

A Ilha da Madeira durante a Grande Guerra (1914-1918): Tópicos de Política e Defesa

Paulo Miguel Rodrigues

Doutor em História Contemporânea, Professor Auxiliar na Universidade da Madeira (UMA), Presidente do Centro de Competências de Artes e Humanidades e Diretor do Centro de Investigação em Estudos Regionais e Locais (CIERL/UMA).

Resumo

A Madeira, situada numa zona de interseção, crucial para os interesses britânicos e alemães, no Atlântico próximo-sul europeu e norte africano e à entrada do Mediterrâneo, despertou, desde o final do século XIX, múltiplas cobiças, que a diplomacia portuguesa, apesar de condicionada, foi conseguindo gerir e, de uma forma geral, usar a favor dos interesses globais de Portugal.

Com uma importância geoestratégica fundada e (re)criada ao longo século XIX, mas sempre sustentada nos interesses das grandes potências continentais com projeção naval e imperial, a Madeira viveu de perto o aproximar da guerra também pelo facto de nela existirem duas importantes comunidades britânica e germânica, que não se podiam manter alheadas da crise internacional.

Depois, com o envolvimento direto de Portugal e a expansão da atividade dos submarinos alemães, a ilha foi bombardeada por duas vezes: a primeira, em dezembro de 1916; a segunda em dezembro de 1917. Foi o único espaço português no hemisfério Norte a sofrer um ataque de tal dimensão, ao qual se podem ainda juntar as inúmeras vezes em que se registou ou houve apenas notícia da atividade dos submarinos no mar do arquipélago, com todas as consequências políticas e militares, que daí resultaram.

Abstract

Madeira Island during the Great War (1914-1918): Politics and Defense Topics

Madeira island, situated in a zone of intersection, near-South European and North African Atlantic and close to the entrance of the Mediterranean, was crucial to the British and German interests and aroused their attention since the late nineteenth century. In general and despite its typical constraints, the Portuguese diplomacy was successful whenever it had to deal with these intentions and concerns, using Madeira to promote Portugal's global interests.

With an established geostrategic importance, (re)created throughout the nineteenth century and always sustained in the interests of the major continental power with imperial and naval projection, Madeira lived very closely the prelude to World War, because it had two important British and German communities that could not distance themselves from the international crisis.

Then, with the military involvement of Portugal and the expansion of German submarines activities, the island was bombed twice: first, in December 1916 and later in December 1917. It was the only Portuguese possession in the northern hemisphere to suffer such an attack, added by numerous registered submarines activities in the archipelago sea, which had political and military consequences.

Introdução

Quando se comemora o primeiro centenário da Grande Guerra, num momento em que a Europa e o Atlântico atravessam um evidente período de tensão e de crise múltipla, o saber que a História permite e promove tem o dever de se impor, como um alerta para a importância do passado e da Memória, esta enquanto conceito e capacidade que é necessário exercitar, para permitir ao Homem compreender o presente, auxiliando-o na sua permanente construção do futuro.

Com este espírito, o texto que apresentamos procura, na interseção da História política da guerra e das relações internacionais, alertar para a necessidade de estudar o Atlântico e, em particular, para o espaço insular madeirense, para que possamos alcançar uma melhor compreensão da realidade portuguesa contemporânea.

Neste sentido, tendo como *pedra de toque* os dois bombardeamentos de que foi alvo a cidade do Funchal, procurámos definir os termos em que se verificou a inserção do espaço atlântico madeirense na política e nos interesses estratégicos das potências em confronto e, a vários níveis, as consequências que disso resultaram para a Ilha, ao longo das diversas fases do conflito.

Breve Síntese sobre o Espaço Atlântico Madeirense e a Conjuntura Internacional

O Atlântico foi o espaço primordial para onde se transferiram, na viragem do século, as rivalidades europeias, numa conjuntura de reajustamento das alianças. Em 1914 o valor do Oceano é a imagem dessas rivalidades, depois de a Inglaterra ter abandonado a sua política tradicional de atribuir prioridade ao Mediterrâneo. A *entente* franco-britânica reflete, aliás, isto mesmo. A afirmação da Alemanha e dos seus interesses coloniais demonstrara onde estava o novo inimigo. A corrida naval representava para a Inglaterra um grande esforço mas era, ao mesmo tempo, uma necessidade imperiosa. Para o Império britânico o domínio naval era imprescindível e havia que impedir, a todo o custo, a possibilidade da Alemanha fazer sentir a sua presença no Atlântico. Com tudo isto, os espaços portugueses ganharam uma renovada importância no contexto internacional (Telo, 1993).

Para a Inglaterra, mais do que utilizar as Ilhas Adjacentes de uma forma *positiva*, interessava evitar que fossem usadas pelo inimigo. Era uma importância *negativa*, dando continuidade a um princípio que se revelara relativamente bem-sucedido ao longo do século anterior (Rodrigues, 1999; 2008). Se os alemães as controlassem, poderiam transformá-las num forte entrave aos interesses britânicos à escala global. No essencial, os objetivos da Inglaterra foram atingidos e a esquadra alemã jamais conseguiu sair do Mar do Norte. Ultrapassadas as dificuldades iniciais, este bloqueio foi fundamental na estratégia britânica.

No caso madeirense, existem provas evidentes, em particular desde o último quartel do século XIX, tanto das intenções alemãs, como da política britânica para as contrariar (Guevara, 1997). A Ilha baseava a sua importância em três aspetos: per-

mitia o controlo de zonas específicas (da entrada no Mediterrâneo, à costa ocidental africana, de Marrocos aos Camarões, colónia alemã, passando pela costa da África Ocidental francesa, destacando-se os portos de Dakar e Agadir); servia de base para unidades de guerra ou navios mercantes; funcionava como estação de abastecimento de combustíveis (carvão e petróleo) e víveres¹.

Desde o início até ao fim do conflito naval, com o bloqueio da esquadra alemã no Mar do Norte, a preocupação do Almirantado residiu naquilo que em 1914 se poderia considerar acessório, mas depois, em duas fases e com graus de ameaça diversos, acabou por se revelar preocupante: as movimentações de unidades navais para além da zona central dos acontecimentos.

Primeiro, em relação aos vasos de guerra e aos navios mercantes artilhados que se encontravam longe de Kiel e de Wilhelmshaven ou de onde, entretanto, conseguiram escapar, navegando isolados no Atlântico e, na prática, agindo como corsários². Depois, numa segunda fase, com a aposta definitiva (e quase exclusiva), por parte da Alemanha, na guerra submarina, sem esquecer a política de viragem para o Atlântico por parte dos EUA, que no conjunto colocaram em causa, embora de diferentes formas, o predomínio naval da Inglaterra sobre um oceano que até 1917 dominara quase totalmente (Kennedy, 1976).

Entre os navios artilhados com maior atividade no Atlântico podem destacar-se o *Mowe*, o *Seeadler* e o *Wolf* (Schmalenbach, 1979). A respeito de qualquer um deles foram frequentes notícias no Funchal, sabendo-se que pelo menos dois navegaram com frequência no mar do arquipélago, o *Mowe*, durante 1916, e o *Seeadler*, em 1917³. As unidades alemãs de superfície possuíam duas grandes vantagens, mas inúmeras desvantagens: eram rápidas e retiravam benefícios dos sinais de TSE, trocados entre os britânicos, mas estavam em inferioridade numérica, faltavam-lhes bases de apoio, tinham dificuldades em reabastecer-se e não podiam comunicar sistematicamente. Estavam, portanto, quase condenadas ao fracasso e, na verdade, a partir

1 A Ilha estivera envolvida nas disputas entre a Alemanha, a França e a Inglaterra, em torno dos interesses que todas tinham na costa ocidental africana e zonas atlânticas adjacentes. Vide, por exemplo, a chamada questão dos sanatórios e a visita de D. Carlos em meados de 1901.

2 Em 1914, a Alemanha só possuía, fora da Europa, uma força que se poderia tornar preocupante: a divisão de cinco cruzadores estacionados no Extremo Oriente, na Baía de Kiauchau, concessão colonial alemã desde 1898. No Atlântico, navegavam o *Karlsruhe* (cruzador ligeiro), o *Kaiser Wilhem Der Grosse* e o *Cap Trafalgar* (convertidos em cruzadores auxiliares). Na África Oriental alemã estava o *Konigsberg* e no Extremo Oriente o *Emden* (ambos cruzadores ligeiros).

3 O *Mowe* (1914), adaptado a cruzador auxiliar em novembro de 1915, tinha quatro peças de 150 mm, uma de 105 e dois tubos de torpedos de 500 mm. Podia transportar até 500 minas e atingir 14 nós. Conseguiu regressar incólume à Alemanha; o *Seeadler* (1888), adaptado em dezembro de 1916, tinha duas peças de 105 mm e atingia os 9 nós. Foi afundado em agosto de 1917, no Pacífico, perto do Tahiti; o *Wolf* (1906), adaptado em janeiro de 1916, tinha quatro peças de 150, duas de 37 e dois tubos de torpedos de 500. Podia atingir os 13 nós.

do primeiro trimestre de 1915 deixaram de ter qualquer relevância, por terem sido anuladas ou por terem conseguido regressar à Alemanha. Em parte, foi por causa disto que durante o segundo semestre daquele ano se viveram no Atlântico os seis meses mais calmos de toda a guerra (Schmalenbach, 1979; Halpern, 1994).

No início do conflito, contra as unidades isoladas, a *Royal Navy* dispunha de uma força considerável no Atlântico, apesar de composta por navios antigos e lentos: a este, a 9.^a e a 11.^a divisões de cruzadores, cobrindo a extremidade europeia das rotas comerciais; no centro a 5.^a; e a oeste a 4.^a divisão. A opinião geral era, porém, que a guerra naval, entre esquadras, como a concebiam os estrategas, a existir, só teria lugar no Mar do Norte, noção ainda mais vincada após o desfecho da Batalha das Falklands, em dezembro de 1914 (Herwig, 1984; Halpern, 1994; Massie, 2003)⁴.

Neste quadro, durante os dois primeiros anos de guerra, as iniciativas da *Royal Navy* centraram-se, acima de tudo, no controlo da marinha mercante em trânsito para o continente europeu. De uma forma geral, o Atlântico, a sul de Gibraltar, não oferecia grande preocupação, embora exigisse, pelas razões acima expostas, uma atitude vigilante, crescente a partir de meados de 1915, quando começaram a surgir as primeiras incursões sistemáticas dos submarinos alemães em zonas afastadas das suas bases (Gibson e Prendergast, 2003; Tarrant, 1989, Koerver, 2012).

No início do século XX não existia uma *política de defesa* para as ilhas adjacentes, embora daqui não se deva deduzir a inexistência de um pensamento estratégico, mais ou menos articulado, sobre alguns aspetos da defesa insular. Aliás, pela sua situação geográfica, a Madeira estava ligada, em diferentes graus, aos três conjuntos funcionais portugueses: o continental, o atlântico e o africano. Contudo, a respeito da sua organização defensiva e da adaptação à conjuntura internacional, aquilo que se verificou foram medidas avulsas, quase sempre para responder a questões concretas, de carácter urgente.

Em 1914, na *Revista de Artilharia*, o major Eduardo Pellen (1914; 1914a; 1914b) salientou a importância do Atlântico, e das Ilhas em particular, para a marinha britânica, destacando os portos do Funchal, Horta e S. Vicente, aos quais juntava Lisboa ou Lagos, não só enquanto bases navais, mas também pela sua inserção na rede oceânica de cabos submarinos e de estações radiotelegráficas.

4 Obrigado a abandonar o Extremo Oriente, sob pressão dos japoneses, o almirante Graf von Spee procurou regressar, pelo Atlântico, à Alemanha. A Batalha das Falklands (8 de dezembro de 1914) representou o fracasso dessa intenção. Se não tivessem sido derrotados nas Falklands, era expectável que em algum momento se tornassem adversários diretos dos cruzadores ingleses estacionados no mar da Madeira. Tudo não passou de uma hipótese, representando a derrota de Von Spee não só o quão esporádicos foram os confrontos navais entre esquadras, mas também, de facto, a única vitória da marinha britânica sobre o seu adversário.

Na sua análise, Eduardo Pellen imaginava duas linhas retas: uma, na orla ocidental da Europa e de África; outra, paralela à anterior, na orla oriental da América. À esquerda da *linha europeia* estavam os Açores, Madeira, Canárias, Cabo Verde, Ascensão e Santa Helena. À direita da *linha americana* as Bermudas e as Antilhas (Jamaica e Barbados). Era no espaço entre estas duas linhas que se encontravam os pontos de apoio da *Royal Navy* e onde se pressuponha que se iriam desenrolar as primeiras movimentações navais.

Portugal, sem uma força naval capaz de tirar partido do posicionamento estratégico, tinha de se submeter à potência atlântica e fez disto uma opção política, com tradição no século XIX, para daí retirar dividendos múltiplos (diplomáticos, financeiros e políticos). Nesta perspetiva, a Madeira surge como um ponto central no *triângulo estratégico português*, uma base intercalar, que permitia maior flexibilização às divisões navais, e apoio logístico, num momento de novas perspetivas geoestratégicas, no culminar de um período de evolução tecnológica e de viragem gradual dos EUA para o Atlântico, que iria promover um novo paradigma (o qual, entre outras coisas, faz emergir a importância dos Açores).

Aliás, é interessante verificar que logo após a declaração de guerra e ainda antes da chegada dos britânicos, o primeiro navio armado a passar pelo porto do Funchal foi o *Newport*, da marinha dos EUA. Percebe-se também a razão para se encontrarem estacionados na baía do Funchal, no início de agosto de 1914, doze navios de guerra, pertencentes às 4.^a, 5.^a, 9.^a e 11.^a divisões de cruzadores britânicos, sob o comando do *Argonaut*, após terem passado ao largo das Canárias: sete cruzadores (*Highflyer*, *Challenger*, *Carnarvon*, *Vindictive*, *Donegal*, *Amphitrite* e *Essex*), dois couraçados (*Duncan* e *King Alfred*) e dois cruzadores-auxiliares (*Edinburgh Castle* e *Carmania*).

Eram unidades com valor relativo, mesmo em termos técnicos, se comparadas com o núcleo da *Royal Navy*, mas refletiam, na fase inicial do conflito, até pela quantidade, a cautela da Inglaterra em relação à situação na Madeira. Foram estes navios que cruzaram no mar do arquipélago até meados de 1915, quando se iniciou a sua retirada, quer pelos motivos já expostos, de reorganização das forças navais, quer devido à inesperada emergência dos submarinos⁵.

A presença naval britânica no Funchal provocou, aliás, protestos frequentes da Legação Alemã em Lisboa. Em maio de 1915, por exemplo, o embaixador reclamou contra “a utilização da Madeira como *ponto de apoio* para a marinha britânica”, manifestando-se também a sua insatisfação perante a usual “demora, por tempo superior a 24 horas, de diversos navios de guerra britânicos no Funchal” (e Horta),

5 À 9.^a pertenciam o *Argonaut* (1898), *Highflyer* (1898), *Amphitrite* (1898), *Donegal* (1902), *Vindictive* (1897) e o *Challenger* (1902). À 4.^a pertencia o *Essex* (1901); à 5.^a, o *Carnarvon* (1903) e o *Cumberland* (1902); à 6.^a o *King Alfred* (1901).

assim como o “consentimento a navios e estações inglesas, na Madeira, da utilização de antenas de telégrafo sem fios”⁶. Aliás, na *Declaração de Guerra* da Alemanha a Portugal, em março de 1916, faz-se referência ao uso da Madeira como base naval, logo no primeiro parágrafo.

De facto, pela sua posição no interior do triângulo estratégico português, a Madeira detinha, desde logo, uma função intercalar, funcionando, pelo menos até ao último trimestre de 1916, como uma estação carvoeira segura, servindo de intermediária entre a Inglaterra, as suas divisões navais e os vários destinos entre a Europa e o hemisfério sul. Daí que os primeiros anos de guerra tivessem transformado a ilha num ponto de relativa importância logística, devido às suas múltiplas funcionalidades.

Por outro lado, o conflito mundial, ao despertar os teóricos da defesa nacional, alertou para a ausência de algumas necessidades básicas, desde a inexistência de qualquer estudo atualizado sobre a defesa, até às difíceis condições daquilo a que se chamava o *porto do Funchal*, uma área que, na verdade, operacionalmente, de porto pouco ou nada tinha.

Uma Paz Preocupante (1914-1916)

Na Madeira, logo que se noticiou o conflito austro-sérvio tornou-se evidente a gravidade da situação: a Mala Real Inglesa (*Royal Mail*) suspendeu as suas carreiras; a navegação alemã (muito significativa) deixou de tocar no porto; várias casas de bordados, muitas delas alemãs, encerraram (passando, depois da guerra, para a posse de norte-americanos).

Depois, aumentaram os preços, começaram a faltar géneros e cresceu o desemprego na classe marítima. Em menos de um mês, destacaram-se os fatores de instabilidade: quebras no fornecimento de cereais, dificuldades no comércio dos vinhos e aumento dos fretes. Na imprensa, a incredulidade ultrapassou as piores expectativas, perante a notória ausência de vapores, até porque, para além do afastamento das alemãs *Norddeutscher Lloyd* e *Hamburg Amerikan Line*, mesmo entre as companhias britânicas, a única a manter as ligações foi a *Yeoward Line*, pois a *Union Castle* e a *Booth Line* interromperam-nas e/ou deixaram de tocar no porto com regularidade. De repente, tornou-se prioritário combater a queda no movimento portuário. Em novembro de 1914 foi aberto um concurso para assegurar a navegação entre Lisboa, as ilhas adjacentes, África e o Brasil. Os vapores tinham de cumprir os seguintes obrigações: tocar no Funchal nas viagens para África (uma vez/mês); garantir três viagens mensais para a Madeira e Açores; uma viagem mensal entre a Madeira e o Porto Santo; uma viagem quinzenal entre o Funchal e a costa norte.

6 Arquivo Histórico Militar (AHM), P3, M36, A7, correspondência entre o embaixador alemão em Portugal, Friedrich Rosen, e o Ministério dos Negócios Estrangeiros e entre este e o *Foreign Office* - 10, 22 e 31 de maio, 21 de setembro e 10 de dezembro de 1915.

A reação ao concurso foi a que se temia: não surgiu qualquer proposta e os sintomas da crise agravam-se. O turismo, já então uma importante e crescente fonte de receita, ressentiu-se, verificando-se o mesmo em relação à atividade comercial interna, em parte devido à diminuição da afluência da população rural à cidade⁷.

Em finais de abril de 1915, durante a ditadura de Pimenta de Castro e aproveitando o clima de agitação no país, a população manifestou-se, obrigando o exército a intervir. A situação atingiu um ponto próximo da rutura quando, passados três meses, em julho, o comércio não abriu as portas e foram assaltadas duas fábricas de moagem, obrigando o governador civil (interino), conselheiro António Jardim d'Oliveira, a chamar o comandante militar (interino), João Alfredo de Alencastre, para garantir a ordem pública.

A primeira preocupação das autoridades (e das *forças vivas*) foi a manutenção das comunicações (navais e terrestres). Isto passou quer pela existência de embarcações que garantissem as ligações, pois a cabotagem era a única forma de transportar pessoas e mercadorias, quer pela apresentação de reivindicações para a instalação da Telegrafia sem Fios (TSF). Estas solicitações não tiveram, porém, qualquer resposta do governo, o que só contribuiu para aumentar a insatisfação, ainda mais quando se soube que em Cabo Verde e em Timor se preparava a instalação de aparelhos semelhantes.

A Junta Geral tentou ultrapassar o impasse, propondo-se assegurar as despesas, mas pouco conseguiu. Verificou-se, então, uma constante do relacionamento anglo-madeirense, com tradição no século XIX: a Inglaterra, necessitando com urgência de um posto de TSF de apoio às unidades navais, providenciou a sua edificação (na Quinta de Sant'Ana). Do lado português, o melhor que se fez foi reparar a estação semafórica da Ponta do Pargo.

Ou seja, paradoxalmente, a Ilha estava segura enquanto as unidades de superfície alemães se mantivessem ativas. Quando estas desapareceram e emergiu a ameaça dos submarinos tudo se desfez, agravando-se gradualmente os riscos, até se atingir o auge, a partir de finais de 1917, quando a Alemanha declarou de *guerra submarina* a zona onde se inseria a Madeira.

Da Entrada na Guerra à Tomada de Consciência (1.ª fase: março - dezembro 1916)

A *requisição* (apreensão) dos quatro navios alemães⁸ estacionados no porto do Funchal e as consequentes declarações de guerra, só serviram para agudizar as coisas, num momento em que o Almirantado já reduzira a sua atenção sobre a chamada *Finiesterre-Azores-Madeira Station*.

A tripulação dos navios (38 oficiais e 64 marinheiros) foi colocada no Lazareto Gonçalo Aires, aumentando-se de imediato a vigilância sobre os alemães residentes no

7 Concurso aberto entre 20/11/1914 e 4/2/1915.

8 Colnar (rebatizado Madeira), Petropolis (Porto Santo), Serayho (Machico) e Hochfeld (Desertas).

Funchal, até serem todos transferidos para Angra do Heroísmo. Os elementos da representação consular foram enviados para Lisboa em agosto, já com algum atraso em relação ao prazo estabelecido pelo governo central.

Na ilha, existiam quatro pressupostos essenciais para a realização dos processos defensivos e para a manutenção da segurança geral: 1.º garantir meios eficazes de defesa; 2.º assegurar ao máximo a manutenção do movimento portuário; 3.º possuir e gerir as subsistências e os combustíveis; 4.º impedir a influência negativa dos três elementos anteriores, na promoção da instabilidade pública e no ataque a pontos vitais.

Quanto à defesa militar propriamente dita, esta implicava a conceção de dois grandes espaços, o terrestre e o marítimo, subdivididos⁹:

- Espaço Terrestre (prioritário):
 - Costa sul (área cidadina);
 - Costa norte (com centro em São Vicente);
- Espaço Marítimo:
 - Porto e baía do Funchal;
 - Perímetro marítimo restante (em redor da ilha).

O estado das fortificações era pouco animador e no ativo só estavam as Fortalezas de São Tiago e de São Lourenço, o Castelo de São João Batista (do Pico), a Fortaleza de N.^a Sr.^a da Conceição (dita do Ilhéu) e os Fortes de N.^a Sr.^a do Amparo, de S. Francisco e do Porto Novo (este fora do perímetro urbano). Existiam ainda, referenciados, postos de vigilância, nas vilas e em locais suscetíveis de desembarque, ao longo da costa: Porto Moniz e São Jorge (a Norte), Ponta da Cruz, Machico, Santa Cruz, Reis Magos, Caniço e Ribeira Brava (a Sul). Em 1914, todavia, nenhum deles estava operacional.

Neste quadro, a Fortaleza do Ilhéu era uma exceção pois, pela sua posição, funcionava como posto de observação, comunicação e controlo avançado sobre a baía, para além de permitir a realização de fogo cruzado com as Fortalezas de São Tiago (QG, com ligação direta ao mar), o Palácio de São Lourenço (governos civil, militar e centro da administração insular) e a Bateria instalada na Quinta Vigia. O Palácio não tinha, porém, qualquer elemento de artilharia funcional, pelo que era nula a sua função defensiva.

No perímetro citadino, existiam dois pontos que convinha manter intactos: as estações de cabo submarino e telegráfica, em particular a primeira, depois da saída das unidades da 9.^a Divisão naval britânica. O problema era a geral falta de material e de apetrechos militares e a dificuldade em conseguir gerir o que existia, de forma a cobrir a máxima extensão possível do território, dando prioridade ao Funchal, com a menor despesa e a maior eficácia.

9 Ficavam de fora o Porto Santo, as Desertas e as Selvagens.

Em junho de 1915, quando pescadores oriundos do Porto Santo encontraram um depósito (de c. 900 l.) com petróleo purificado, deu-se um dos primeiros sinais públicos da atividade dos submarinos. Levantaram-se então duas hipóteses: as unidades abastecedoras (navios ou submarinos) teriam saído das Canárias, dirigindo-se para as Selvagens ou Desertas; o combustível saíra do Funchal, incógnito, em vários barcos.

Esta segunda hipótese e a do encontro nas Desertas foram de imediato postas de lado. No caso destas ilhas, devido à proximidade da Madeira e porque na época ainda manobravam na zona os navios britânicos; quanto à saída do combustível do Funchal, nenhuma das autoridades lhe deu credibilidade, mas o governador, Sebastião Correia de Herédia, solicitou que o diretor da Alfândega o informasse sobre as quantidades de gasolina e petróleo importadas desde janeiro de 1915. Por exclusão de partes, admitiu-se que os reabastecimentos estariam a decorrer no mar das Selvagens, mais perto das Canárias (a 162 milhas da Madeira), opinião que também foi partilhada pelo comandante do *HMS Argonaut*, um dos navios da *Royal Navy* que, desde agosto de 1914, se encontrava a cruzar no mar do arquipélago e que maior número de escalas fez no Funchal¹⁰.

Apesar das dificuldades, o comando militar, liderado pelo coronel João Alfredo de Alencastre, não obstante se debater com a falta de oficiais qualificados e sem receber do Ministério a ajuda que esperava - de pouco lhe servindo o ofício confidencial que remeteu para Lisboa, lamentando que a ilha estivesse “completamente desprovida de defesa”¹¹ - procurou promover a reorganização das forças terrestres, tentando formar duas baterias, uma pesada e outra de campanha, deslocando-se também para inspecionar o Porto Santo. Para esta ilha foi mesmo destacada uma força de 70 praças, do Regimento de Infantaria 27, que seguiu a bordo de um carvoeiro britânico, entretanto colocado à disposição das autoridades insulares pelo Almirantado. A força contribuía para garantir a cobertura mínima e transmitir alguma confiança aos habitantes daquela ilha, mas não teria grande relevância se fosse obrigada a entrar em ação.

De facto, os problemas eram de vária ordem e tinham origens diversas. Bastam alguns exemplos, que ultrapassam a crónica falta de munições de artilharia e infantaria e a qualidade do equipamento: a partir de março de 1916 começou a fazer-se sentir com mais acuidade a falta de petróleo (o que, apesar de tudo, contribuiu para acelerar o processo de instalação da luz elétrica em vários locais, com as despesas a serem pagas pelo comando militar); faltavam casernas para abrigar as sentinelas, em particular as que se encontravam em pontos isolados; não havia capacidade

10 *Royal Navy Log Books of the World War 1 Era*, disponível em http://www.naval-history.net/OWShips-WW1-05-HMS_Argonaut.htm [20 de junho de 2014].

11 Arquivo Histórico Militar (AHM), 3.^a D, 1.^a sec., cx. 43, pasta 13, doc. 26.

financeira para assegurar o pagamento das despesas com o aluguer dos meios de transporte civis a que, com alguma frequência, o comando tinha de se socorrer, por não os ter; por último, havia ainda a escassa autonomia e a pouca flexibilidade de ação do próprio comando, obrigado a ter de pedir informações e a esperar por instruções de Lisboa, o que se repercutia na (pouca) rapidez e, por vezes, extrema burocracia para a realização daquilo a que se pode chamar o *movimento global de defesa insular*.

O governo civil, por outro lado, tentava dar andamento a alguns dos melhoramentos projetados, em particular no campo das comunicações, promovendo a entrada em serviço permanente das estações telegráficas e semafóricas do Funchal e da Ponta de São Lourenço, alargando depois tal serviço a todas as estações existentes¹². O funcionamento destas estações era importante, não só para a comunicação com os navios que passavam ao largo, como também para a transmissão de informações no interior da ilha. O telefone era então ainda um meio de comunicação muito raro, para além de ter muitas vezes um funcionamento deficiente. Ainda assim, foi por causa do conflito que alguns deles se instalaram, mesmo sabendo-se que nem sempre - note-se - eram bem aceites pelos utentes. Por último, a respeito das comunicações, convém ter presente a utilidade dos pombos-correio sempre que os meios acima referidos não funcionavam ou eram inexistentes.

A consciência de todas estas insuficiências contribuiu para tornar ainda mais tensa a situação, agravada pela falta de géneros e pela elevada probabilidade de distúrbios. A este respeito, nem sequer a passagem do antigo cruzador francês *Surcouf* e do vapor *Stealing*, da marinha de guerra dos EUA, em julho de 1916, foram suficientes para transmitir maior segurança à população. Na verdade, desde meados daquele ano que o ambiente se deteriorara, obrigando mesmo ao envio de elementos da Infantaria 27 para diversas localidades rurais, como única forma de evitar distúrbios.

A primeira resposta concreta aos pedidos das autoridades insulares chegou a 29 de agosto, quando a canhoneira *Ibo* trouxe diverso material militar, com destaque para uma peça Krupp de 105 mm de fabrico alemão. Até então a cidade só possuía a bateria n.º 3 de Artilharia de Montanha, de 8 MP, já velha e deteriorada, instalada na Fortaleza de São Tiago¹³. Daí a necessidade de instalar ainda mais uma peça de artilharia, que se concretizou com a edificação da Bateria da Quinta Vigia, de 150 mm MK.

12 A gestão do funcionamento destas estações era variável, dependendo das notícias que circulavam a respeito da atividade dos submarinos. Assim, mesmo as ordens para serviço permanente raramente foram cumpridas, sendo, inclusive, muitas vezes retiradas, para voltarem a ser dadas passado algum tempo.

13 Arquivo Histórico Militar (AHM), 3.ª div., 1.ª sec, cx. 43, pasta 13, n.º 26.

Todavia, até o processo de instalação da Bateria na Quinta Vigia serve de exemplo das dificuldades com que se debateu o comando militar. A quinta, situada na saída oeste da cidade, no cimo de uma colina, com uma vista sobranceira à cidade e à baía, oferecia as condições ideais para assegurar o controlo das movimentações no mar e, inclusive, impedir uma (improvável) tentativa de desembarque na cidade. A verdade é que, ainda assim, os militares encontraram alguma oposição por parte do inspetor das finanças, que em outubro de 1916 exigiu que a peça fosse retirada do local onde se encontrava¹⁴. Para resolver a situação foi necessário lembrar (!) uma ordem de 10 de março, dada logo após a entrada de Portugal no conflito, pela qual a quinta era considerada um ponto de interesse estratégico.

Assim, se tudo decorresse como planeado, à entrada do último trimestre de 1916, o Funchal passaria a dispor de três peças de artilharia, que apesar de antiquadas, permitiriam um fogo cruzado consistente. A estas peças, o comando juntava ainda 1.500 espingardas e 27.000 cartuchos. Estavam quase todos conscientes, é certo, não só de que era pouco, como também desatualizado. Só ainda não sabiam era o quanto. Por fim, quanto a forças navais, existia apenas um pequeno barco, o *Mariano de Carvalho*, levemente artilhado para patrulhamento, com uma peça de 37 mm, mas mesmo este, por coincidência, estava inoperacional em dezembro de 1916.

O Primeiro Bombardeamento (3 de dezembro de 1916)

A canhoneira *La Surprise*, em serviço de escolta, e o vapor *Dácia*, utilizado para reparar cabos submarinos, chegaram a 3 de dezembro de 1916, pelas 8h30m, ambos provenientes de Gibraltar. Desta vez, porém, a missão do *Dácia* era desviar (para Brest) o cabo alemão da América do Sul. No Funchal já se encontrava o vapor armado francês *Kanguroo*, que chegara a 24 de novembro¹⁵. Seguindo-os - ou à sua espera - estava o *U-38*, sob o comando do capitão-tenente Max Valentiner¹⁶.

14 Idem, n.º 51.

15 A canhoneira *La Surprise* (cdt. Ladonne) tinha 680 t., 900 cv, 10 peças de pequeno calibre, duas de 6,5 e 10,5 cm. Tinha uma tripulação de 90 homens e vinha de Gibraltar; o vapor *Dácia* (inglês), tinha 1856 t. e 170 cv. Estava ao serviço da *Western Telegraph C^a* e transportava 98 homens; O vapor *Kanguroo* (francês), tinha 2.793 t., 130 cv, uma tripulação de 29 homens e chegara de Bordéus.

16 Os periódicos coevos identificaram o submarino como *U-53*, comandado pelo Tenente Valentiner. Na verdade era o *U-38*, um dos submarinos alemães mais recentes, do tipo *U-31* (foram construídos 10), com 65 m., 971 t., tripulação de 35 homens, alcançando 17 nós à superfície e 10 submerso. Tinha uma peça de 105 mm, seis torpedos e podia atingir uma profundidade de 50 metros. Encontrava-se no Mediterrâneo, desde dezembro de 1915, na flotilha de submarinos estacionada na base Austríaca de Cátaro (Montenegro). A ação na Madeira valeu-lhe a condecoração, a 26 de dezembro, com a *Pour le Mérite*, então a mais alta ordem militar alemã, vulgarmente conhecida por *Blauer Max*. Valentiner (1883-1949) foi o 6.º comandante de submarinos a recebê-la. No fim da guerra, foi o 3.º no número de navios afundados. Com o *U-38* afundou 292.977 t. (136 navios). Para além da sua missão na Madeira, outras duas merecem referência:

A primeira explosão deu-se cerca de 30 minutos depois do *Dácia* e da *Surprise* terem fundeado, em frente ao cais. A canhoneira foi, por razões óbvias, a primeira a ser atingida e começou logo a submergir. A confusão que se gerou não permitiu que se tivesse percebido, de imediato, o que se estava a passar. Pelo facto da *Surprise* ter sido atingida no paiol, deduziu-se que a deflagração se devera a algum acidente. Junto à canhoneira, encontrava-se uma barca de abastecimento, da Firma Blandy, que se afundou.

O *Kanguroo*, fundeado em frente ao Mercado do Peixe, foi atingido por um segundo torpedo, cinco minutos depois, adornando para estibordo. Só após esta explosão se percebeu que era um ataque. O *U-38* passou ao largo, pela popa do *Kanguroo*, e com o seu terceiro torpedo atingiu o *Dácia*, fundeado em frente ao campo Almirante Reis, fazendo-o submergir rapidamente. Tudo se passou entre 200 e 400 metros da praia e a única resposta foram os 25 disparos, efetuados pelo *Kanguroo*, antes de adonar. Ao largo, encontrava-se uma barca dos EUA, a *Eleanor H. Percy*, e, na Pontinha, várias embarcações pequenas. Nenhuma delas foi atingida.

O objetivo do *U-38* era afundar o *Dácia* e a sua escolta. A presença, inesperada, do *Kanguroo* condicionou a abordagem, mas a sequência dos torpedeamentos comprovava como tudo foi facilmente ultrapassado, com rapidez e eficácia, algo que também se deve alargar aos disparos sobre a cidade¹⁷.

A este respeito, o *U-38* também mostrou ter alvos definidos, sendo evidente que o capitão Valentiner possuía informações detalhadas sobre a sua localização. Este facto também nos ajuda a negar a ideia (que chegou a ser defendida na época), de que o submarino não teria atacado os alvos terrestres se as baterias não tivessem ripostado. Na verdade, os disparos, efetuados a quatro milhas, com uma peça de 105 mm, de tiro rápido, visaram a amarração do cabo, a central elétrica, a Bateria da Quinta Vigia e o Forte de São Tiago. Foram mais de 50 granadas, que só a distância e a agitação marítima terão impedido de atingir os alvos com maior precisão, pois em nenhum deles se registaram danos significativos.

em dezembro de 1915, foi colocado na lista de criminosos de guerra, depois de ter afundado o *SS Persia*, da P&O, no Mediterrâneo, em viagem de Londres para a Índia, sem qualquer aviso prévio, provocando a morte de 334 dos 549 passageiros; entre 27 novembro de 1917 e 15 de abril de 1918, ao comando do *U-157*, concretizou a missão mais longa de um submarino durante a Guerra: 139 dias.

17 Efetuámos a nossa primeira investigação a este respeito no âmbito de um trabalho realizado e avaliado, em 1992, na disciplina de História Contemporânea de Portugal, lecionada por António José Telo, na FLUL. Em 2009 apresentámos uma comunicação sobre o tema, num Colóquio organizado, em Lisboa, pela FCSH da UN, cujo texto foi aceite (em 2010) para ser publicado nas respetivas Atas, algo que até ao momento não sucedeu. Na *Islenha*, n.º 48, Jan-Jun. 2011, encontram-se dois textos interessantes sobre este primeiro bombardeamento, da autoria de Eberhard Axel Wilhelm e de António Fournier, que se baseiam em bibliografia do próprio Valentiner.

A resposta da artilharia terrestre, mesmo sem a qualidade pretendida, foi suficiente para afastar o submarino, obrigando-o a colocar-se numa posição de onde os disparos eram menos certos. Surpreendidas pelo ataque, as forças de defesa sofreram diversos reveses, devido à má qualidade dos apetrechos, à lentidão e ao reduzido alcance do tiro, mas também pela circunstância de se tratar de um submarino, unidade contra a qual nenhum dos artilheiros alguma vez disparara. Por outro lado, se as peças de 8 tinham um tiro pouco certo, as de 15 eram impróprias para alvos móveis. Assim, quando o submarino se colocou ao largo, a defesa tornou-se obsoleta. Aliás, foi por reconhecê-lo que o comandante Ricardo Martinho de Andrade mandou suster o fogo, ainda procurando induzir o submarino a aproximar-se, algo que, como é óbvio, não sucedeu.

Apesar de tudo, logo que se percebeu aquilo que estava a suceder, tanto as peças de São Tiago, como as da Quinta Vigia, abriram fogo, disparando 18 vezes as primeiras e 34 as segundas. Na quinta, uma das peças explodiu, ficando fora de serviço e provocando alguns feridos¹⁸. Ambas as baterias se queixaram do mau funcionamento das culatras e do rebentamento de muitas granadas à boca dos obuses. A causa era simples: as munições estavam já carregadas havia alguns anos e, para além disso, encontravam-se expostas à humidade, pois o paiol no Forte de São Tiago ficava quase paredes-meias com o mar.

Convém também esclarecer que a peça Krupp, desembarcada em agosto, ainda não tinha sido montada, por falta de financiamento. Devido a este atraso, que se evidenciou ainda mais devido ao bombardeamento, verificou-se uma acesa polémica entre os capitães de artilharia e do porto. O assunto chegou aos periódicos e a peça acabou por ser montada ainda em dezembro de 1916¹⁹.

Cumprida a missão, o *U-38* rumou para Leste, tendo sido visto na Ponta de São Lourenço, quando seguia em direção ao Porto Santo. A operação durou cerca de duas horas, cifrou-se na morte de 34 tripulantes da *Surprise*, de cinco carregadores de carvão e um empregado da firma Blandy. Em terra, os feridos (dois praças e um sargento) resultaram do incidente que referimos com uma das peças da Quinta Vigia.

Os prejuízos nos edifícios não foram significativos e apenas a estação do cabo poderia ter sido gravemente atingida, se não tivesse sido protegida por uma casa alta, que ficava à sua frente, onde embateu um dos projéteis.

18 Arquivo Histórico Militar (AHM), 3.^a div., 1.^a secção - O Relatório do capitão do porto, Sales Henriques, de 7 dezembro 1916, atribui o incidente à imperícia e precipitação dos artilheiros. As conhecidas disputas e desentendimentos do seu autor com o capitão de artilharia devem impor alguma reserva na análise do documento.

19 Arquivo Histórico Militar (AHM), 3.^a div., 1.^a secção - Relatório dos acontecimentos apresentado pelo capitão Ricardo Martinho de Andrade, comandante do batalhão n.º 3 de artilharia de montanha, a 11 janeiro 1917.

Da Insegurança ao Fim do Conflito (2.^a fase: 1917-1918)

Uma das consequências do bombardeamento foi a alteração da atitude do governo central, perante os pedidos de Funchal. Não se tratou de uma mudança substancial, mas representou uma nova disposição, perante aquele que era então o primeiro ataque contra os interesses portugueses no hemisfério norte. A primeira iniciativa foi pressionar o governo britânico, apresentando duas hipóteses:

- 1) Os britânicos responsabilizar-se-iam, *de facto*, pelas ilhas (como ficara definido), mas impondo-se uma declaração formal, “para que o governo português não pudesse ser acusado de incúria”;
- 2) A defesa seria feita em parceria, mas Portugal só aceitava colaborar se o Almirantado cedesse pelo menos seis (!) *destroyers*.

A segunda hipótese era irreal e a primeira difícil de se concretizar. Manuel Teixeira Gomes, então embaixador em Londres, ainda tentou interceder junto do *Foreign Office*, mas sem êxito, para o que também terá contribuído, mesmo que de forma diminuta, uma crise ministerial no seio do governo britânico²⁰.

Por outro lado, é preciso ter presente que aos pedidos de defesa naval para as ilhas adjacentes se juntavam as necessidades de resguardar a costa portuguesa, para a qual também existiam solicitações pendentes. A este respeito, o esforço de Teixeira Gomes teve o seu epílogo a 3 de fevereiro de 1917, quando recebeu do *Foreign Office* uma nota inequívoca, assinada por Arthur Balfour²¹: não havia qualquer hipótese da *Royal Navy* disponibilizar quaisquer navios auxiliares, acrescentando-se que os cruzadores britânicos tinham sido retirados do mar da Madeira exatamente por causa da ameaça a que ali estavam sujeitos, agravada pela total inexistência de defesas antissubmarinas na baía do Funchal. Ou seja, enquanto esta situação se mantivesse, o regresso dos navios britânicos não era viável. De positivo, Balfour só acrescentou que “one of HM’s submarines will however, occasionally operate in those waters against enemy vessels”.

A situação, assim explicada, colocava a Madeira numa posição muito desfavorável. Desde Londres, Teixeira Gomes chegou mesmo a acusar o embaixador britânico em Lisboa de se revelar “inteiramente desaperecebido (*sic*) do descontentamento do governo português, parecendo até que a sua situação melhora, quanto pior o governo inglês nos trata”.

20 Arquivo Histórico do Ministério dos Negócios Estrangeiros (AHMNE), Arquivo da Legação Portuguesa em Londres (ALPL), cx. 97, Ofício de Teixeira Gomes, 8 fevereiro 1917.

21 Arthur James Balfour (1848-1930): futuro Conde Balfour (1922), membro do Partido Conservador, antigo primeiro-ministro britânico (1902-1905) e primeiro Lorde do Almirantado (1915-1916), era então ministro dos Negócios Estrangeiros (função que assumiu na sequência da crise governamental de dezembro 1916 e na qual se manteve até 1919). Não fazia parte do *War Cabinet* e foi muitas vezes deixado fora dos trabalhos do governo. Em novembro de 1917 ficou conhecido por ter dado nome à ‘Declaração de Balfour’, pela qual o governo britânico apoiou a criação de um Estado judaico na Palestina (ocupada pelo Império Otomano).

Acrescente-se que a este respeito só em 1918 é que surgiram novos dados, quando o embaixador dos EUA em Lisboa, Thomas Birch, deu a conhecer que o seu governo estava disposto a enviar para a Madeira um navio de guerra e a artilharia necessária para a defesa do porto. Esta manifestação de intenções, dada a conhecer quando decorriam as negociações tripartidas entre Lisboa, Londres e Washington, sobre a disposição das forças aliadas no Atlântico, obrigou o governo português a consultar o *Foreign Office*. A proposta não teve qualquer desenvolvimento imediato, mas deixou indicadores quanto ao futuro próximo.

Na Madeira o descontentamento refletiu-se de diversas formas e foi expresso por vários setores, desde o surgimento de uma intitulada *Comissão Patriótica de Proteção e Defesa dos Interesses Madeirenses*, até ao envio de uma carta à Assembleia da República, encabeçada por membros da família Blandy. Os resultados destas iniciativas foram irrelevantes e mesmo a lancha *Ceres*, oferecida pela Junta Agrícola da Madeira, ainda no mês de dezembro de 1916, não era suficiente para garantir a segurança.

Efeito diverso tiveram as exigências para a nomeação de um oficial mais enérgico para o comando militar e aquelas no sentido de existir uma maior abertura na negociação de apoios junto dos EUA²². Foi neste contexto, aliás, que se verificou a substituição das chefias militares, sendo nomeado, interinamente, o major de infantaria João Maria Ferraz, que logo decidiu distribuir dois batalhões da Infantaria n.º 27 pelos concelhos rurais, para alargar a área de vigilância, reservando um para a defesa da cidade. A principal inovação na defesa terrestre acabou por ser a entrada em funcionamento da peça Krupp, que chegara no ano anterior, que foi instalada no sítio das Neves, a leste da cidade, e com a qual a cobertura da baía melhorou substancialmente.

Na prática, no que diz respeito à defesa, os três primeiros meses de 1917 foram os mais profícuos de todo o conflito. O que não impediu situações caricatas, como foi o caso dos telegramas urgentes que o diretor dos correios impediu que fossem enviados sem antes serem pagos a pronto²³.

22 As queixas contra o comando resultavam de uma alegada ineficácia no uso dos meios de defesa existentes; apontavam inexperiência na hierarquia militar e deficiente gestão dos recursos (um dos argumentos também usados pelo próprio Ministério da Guerra); e criticam o que consideravam a ausência de um centro de comando e decisão efetivo.

23 As limitações continuaram a ser muitas: os postos de vigilância não possuíam binóculos de longo alcance, algo que até no Arsenal não era fácil encontrar; a construção dos novos postos, de vigia e artilharia, impunha uma rede telefónica, que não existia; só a artilharia podia treinar e, mesmo assim, com algumas limitações. A infantaria não o fazia, por falta de munições, existindo muitos casos de recrutas que tinham efetuado a instrução sem nunca terem disparado. Os cálculos apresentados pelo Exército para o bom funcionamento da infantaria eram de 500 tiros/espingarda. A capacidade das forças na Madeira não ultrapassava os 40.

O governo decidiu, entretanto, remeter para a Madeira uma antiga Bateria de seis peças de 9 cm, o que permitiu criar um novo batalhão de artilharia e, pela primeira vez, também se começaram a fazer exercícios de tiro²⁴. Estavam assim reunidas doze peças: as seis acima indicadas, mais uma de 8, quatro de 15 e uma de 10,5. Mas a quantidade não nos deve induzir em erro: eram todas antiquadas e nenhuma de tiro rápido.

Em fevereiro de 1917 o novo comandante militar, o coronel de artilharia José de Sousa da Rosa Júnior, apresentou uma análise lúcida da situação, em forma de relatório, através do qual procurou dar a conhecer, para Lisboa, a situação no comando e as linhas orientadoras da sua intervenção.

A respeito das tropas, manteve a disposição adotada após o bombardeamento, embora destacando para a costa norte três diligências (de 30 praças), que baseou no Porto da Cruz, no Porto Moniz e em Ponta Delgada. Uma quarta foi enviada para o Porto Santo. O Funchal e zonas limítrofes ficaram a cargo do 1.º Batalhão e de duas companhias do 2.º (a 5.ª e a 6.ª), sendo as forças restantes (do 2.º e 3.º batalhões) distribuídas pela ilha.

Numa conceção mais abrangente, a ilha foi dividida em seis zonas, sem contar com a cidadina, com sedes na Calheta, Porto Moniz, Ponta Delgada, Santana, Machico e Ribeira Brava, em cada uma das quais se pretendia criar uma companhia armada. Quando (ou se) isto se concretizasse e com a formação de pelotões, Rosa Júnior acreditava que estaria finalmente criado “um cordão de vigilância em toda a costa”. A falta de oficiais e de material condicionou estas ideias, razão pela qual o plano nunca chegou a concretizar-se na extensão planeada.

As alterações mais relevantes verificaram-se na defesa naval, pois em 1917 foram artilhados dois vapores - o *Dekade I* e o *Mariano de Carvalho* - ambos com uma peça de 65 mm, com a missão de patrulhar a costa. Prepararam-se também outros dois, o *Beira* e o *Cory*, que deviam estar prontos para entrar em ação. O primeiro recebeu uma peça de 65 e o segundo uma de 37. Todos estes barcos, exceto o *Mariano de Carvalho*, foram cedidos por casas comerciais e a eles ainda se juntou a barca *Santelmo*, da Empresa Cabrestante.

Na prática, passou a ser possível organizar, pela primeira vez desde o início da guerra, uma espécie de defesa naval, com meios capazes de incomodar um submarino que tentasse aproximar-se, isto apesar da falta de munições que se começou a sentir²⁵.

24 O material foi transportado nos vapores *São Miguel* e *Pedro Nunes*, este último artilhado. Tratava-se de um canhão de 90 mm, de fabrico francês, já obsoleto, desenvolvido no final dos anos 70 do século XIX. Apesar da idade, também foi usado pela França até ao fim da Guerra.

25 As peças de 65 pertenciam à canhoneira *La Surprise* e foram cedidas pelo governo francês, após diligências do agente consular no Funchal, Paul Labordère, que ainda tentou, sem êxito, fazer o mesmo com as de 100. Esta recusa causou alguma tensão nos meios militares, em particular

Mas apesar dos esforços, continuaram a ser múltiplas as insuficiências. A falta de estradas e o frequente mau estado em que se encontravam os caminhos, dificultando a circulação, acabavam por tornar inacessíveis alguns pontos estratégicos. Esta era uma das maiores contrariedades, uma das questões irresolúveis. Daí que as ligações e os transportes marítimos, apesar do receio e dos riscos inerentes, tivessem continuado a ser o único meio para conseguir ligar o perímetro insular e, a partir deste, chegar ao interior da ilha.

Por outro lado, em meados de 1917, era possível encontrar oficiais das forças armadas a garantir, a título pessoal, alguns dos pagamentos correntes, pelo facto de desde julho do ano anterior o governo não os conseguir assegurar. Depois, a burocracia era tal, que para dar seguimento a uma reconhecida necessidade de alterar a posição de uma peça de artilharia, podia ser necessário esperar meses por uma autorização de Lisboa²⁶.

A isto juntava-se a inquietação pública, que alguns acontecimentos e notícias promoviam: as repetidas informações sobre a proximidade de submarinos; a chegada ao Funchal (a 17 de junho) dos naufragos de um vapor grego, atacado a 80 milhas; o avistamento de um submarino na costa norte, ao largo de São Vicente; e, por último, as notícias do ataque efetuado pelo *U-155* em Ponta Delgada (4 julho) e, nesse mesmo dia, pelas 22h00, o ataque a um submarino alemão feito pelas embarcações usadas no patrulhamento, o que de imediato colocou de prevenção todas as forças²⁷.

O Segundo Bombardeamento (12 de dezembro de 1917)

O segundo bombardeamento, a 12 de dezembro, foi substancialmente diferente do primeiro. Começou mais cedo, pelas 6h20, e visou apenas alvos terrestres. A ação só demorou 30 minutos e o *U-156*, sob o comando do capitão-tenente Konrad Gansser, usou peças de calibre 120 e 150 mm de tiro rápido²⁸.

porque passados sete meses as peças continuavam armazenadas, sem qualquer uso. O *Cory* pertencia à firma com o mesmo nome e o *Dekade I* à Blandy.

26 O Comando quis montar as peças de 15 em plataformas móveis, para aumentar a sua eficácia. Para isso, teve de pedir autorização em março de 1917. Passados cinco meses continuava sem obter resposta.

27 Verificaram-se distúrbios em Câmara de Lobos, Porto Moniz, Ponta do Sol e Funchal. Os jornais *O Progresso* e *A Verdade* foram suspensos.

28 O *U-156* era um submarino novo, da classe *U-151*, entregue à *Kaiserliche Marine* em abril de 1917. Originalmente foi um dos sete submarinos da classe *Deutschland*, concebidos para a realizar a travessia e o transporte de mercadorias entre a Alemanha e os EUA. Foi depois transformado para realizar ações militares de longo alcance. Fazia parte do grupo dos cinco maiores submarinos alemães (*U-Kreuzers*). Desapareceu em setembro de 1918, possivelmente alvo de uma mina. Afundou 44 navios e esteve envolvido no ataque a Nova Orleães (Massachusetts, EUA), em meados de 1918.

O submarino foi pela primeira vez avistado em frente ao Forte de São Tiago, por pescadores, a duas léguas de distância de terra. Dado o alerta, ainda assim quando o *Dekade I* iniciou a perseguição já o submarino efetuara entre 40 a 50 disparos. Depois, vindo de Oeste, surgiu o *Mariano de Carvalho*, que começou a ripostar a 700 m. Esta ação concertada contribuiu para que o submarino se afastasse.

As baterias (Quinta Vigia, das Neves e São Tiago) não participaram no confronto, justificando-se o comandante militar, mais tarde, com a distância a que se encontrava o submarino e pela proximidade a que dele estavam os vapores portugueses. A conhecida imprecisão de tiro e a escuridão que ainda se verificava, também contribuíram para aquela opção.

Na cidade, os alvos foram o cabo submarino, a estação telegráfica, o Convento de Santa Clara, o Palácio de São Lourenço, as plataformas de artilharia e o Forte de São Tiago. Apesar de tudo, nenhum dos alvos foi seriamente danificado e as consequências mais graves foram a morte de cinco civis, os vários feridos e o pânico generalizado. O ataque ao convento explica-se pelo facto de contígua a ele haver uma área reservada ao exército, o que mais uma vez confirma a existência de informadores. Aliás, desde então aumentaram as suspeitas de que os submarinos alemães estariam a receber alguns abastecimentos (de géneros alimentares) a partir da ilha. Logo após o bombardeamento, foi proibida a iluminação noturna, o que se manteve até ao fim da guerra, e foi nomeado um novo governador civil, Carlos José Barata Pinto Feio. Em Lisboa, nomeou-se uma comissão com o objetivo de apresentar uma proposta para a remodelação da defesa das ilhas. Entretanto, chegou ao Funchal uma companhia de artilharia de guarnição.

Contudo, um pouco à semelhança do que sucedera em 1916, a maior consequência do segundo bombardeamento foi ter apressado o pedido de ajuda aos EUA, por intermédio do agente consular na Madeira, Humberto dos Passos Freitas, que solicitou ao chefe da Divisão naval norte-americana, estacionada nos Açores, o envio de um *destroyer*, para a defesa do porto. O pedido não foi atendido de imediato, mas passados dois meses foi destacada uma canhoneira da marinha Norte-Americana para patrulhar as águas madeirenses. Firmou-se depois um acordo, para o estacionamento da referida unidade no Funchal, “a fim de levantar o espírito da população”. Ao mesmo tempo, solicitou-se ao governo de Lisboa a presença de um caça-minas²⁹.

Estava delineada a aproximação da Madeira aos EUA e com ela a construção de um novo paradigma militar, que representava o início do fim da multissecular inserção do arquipélago na esfera de influência britânica. Depois, em tempo de crise, regressou, como já sucedera no passado, a aposta no aumento da produção da cana sacarina e, com o fim da guerra, o desenvolvimento da indústria turística. Por último,

²⁹ *Diário da Madeira*, 15 dezembro 1917, pp. 1-2.

com a(s) crise(s), regressou o debate em torno da ideia e da questão da autonomia insular, que se iria prolongar pela década de vinte.

Conclusão

Em diversas perspetivas, a Grande Guerra ao representar o *fim do século XIX* e, neste sentido, ao significar também o último passo para o término da hegemonia naval britânica sobre o Atlântico, refletiu no espaço insular madeirense tal dualidade: por um lado, começou por conceder à Madeira, desde o início do século XX, uma importância estratégica que se sustentava, de uma forma geral, mesmo que com algumas adaptações, naqueles que tinham sido os princípios e interesses do *Foreign Office* desde as Guerras Napoleónicas; por outro, impôs, com o seu decorrer, as necessárias atualizações, que os novos interesses internacionais e o concomitante desenvolvimento do pensamento estratégico, assim como a evolução do armamento e das unidades de combate naval impuseram.

A guerra, para além de ter confirmado a situação periclitante em que se encontrava a defesa insular e de ter feito emergir, a níveis até então desconhecidos, o sentimento de insegurança, para além da(s) crise(s) que provocou, do político, ao social, passando pelo económico, pelo financeiro e até pelo industrial, sempre com repercussões graves naquilo que então se chamavam os *interesses madeirenses*, revelou também um sentimento - permita-se-nos - de *orfandade*, que ainda durante o conflito, mas acima de tudo, depois dele, no início dos anos vinte, fez reacender as reivindicações autonomistas. Mas esta já é outra História.

Referências Bibliográficas

- Fournier, António (2011). “Max Valentiner e a Síndrome de von Richthofen”. *Isleha* n.º 48, pp. 121-32.
- Gibson, R. H. (1932). *Histoire de la Guerre Sous-marine 1914-1918*. Paris: Payot.
- Gibson, R. H. e Prendergast, Maurice (2003 [1931]). *The German Submarine War 1914-1918*. Annapolis: US Naval Institute Press.
- Guevara, Guisela (1997). *As Relações Luso-alemãs antes da Primeira Guerra Mundial: a Questão da Concessão dos Sanatórios da Ilha da Madeira*. Lisboa: Colibri.
- Kennedy, Paul (1976). *The Rise and Fall of British Naval Mastery*. NY: Charles Scribner’s Sons.
- Koerver, Hans Joachim (ed.) (2012). *German Submarine Warfare 1914-1918 in the Eyes of British Intelligence - Selected Sources from the British National Archives* (2nd ed.). London: Kew.
- Halpern, Paul G. (1994). *A Naval History of World War I*. Annapolis: U.S. Naval Institute.

- Herwig, Holger H. (1987). *'Luxury' Fleet. The Imperial German Navy, 1888-1918*. London: The Ashfield Press.
- Massie, Robert K. (2003). *Castles of Steel: Britain, Germany, and the Winning of the Great War at Sea*. London: Random House.
- Pellen, Eduardo (1914). "A defesa dos pontos de apoio estratégicos do Atlântico", *Revista de Artilharia* n.º 122, agosto, pp. 79-87.
- Pellen, Eduardo (1914a). "A defesa dos pontos de apoio estratégicos do Atlântico", *Revista de Artilharia* n.º 123, setembro, pp. 156-169.
- Pellen, Eduardo (1914b). "A defesa dos pontos de apoio estratégicos do Atlântico", *Revista de Artilharia* n.º 124, outubro, pp. 202-214.
- Schmalenbach, Paul (1979). *German Raiders: A History of Auxiliary Cruisers of the German Navy, 1895-1945*. Annapolis: U. S. Naval Institute Press.
- Rodrigues, Paulo Miguel (1999). *A Madeira durante as Guerras Napoleónicas*. Funchal: CEHA.
- Rodrigues, Paulo Miguel (2008). *A Madeira entre 1820 e 1842: Relações de Poder e Influência Britânica*. Funchal: CEHA.
- Tarrant, V. E. (1989). *The U-Boat Offensive 1914-1945*. New York: Sterling.
- Telo, António José (1993). *Os Açores e o Controlo do Atlântico 1898/1948*. Lisboa: Asa.
- Wilhelm, Eberhard Axel (1990). "As Casas Alemãs de Bordados entre 1880 e 1916 e a Família Schnitzer". *Islenha* n.º 7, pp. 52-60.
- Wilhelm, Eberhard Axel (2011). "O Ataque de um Submarino Alemão ao Porto do Funchal, em 1916". *Islenha* n.º 48, pp. 97-120.