

A Guerra no Mar Durante a Grande Guerra: Aspectos Militares e Civis do Envolvimento Português

Fontes para o seu Estudo: o Caso do *Lugre Rio Cávado*¹

Paulo Costa

Mestrando em História Contemporânea e investigador integrado do IHC. Tem investigado as ações de submarinos imperiais alemães em águas portuguesas durante a Grande Guerra, envolvendo tanto a Marinha de Guerra como as frotas de comércio e de pesca. Atualmente está a elaborar a sua tese sobre a localização do destroço do caça-minas Roberto Ivens.

Resumo

O presente artigo apresenta uma fonte inédita para o estudo das ações de guerra que envolveram a marinha mercante portuguesa durante a Grande Guerra. Talvez pela escassez e dispersão de fontes que permitam conhecer o quotidiano da frota mercante durante o conflito, a sua historiografia é praticamente inexistente. A 14 de outubro de 1918, o submarino imperial alemão U139, comandado pelo *Kapitanleutnant* Lothar Arnauld de la Perière atacou e afundou o patrulha-de-alto-mar *Augusto de Castilho* entre a Madeira e os Açores, no que é possivelmente o mais célebre episódio da participação da Armada Portuguesa na Grande Guerra. O U139 transportava uma câmara de filmar e as imagens registadas após o combate tornaram-se uma fonte preciosa para o conhecimento desse episódio e das circunstâncias do afundamento do navio. No entanto, manteve-se totalmente ignorado um outro filme igualmente captado nessa mesma patrulha do U139: o ataque e afundamento do *lugre* português *Rio Cávado* a 1 de outubro de 1918, ao largo da costa da Galiza. É esse segundo filme que nos propomos apresentar neste artigo, procurando realçar o seu valor enquanto fonte para o conhecimento das ações e das táticas de guerra levadas a cabo contra os navios mercantes e, neste caso específico, contribuir para a historiografia da marinha mercante portuguesa.

Abstract

The War at Sea during the Great War: Military and Civilian Aspects of the Portuguese Involvement – Sources to its Study: The Case of ‘Rio Cávado Lugre’

*This article presents an unprecedented study of war actions involving the Portuguese merchant navy during the Great War. Maybe due to the scarcity and dispersal of sources, the historiography of the Portuguese merchant fleet during the conflict is practically nonexistent. On October 14th 1918, German imperial U-boat U139, under the command of *Kapitanleutnant* Lothar Arnauld de la Perière, attacked and sunk the patrol-boat *Augusto de Castilho*, in what became the most outstanding episode of the Portuguese Navy involvement in the Great War. Because the U139 carried a camera on board, the movie made that day is an important source for knowing what happened. However, a second movie shoot during the same patrol remained completely unknown until now: the attack to the schooner *Rio Cávado* off the coast of Spain on October 1st 1918. It's this second movie that we focus in, stressing its value as a source for the study of the submarine war and the dangers the Portuguese merchant navy faced.*

1 No período que mediou entre a redação do presente trabalho e a sua efetiva publicação, o autor teve acesso à pretensa câmara de filmar de Kurt Von Pistor. As conclusões dessa observação não estão, naturalmente, expressas neste texto.

Introdução: As Fontes para o Estudo da Marinha Mercante Portuguesa durante a Grande Guerra

Com a entrada de Portugal na Grande Guerra em março de 1916, toda a sua frota mercante se torna de imediato uma presa legal para o inimigo. Durante os quase três anos da participação portuguesa no conflito estimou-se que as perdas de navios arvorando o pavilhão português tenham representado, sensivelmente, 21% do total da frota mercante nacional existente antes da entrada na guerra (Inso, 2006, p. 174). Com um número total de perdas que ainda hoje não é plenamente conhecido, mas que se calcula ronde as 100 embarcações (Costa, 2014, p. 226) localizar toda a informação, oficial ou não, relativa a estes afundamentos é uma tarefa que requer perseverança.

A delegação portuguesa enviada à Conferência de Paz de 1918-1919 em Paris, que viria a dar origem ao Tratado de Versailles, tentou reunir toda a informação oficial necessária para sustentar a pretensão portuguesa quanto às reparações e compensações pelo esforço de guerra. Ao coligir todas as perdas e danos ocorridos como consequência da entrada de Portugal na Grande Guerra, a delegação considerou naturalmente as perdas da frota mercante.

Através da leitura das atas das sessões da delegação, rapidamente nos apercebemos das dificuldades encontradas. Constituída uma subcomissão de navegação, com a missão de definir a indemnização a pedir por torpedeamentos e assuntos relacionados, esta subcomissão reúne a 2 de dezembro de 1918 tendo presente os documentos “que puderam ser obtidos” (Cruz, 2009, p. 102). Já em janeiro de 1919, numa outra sessão onde é abordado o mesmo tema, o delegado técnico à conferência, Dr. Santos Viegas, elabora uma apresentação dos prejuízos salvaguardando que o faz “com os elementos de que atualmente dispõe” (Cruz, 2009, p. 118). Na sessão de 7 de fevereiro reconhece-se o atraso na apresentação à conferência de dados concretos, pois o processo das perdas diretas, “por falta de documentos, está incompleto” (Cruz, 2009, p. 140). No final do mês de fevereiro a subcomissão é confrontada com um questionário, para o qual se pede resposta imediata, e que pretende conhecer a quantia que Portugal reclama como reparação. A resposta dada é que se poderá apresentar apenas uma “avaliação sumária” (Cruz, 2009, p. 172).

Num ambiente que revela grande dificuldade na compilação de dados, a delegação portuguesa elabora duas listagens de embarcações perdidas – uma alfabética e outra por tonelagem – que exibem entre si uma divergência de seis navios!

Torna-se evidente que a dispersão de protestos de mar e relatórios de datas distintas pelas capitánias do país, tão diversas quanto os portos de registo das embarcações afundadas e das respetivas tripulações, bem como a correspondência dos consulados portugueses dos locais onde os náufragos iniciam o seu repatriamento, são um obstáculo a quem pretende coligir toda esta informação recorrendo à documentação oficial, como foi o caso da delegação portuguesa.

Mais tarde, e já fora do contexto da Conferência de Paz, surgirão outras fontes que constituem essencialmente uma narrativa de memórias, como é exemplo a revista *Neptuno*, órgão do sindicato dos oficiais da marinha mercante, que a partir de 1925 publica alguns relatos numa rubrica que teve por título “Fragmentos Históricos da nossa Marinha Mercante durante a Grande Guerra”. Mas se a publicação destas reminiscências se proporciona entre os oficiais da marinha mercante, tripulantes dos navios a vapor, o mesmo tipo de iniciativa não se conhece entre as simples tripulações de pescadores.

Acerca da dificuldade em apurar factos relativos às perdas de navios mercantes portugueses durante a Grande Guerra, o Capitão-de-Fragata Jaime Correia do Inso escreve em 1939:

“Se coligir elementos para a história da acção da nossa Marinha Militar durante a guerra já se torna trabalho fatigante e moroso devido à dispersão e, por vezes, à insuficiência de documentação, ao tratar-se da Marinha Mercante, a surpresa pelas dificuldades encontradas excede toda a expectativa” (Inso, 2006, p. 171).

Perante estes factos, e perante a escassez de fontes conhecidas e acessíveis, é importante localizar e salvaguardar todos os documentos que nos permitam conhecer os que foram as vivências da marinha mercante portuguesa durante a Grande Guerra, para proceder ao seu posterior estudo e divulgação.

Os Submarinos Imperiais Alemães U35 e U139: Duas Patrulhas, Dois Filmes

Não conhecemos fontes documentais ou bibliográficas que nos permitam afirmar se foi frequente ou não a existência de câmaras de filmar a bordo dos submarinos imperiais alemães durante a Grande Guerra.

Sabemos que os Estados envolvidos no conflito realizaram filmes essencialmente destinados a fins de propaganda, e que a própria marinha alemã possuía equipamento cinematográfico com os respetivos operadores, os *cameraman* (Smither, 2000, p. 32), mas o que pretendemos abordar por agora é a existência de câmaras de filmar a bordo de submarinos em missões de combate, e não a mera captação de imagens para fins de propaganda em navios ancorados ou em exercícios.

Pelo menos em duas ocasiões distintas sob as ordens do mesmo comandante, o Kapitanleutnant Lothar Arnauld de la Perière, dois submarinos imperiais alemães transportaram a bordo uma câmara de filmar e captaram imagens durante uma missão. Primeiro o U35, na patrulha em que esteve no Algarve, a 24 de abril de 1917, em cujo filme identificamos claramente a Ponta de Sagres, as ilhas do Martinhal, e o vapor dinamarquês *Nordsoen* encalhado perto da Ponta dos Caminhos. Mais tarde o U139, na patrulha em que ataca e afunda o *Augusto de Castilho* em 14 de outubro de 1918.

Tanto quanto conseguimos apurar até à data de publicação deste artigo, e salvaguardando-se a possibilidade de novos dados virem posteriormente a surgir, estes

são os dois filmes comumente mencionados por investigadores alemães (Lorscher, 2015) e que estão há alguns anos disponíveis para visionamento através da Internet. Conhece-se ainda uma referência a um título que menciona o submarino-cruzador U155, da classe *Deutschland*, mas este título não foi localizado, desconhecendo-se o seu conteúdo.

Quanto às patrulhas do U35 e do U139, embora num caso mais do que no outro, as fontes pouco nos revelam sobre a decisão de transportar uma câmara a bordo, sobre o modelo do equipamento ou sobre quem a operava.

Na patrulha do U35, entre março e maio de 1917, presume-se que a opção de enviar um *cameraman*, juntamente com a tripulação, se ficou a dever às expectativas criadas pelos sucessos anteriores de Arnauld de la Perière, esperando-se assim obter imagens passíveis de serem usadas como propaganda (Smither, 2000, p. 50), o que de facto se veio a concretizar. As imagens captadas durante a patrulha foram montadas num filme que se intitulou *Der Magische Gurtel*, e exibidas em salas de cinema. Do *cameraman* sabe-se apenas que se chamava Loeser, mas Arnauld de la Perière lembrava-se dele pela sua fraca resistência ao enjoo (Thomas, 2002, p. 159) e não por qualquer situação relacionada com as filmagens em si. Aliás, no diário de guerra do U35 não existe nenhuma menção a um *cameraman* a bordo.

Na patrulha do U139, a câmara seria de um pequeno modelo portátil e estava na posse do oficial Kurt Von Pistor (Cutileiro, 1976, p. 8). Segundo a mesma fonte, foi este oficial alemão que captou as imagens do *Augusto de Castilho* após o combate.

Enquanto da patrulha do U35 são conhecidos cerca de 43 minutos de filme, da patrulha do U139 foram divulgados até hoje apenas os 5 minutos sobre os últimos momentos do patrulha-de-alto-mar *Augusto de Castilho*.

O Filme sobre o Afundamento do Patrulha-de-alto-mar *Augusto de Castilho*

O modo como o filme sobre o afundamento do *Augusto de Castilho* chegou a Portugal é fruto de uma sucessão de curiosas circunstâncias, que o pintor Alberto Cutileiro descreve na primeira pessoa, na sua pequena obra publicada pelo Centro de Estudos da Marinha (Cutileiro, 1976).

O oficial Kurt Von Pistor foi camarada do capitão-de-mar-e-guerra da Marinha Imperial Alemã Peter Ernesto Heiffe, de ascendência portuguesa. A sua mãe era irmã do almirante Ivens Ferraz¹. Peter Ernesto Heiffe trocava habitualmente correspondência com José Gonçalves Gomes, engenheiro amigo do armador Vasco Bensaúde. Cria-se assim uma cadeia de contactos que culmina na década de 1930, com a oferta do filme “ainda na caixa original de folha” (Cutileiro, 1976, p. 7) ao Museu de Marinha, por intermédio de Vasco Bensaúde, que o traz pessoalmente da Alemanha.

1 Não confundir com o seu contemporâneo General do Exército Ivens Ferraz.

Ainda segundo Alberto Cutileiro (1976, p. 7), foi ele próprio que levou o filme em mão ao seu amigo Dr. Félix Ribeiro, diretor da Cinemateca Nacional, para se fazer uma cópia a partir do internegativo.

Na manhã do dia 14 de outubro de 1959, aniversário do afundamento do *Augusto de Castilho*, realizou-se um visionamento na antiga Secretaria de Estado da Informação, no Palácio Foz, onde estiveram presentes, Jaime Correia do Inso, diretor do Museu de Marinha, Marques Esparteiro, Fortê Rebelo, subdiretor do Museu, Ferreira Diniz e Frazão de Vasconcelos.

Anos mais tarde, na sequência de um contacto efetuado por uma empresa alemã de medicamentos, que procurava uma carta náutica quinhentista portuguesa para efeitos de publicidade, Alberto Cutileiro conheceu um antigo oficial da marinha alemã, Fritz Hans Muller, que por sua vez tinha sido vizinho da família Pistor em Hanôver. Fritz Hans Muller vinha regularmente de férias a Portugal, tendo sempre mantido contacto com Alberto Cutileiro, e referindo conhecer a existência da câmara de filmar de Kurt Von Pistor. Alberto Cutileiro não precisa a data, mas escreve ter tentado a aproximação entre Hans Muller e o diretor do Museu de Marinha para que este adquirisse a câmara, mas o diretor adoeceu gravemente antes de concretizado qualquer acordo, e de seguida o subdiretor faleceu igualmente, tendo a eventual aquisição sido adiada indefinidamente. A pretensa câmara de filmar de Kurt Von Pistor, que filmou o afundamento do *Augusto de Castilho*, terá sido então trocada por uma carta náutica portuguesa que era propriedade do Centro Português de Uniformologia e Iconografia Histórica-Militar Portuguesa, de que Alberto Cutileiro era membro. O referido centro foi entretanto extinto, e o paradeiro da câmara é atualmente desconhecido. No livro de Alberto Cutileiro de 1976 podemos observar duas fotografias de uma câmara de modelo portátil que ostenta num dos lados, aparentemente pintado, a cruz de ferro, a bandeira alemã, e a inscrição *flotillen n1 untersesboot U-139*.

No entanto a situação concernente à identificação da câmara de filmar e à sua relação com o filme do *Augusto de Castilho* não é totalmente clara. A câmara, cujas fotografias se podem observar no livro de Cutileiro de 1976, foi identificada como sendo um exemplar do modelo *kinamo* da marca *Zeiss Ikon*, modelo este que só foi comercializado em 1926 (Pimentel, 2015). Este modelo era alimentado por cassetes de 25 metros de película de 35mm que a 16 imagens por segundo corresponderiam a pouco mais de 1'30" de filme. Ora tanto o filme do *Augusto de Castilho* como o do lugre *Rio Cávado* contêm sequências mais longas, o que sugere que tenham sido captados por uma câmara profissional e não por uma câmara portátil (Pimentel, 2015). Ao mesmo tempo a estabilidade dos enquadramentos também sugere o uso de tripé. Em vários momentos o objeto da filmagem afasta-se do centro do enquadramento, o que não nos parece fazer sentido no caso de estar a ser usada uma câmara portátil.

Julgamos que esta questão permanecerá ainda em aberto, juntamente com a eventual possibilidade de o U139 transportar um protótipo da câmara do modelo referido.

Relativamente ao suporte do filme, só é possível identificar a película dos intertítulos em alemão como sendo Zeiss Ikon Agfa. Da restante película original confirma-se apenas que é de 35mm.

Quanto ao filme do *Augusto de Castilho* foram feitas várias cópias. Duas de 16mm, uma para o Museu de Marinha e outra para a Biblioteca Central de Marinha, bem como duas cópias de 35mm que permaneceram na posse da Cinemateca Nacional (Piçarra, 2014).

Hoje em dia o filme pode ser visionado na internet através de um *link* existente no site da Cinemateca Portuguesa – Museu do Cinema.

O Filme sobre o Afundamento do Lugre *Rio Cávado*

Será compreensível o entusiasmo causado pela existência do filme sobre o *Augusto de Castilho* em Alberto Cutileiro, Vasco Bensaúde, nos oficiais superiores do Museu de Marinha ou outros seus contemporâneos que, presumimos, de algum modo se tenham empenhado na sua divulgação. Por exemplo, de acordo com uma peça do jornalista Carlos Fragoso na publicação *Animatógrafo* de 20 de junho de 1938, decorreu em Lisboa uma projeção do filme num espetáculo em honra da Falange Espanhola (Piçarra, 2014).

Mas paralelamente ao interesse gerado pela existência do filme sobre o patrulha-de-alto-mar *Augusto de Castilho*, foram totalmente ignorados os restantes metros de película que também se encontravam dentro da já referida “caixa original de folha”, e que constituem um outro filme de 8 minutos, neste caso sobre o afundamento do lugre *Rio Cávado*.

Na sua missão em direção ao Atlântico, o U139 cruzou-se com o lugre *Rio Cávado* no Golfo da Biscaia em condições distintas daquelas em que viria a encontrar o *Augusto de Castilho* treze dias mais tarde. E que condições foram essas? Primeiro, tal como se pode observar no filme, um mar “chão” de uma calma total. Segundo, o encontro é com um navio mercante à vela, desarmado, e não com um navio de guerra artilhado. Nessas circunstâncias, em que o mar não está agitado e por isso o convés do submarino se mantém uma superfície estável, e ao mesmo tempo não existe a condicionante de estar debaixo de fogo inimigo, o *cameraman* pode proceder à captação de imagens sem riscos de maior. O ataque ao lugre *Rio Cávado* é registado desde o seu início, com as duas peças de 150mm do U139 fazendo fogo, por contraste com o filme do *Augusto de Castilho* cujas primeiras imagens são captadas já após o combate.

Foto 1 – O lugre *Rio Cávado* a afundar-se após salva de artilharia,
observado do convés do U139



Fonte: Fotograma do Filme “O Afundamento do lugre *Rio Cávado*”, Cinemateca Portuguesa-Museu do Cinema.

Assim sendo, o filme do ataque ao lugre *Rio Cávado* regista todas as fases do ataque a um navio mercante, desde os primeiros tiros de aviso até ao derradeiro afundamento da embarcação, de acordo com o método descrito anos mais tarde pelo próprio Arnauld de la Perière: o submarino navegando à superfície abre fogo de aviso sobre o navio mercante que, desarmado e, na maior parte dos casos, mais lento, se vê obrigado a deter a marcha para salvar a sua tripulação de uma morte certa por bombardeamento e afundamento. Ao capitão é ordenado que se aproxime do submarino atacante num bote salva-vidas, transportando consigo a documentação relativa ao seu navio e à carga, a fim de ser inspecionado.

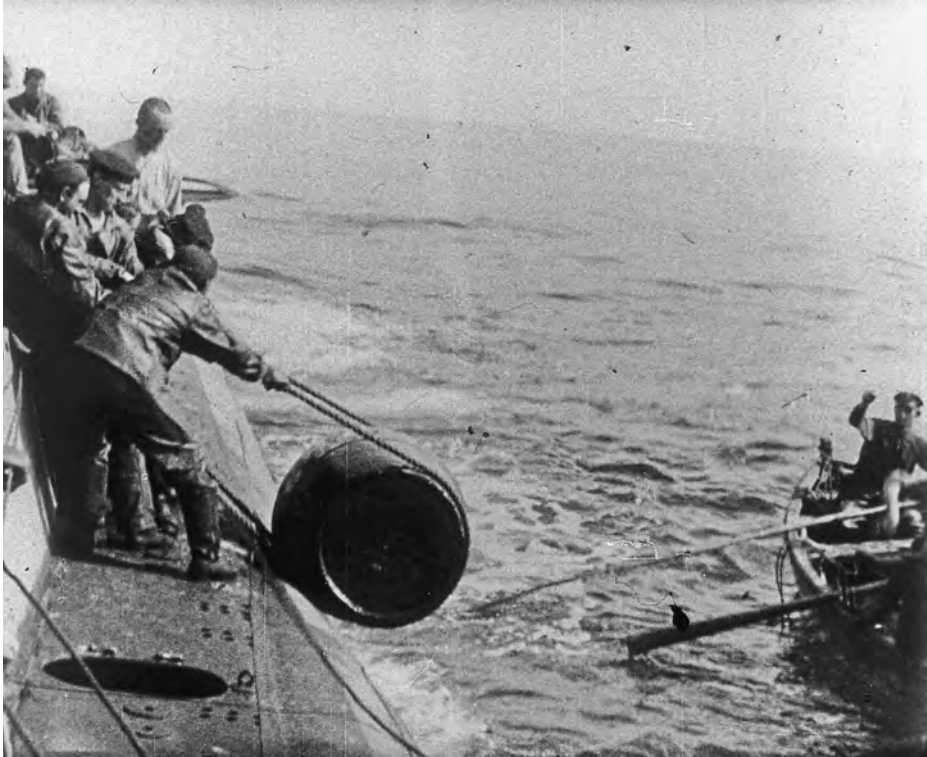
Foto 2 – O U139 aproxima-se do lugre *Rio Cávado* para verificar o seu afundamento



Fonte: Fotograma do Filme “O Afundamento do lugre Rio Cávado”, Cinemateca Portuguesa-Museu do Cinema.

Era dado um prazo de poucos minutos à tripulação para abandonar o navio nos botes salva-vidas, que muitas vezes não tinha tempo de transportar consigo nada mais do que a roupa que tinha no corpo. Por último, o navio era afundado através de cargas explosivas colocadas nos porões abaixo da linha de flutuação por marinheiros alemães que se deslocavam a bordo, a tiros de artilharia ou mesmo através da combinação desses dois modos (Thomas, 2002, pp. 146-147). Este método permitia aos comandantes dos submarinos confirmarem a identidade do navio atacado e ficar a saber qual a tonelagem afundada. Ao mesmo tempo poupavam os torpedos para alvos mais valiosos, ou para ataques que só pudessem realizar submersos. Também não era incomum, os marinheiros alemães recuperarem mantimentos, água ou mesmo combustível antes de afundarem o navio inimigo, o que juntamente com uma criteriosa escolha quanto ao uso de torpedos lhes permitia prolongar as patrulhas.

Foto 3 – Após o afundamento do lugre *Rio Cávado*, os marinheiros alemães recuperaram alguns dos barris de vinho que este transportava.



Fonte: Fotograma do Filme “O Afundamento do lugre *Rio Cávado*”, Cinemateca Portuguesa-Museu do Cinema.

Tal como no filme do *Augusto de Castilho*, também neste filme foram colocados intertítulos, quadros com legendas que funcionam como separadores e que nos ajudam a reconhecer as diferentes fases do ataque. São ao todo onze momentos que as legendas descrevem, começando com o fogo de ambas as peças de 150mm instaladas no convés do U139 até ao afundamento do lugre. As imagens captadas pelo *cameraman* ilustram não só todos os momentos descritos por Arnauld de la Perière, como ainda o caricato episódio da recuperação pelos marinheiros alemães de alguns barris de vinho do *Rio Cávado* que flutuavam no mar, e terminam com a tripulação do U139 no convés do submarino a encher termos com vinho, em ambiente de clara e animada descontração.

O Lugre *Rio Cávado*

O *Rio Cávado* foi construído em 1918 por José de Azevedo Linhares, construtor naval com estaleiro na freguesia de Fão, concelho de Esposende, e batizado precisamente com o nome do rio que atravessa o concelho. Tinha de comprimento 43 metros, de boca 9 metros e 25 centímetros, e de pontal 4 metros e 35 centímetros. De acordo com a declaração do seu construtor aparelhava como palhabote e não como lugre, e na sua construção foram usadas madeiras de pinho bravo, pinho manso e carvalho. Foi encomendado por João Ferreira dos Santos², pela quantia de 20 mil escudos.

A 27 de maio de 1918 é lavrado o auto de vistoria pelo Primeiro-Tenente António Gabriel Ferreira, delegado marítimo do porto de Esposende, que se faz acompanhar pelos peritos Francisco Ferreira, construtor naval, João da Costa Ferreira, oficial da marinha mercante, e Manuel Martins de Abreu, mestre-calafate, sendo o navio nessa data propriedade da Empresa de Navegação de Fão. Os peritos foram “intimados ao juramento sob o qual deviam proceder em tudo conforme a sua consciência lhes ditasse”³ e após examinarem com “toda a atenção e minuciosidade”⁴, foram unânimes em declarar que “está solidamente construído de madeira de pinho nacional e carvalho, muito bem pregado e cavilhado com pregos e cavilhas de ferro zincado e no fundo cavilhas da madeira de massarenduba, curvado com segurança precisa e nas condições necessárias a satisfazer cabalmente o fim a que se destina”⁵.

No dia seguinte é emitido pela capitania do porto de Viana do Castelo o seu certificado de arqueação pelo processo Moorson, referindo Esposende como porto de registo.

A 8 de agosto de 1918 o encomendador João Ferreira dos Santos requer à capitania da cidade do Porto que se proceda ao registo em seu nome.

Por fim, a 20 de agosto, a 2.^a Repartição da Direção Geral da Marinha comunica ao Departamento Marítimo do Norte que já foi concedido passaporte ao lugre *Rio Cávado* e que lhe pertence o distintivo HRIC do código internacional de sinais.

De notar na documentação encontrada que o construtor se refere à embarcação como palhabote, enquanto o certificado de data anterior e o posterior pedido de registo do proprietário mencionam um lugre. Presumimos que a subcomissão de navegação presente na Conferência de Paz de 1918-1919 se tenha confrontado com este tipo de incoerências ao analisar a documentação a que tinha acesso.

2 Negociante em Lisboa, com escritório na Rua dos Fanqueiros, n.º 38, 3.º direito.

3 Registos de Propriedades, Pasta 7, 1918 mês de agosto, n.º 151, Manuscrito, BCM-AH – Núcleo 10-A.

4 Idem, ibidem.

5 Idem, ibidem.

A 24 de setembro o *Rio Cávado* partiu da cidade do Porto com destino a Bristol, no Reino Unido, com uma carga de vinho. Segundo o protesto de mar lavrado a 7 de outubro na presença do vice-Cônsul português em Ferrol, Don Nicasio Perez Moreno, foi no dia 1 de outubro, pelas 18 horas e 5 minutos, que no ponto aproximado definido pelas coordenadas Lat. 45° 42' 8" Norte e Long. 11° 50' 5" Oeste o lugre *Rio Cávado* foi intimado a deter viagem por um submarino alemão que sobre ele disparou 13 tiros de canhão. Sempre debaixo de fogo o Capitão José Henriques Frazão arriou um bote e, juntamente com outros elementos da tripulação, foi-lhe ordenado que atracasse ao submarino. Foram inquiridos sobre a sua nacionalidade, carga e destino, bem como pela documentação do navio. Ao responderem que a documentação oficial se encontrava ainda a bordo, três militares alemães entraram no bote transportando um saco com bombas e foram rebocados pelo submarino até ao *Rio Cávado*. Os marinheiros portugueses tornaram a embarcar no seu navio, onde lhes foi dado o prazo de 15 minutos para arriarem uma segunda embarcação e abandonar definitivamente o *Rio Cávado*. O primeiro bote ficou na posse dos alemães, que entretanto se apoderaram de toda a documentação, incluindo as cédulas dos tripulantes. De bordo do submarino, o comandante alemão ordena-lhes que sigam o rumo de Sudeste para alcançarem as costas de Espanha. A tripulação portuguesa passa assim as 80 horas seguintes, com "muito mar e vento"⁶, desembarcando por fim na Cova do Cabo Prior, em Ferrol, na Galiza, onde a sua embarcação se partiu de encontro às pedras.

A 6 de outubro o Cônsul português na Corunha informa o Ministério dos Negócios Estrangeiros por telegrama que o *Rio Cávado* foi afundado a 290 milhas do Cabo Prior mas os 11 tripulantes chegaram todos a terra. Eram eles o Capitão José Henriques Frazão, o piloto António Augusto Cardoso, o cozinheiro Eduardo Saraiva, e os marinheiros João Maria, António Vicente Macedo, João Alves, Francisco Thomaz, Manuel de Matos, João Verdeano, Eduardo Pereira Videira e Francisco Monteiro. De acordo com uma relação de valores do Departamento Marítimo do Norte foi pago aos membros da tripulação um salário cessante pelo prejuízo do afundamento, que variou entre um valor máximo de 500 Escudos para o capitão José Henriques Frazão e um mínimo de 35 Escudos para o marinheiro Francisco Monteiro.

Quando do seu afundamento o lugre *Rio Cávado* tinha contratado nada menos do que 10 apólices de seguro, em 10 companhias distintas, o que deu lugar a indemnizações num total de 124.500 Escudos⁷.

6 Protestos e Averiguações, Pasta 41, BCM-AH – Núcleo 10-A.

7 Sinistros Indemnizados, Comissão Executiva dos Tratados de Paz, MNE-AHD.

O Valor do Filme sobre o Lugre *Rio Cávado* enquanto Fonte

Julgamos inquestionável que o filme sobre o afundamento do lugre *Rio Cávado* constitui sob vários aspetos uma fonte de informação, precisamente aquilo que se classifica como *documento registado* (Mendes, 1993, pp. 110-111), destacando o valor científico-pedagógico das fontes cinematográficas, a par da fotografia e do registo áudio, enquanto recursos relevantes para o estudo da história contemporânea.

Ao mesmo tempo, num momento em que se comemora o centenário da participação portuguesa na Grande Guerra e se pretende divulgar a sua memória junto da população em geral, sublinhamos também o valor da imagem filmada, pelo que esta possui de elucidativo e atraente quando aplicada ao ensino e divulgação da História.

Se se analisar o filme à luz tanto do protesto de mar do Capitão José Henriques Frazão como da descrição das táticas levadas a cabo pelo próprio *Kapitanleutnant* Lothar Arnould de la Perière ao atacar navios mercantes, vemos como estas três fontes se complementam de modo a proporcionar-nos uma narrativa historiográfica mais rigorosa.

Numa temática ainda pouco explorada como é a historiografia da marinha mercante portuguesa, num contexto em que as fontes são escassas, consideramos que o filme sobre o ataque e afundamento do lugre *Rio Cávado* agora apresentado constitui uma fonte que merece ser preservada, estudada e divulgada.

Referências

- Afundamento do Augusto Castilho*. 1918. Disponível em <http://www.cinematoteca.pt/Cinematoteca-Digital/Ficha.aspx?obraid=2261&type=Video>. [Consultado em 13 de Setembro 2015]
- Afundamento do lugre Rio Cávado*. 1918. 35mm, V. IG, 8', 16 ips. Lisboa: Cinematoteca Portuguesa, Museu do Cinema. [Visionado em 10 de Novembro de 2014].
- Costa, P., 2014. "As perdas da frota mercante portuguesa durante a Primeira Grande Guerra". *Jornadas do Mar 2014*, 11-14 Novembro 2014. Alfeite: Escola Naval, Marinha Portuguesa.
- Cutileiro, A., 1976. *O combate do caça-minas «Augusto de Castilho» com o submarino Alemão «U.139» visto através do relatório do 1º oficial encarregado da artilharia, capitão-tenente Kurt Von Pistor*. Lisboa: Centro de Estudos da Marinha.
- Cruz, D.I., 2009. *Estratégia Portuguesa na Conferência de Paz 1918-1919 – As actas da delegação portuguesa*. Lisboa: Fundação Luso-Americana.
- Inso, J. C., 1937-1939. *Anais do Clube Militar Naval/A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, 2006. Lisboa: Edições Culturais da Marinha.
- Lorscher, O., 2015. *Discussão sobre filmes existentes e divulgados* [email] (mensagem para Paulo Costa em 26 de Abril de 2015).

Mendes, J. M. A., 1993. *A História como Ciência – Fontes, Metodologia e Teorização* (3.^a edição). Coimbra: Coimbra Editora.

Piçarra, M. C., 2014. *Discussão sobre proveniência de fontes* [email] (mensagem para Paulo Costa em 27 de Outubro de 2014).

Pimentel, J., 2015. *Discussão sobre características técnicas de material cinematográfico* [email] (mensagem para Paulo Costa em 8 e 9 de Outubro de 2015).

Smither, R., ed., 2000. *Der magische gurtel – Deutsche uboote wider England*. London: Lloyd's Register of Shipping on behalf of the Imperial War Museum.

Thomas, L., 2002. *Raiders of the Deep*. Penzance: Periscope Publishing.

Arquivos

Arquivo Histórico-Diplomático do MNE – Comissão Executiva dos Tratados de Paz.

Arquivo Nacional de Imagens em Movimento – Cinemateca Portuguesa/Museu do Cinema.

Biblioteca Central da Marinha – Arquivo Histórico.

Núcleo 10-A – Departamento Marítimo do Norte – Capitania do Porto do Douro.