sie verriet lediglich die Anwesenheit des U-Kreuzers.  
Derartige Beschiessung ohne Verbindung mit Angriff auf  
Schiffe auf Reede ist daraufhin grundsätzlich untersagt  
worden.

Fonte: BArch RM 97/1130, fl. 23.

Na Madeira, a população ficou alarmada, tendo em conta que o bombardeamento causou efeitos mais graves que o do ano anterior. O *Diário de Notícias* relatava então que «[...] quase toda a população, dominada pelo pânico, abandonou as suas casas precipitadamente, indo refugiar-se nos arredores por

<sup>72</sup> BArch RM 47/790, fl. 52.

<sup>73</sup> Comentário do Almirantado (13 de abril de 1918), in BArch RM 97/1130, *KTU U 156*, fl. 23; sublinhado no original.

<sup>74</sup> «Não se vêem vapores ou outros navios.» (BArch RM 97/1130, *KTU U 156*, fls. 37).

julgar-se assim mais segura.»<sup>75</sup> Não obstante, a vida quotidiana regressou, já no dia após o ataque, a uma certa normalidade. A reação imediata das entidades governativas contribuiu para acalmar os ânimos. Numa nota oficiosa, o Comando Militar ordenou, como medida de segurança em terra, a ocultação de luzes nas casas e a proibição da iluminação dentro e fora da cidade<sup>76</sup>. O comandante militar coronel José de Sousa da Rosa Júnior enviou dois telegramas ao Ministério da Guerra, ainda no dia do ataque, fazendo um breve relatório da situação e pedindo o destacamento dum *destroyer*<sup>77</sup>. No mesmo sentido, o governador civil Daniel Telo Simões Soares dirigiu-se ao Ministério do Interior<sup>78</sup>. Segundo o *Diário Nacional*, o governo comprometeu-se a tomar «as necessárias e urgentes providências»<sup>79</sup>. O *Diário de Notícias* justificou a urgência deste pedido pelo facto de que era preciso a garantia dum policiamento constante das águas entre a Madeira e a zona de guerra que a Alemanha tinha estabelecido em volta dos Açores<sup>80</sup>.

A pedido de Humberto dos Passos Freitas, cônsul dos EUA na Madeira, o chefe da divisão naval americana nos Açores enviou um *destroyer* que estava a patrulhar os mares da Madeira. O cumprimento da promessa por parte do governo português estava pendente ainda em janeiro de 1918. Isto deveu-se em parte à instabilidade da situação interna por causa dos acontecimentos em volta do golpe de estado de Sidónio Pais que absorveram a vida política da altura. Lê-se no *Diário de Notícias* que «[...] mais uma vez insistimos na necessidade imperiosa de reforçar a defesa do porto do Funchal com um *destroyer* que permaneça nas nossas águas até ao fim da guerra. Tivemos aí um caça-minas durante algumas semanas; mas [...] voltou para Lisboa.»<sup>81</sup> A permanência deste estado desprotegido agravou, cada vez mais, o isolamento marítimo da Madeira. É de acrescentar que também os meios de defesa terrestre continuavam pouco eficazes<sup>82</sup>. Perante esta situação, manteve-se o medo dos madeirenses dum novo ataque por parte de submarinos alemães. Repetidas vezes, correram boatos que fomentavam este receio.

Gansser recebeu, um dia após o ataque, um telegrama via TSF. «Para U 156. No dia 20 de dezembro, um comboio de cinco grandes navios deve chegar ao

<sup>75</sup> *Diário de Notícias* (Funchal), 13-12-1917, p. 1.

<sup>76</sup> *Diário de Notícias* (Funchal), 13-12-1917, p. 1.

<sup>77</sup> Telegrama publicado in *Diário Nacional*, 13-12-1917, p. 1. Informação análoga in *Diário de Notícias* (Funchal), 14-12-1917, p. 2.

<sup>78</sup> *Diário de Notícias* (Funchal), 13-12-1917, p. 1.

<sup>79</sup> *Diário de Notícias* (Funchal), 13-12-1917, p. 1.

<sup>80</sup> *Diário de Notícias* (Funchal), 14-12-1917, p. 1.

<sup>81</sup> *Diário de Notícias* (Funchal), 15-01-1918, p. 1.

<sup>82</sup> TELO, SALGADO, 2018, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, vol. 2, p. 13.

Funchal. A partir da Inglaterra, vasos de guerra são enviados ao encontro.»<sup>83</sup> Em vez de esperar os potenciais alvos, o comandante tomou, por causa do mau tempo, a decisão de abandonar o mar da Madeira e de se dirigir primeiro à rota dos vapores de pesca acima mencionados. Um dia antes da presumível chegada dos cinco navios à Madeira, Gansser abandonou definitivamente a ideia duma nova operação no ancoradouro do Funchal e deslocou o seu campo de atuação para as águas a sul das Ilhas Canárias<sup>84</sup>. A coordenação das atividades dos cruzadores U 151, U 156 e U 157, no Atlântico central, prevista nas ordens de operação, não se realizou de forma eficaz<sup>85</sup>.

#### 4. As Determinantes da Decisão de Gansser

O ancoradouro do Funchal, como porto de escala para o tráfego marítimo no Atlântico, tinha um papel de relevo na guerra naval ao comércio. Em contrapartida, a cidade do Funchal não apresentava infraestruturas de elevada significância militar. Devido às suas deficiências notórias, as baterias terrestres, instaladas nos fortes citadinos, significavam um baixo risco para os cruzadores submarinos. Pelas razões expostas, a destruição da estação de cabo submarino teria sido pouco eficaz, uma vez que os submarinos alemães tinham a ordem de cortar os cabos transatlânticos no mar.

O bombardeamento da capital madeirense não se enquadrava no conceito estratégico militar do Almirantado. Em primeiro lugar, não existia um equilíbrio adequado entre a utilização dos escassos recursos de granadas num submarino e os fins atingíveis. Além disso, o adversário poderia eventualmente tirar conclusões sobre os planos operacionais para a frota submarina alemã no Atlântico. Do ponto de vista do Almirantado, o ataque a cidades portuárias só poderia resultar dum efeito colateral, originado pelo afundamento de navios inimigos. Fora exatamente o que acontecera no ano anterior, aquando do ataque do U 38, então comandado pelo *Kapitänleutnant* Valentiner. Certamente, Gansser tinha conhecimento desta operação, estando em contacto direto com Valentiner, entretanto comandante do cruzador submarino U 157, por causa da coordenação da missão conjunta no Atlântico central.

---

<sup>83</sup> BArch RM 97/1130, *KTB U 156*, fls. 97–98.

<sup>84</sup> BArch RM 97/1130, *KTB U 156*, fls. 40–41.

<sup>85</sup> Ordens de operação de 5 de outubro 1917 (BArch RM 47/786, fl. 130 e RM 47/790, fl. 55).

Considerando estes antecedentes, a atuação de Gansser parece incompreensível tendo em conta que deveria ter sabido que o seu procedimento não correspondia ao conceito estratégico do Almirantado. A análise da dimensão situacional permitirá revelar o que levou Gansser, contra o seu melhor juízo, a ordenar o ataque. A mais-valia deste foco deriva da teoria microssociológica da violência desenvolvida por Collins, partindo do seguinte raciocínio:

«[The] reaction to military atrocity typically focuses on the highest-ranking officers [...]; the assumption is that the crucial causal factor is in the chain of command, whether for giving direct orders or for setting an encouraging or permissive atmosphere [...]. What gets overlooked is the emotional dynamics of the local situation, as if the perpetrators themselves [...] were mere passive conduits of orders from above. This is not to say there may not also be organizational complicity of the kinds listed above; but these are not a sufficient explanation of what happens.»<sup>86</sup>

A atuação do comandante Gansser, embora subordinado na hierarquia militar, não se esgota numa execução quase mecânica das ordens que, aliás, deixaram um considerável espaço de manobra na sua concretização. Para bem desempenhar o seu papel, exigia-se-lhe uma adaptabilidade comportamental que atendesse às necessidades situacionais. Essas são determinadas pelo contexto social próximo, formado pela guarnição do submarino, composta, no caso do U 156, por 69 pessoas, o comandante, cinco oficiais, praças e um comando de presas. O caráter compulsivo do grupo, o isolamento do mundo exterior e a atmosfera claustrofóbica no submarino obrigaram a um alto nível de conformidade com valores militares como disciplina e camaradagem cuja conservação estava na responsabilidade do comandante. Ao mesmo tempo, as condições meteorológicas extremamente adversas aquando da missão forçaram Gansser a conceder-se exceções ao rigoroso cumprimento do regulamento militar, para garantir o funcionamento operacional do submarino.

«Os ventos fortes e a ondulação alta prevaleceram quase durante toda a viagem. A tripulação, na sua maioria não-marujos, sofreu muito nestas condições desfavoráveis. [...] os marujos gravemente afetados pelo enjoo marítimo tiveram a autorização de permanecer na central do comando para que ficassem num estado razoavelmente eficiente.»<sup>87</sup>

A resultante coesão social assegurava um ambiente livre de conflitos, indispensável para a sobrevivência no Atlântico tempestuoso. Como oficial experiente, Gansser sabia que os seus subordinados esperavam experiências de sucesso que

---

<sup>86</sup> COLLINS, 2008, *Violence* [...], p. 101.

<sup>87</sup> BArch RM 97/1130, *KTB U 156*, fl. 11.

justificassem os tormentos vivenciados e preservassem a indispensável moral do combate. Para responder a esta expectativa, era preciso alcançar êxitos militares quantificáveis, sobretudo em destruição de tonelagem hostil. Contudo, até ao dia 12 de dezembro, o U 156 tinha afundado somente uma pequena escuna canadiana. Era óbvio que este foi um resultado extraordinariamente fraco, em relação ao dos outros submarinos de longa distância e aos seus sucessos anteriores com o U 33. Assim, Gansser estava consciente de não ter correspondido nem às expectativas dos seus subordinados, nem às dos seus superiores, que necessitavam de sucessos da frota submarina para manterem a credibilidade do seu prognóstico duma vitória rápida. Além disso, Gansser encontrava-se numa concorrência permanente com os outros comandantes da flotilha dos cruzadores submarinos. Em especial, o U 151, cruzando na mesma zona de operações, já tinha afundado 15 navios apenas nos meses de outubro e novembro. Não deve ser subestimado, também, o peso social da forte tradição familiar marcada por carreiras militares de sucesso<sup>88</sup>.

Estas circunstâncias causavam uma grande pressão psíquica sobre Gansser para dar prova das suas competências militares. Aproximando-se do ancoradouro funchalense, o comandante sentia as suas expectativas frustradas porque não encontrou navios surtos que pudesse afundar. Esta frustração reforçou a já existente tensão emocional, sobrepondo-se a uma tomada de decisões racional que teria conduzido à retirada despercebida do submarino. Para que a tensão fosse descarregada, faltava só um elemento desencadeador. O adversário português prestou-o, abrindo fogo como ato de defesa contra um intruso nas próprias águas territoriais. O primeiro tiro, lançado pela patrulha *Dekade I*, foi o fator crucial que deu início ao bombardeamento à cidade do Funchal. O estado do tempo, naquela manhã, excecionalmente favorável facilitava o confronto armado. Esta microanálise das circunstâncias situacionais confirma a hipótese de Collins de que «The crucial turning points in conflict and violence are matters of [...] temporary situational configurations.»<sup>89</sup> Gansser descreve o combate no diário de guerra, utilizando uma linguagem técnica que camufla o papel fundamental da vertente emocional. Para justificar o seu procedimento, defende que o forte de São Tiago abriu fogo, seguido da participação de outros três. O vapor de guerra português tinha-se

---

<sup>88</sup> O pai, um tio e um irmão eram oficiais condecorados com ordens de mérito militar (Landesarchiv Baden-Württemberg, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, *Findbuch* [inventário] Q 2/48, Introdução).

<sup>89</sup> COLLINS, 2020, «Theorizing the time-dynamics of violence», p. 166.

envolvido apenas dez minutos mais tarde. Esta versão, que consta no diário de guerra, redigido após o cumprimento da missão, deve-se a um ato de racionalização posterior, a fim de legitimar a própria atuação perante os seus superiores. Na versão divulgada pela imprensa madeirense, contudo, o patrulha *Dekade I* disparou primeiro, não tendo surgido fogo a partir das fortalezas do Funchal.

O decurso do bombardeamento revela características dum processo auto-dinâmico.

«Nas sociedades em guerra, a atuação concretiza-se, muitas vezes, no quadro de processos sociais autodinâmicos. [...] Podem ser denominados por autodinâmicos processos que, uma vez desencadeados, se movem por si só e sem influência externa suplementar. O próprio processo gera os motivos para a sua continuação.»<sup>90</sup>

No caso concreto, o primeiro tiro é o fator desencadeador para Gansser ordenar o lançamento de granadas sobre a cidade. A seguir, cada novo disparo constitui a continuidade do bombardeamento, ou seja, «Once violence starts, either side may get into a self-reinforcing rhythm of repeating their own violence.»<sup>91</sup> Este processo de escalada só termina por meio dum elemento exógeno. Já não dispondo de mais projéteis, o *Dekade I* veio ao encontro do *Mariano de Carvalho* para reabastecer material. Entretanto, o U 156 aproveitou esta interrupção para ficar fora da distância de avistamento dos patrulhas. O decurso, na sua totalidade, corresponde ao seguinte padrão de conflitos violentos, estabelecido por Collins:

«[...] disrupting opponents' rhythm and imposing one's own rhythm result in ending the conflict. This happens by destroying the opponent's ability to coordinate oneself (whether as an individual, a small group, large crowd, or formal organization). The end point can be victory of one side and defeat of the other [...].»<sup>92</sup>

## 5. Considerações Finais

O ataque ao Funchal prova o fracasso estratégico do recurso à guerra submarina face ao sistema de comboio dos Aliados. Em termos de tonelagem afundada, novembro de 1917 foi o mês mais fraco. A propaganda alemã já não conseguia esconder o facto de que a expectativa duma vitória rápida ia-se dissipando. A propósito desta desilusão, Rojek fala figurativamente de esperanças afundadas<sup>93</sup>. Assim, ações como o ataque ao

---

<sup>90</sup> KRUSE, 2017, *Kriegsgesellschaftliche Moderne* [...], p. 13.

<sup>91</sup> COLLINS, 2020, «Theorizing the time-dynamics of violence», p. 171.

<sup>92</sup> COLLINS, 2020, «Theorizing the time-dynamics of violence», p. 182.

<sup>93</sup> ROJEK, 2017, *Versunkene Hoffnungen* [...], p. 240.

Funchal, flagrantes violações do Direito Internacional da Guerra Naval, parecem atos desesperados, no intuito de satisfazer exigências ilusórias, e ineficazes da perspetiva estratégica militar, mas explicáveis pelas respetivas constelações situacionais<sup>94</sup>.

No lado oposto, a Madeira tornou-se vítima duma política que se empenhou veementemente pela participação portuguesa na guerra ao lado da Inglaterra, apesar da evidente debilidade estrutural tanto do exército como da armada portuguesas da altura. Na realidade da guerra, a Madeira tinha ainda menos proteção militar que o continente. Inversamente, o arquipélago sofreu dois ataques a alvos terrestres enquanto o continente ficou poupado deste tipo de atos de guerra.

Embora Portugal ficasse ao lado dos vencedores, as disposições do Tratado de Versalhes desfizeram todas as esperanças numa melhoria.

«Afonso Costa[,] queria, de uma só vez, à custa da Alemanha, resolver a situação financeira do país, modernizar as forças armadas, aumentar o património colonial[,] [...] poucos países aliados terão ficado tão decepcionados com o texto final, que quase não menciona Portugal [...]. Em 1921 foi anunciado que Portugal receberia 0,75% do total das compensações financeiras a ser pagas pela Alemanha (um pouco menos de mil milhões de marcos-ouro). Porém, devido às sucessivas revisões da dívida alemã [...], pouco deste dinheiro entrou nos cofres do Estado, não chegando nem para saldar as dívidas de guerra para com a Grã-Bretanha.»<sup>95</sup>

Sob essas condições desvantajosas, a situação socioeconómica em Portugal continuou fragilizada no pós-guerra. Devido à sua localização ultraperiférica, isto é particularmente o caso da Madeira.

## Fontes

Arquivo e Biblioteca da Madeira (ABM)

### a) Fotografias

*Estragos feitos na igreja de Santa Clara*, PER/3028, cx. 132, n.º 25, disponível em <https://bit.ly/3kX3nFj>, consultado em 2020-12-30.

*Estragos feitos numa residência na rua da Bela Vista, após o bombardeamento da cidade do Funchal*, PER/3029, cx. 132, n.º 26, disponível em <https://bit.ly/360YB5G>, consultado em 2020-12-30.

---

<sup>94</sup> Pormenores sobre os aspetos do Direito Internacional da Guerra Naval in SAECKER, 2018, «O ataque do U 38 [...]», pp. 28-31.

<sup>95</sup> MENESES, 2008, «O Tratado de Versalhes (1919)», p. 6.

b) Periódicos

*Diário de Notícias* (Funchal):

06-12-1916, disponível em <https://bit.ly/2GXS55J>, consultado em 2020-12-30.

10-12-1916, disponível em <https://bit.ly/2SUo4pS>, consultado em 2020-12-30.

03-06-1917, disponível em <https://bit.ly/3j3CrCS>, consultado em 2020-12-30.

13-07-1917, disponível em <https://bit.ly/3iZmUUy>, consultado em 2020-12-30.

10-10-1917, disponível em <https://bit.ly/3j13tuw>, consultado em 2020-12-30.

13-12-1917, disponível em <https://bit.ly/3500DRF>, consultado em 2020-12-30.

14-12-1917, disponível em <https://bit.ly/2HbICZm>, consultado em 2020-12-30.

15-01-1918, disponível em <https://bit.ly/3k2tuej>, consultado em 2020-12-30.

Biblioteca Nacional de Portugal

*Diário da Grande Guerra. Testemunhos portugueses:*

*Diário da Madeira*, 13-12-1916, disponível em <https://bit.ly/3douGGD>, consultado em 2020-12-30.

*Diário Nacional*, 13-12-1917, disponível em <https://bit.ly/2T8YLRj>, consultado em 2020-12-30.

Bundesarchiv (BArch)

RM 8/581, fl. 41, *Material zu «Der Handelskrieg mit Unterseebooten» IV, Bd. 1218: Erfolge der Unterseebootkreuzer, Juni-Dez. 1917, Nationalität und Namen der von U 156 und U 157 versenkten Schiffe.*

RM 20/578, *Anklagen wegen Kriegsverbrechen und Kriegsvergehen vor dem Reichsgericht Leipzig, Bd. 14: Fall Korvettenkapitän a. D. Konrad Gansser, Apr. 1920-Mai 1923, fls. 35-39, Besatzungslisten U 156, fls. 65-67, Einstellungsbescheid Kriegsverbrecherprozess.*

RM 47/773, fls. 274-276, 284-290, *Handelskrieg mit U-Booten, 2. Reihe, Bd. 3, Sperrgebiete.*

RM 47/786, fls. 129-134, *«Handelskrieg mit U-Booten», 1. Reihe, Bd. 17: (Apr.) Sept. 1917-Jan. 1918.*

RM 47/790, fls. 51-59, *«Operationsbefehle für U-Boote», 1917-1918, Bd. 1: ohne Titel, Befehle für U 156 und U 157.*

RM 90/102, *Unterseebootflottillen und Unterseeboothalbflottillen der Kaiserlichen Marine, Unterseekreuzerverband, Operationsbefehle, 11. Sept. 1916-11. Nov. 1918, Sonderbefehle für den Handelskrieg, u.a. U 156.*

- RM 97/1127, *Unterseeboote der kaiserlichen Marine*, «U 156», Logbuch Bd. 1/2, 22. Okt.–22. Dez. 1917.
- RM 97/1130, *Unterseeboote der kaiserlichen Marine*, «U 156», Kriegstagebuch 28. Aug. 1917–16. Juni 1918.
- RM 97/1138, *Unterseeboote der kaiserlichen Marine*, «U 157», Bd. 2: Kriegstagebuch 27. Nov. 1917–6. Dez. 1918.

#### Vária

- DEUTSCHES U-BOOT-MUSEUM, Archiv, *Bootsblatt S.M.S. «U 156»*, disponível em <https://bit.ly/37aVxoA>, consultado em 2020–12–30.
- DUFEIL, Yves, 2011, *Kaiserliche Marine. U-Boote 1914 – 1918. Dictionnaire biographique des commandants de la marine imperiale allemande*, disponível em <https://bit.ly/3j7xEQM>, consultado em 2020–12–30.
- GRANIER, Gerhard (ed.), 2000, *Die deutsche Seekriegsleitung im Ersten Weltkrieg. Dokumentation*, vol. 3, Koblenz, Bundesarchiv.
- GRÖNER, Erich, 1937 / 2010, *Alle deutschen Kriegsschiffe von 1815–1936*, Historische Schifffahrt 164, München, Lehmanns, Reprint Bremen, Salzwasser.
- HELGASON, Guðmundur, s.d., *WWI U-boat commanders, Konrad Gansser*, disponível em <https://bit.ly/341K9tc>, consultado em 2020–12–30.
- HELGASON, Guðmundur, s.d., *WWI U-boat Successes. Ships hit by U 151*, disponível em <https://bit.ly/2lp6jwS>, consultado em 2020–12–30.
- HELGASON, Guðmundur, s.d., *WWI U-boat Successes. Ships hit by U 156*, disponível em <https://bit.ly/37hPkqW>, consultado em 2020–12–30.
- JELLICOE, John Rushworth, 1934, *The Submarine Peril. The Admiralty Policy in 1917*, London, Cassell.
- KOERVER, Hans Joachim (ed.), 2018, *Deutscher Ubootkrieg in Zeitzeugenberichten 1914–1918*, Eschweiler, Edition Riviere.
- LANDESARCHIV Baden-Württemberg, HAUPTSTAATSARCHIV Stuttgart, *Findbuch Q 2/48, Vorwort*, disponível em <https://bit.ly/2K4HaZy>, consultado em 2020–12–30.
- MICHAELIS, Herbert, SCHRAEPLER, Ernst, 1958, *Ursachen und Folgen. Vom deutschen Zusammenbruch 1918 und 1945 bis zur staatlichen Neuordnung Deutschlands in der Gegenwart*, vol. 1: *Die Wende des ersten Weltkrieges und der Beginn der innerpolitischen Wandlung 1916/1917*, Berlin, Dokumenten-Verlag.

- NATIONAL ARCHIVES CATALOG, Record Group 11: General Records of the United States Government, 1778–2006, Series: Enrolled Acts and Resolutions of Congress, 1789–2013, *A Joint Resolution of April 6, 1917, Public Resolution 65–1, 40 STAT 1, Declaring that a State of War Exists Between the Imperial German Government and the Government and the People of the United States and Making Provision to Prosecute the Same, 4/6/1917*, disponível em <https://bit.ly/375Rvhe>, consultado em 2020–12–30.
- S.A., s.d., *Amtliche Kriegs-Depeschen. Nach Berichten des Wolffschen Telegr.-Bureaus*, vol. 5, 1. August 1916 bis 31. Januar 1917, e vol 7, 1. August 1917–31. Mai 1918, Berlin, Nationaler Verlag.
- S.A., s.d., «Deutsches Friedensangebot», in *Verhandlungen des Deutschen Reichstags, Reichstagsprotokolle, Stenographische Berichte, 80. Sitzung 12.12.1916*, p. 2332, disponível em <https://bit.ly/3nNCOFg>, consultado em 2020–12–30.
- S.A., 1997, *Portugal na primeira guerra mundial (1914–1918)*, tomo 2, *As negociações diplomáticas e a acção militar na Europa e em África*, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, disponível em <https://bit.ly/2T23KTD>, consultado em 2020–12–30.
- S.A., 1925, «Sperrgebiete um Europa und Afrika», in *Library of Congress Geography and Map Division*, Washington, n.º 2016432163, disponível em <https://bit.ly/37eEfqz>, consultado em 2020–12–30.
- SCHIFFERS, Reinhard, KOCH, Manfred & BOLDT, Hans (ed.), 1981, *Der Hauptausschuß des Deutschen Reichstags 1915–1918, Quellen zur Geschichte des Parlamentarismus und der politischen Parteien*. Erste Reihe: *Von der konstitutionellen Monarchie zur parlamentarischen Republik*, 9/III, Düsseldorf, Droste.
- SPINDLER, Arno (ed.), 1941, *Der Handelskrieg mit U-Booten 1914–1918*, vol. 4, *Februar bis Dezember 1917*, Berlin, E.S. Mittler & Sohn.
- TRIGO, Adriano Augusto, TRIGO, Aníbal Augusto, 1910, *Planta Roteiro da Cidade do Funchal*, Biblioteca Municipal do Funchal, disponível em <https://bmfunchal.blogs.sapo.pt/31846.html>, consultado em 2020–12–30.

## Bibliografia

- AFFLERBACH, Holger, 2018, *Auf Messers Schneide. Wie das Deutsche Reich den Ersten Weltkrieg verlor*, München, C.H. Beck.

- AMARAL, Luciano, SILVA, Álvaro da, 2015, «War Finance (Portugal)», in DANIEL, Ute, GATRELL, Peter et al. (ed.), *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität, disponível em <https://bit.ly/3dwKtmx>, consultado em 2020-12-30.
- BRANDÃO, Miguel Castro, 2015, «A Atividade Marítima Alemã durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) na costa Portuguesa», in PEREIRA, Gaspar Martins, ALVES, Jorge Fernandes, ALVES, Luís Alberto, MEIRELES, Maria Conceição (coord.), *A Grande Guerra (1914-1918): problemáticas e representações*, Porto, CITCEM, pp. 27-56, disponível em <https://bit.ly/2y704FX>, consultado em 2020-12-30.
- COLLINS, Randall, 2020, «Theorizing the time-dynamics of violence», in *Violence: An international journal*, 1, pp. 166-184, disponível em <https://bit.ly/2JWXImm>, consultado em 2020-12-30.
- COLLINS, Randall, 2008, *Violence. A Micro-sociological Theory*, Princeton, Princeton University Press.
- COUCEIRO, H[enrique Mitchell] de Paiva, 1906, «O triangulo estrategico e a Alliança ingleza», in *Revista da Artilharia*, 3, 26, pp. 49-73.
- CRUZ, João Ventura, 2014, «Portugal e a Marinha na Primeira Grande Guerra», in *Nação e Defesa*, 139, pp. 123-137.
- EPKENHANS, Michael, HUCK, Stephan (ed.), 2017, *Der Erste Weltkrieg zur See*, Beiträge zur Militärgeschichte 78, Berlin, De Gruyter Oldenbourg.
- FERNANDES, Marisa, 2016, «A Arma Submarina na Estratégia Alemã na Primeira Guerra Mundial», in *Nação e Defesa*, 145, pp. 133-152.
- FREIRE, João, 2010, «A Marinha e a República», in *Ler História*, 59, pp. 227-247.
- HALPERN, Paul G., 2012, *A Naval History of World War I*, Annapolis, Naval Institute Press.
- HARING Sabine A., 2018, «Gewalt und Krieg aus kultursoziologischer Perspektive», in MOEBIUS, Stephan, NUNGESSER, Frithjof, SCHERKE, Katharina (ed.), *Handbuch Kultursoziologie*, Springer Reference Sozialwissenschaften, Wiesbaden, Springer VS, disponível em <https://bit.ly/378iM2v>, consultado em 2020-12-30.
- HEITMANN, Jan, 1999, *Unter Wasser in die Neue Welt: Handelsunterseeboote und kaiserliche Handelskreuzer im Spannungsfeld von Politik und Kriegführung*, Berlin, Berlin Verlag A. Spitz.
- HERZOG, Bodo, 1968, *60 Jahre deutsche Uboote 1906-1966*, München, J.F. Lehmanns.
- HUBATSCH, Walther, 1958, *Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland. 1848-1945*, Frankfurt/Main, Bernard & Graefe.

- JENTZSCH, Christian, WITT, Jann M., 2016, *Der Seekrieg 1914–1918. Die Kaiserliche Marine im Ersten Weltkrieg*, Darmstadt, Theiss.
- JERÓNIMO, Miguel Bandeira (coord.), 2015, *Portugal e a Grande Guerra. Contextos e protagonistas*, Lisboa, Edições 70.
- KARAU, Mark D., 2017, «Submarines and Submarine Warfare», in DANIEL, Ute, GATRELL, Peter *et al.* (ed.), *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität, disponível em <https://bit.ly/340Vj19>, consultado em 2020-12-30.
- KÖPPEN, Manuel, 2014, «“Ihr blonden Helden, die ihr unten steht...”. Deutschland und seine U-Boote», in *Zeitschrift für Germanistik*, 24, Heft 3, pp. 510–545.
- KNEISEL, Paul R., 1942, *England, Germany and the Portuguese colonies 1898–1914*, Dissertação de Mestrado em História, Louisville, Department of History, University of Louisville, disponível em <https://bit.ly/2loJmtH>, consultado em 2020-12-30.
- KRAMER, Alan, 2020, «Naval Blockade (of Germany)», in DANIEL, Ute, GATRELL, Peter *et al.* (ed.), *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität, disponível em <https://bit.ly/3ISBK0W>, consultado em 2020-12-30.
- KRUSE, Volker, 2017, *Kriegsgesellschaftliche Moderne. Zur strukturbildenden Dynamik großer Kriege*, Köln, Halem.
- LOPES, Carlos Jorge Alves, 2019, *Portugal e o Bloqueio Naval na Grande Guerra: Uma lição aprendida e esquecida*, Dissertação de Doutoramento em História Contemporânea, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova.
- MATEUS, Samuel, 2018, «O Diário de Notícias (Madeira) e o Diário da Madeira na cobertura dos Bombardeamentos do Funchal de 1916 e 1917», in MESA, Julio Antonio Yanes, PUERTAS, Lara Carrascosa, *Historia y Comunicación Social en la Macaronesia – actas del III Congreso Historia del Periodismo Canario*, Tenerife, Ediciones Densura, pp. 67–82.
- MENESES, Filipe Ribeiro de, 2008, «O Tratado de Versalhes (1919)», in *Anuário Janus*, disponível em <https://bit.ly/3dsvg6f>, consultado em 2020-12-30.
- MENESES, Filipe Ribeiro de, 2014, «War Aims and War Aims Discussions (Portugal)», in DANIEL, Ute, GATRELL, Peter *et al.* (ed.), *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität, disponível em <https://bit.ly/3j1arQy>, consultado em 2020-12-30.

- MENESES, Filipe Ribeiro de, 2017, «Making Sense of the War (Portugal)», in DANIEL, Ute, GATRELL, Peter et al. (ed.), *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität, disponível em <https://bit.ly/2SWED11>, consultado em 2020-12-30.
- NECKEL, Sighard, SCHWAB-TRAPP, Michael (ed.), 1999, *Ordnungen der Gewalt. Beiträge zu einer politischen Soziologie der Gewalt und des Krieges*, Soziologie der Politik 3, Opladen, Leske+Budrich.
- PAUL, Axel T., SCHWALB, Benjamin (ed.), 2015, *Gewaltmassen. Über Eigendynamik und Selbstorganisation kollektiver Gewalt*, Hamburg, Hamburger Edition.
- PIRES, Ana Paula, DUARTE, António Paulo, REIS, Bruno Cardoso (coord.), 2017, *Entering the First World War: the Experiences of Small and Medium Powers*, IDN cadernos n.º 22, Lisboa, Instituto da Defesa Nacional.
- RAHN, Werner, 2011, «Deutsche U-Boote im Ersten und Zweiten Weltkrieg. Einsätze, Erfahrungen und Entwicklung neuer U-Boot-Typen», in HUCK, Stephan (ed.), *100 Jahre U-Boote in deutschen Marinen. Ereignisse – Technik – Mentalitäten – Rezeption*, Kleine Schriftenreihe zur Militär- und Marinegeschichte, 18, Bochum, Winkler, pp. 27–62.
- RODRIGUES, Paulo Miguel, 2014, «A Ilha da Madeira durante a Grande Guerra (1914–1918): Tópicos de Política e Defesa», in *Nação e Defesa*, 139, pp. 64–83.
- RÖSSLER, Eberhard, 2011, *Deutsche UBoote 1898–1918. Entwicklung, Herstellung, Ausbildung, Verwendung*, Bonn, Mittler.
- ROJEK, Sebastian, 2017, *Versunkene Hoffnungen. Die Deutsche Marine im Umgang mit Erwartungen und Enttäuschungen 1871–1930*, Quellen und Darstellungen zur Zeitgeschichte, 116, Berlin / Boston, de Gruyter Oldenbourg.
- ROLLO, Maria Fernanda, PIRES, Ana Paula, MENESES, Filipe Ribeiro de, 2017, «Portugal», in DANIEL, Ute, GATRELL, Peter et al. (ed.), *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität, disponível em <https://bit.ly/2H50iFt>, consultado em 2020-12-30.
- SAECKER, Mathias, 2018, «O ataque do U 38 ao ancoradouro e à cidade do Funchal (1916) no quadro da guerra submarina alemã», in *História. Revista da FLUP*, IV Série, 8, 2, pp. 9–37.
- SCHEERER, Thomas, 2002, *Die Marineoffiziere der Kaiserlichen Marine. Sozialisation und Konflikte*, Kleine Schriftenreihe zur Militär- und Marinegeschichte 2, Bochum, Winkler.
- SCHRÖDER, Joachim, 2001, *Die U-Boote des Kaisers. Die Geschichte des deutschen U-Boot-Krieges gegen Großbritannien im Ersten Weltkrieg*, Subsidia academica, Reihe A, vol. 3, Lauf/Pegnitz, Europaforum-Verlag.

- SELIGMANN, Matthew S., 2020, «Britain and Economic Warfare in German Naval Thinking in the Era of the Great War», in MORGAN-OWEN, David, HALEWOOD, Louis (ed), *Economic Warfare and the Sea. Grand Strategies for Maritime Powers, 1650–1945*, Research in Maritime History, n.º 55, Liverpool, Liverpool University Press, pp. 193–208.
- SILVA, Fernando Augusto da, MENESES, Carlos Azevedo de, 1984, *Elucidário Madeirense*, vol. 1, A–E, e vol. 2, F–N [1946], Funchal, Direcção Regional dos Assuntos Culturais.
- SOUSA, Pedro Marquês de, 2016, «1916 – O ano da organização do CEP para França. A Mobilização Militar», in *Revista Militar*, 2572, pp. 429–466.
- TELO, António José, 1999, *Homens, Doutrinas e Organização 1824–1974. História da Marinha Portuguesa*, Lisboa, Editorial de Marinha.
- TELO, António José, SALGADO, Augusto, 2018, *A Grande Guerra no Atlântico português*, 2 volumes, Lisboa, Fronteira do Caos.
- TELO, António José, MATOS, Jorge Semedo de, MONTEIRO, Nuno Sardinha (coord.), 2019, *Política e Poder Naval (1898–1922). Portugal e a Grande Guerra*, Lisboa, Comissão Cultural da Marinha.
- VALENTIM, Carlos, 2018, «Portugal e a Grande Guerra. A estratégia naval (1914–1918)», in *Revista da Armada*, 48 (534), pp. 17–19.
- WARBURG, Jens, 2008, *Das Militär und seine Subjekte. Zur Soziologie des Krieges*, Bielefeld, transkript, disponível em <https://bit.ly/378g1OH>, consultado em 2020–12–30.
- WOLZ, Nicolas, 2013, «Und wir verrosten im Hafen». *Deutschland, Großbritannien und der Krieg zur See 1914–1918*, München, dtv.