

**«TOMBARAM COMBATENDO UM INIMIGO INVISÍVEL»  
PERDA E LOCALIZAÇÃO DO CAÇA-MINAS *ROBERTO IVENS* (1917)**

**Paulo Nuno Borges de Carvalho Costa**

**Dissertação de Mestrado em História Contemporânea**

**Julho 2019**

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção  
do grau de Mestre em História Contemporânea, realizada sob a  
orientação científica da Professora Doutora Maria Fernanda Rollo





*Em memória do meu avô materno,  
Fernando Carreira Borges*



## AGRADECIMENTOS

O tema da presente dissertação de Mestrado não começou a ser trabalhado sob as condicionantes de um calendário lectivo. Trata-se de um tema – de entre dois ou três outros que também teriam sido possíveis – cuja investigação teve início há alguns anos, num momento em que a frequência de um Mestrado não havia sido sequer seriamente ponderada. Vários factores ditaram que fosse agora este o tema escolhido para ser aprofundado. Assim, desde o início desta investigação, percurso mais longo do que os dois anos lectivos de um Mestrado, cruzei-me com várias pessoas a quem desejo expressar o meu reconhecimento:

À Professora Doutora Maria Fernando Rollo pelas palavras de incentivo e pelo apoio que desde muito cedo me concedeu, num momento em que as ideias agora desenvolvidas não eram mais do que uma remota hipótese; pelo seu empenho pessoal na ligação com a Marinha Portuguesa, o que viabilizou a prospecção geofísica realizada em 2016, um momento chave da investigação; por fim, por aceitar ser a orientadora científica desta dissertação.

Ao arqueólogo Alexandre Monteiro, pela partilha das suas experiências e por todos os rumos apontados. Sem o seu envolvimento, os últimos anos teriam sido seguramente muito diferentes. Foi dele a ideia de usar a citação do Sargento Tiago Gil – *“Tombaram combatendo um inimigo invisível”* – como título do trabalho.

À antropóloga Francisca Alves Cardoso, pelo entusiasmo com que aceitou colaborar com esta investigação sem saber o que viria a encontrar.

Ao engenheiro geógrafo Alexandre Neto, por ter estado *Sempre Pronto* quando a sua ajuda e a sua experiência foram necessárias. Boa Caça.

Ao Capitão-de-mar-e-guerra Pedro Proença Mendes pelo modo como acolheu esta investigação, tornando realidade uma frutuosa relação com a Marinha Portuguesa; e mais tarde ao Vice-almirante Augusto Mourão Ezequiel, pelo seu compromisso na coordenação dos trabalhos de prospecção geofísica.

E porque o percurso destes últimos anos não se fez por um só trilha, diversas pessoas, em locais e momentos distintos, contribuíram para lhe dar sentido e para que o entusiasmo não esmorecesse: ao Virgílio Silva, do Centro de Mergulho *Cabana Divers*, à Susana Catita, ao Pedro Lage e ao Carlos Carvalho, pelas memórias de uns mergulhos cada

dia mais distantes; à Doutora Ana Paula Pires, pela sua ponderação e pela permanente disponibilidade para aconselhar; à Inês Castaño, à Luísa Metelo Seixas e à Margarida Portela, pelas conversas de corredor; à Inês Queiroz, pelo acesso a alguma da bibliografia consultada; ao Leonardo Aboim Pires e à Joana Santos, pela generosidade da partilha; à incontornável Doutora Isabel Beato, do Arquivo Histórico da Marinha, pela documentação que me sugeriu consultar, fruto do precioso conhecimento que tem do espólio à sua guarda.

Ao Juan Zwolinski, *buddy* da primeira hora; é seguro afirmar que se não fosse a sua persuasão para me convencer a aprender a mergulhar com escafandro autónomo, este percurso nunca se teria iniciado.

Aos meus pais e aos meus irmãos, pelo entusiasmo com que me apoiaram no concretizar desta etapa tardia.

À Eduarda e ao Duarte, pelas ausências.

Cascais, 30 de Julho de 2019

«TOMBARAM COMBATENDO UM INIMIGO INVISÍVEL»  
PERDA E LOCALIZAÇÃO DO CAÇA-MINAS *ROBERTO IVENS*

Paulo Nuno Borges de Carvalho Costa

**RESUMO:** A presente dissertação tem como eixo temático a perda do caça-minas *Roberto Ivens*; as circunstâncias do seu afundamento a 26 de Julho de 1917, em plena Grande Guerra, e a sua posterior localização e identificação, numa posição distinta daquela onde se acreditava que o navio tinha naufragado.

O caça-minas *Roberto Ivens* foi um de onze navios de pesca de arrasto requisitados pela Divisão Naval com o objectivo de criar um serviço de rocega de minas. A criação deste serviço de rocega, em Abril de 1916, esteve dependente de equipamento fornecido pela Inglaterra, bem como da formação para o operar, o que se traduziu numa transferência de tecnologia e conhecimentos de que a Marinha Portuguesa veio a beneficiar, o que é abordado numa perspectiva historiográfica.

Apesar da consternação que a perda do caça-minas *Roberto Ivens* causou a nível nacional, as circunstâncias do seu afundamento nunca terão suscitado qualquer tipo de dúvidas ou questões. Eventualmente relegado para segundo plano pelo combate do patrulha-de-alto-mar *Augusto de Castilho* com o submarino alemão U139, o episódio nunca mereceu a atenção de historiadores navais ou outros investigadores, dentro e fora da Academia.

O presente estudo demonstra que o caça-minas *Roberto Ivens* não se perdeu ao largo da barra do rio Tejo, na área mencionada pela imprensa da época supostamente sustentada numa nota oficiosa difundida pelo Ministério da Marinha, mas sim numa posição distinta, junto à entrada do porto de Lisboa, reveladora da proximidade das acções de guerra levadas a cabo pelos submarinos alemães. Apresentando à discussão a improbabilidade de a Marinha Portuguesa cometer um erro tão grosseiro no posicionamento do naufrágio, propomos também uma breve reflexão sobre este episódio à luz da conjuntura política e social do momento.

Antes de apresentar as nossas conclusões, abordamos também a relevância do destroço enquanto Património Cultural Subaquático da Grande Guerra relacionando-o com as recomendações da UNESCO e propondo acções para o futuro.

**PALAVRAS CHAVE:** Primeira República; Grande Guerra; Marinha Portuguesa; Guerra submarina; Património Cultural Subaquático.



## ÍNDICE

<i>Em memória</i> .....	iii
AGRADECIMENTOS .....	v
RESUMO .....	vii
INTRODUÇÃO .....	1
CAPÍTULO 1 – A MARINHA PORTUGUESA E A DEFESA DA COSTA EM 1916 .....	11
1.1 – AS MINAS SUBMARINAS.....	15
1.2 – A ROCEGA DE MINAS.....	16
1.3 – A MISSÃO NAVAL BRITÂNICA E A CRIAÇÃO DO SERVIÇO DE CAÇA-MINAS.....	18
1.4 – O EQUIPAMENTO CEDIDO PELA INGLATERRA .....	24
1.5 – OS CAÇA-MINAS DA MARINHA PORTUGUESA.....	25
1.6 – O CAÇA-MINAS <i>ROBERTO IVENS</i> .....	27
1.7 – AS MISSÕES DE ROCEGA DOS CAÇA-MINAS NA BARRA DO RIO TEJO .....	29
1.8 – DESEMPENHO ATÉ AO FINAL DO CONFLITO .....	32
CAPÍTULO 2 – A PERDA DO CAÇA-MINAS <i>ROBERTO IVENS</i> .....	35
2.1 – O AFUNDAMENTO SEGUNDO AS DIVERSAS FONTES.....	35
2.2 – O AFUNDAMENTO NA BIBLIOGRAFIA PORTUGUESA SOBRE A GRANDE GUERRA .....	43
CAPÍTULO 3 – LOCALIZAÇÃO E IDENTIFICAÇÃO DO DESTROÇO DO CAÇA-MINAS <i>ROBERTO IVENS</i> .....	51
CAPÍTULO 4 – ALGUMAS REFLEXÕES E PROPOSTAS PARA O FUTURO .....	71
CONCLUSÕES .....	83
FONTES E BIBLIOGRAFIA .....	89
ANEXO 1 – DESCRIÇÃO DA BARRA DO PORTO DE LISBOA.....	97
ANEXO 2 – MANUAL BRITÂNICO DE ROCEGA .....	99
ANEXO 3 – MANUAL BRITÂNICO DE ROCEGA .....	101
ANEXO 4 – PLANO DE CONSTRUÇÃO DO ARRASTÃO <i>LORD NUNBURNHOLME</i> .....	103



## INTRODUÇÃO

O caça-minas *Roberto Ivens* e o patrulha-de-alto-mar *Augusto de Castilho* foram os dois únicos navios que a Armada Portuguesa perdeu durante a Grande Guerra (1914 – 1918) como consequência de uma acção de guerra.

Apesar de, em ambos os casos, terem tombado marinheiros portugueses, o facto de o patrulha-de-alto-mar *Augusto de Castilho* ter sido afundado após uma batalha naval onde foi evidente a desproporção de forças entre beligerantes, contribuiu para que a sua perda alcançasse uma dimensão ímpar enquanto exemplo de bravura e sacrifício no cumprimento do dever, tornando-a o grande momento iconográfico da participação da Armada Portuguesa no conflito mundial. A comprová-lo, veja-se o destaque que lhe foi dado na sala da Grande Guerra do Museu de Marinha, a presença do nome do seu comandante, 1º Tenente Carvalho Araújo, na toponímia urbana nacional ou a referência quase exclusiva a este episódio na bibliografia existente sobre a participação da Marinha Portuguesa na Grande Guerra.

Comparativamente, o afundamento do caça-minas *Roberto Ivens* por colisão com uma mina, episódio aparentemente inglório e desprovido da mesma carga épica de combate heróico, manteve-se desde sempre como que relegado a um lugar secundário. A sua história não terá despertado o mesmo interesse e admiração e o seu naufrágio nunca mereceu a atenção de historiadores navais ou outros investigadores, dentro ou fora da Academia, não tendo havido até agora quem questionasse as circunstâncias do seu afundamento.

No nosso caso não terá começado por ser diferente e não podemos dizer que as descrições do naufrágio que lemos nos livros de história militar naval, descrições essas lacónicas e oferecendo poucos ou nenhuns pormenores, nos tenham motivado a procurar conhecer melhor as circunstâncias do afundamento do caça-minas *Roberto Ivens*. Não era provável que alguma vez nos debruçássemos sobre a perda do caça-minas *Roberto Ivens* não fossem as descrições que nos chegaram no ano de 2002 pela voz de alguns mergulhadores que tinham visitado um destroço situado ao largo das praias da Caparica e da Fonte da Telha. Segundo esses mergulhadores, o dito destroço possuía a intrigante particularidade de ser constituído apenas por “meio navio”, ou seja, no segmento de casco onde tinham mergulhado identificava-se uma proa e toda uma estrutura de navio que se

interrompia subitamente à ré de uma caldeira. O destroço não tinha popa e nas suas imediações não se avistava qualquer outro vestígio do casco. A situação era intrigante tendo em conta que o destroço repousava num fundo plano de areia, a curta distância da costa, num local onde não existiam rochas ou outros acidentes de terreno que pudessem explicar a ruptura daquele casco. E, além disso, onde se encontrava a popa do navio?

Perante a aparente inexistência de qualquer vestígio do casco que se assemelhasse à popa do navio, lembrámo-nos da descrição da explosão da mina submarina alemã que vitimou o *Roberto Ivens* em 1917 e cujo rebentamento teria provocado a destruição total da popa do caça-minas. Se se tratasse do mesmo navio, esta poderia ser a explicação plausível para o destroço não ter popa mas, não obstante, havia um dado incontornável a ter em consideração: enquanto o destroço deste “meio navio” se encontrava a umas escassas 5 milhas náuticas<sup>1</sup> das praias da Costa da Caparica, segundo a bibliografia conhecida o caça-minas *Roberto Ivens* tinha naufragado 12 milhas náuticas ao sul da vila de Cascais. Tratava-se, portanto, de uma localização distinta, bem para além da linha de entre cabos<sup>2</sup>, que afastava a possibilidade de este destroço anónimo poder ser o caça-minas *Roberto Ivens*.

Apesar da atenção que nos mereceu na altura, e que motivou algumas visitas ao Arquivo Histórico da Marinha e um primeiro mergulho no destroço, este tema permaneceu por aprofundar até ao momento em que nos decidimos pela frequência de um Mestrado em História Contemporânea, por coincidência quando se assinalava o centenário da participação de Portugal na Grande Guerra. Em Maio de 2014, no âmbito do 3º Encontro Arqueologia e o Mar, promovido pelo Museu Nacional de Arqueologia e pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, apresentámos uma comunicação sobre o Património Cultural Subaquático da Grande Guerra em águas portuguesas, onde referimos os afundamentos provocados pelo submarino imperial alemão U35 no Algarve, em Abril de 1917. Mergulháramos no destroço do cargueiro norueguês *Torvore* em Agosto de 2000, quando este era ainda o anónimo *Vapor das 19* e, em Novembro de 2005, após alguma pesquisa em arquivos nacionais e estrangeiros, publicámos um pequeno trabalho sobre a presença do submarino imperial alemão U35 em

---

<sup>1</sup> A milha náutica, ou marítima, tem um comprimento de 1852 metros. Ver ESPARTEIRO, A. Marques. (2001). *Dicionário Ilustrado de Marinha*. 2ª ed. Lisboa: Clássica Editora.

<sup>2</sup> A expressão, comum entre os marítimos, refere-se a uma linha imaginária que une o Cabo da Roca, a norte, ao Cabo Espichel, a sul, delimitando a grande enseada natural onde vem desaguar o rio Tejo. Ver *Annaes de Marinha n.º5 (1908) – Reconhecimento da costa de Portugal entre a barra do Rio Lima e a do Guadiana*.

águas algarvias, identificando os destroços dos navios afundados por este. Era um tema que já tínhamos começado a estudar há alguns anos e que pretendíamos aprofundar como dissertação de Mestrado. No entanto, investigadores do CINAV (Centro de Investigação Naval) da Escola Naval presentes no mesmo 3º Encontro e que assistiram à nossa comunicação decidiram dedicar-se também a essa temática, começando em Agosto do mesmo ano a divulgar alguns resultados dos seus trabalhos. Perante o absurdo de desenvolver uma investigação na esteira dos resultados que o CINAV fosse, entretanto, apresentando, optámos por desistir do tema. Foi neste contexto, quando sujeitos a um calendário lectivo e confrontados com a necessidade premente de encontrar o quanto antes um outro objecto de estudo, que a hipótese de o destroço localizado ao largo da Costa da Caparica poder ser o caça-minas *Roberto Ivens* surgiu como possível tema desta dissertação.

Assim, a presente dissertação tem como objecto de estudo a perda do caça-minas *Roberto Ivens*, analisando, numa primeira fase, as circunstâncias do seu afundamento e, posteriormente, descrevendo a investigação que demonstra que o navio naufragou numa localização distinta da divulgada na época. Cronologicamente cingimo-nos ao episódio ocorrido a 26 de Julho de 1917, mas, para conhecer as origens e especificidades do serviço de caça-minas, recuamos até Março de 1916, quando foram dados os primeiros passos para a criação desse serviço.

Os aspectos mais relevantes para a problematização do afundamento do caça-minas *Roberto Ivens* dão corpo aos capítulos do presente trabalho: a criação do serviço de caça-minas, as suas missões e rotinas, bem como as características dos navios e do *Roberto Ivens* em particular; a consulta pormenorizada e exaustiva das fontes existentes, tanto documentais como bibliográficas; o trabalho de campo, da pesquisa em arquivo à georreferenciação do destroço e posteriormente à prospecção geofísica, complementando com algumas reflexões e uma breve proposta de acções para o futuro; por último, a apresentação das conclusões.

No primeiro capítulo procedemos a uma abordagem historiográfica do que foi o serviço de caça-minas entre o seu início de actividade em Abril de 1916 e o final do conflito, conhecendo as circunstâncias em que começou a operar e como o fez. Procuramos conhecer as características das minas submarinas e os seus métodos de emprego para de seguida compreender as rotinas de rocega e as missões dos navios caça-minas. Ficando a saber qual a zona de operações destes navios, excluimos a possibilidade de o caça-minas

*Roberto Ivens* se ter afundado 12 milhas ao sul de Cascais e sustentamos o facto de o destroço, até agora anónimo, se encontrar numa área onde os caça-minas efectivamente navegavam durante as suas missões de rocega.

No segundo capítulo exploramos fontes documentais e bibliográficas, esmiuçando os seus conteúdos. Procuramos saber o que a documentação encontrada realmente nos transmite sobre o afundamento do caça-minas *Roberto Ivens* e de que modo esta informação sustenta – ou não – a bibliografia consultada. Através de um processo hermenêutico de análise das fontes procurámos compreender quais as versões do naufrágio que chegaram até aos nossos dias e com que fundamento e, por último, que dados registados estão em harmonia com a verdadeira posição do destroço.

No terceiro capítulo apresentamos pormenorizadamente todas as questões com que nos debatemos ao tentar identificar o destroço e a justificar a sua posição. Tendo como ponto de partida as fontes analisadas no segundo capítulo, que na sua quase totalidade posicionam o naufrágio como tendo ocorrido a norte do Cabo Espichel ou 12 milhas ao sul de Cascais, procurámos conhecer a actividade dos submarinos imperiais alemães em águas portuguesas para sustentar ou despistar essa possibilidade. Descrevem-se as dúvidas e hipóteses que deram origem a esta investigação à luz do que era então conhecimento comum sobre o afundamento do caça-minas *Roberto Ivens*. Depois de conhecidas as posições onde os submarinos alemães colocaram minas, houve que transportar as suas coordenadas para cartas náuticas actuais e comparar as suas localizações com a posição do destroço, procedendo de seguida à prospecção geofísica. Através da prospecção geofísica, levada a cabo em colaboração com o IH (Instituto Hidrográfico), obteve-se não só imagens do destroço, como a sua posição rigorosa. É aqui também que se recorre aos planos de construção do navio para relacionar o destroço com o arrastão de pesca artilhado em caça-minas *Roberto Ivens*.

Tendo demonstrado que se trata do mesmo navio, no quarto capítulo partilhamos algumas reflexões sobre as fontes analisadas, as versões do afundamento que a imprensa da época difundiu e as que a bibliografia existente repetiu acriticamente, e deixamos em aberto algumas propostas para o futuro para a protecção, divulgação e valorização do Património Cultural Subaquático da Grande Guerra, tendo em consideração que o caça-minas *Roberto Ivens* é um vestígio da Grande Guerra em águas portuguesas e que o seu destroço é um túmulo de guerra.

Por último, apresentamos as nossas conclusões.

Optámos por ordenar os capítulos pela sequência temática que nos pareceu mais lógica para uma melhor compreensão das fases desta investigação, das questões com que nos fomos confrontando até às evidências que encontramos. No entanto, cada capítulo pode ser lido *per se*, já que em todos eles partilhamos algumas reflexões sobre os factos analisados.

Quanto ao *estado da arte*, a temática é inédita. Se os trabalhos existentes sobre a Marinha Portuguesa durante a Grande Guerra não são numerosos – principalmente se comparados com aqueles que se debruçam sobre os mais variados aspectos da participação do Corpo Expedicionário Português nas trincheiras da Flandres e, mais recentemente, sobre as campanhas de África – menos ainda serão aqueles que abordam especialidades ou serviços à escala que nos propomos fazer. Sobre a história da Marinha são incontornáveis os estudos de António José Telo<sup>3</sup>, mas nenhum deles esmiúça especificamente o serviço de caça-minas. Por ocasião do centenário da Grande Guerra surgiram novas abordagens e vários trabalhos relevantes, que exploraram vertentes que até agora se mantinham afastadas da historiografia tradicional sobre a Marinha<sup>4</sup> e a guerra submarina é uma temática para a qual vários investigadores se têm virado nos últimos anos<sup>5</sup>. No entanto, a perda do caça-minas *Roberto Ivens* ainda não houvera sido problematizada por nenhum autor.

Relativamente às metodologias historiográficas usadas, para além de uma intensa análise e interpretação de fontes e de uma revisão comparada da bibliografia existente, propusemo-nos uma abordagem multidisciplinar. É importante nunca esquecer que esta investigação teve início somente após serem ouvidas as descrições orais dos mergulhadores que visitaram o destroço. São essas narrativas que vão motivar o arranque da investigação. Para além dos vários mergulhadores que escutámos, procedemos também à recolha de

---

<sup>3</sup> Por exemplo TELO, A. José. *et al.* (1999). *História da Marinha Portuguesa: Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974 (Tomo I)*. Lisboa: Academia de Marinha.

<sup>4</sup> Como exemplo veja-se RUSSO, Jorge; SALGADO, Augusto. (2015) Submarinos alemães na costa portuguesa: O caso do U-35 *in Actas do Colóquio Internacional “A Grande Guerra – Um Século Depois”*. Academia Militar. pp.173-191. ou BRANDÃO, Miguel. (2015). *(Con)Viver com o inimigo – A Atividade Submarina Alemã Durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – Interações na Costa de Esposende*. Dissertação de Mestrado.

<sup>5</sup> Como curiosidade partilhamos que na mesma data em que estivemos nos National Archives britânicos, em Londres, surgiram outros dois investigadores portugueses com o objectivo de consultar exactamente o mesmo fundo, neste caso, o da Missão Naval Britânica a Portugal em 1916.

informação junto de quem conheceu o destroço no âmbito da faina da pesca e até de membros das instituições que realizaram o seu registo hidrográfico. Mais tarde, numa fase posterior dos trabalhos, localizámos três descendentes de elementos da guarnição do caça-minas *Roberto Ivens*, junto de quem tentámos saber como as memórias da Grande Guerra, e especificamente do naufrágio, se transmitiram nas respectivas famílias<sup>6</sup>. Assim, a recolha oral, recorrendo à entrevista e ao registo de fonogramas, teve um papel fundamental na obtenção da informação que permitiu, primeiro, dar origem à investigação, segundo, consolidar o conhecimento sobre o destroço e as memórias da sua perda.

Considerámos também a eventualidade de durante os mergulhos, ou outros trabalhos de prospecção, poderem ser detectados vestígios osteológicos. Para dirigir as acções que fossem necessárias concretizar nesse âmbito, foi convidada a envolver-se na investigação uma bioantropóloga, especializada em osteologia humana. No entanto, até à apresentação desta dissertação, não foram avistados quaisquer vestígios osteológicos.

Ainda no âmbito das metodologias usadas, pela especificidade do objecto de estudo, e tratando-se de procurar responder definitivamente à questão da localização do naufrágio e da posição do destroço, usámos também um software de SIG (Sistemas de Informação Geográfica), recorrendo a um engenheiro geógrafo especialista em operar o referido software. O processo constou em apontar na carta náutica os locais das coordenadas obtidas através das várias fontes analisadas para de seguida os identificar no terreno. Do mesmo modo, contámos com o envolvimento dos técnicos do IH para operarem todos os equipamentos de geofísica que permitiram obter imagens do destroço no leito marinho, bem como aferir com rigor a sua localização. Se nestes dois casos as acções levadas a cabo estiveram dependentes do envolvimento de terceiros, procedemos nós próprios à observação directa, primeira fase de um registo arqueográfico que nos permitiu comparar o destroço com os planos de construção do navio, entretanto localizados num arquivo britânico. Assim, a metodologia seguida ao longo desta investigação passou por articular práticas e técnicas de história oral, engenharia geográfica, prospecção geofísica, arqueologia

---

<sup>6</sup> A partilha das memórias dos descendentes de elementos da guarnição não foi incluída na presente dissertação. Ver ALVES CARDOSO, Francisca (2018). Memórias partilhadas do caça-minas *Roberto Ivens*: Conversas de bastidores in VALENTIM, Carlos; COSTA, Paulo. [Coord.] (2018). *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra (1916-1918): O fundamento do caça-minas Roberto Ivens*. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. pp.211-223.

subaquática, e até de mergulho com escafandro autónomo, como complemento da investigação historiográfica.

Quanto às fontes consultadas, recorreremos a vários arquivos em Portugal e noutros países, de onde destacamos três. Primeiro o Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha (BCM-AH) onde se encontram os principais fundos documentais sobre as acções da Marinha Portuguesa na Grande Guerra. Detentor de um espólio documental riquíssimo e pouco explorado sobre a Grande Guerra, possui ainda alguns fundos classificados e indisponíveis aos investigadores, como é o caso do fundo do Gabinete do Ministro da Marinha, que não fomos autorizados a consultar. No entanto, foram localizados vários documentos portugueses que se revelaram fundamentais para o sucesso da investigação e que são analisados nos vários capítulos da dissertação. Mantemos a expectativa de, no futuro, poder vir consultar o fundo do Gabinete do Ministro da Marinha, mesmo fora do âmbito desta dissertação.

Através do arquivo alemão Deutsches U-Boot Museum (DUBM), situado em Cuxhaven, Altenbruch, na Alemanha, conseguimos acesso aos mapas alemães e aos diários de guerra dos submarinos imperiais alemães<sup>7</sup>. O arquivo é particular e gerido num esquema de voluntariado, pelo que as respostas às nossas questões nem sempre foram respondidas com a brevidade e clareza por que ansiávamos. A comunicação foi exclusivamente realizada através de correio electrónico, em Inglês, já que nos foi impossível deslocarmo-nos à Alemanha para visitar pessoalmente este arquivo. Apesar de tudo, foi possível através do arquivo obter fontes como o *KTB* (Diário de guerra) do submarino imperial alemão UC54. Como todos os originais se encontravam em Alemão recorreremos a um tradutor para conseguir algumas traduções parciais de páginas do *KTB*.

No caso dos The National Archives (TNA), em Londres, Inglaterra, tivemos a possibilidade de consultar pessoalmente o fundo documental relativo à Missão Naval Britânica que se deslocou a Portugal em 1916, bem como manuais técnicos britânicos sobre minas navais e os diferentes sistemas de rocega. A permissão obtida para fotografar a

---

<sup>7</sup> O autor não desconhece a discussão sobre o uso da terminologia “submersível” versus “submarino” com base nas características técnicas que condicionam a navegação, como descrito em CANAS, Costa. (2009). *Os submarinos em Portugal 1913-2008*. Lisboa: Prefácio-Edição de Livros e Revistas, Lda. No contexto do presente trabalho optamos pelo termo submarino.

documentação consultada tornou possível estudar uma parcela significativa das fontes após o regresso.

Recorremos ainda pontualmente a outros arquivos para obter documentos específicos, aí localizados, sem necessidade de consulta de fundos. Referimo-nos ao arquivo do Museu Marítimo da Noruega (NMM) e ao arquivo municipal de North Yorkshire, na Grã-Bretanha.

Quanto à bibliografia consultada (que se encontra listada no fim deste trabalho), parte dos títulos nacionais foram consultados na Biblioteca Nacional (BN) e uma quantidade substancialmente inferior foi consultada no Arquivo Histórico da Marinha. A maior parte dos títulos nacionais e a totalidade dos títulos estrangeiros foram adquiridos aos longo dos anos em que foi decorrendo esta investigação.

Se para o estudo da I República e do envolvimento político e militar de Portugal na Grande Guerra a bibliografia nacional existente é vasta, o mesmo não podemos dizer sobre a Marinha. Para além dos trabalhos de fundo que citamos, não encontramos trabalhos que abordem em pormenor serviços ou especialidades, como já escrevemos atrás. Se procurarmos trabalhos de âmbito exclusivamente técnico, como seria o caso de manuais ou doutrina, o panorama é ainda mais escasso. No caso da bibliografia estrangeira sobre a guerra submarina e a colocação e rocega de minas, apesar de encontrarmos trabalhos sobre temas inexistentes em língua portuguesa, e que se revelaram fundamentais para esta investigação, facilmente nos apercebemos que persistem várias questões omissas, ou pouco aprofundadas, o que nos leva a presumir que não é fácil encontrar fontes que as esclareçam.

À imprensa da época, habitualmente considerada uma fonte secundária e complementar, neste caso, pelas questões a que procurámos responder desde o início, foi dada a mesma atenção que às fontes primárias.

Para terminar, tanto as fontes localizadas em arquivo, como a bibliografia consultada, permitiram resolver com sucesso a problemática que motivou esta dissertação; identificar o destroço e compreender a sua localização.

O trabalho deve o seu título - «Tombaram combatendo um inimigo invisível» - ao 2<sup>a</sup> Sargento da Armada Tiago Gil, membro da guarnição e um dos sete sobreviventes do afundamento do navio. Ao longo da sua vida, após a Grande Guerra, o 2<sup>o</sup> Sargento Tiago Gil tentou que a perda do caça-minas *Roberto Ivens* e a conseqüente morte dos seus

camaradas fossem alvo de reconhecimento público e institucional. A frase escolhida para título da dissertação faz parte do articulado de uma carta enviada em 1953 por Tiago Gil ao General Silva Basto, então presidente da Sociedade Histórica da Independência de Portugal. Tiago Gil lamentava o esquecimento a que estavam votados os seus camaradas tombados no naufrágio e rogava a intervenção do General para que se fizesse finalmente justiça na forma de digna e merecida homenagem<sup>8</sup>.

A propósito do contributo do estudo das acções do 2º Sargento Tiago Gil para a presente dissertação, e ainda no âmbito da abordagem multidisciplinar referida atrás, cremos fazer sentido aqui incluir a seguinte nota. Após a cerimónia de evocação do afundamento do caça-minas *Roberto Ivens*, que teve lugar em Julho de 2017, fomos convidados pela Comissão Cultural da Marinha, na pessoa do seu director, Vice-almirante Augusto Mourão Ezequiel, a produzir uma monografia sobre a investigação que permitiu localizar e identificar o destroço. No entanto, o irrecusável convite confrontou-nos com duas questões; primeiro, a temática trabalhada era exactamente a mesma matéria que dá corpo à presente dissertação. Como poderia esta dissertação constituir um trabalho inédito se fosse publicada antes da sua submissão e avaliação académicas? Segundo, a produção em simultâneo de uma monografia e de uma dissertação eram duas tarefas de dimensão absolutamente incompatível com a nossa disponibilidade, por sua vez condicionada pela nossa actividade profissional. A resposta à primeira questão passou por explorar e aprofundar na monografia as várias vertentes multidisciplinares deste trabalho, reservando para a dissertação a temática central da investigação. Assim, coordenados pelo autor, convidaram-se investigadores que abordaram o episódio do afundamento do caça-minas *Roberto Ivens* à luz das suas áreas de especialização. Tendo como eixo central o afundamento do caça-minas *Roberto Ivens*, a monografia publicada pela Comissão Cultural da Marinha abordou temas como a memória da Grande Guerra entre os oficiais da Marinha Portuguesa, uma biografia do Capitão-de-fragata Leote do Rego, o serviço de barragens e torpedos, falerística relacionada com o evento, pensões de sobrevivência para as famílias

---

<sup>8</sup> As acções do 2º Sargento Tiago Gil são relevantes e complementam o estudo da perda e localização do caça-minas *Roberto Ivens*. Ver Monteiro, A., Costa, P., “2º Sargento da Armada Tiago Gil: Pistas historiográficas no pós-guerra de um sobrevivente” in VALENTIM, Carlos; COSTA, Paulo [Coord.]. (2018). *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra (1916-1918): O afundamento do caça-minas Roberto Ivens*. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. p.151-163.

dos falecidos e a conquista dos direitos sociais durante a Primeira República, entrevistas a familiares de membros da tripulação, uma abordagem arqueológica do estudo do destroço, etc. A monografia é o melhor exemplo do âmbito multidisciplinar desta investigação e sugerimos a sua leitura em articulação com a dissertação.

A resposta à segunda questão passou por atrasar a entrega da dissertação para o período lectivo seguinte, atraso que, infelizmente, se viu agravado por circunstâncias de âmbito pessoal do autor.

Assim, concluída a investigação, acreditamos que este trabalho pode ser importante pelo conhecimento que nos transmite sobre a guerra submarina em águas portuguesas durante a Grande Guerra e pelo que contribuiu para a historiografia da Marinha Portuguesa, especificamente do serviço de caça-minas. Ao mesmo tempo localizámos e identificámos um dos dois únicos navios que a Marinha Portuguesa perdeu durante o conflito, que a partir de agora integra não só o Património Cultural Subaquático português como o Património Cultural Subaquático mundial da Grande Guerra.

É importante referir que durante esta investigação nos cruzámos com vários e distintos aspectos que nos sugeriram possíveis rumos de investigação no âmbito do estudo do envolvimento português na Grande Guerra e da guerra no mar. Entre 2014 e 2018, o período de quatro anos durante os quais se evocou o centenário da Grande Guerra, foi um momento único para captar as atenções, dentro e fora da Academia, e divulgar os trabalhos concluídos até agora. Haja disponibilidade e interesse e muito mais poderá ser feito.

## CAPÍTULO 1 – A MARINHA PORTUGUESA E A DEFESA DA COSTA EM 1916

Para analisar com rigor as circunstâncias do afundamento do caça-minas *Roberto Ivens* é fundamental saber qual a missão que lhe estava atribuída e quais as suas rotinas operacionais. Para isso torna-se essencial conhecer o contexto em que foi criado o serviço de caça-minas, quais os equipamentos de que dispunha e as suas características e, principalmente, em que área operava.

Trata-se de um território que se encontra quase totalmente por explorar, pois os trabalhos historiográficos existentes sobre a participação da Marinha portuguesa na Grande Guerra não se debruçaram em profundidade sobre esta temática e ainda menos à escala a que nos propomos fazê-lo. Para isso consultámos documentação coeva, em arquivos nacionais e estrangeiros, e, no presente capítulo, exploramos todos esses aspectos, com especial atenção aos canais de navegação onde a rocega era efectuada. Deste modo conseguimos saber que zonas da barra do rio Tejo não eram visitadas pelos caça-minas e, conseqüentemente, onde não era provável que o caça-minas *Roberto Ivens* se tivesse afundado. Naturalmente, ao mesmo tempo, ficámos a saber o oposto, ou seja, as zonas onde o navio efectivamente navegou e onde encontrou a mina que o afundou, afastando assim definitivamente a eventualidade de o caça-minas *Roberto Ivens* se ter afundado 12 milhas ao sul da vila de Cascais, a posição referida mais vezes na bibliografia existente mas que não corresponde à verdade, como veremos à frente.

Quando Portugal entrou na Grande Guerra, em Março de 1916, a Armada não estava preparada para desempenhar o papel que dela se esperaria num cenário de guerra moderna. E quando se tomou consciência dos meios navais que seriam necessários para a defesa e patrulhamento dos portos, já a Marinha fazia um esforço enorme para conseguir planear o empenhamento de navios no transporte de tropas e respectivas escoltas, gerindo uma quantidade de embarcações claramente inferior ao necessário.

Os navios portugueses que se encontravam operacionais em 1914 eram aqueles que ainda vinham sobrevivendo a um processo de abate das velhas embarcações da marinha do

Império<sup>9</sup>, sendo as canhoneiras que operavam nas costas e rios das colónias o tipo de navio existente em maior quantidade.

Em 1914, e à semelhança do que se passava em outros Estados europeus, a Armada portuguesa só considerava um cenário de ameaças de superfície, não pensando ainda numa eventual ameaça submarina. Deste modo, entre as suas prioridades, estava a defesa dos portos nacionais<sup>10</sup> contra um ataque convencional de vasos de guerra. Em 1915, após o derrube do governo do General Pimenta de Castro, a Armada ganhou um novo ímpeto sob comando do então Capitão-de-fragata Leote do Rego e remodelou a Divisão Naval de Defesa e Instrução. No entanto, apesar do aparente entusiasmo sugerido pela remodelação da Divisão Naval, o período que antecedeu a entrada de Portugal na Grande Guerra é aquele que António Telo define como “*a fase das surpresas desagradáveis*”, ou seja, o momento em que tentando preparar-se para enfrentar ameaças de superfície a Armada se apercebe que os perigos reais são outros, para os quais não está minimamente preparada<sup>11</sup>. Torna-se então evidente o perigo que constituem os submarinos alemães. Esta mesma constatação ocorreu aos aliados, mas esses Estados, como a Inglaterra e a França, já possuíam um desenvolvimento industrial que lhes permitiu encontrar soluções bélicas viáveis, algo que Portugal não podia concretizar<sup>12</sup>. Aliás, as carências não só da Armada, mas também do Exército, a nível de material, são referidas nas actas do Conselho Superior de Defesa Nacional<sup>13</sup>. Nessas actas Afonso Costa definiu a defesa do porto de Lisboa como uma prioridade. O Ministro da Marinha, Azevedo Coutinho, ressaltou que o problema era o material em falta, pois com a Europa em guerra era muito difícil recorrer a fornecedores estrangeiros e, ao mesmo tempo, verificava-se que Lisboa não tinha capacidade de tornar operacionais defesas mínimas, ao contrário que até aí se julgava<sup>14</sup>. Enquanto isso, ao reunir em Lisboa com o Ministro da Guerra, General Norton de Matos, os representantes de

---

<sup>9</sup> TELO, A. José. *et al.*, 1999. *História da Marinha Portuguesa: Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974 (Tomo I)*. Lisboa: Academia de Marinha. p.251.

<sup>10</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>11</sup> *Idem.* p.254.

<sup>12</sup> *Idem.* p.255.

<sup>13</sup> BCM-AH - Núcleo 224, Caixa 2770.

<sup>14</sup> TELO, A. José. *et al.*, 1999. *História da Marinha Portuguesa: Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974 (Tomo I)*. Lisboa: Academia de Marinha. p.257.

Inglaterra e de França deixaram claro as grandes dificuldades em disponibilizar instrutores e material de guerra a Portugal<sup>15</sup>.

Foi nesse momento, em Abril de 1916, que se constituiu uma Missão Naval Britânica, comandada pelo Almirante William de Salis<sup>16</sup>, Missão essa que se deslocou a Portugal com o objectivo de ser parte decisória na organização da defesa dos portos, enquanto se iniciavam as demoradas conversações para acordar o destino a dar aos 72 navios alemães e austro-húngaros apresados em portos portugueses.

A Inglaterra, sabendo que Portugal não tinha meios navais para assegurar a defesa dos arquipélagos de Cabo Verde e dos Açores pensou ainda fazê-lo com os seus navios, mas mudou de ideias quando os submarinos alemães começaram a visitar estas águas com maior frequência. Os portos das ilhas portuguesas careciam de defesas mínimas para que os navios ingleses tivessem alguma segurança. Assim, as esquadras inglesas passaram a ancorar em Freetown, na Serra Leoa, com prejuízo dos arquipélagos portugueses, que se viram cada vez mais isolados.

Do mesmo modo que a Inglaterra procurava que Cabo Verde e os Açores fossem escalas seguras nas suas rotas marítimas, a França também procurava um porto que permitisse abrigo aos seus navios, navios esses que faziam a ligação entre o Mediterrâneo e o Golfo da Biscaia e o Canal da Mancha. Leixões, e mais tarde São Jacinto, em Aveiro, foram os locais acordados com França para a instalação de pequenas bases de apoio naval. Como contrapartida, e paralelamente à ajuda em material e instrução que recebeu de Inglaterra, Portugal obteve também da França material de barragens, de rocega, minas e torpedos fixos<sup>17</sup>, tendo ficado assim a possuir modelos distintos de equipamento para a mesma finalidade.

Entretanto, o Conselho Superior da Armada propôs reformular mais uma vez o sistema de defesa do porto de Lisboa e, entre vários outros aspectos, considerou montar

---

<sup>15</sup> TELO, A. José. *et al.*, 1999. *História da Marinha Portuguesa: Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974 (Tomo I)*. Lisboa: Academia de Marinha. p.258.

<sup>16</sup> TNA – ADM 137 /1203. p.177.

<sup>17</sup> TELO, A. José. *et al.*, 1999. *História da Marinha Portuguesa: Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974 (Tomo I)*. Lisboa: Academia de Marinha. p.260.

barragens com redes e minas (recorrendo a mais material que esperava ver cedido pela Inglaterra e pela França), redes anti torpedo e criar um serviço de rocega<sup>18</sup>.

Naturalmente que foram tomadas muitas outras decisões relativas à manutenção das baterias de artilharia de costa, holofotes e patrulhas navais, mas cuja abordagem detalhada sai fora do âmbito do presente trabalho.

Apesar das intenções, a Armada depressa compreendeu que tudo faltava, não existindo o material mais básico.

Para enfatizar os receios da Armada, no dia 17 de Abril de 1916, afundou-se a sul de Cascais o cargueiro norueguês *Terje Viken* em resultado da colisão com minas submarinas colocada nessa mesma madrugada pelo submarino imperial alemão U73<sup>19</sup>, em rota para o Mediterrâneo. O *Terje Viken* tornou-se o primeiro navio mercante a perder-se em águas portuguesas após a entrada de Portugal na guerra e, ao mesmo tempo, o primeiro a perder-se devido a minas submarinas.

A Armada conseguiu disponibilizar o primeiro caça-minas no dia 20 de Abril<sup>20</sup> e com supervisão britânica articularam-se pela primeira vez o serviço de barragens com redes fixas e o serviço de rocega de minas, procurando manter sempre abertos os canais de navegação para entrada no porto de Lisboa. Depois de começar a funcionar, este serviço manteve-se ininterruptamente até ao final da guerra, não se realizando apenas quando as condições meteorológicas impediram a saída dos navios.

No porto de Leixões, no entanto, as medidas tomadas para a sua defesa não atingiram o mesmo estado de prontidão que se alcançou em Lisboa<sup>21</sup>. O sistema de defesa de Leixões foi uma cópia simplificada do que se decidiu para a capital<sup>22</sup> mas apesar de se ter iniciado a sua montagem sensivelmente na mesma data, Abril de 1916, este só atingiu um estado minimamente aceitável em finais de 1917<sup>23</sup>, quando a França instalou uma base no porto, como já referimos.

---

<sup>18</sup> TELO, A. José. *et al.*, 1999. *História da Marinha Portuguesa: Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974 (Tomo I)*. Lisboa: Academia de Marinha. p.263.

<sup>19</sup> GIBSON, R. H.; PRENDERGAST, M., 2002. *The German submarine war 1914-1918*. 2ª ed. Penzance: Periscope Publishing. p.128.

<sup>20</sup> TNA – ADM 137 /1203. p.332.

<sup>21</sup> TELO, A. José. *et al.*, 1999. *História da Marinha Portuguesa: Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974 (Tomo I)*. Lisboa: Academia de Marinha. p.266.

<sup>22</sup> *Idem.* p.265.

<sup>23</sup> *Idem.* p.267.

O que a Armada nunca conseguiu foi operar um sistema de vigilância e patrulhamento da costa portuguesa porque simplesmente não tinha navios para tal. Essa tarefa ficou assim entregue aos aliados Ingleses e Franceses.

De qualquer modo, face aos meios disponíveis – ou melhor dizendo, à falta de meios – a Armada fez um esforço notável para implementar medidas de defesa.

Foi neste contexto que uma Missão Naval Britânica se deslocou a Portugal em Abril de 1916 para dar instrução a militares portugueses, trazendo consigo equipamento diverso para ser usado nas barreiras anti-submarinos e num serviço de rocega de minas a ser criado.

## 1.1 – AS MINAS SUBMARINAS

É possível encontrar menções a engenhos explosivos aquáticos em períodos tão remotos como o século XVI, mas foi durante a Guerra Civil Americana, entre 1861 e 1865, que começaram a ser fabricadas minas cujos princípios de funcionamento mais se assemelham aos das minas usadas durante a Grande Guerra, ou seja, explosão causada por contacto. Foi ainda no século XIX que a mina submarina foi alvo de significativo desenvolvimento tecnológico, durante o conflito de 1866 entre a Áustria e a Prússia. Foram criados os denominados “pinos” Hertz, protuberâncias cilíndricas, semelhantes a dedos esticados, que sobressaíam perpendiculares ao corpo esférico da mina<sup>24</sup>. O impacto dos cascos dos navios sobre os “pinos” Hertz quebrava-os por esmagamento o que accionava uma espoleta eléctrica que, por sua vez, causava a explosão da mina. Esta característica técnica viria a manter-se na quase totalidade dos modelos de minas de contacto utilizadas durante as duas guerras mundiais<sup>25</sup>. Estas minas foram ainda usadas durante a guerra Franco-Prussiana de 1870 e o seu sucesso terá estado na origem do posterior empenho alemão no desenvolvimento dos métodos de fabrico e colocação deste tipo de mina<sup>26</sup>.

Já no século XX as minas confirmaram o seu papel decisivo na guerra naval moderna. No conflito que opôs a Rússia e o Japão em 1904-1905 as minas submarinas foram usadas

---

<sup>24</sup> Nos documentos e bibliografia em Inglês são denominados *horns*.

<sup>25</sup> CROSSLEY, J., 2011. *The hidden threat: The story of mines and minesweeping by the Royal Navy in World War I*. Barnsley: Pen & Sword Maritime. p.17.

<sup>26</sup> *Idem*. p.18.

pela primeira vez como arma ofensiva, provocando uma relevante perda de navios e bloqueando a esquadra russa nos portos.

No entanto, este aspecto ainda passou despercebido à maioria dos estados-maiores navais, preparados para um modo de fazer a guerra no mar recorrendo essencialmente a grandes duelos de artilharia entre navios de linha. A mina era considerada um engenho que podia servir para proteger um local de ancoragem de uma esquadra, mas era tida como uma arma desprezível, porque desleal, e ainda de pouca utilidade. Ancoradas no leito marinho junto à costa e flutuando estáticas a poucos metros de profundidade, invisíveis da superfície, as minas tinham uma carga explosiva capaz de rasgar os cascos metálicos dos navios que com elas colidissem, provocando o seu afundamento.

A Alemanha foi um dos primeiros países a aperceber-se das potencialidades da mina submarina como arma ofensiva pois tornava possível levar a guerra às águas dos Estados inimigos bloqueando-lhes as rotas de navegação, as entradas dos portos e causando-lhes baixas, tanto nos navios de guerra, como nas frotas mercantes.

Nos primeiros dias de Agosto de 1914, ainda antes da declaração de guerra da Grã-Bretanha à Alemanha de dia 4, o navio civil alemão *Konigin Luise* foi avistado a lançar minas junto à costa de Inglaterra<sup>27</sup>, numa antecipação do que viria a suceder após declaradas as hostilidades.

## 1.2 – A ROCEGA DE MINAS

Naturalmente que, com a difusão do uso das minas submarinas surgiu a necessidade de as detectar e remover.

A mina consiste num invólucro metálico, ligado a uma pesada base através de um cabo cujo comprimento é regulável. Essa base constitui a ancoragem da mina pois o invólucro metálico que contém o explosivo é positivo e, como tal, flutua (Fig.1). A mina, depois de colocada, oscila num movimento pendular, ao sabor das correntes e marés.

---

<sup>27</sup> CROSSLEY, J., 2011. *The hidden threat: The story of mines and minesweeping by the Royal Navy in World War I*. Barnsley: Pen & Sword Maritime. p.46.

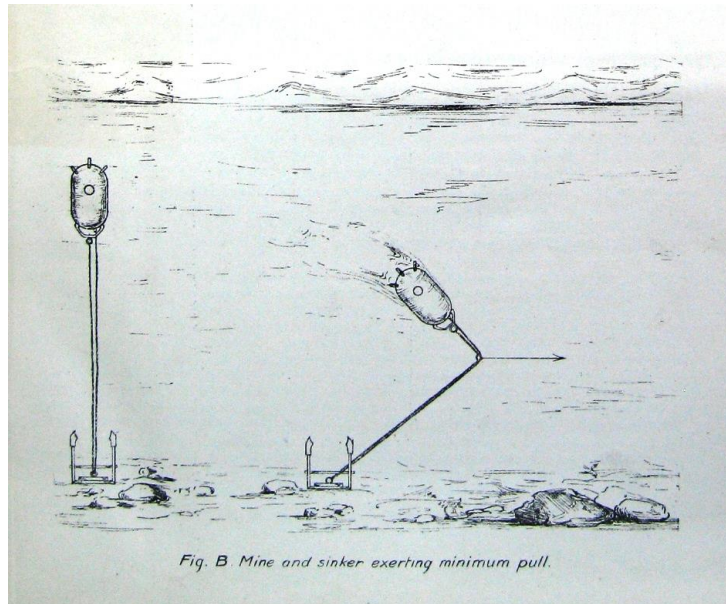


Fig.1  
*Handbook of Burney Paravanes 1916*

Assim sendo, o método inicialmente mais simples para proceder à detecção das minas consistiu em arrastar um cabo junto ao leito marinho, a reboque de navios, procurando localizar obstruções, de modo semelhante ao da rocega hidrográfica e tendo a técnica a mesma denominação<sup>28</sup>. Ao cruzar-se o cabo de rocega com o cabo de ancoragem da mina, este segundo será arrastado, trazendo a mina para menores profundidades ou, caso corte a sua ancoragem, fazendo-a flutuar de imediato para a superfície, por ser positiva, como já referido.

Durante a guerra foram aperfeiçoados diferentes métodos de rocega que variavam entre si conforme o tipo de navio envolvido na rocega ou os equipamentos disponíveis.

Ora, em 1916 Portugal não possuía ainda conhecimentos para desenvolver estas técnicas ou fabricar os equipamentos necessários. Assim, foi a Inglaterra que criou e enviou a Portugal uma Missão Naval composta por militares britânicos especializados na rocega de minas. Foram eles que transportaram consigo os apetrechos necessários para equipar os futuros caça-minas da Marinha Portuguesa e, ao mesmo tempo, deram instrução aos militares portugueses que viriam a operar esses mesmos equipamentos.

---

<sup>28</sup> ESPARTEIRO, A. M. (2001). *Dicionário Ilustrado de Marinha*. 2ª ed. Lisboa: Clássica Editora. p.488.

### 1.3 – A MISSÃO NAVAL BRITÂNICA E A CRIAÇÃO DO SERVIÇO DE CAÇA-MINAS

A decisão de criar e enviar a Portugal uma missão naval com o objectivo de ser parte activa na organização da defesa dos portos continentais portugueses partiu da própria Inglaterra.

Apesar das diligências efectuadas através de vários canais diplomáticos por Portugal junto dos seus aliados, com o intuito de obter apoio em material militar e instrução, é relevante notar que a Missão Naval Britânica de 1916 não resulta de um pedido de ajuda do governo português, mas sim de uma tomada de posição britânica. Julgamos que a proposta britânica surge num momento que a torna irrecusável por parte de Portugal, ou seja, poucos dias depois da entrada de Portugal na guerra, num momento em que, como já escrevemos atrás, a Marinha Portuguesa se apercebeu das reais dificuldades que enfrentava na defesa da costa nacional. Nessas circunstâncias, Portugal não teve como não aceitar a proposta britânica.

A ideia de criar uma missão naval a enviar para território nacional surgiu numa reunião do Almirantado britânico no dia 10 de Março de 1916<sup>29</sup>, o dia seguinte ao da declaração de guerra da Alemanha a Portugal. Não deixa de ser interessante notar a gestão de prioridades do Almirantado e a sua capacidade de decisão, pelo menos ao nível do planeamento e antecipação.

O Almirantado previu que, com a entrada de Portugal na guerra, viesse a sofrer pressões para fornecer apoio nomeadamente no que concerne a meios anti-submarinos. Sendo expectável que os submarinos alemães comesçassem então a operar junto a Lisboa e ao Porto, o Almirantado sabia que a Inglaterra não tinha condições para ceder a Portugal navios que combatessem esta ameaça<sup>30</sup>. Assim, a principal preocupação do Almirantado foi tentar proteger todo o tráfico marítimo britânico que habitualmente navegava através das águas portuguesas e fazia escala nos portos nacionais, tanto nas ilhas atlânticas, como no continente. Na minuta da reunião do Almirantado essa preocupação foi expressa, quanto a nós, de modo muito claro:

---

<sup>29</sup> TNA – ADM 137 /1203. p.159.

<sup>30</sup> *Idem. Ibidem.*

*“We must try and cope with the submarines off Portugal and provide for the safety of Madeira in our own interest [sublinhado do autor] because our steamers and men-of-war use Madeira and our trade uses Portuguese ports<sup>31</sup>”.*

Ao mesmo tempo, o Almirantado considerou que o governo português era pouco cuidadoso, com pouca experiência em assuntos navais e que o melhor modo de tirar rendimento, tanto dos escassos meios portugueses, como dos meios que viessem a ser cedidos, seria criar uma missão naval que desse instrução e organizasse a Marinha portuguesa<sup>32</sup>. A indústria pesqueira portuguesa era considerável e, se devidamente organizada, poderia ser empenhada no esforço de guerra. O Almirantado sabia que Portugal possuía alguns vapores e arrastões que podiam ser usados, e acreditava que os pescadores portugueses, habituados a trabalhar em condições duras, *“are not bad material”*<sup>33</sup>. Para comandar a missão, recomendou-se um oficial de prestígio e com o tacto necessário para lidar com as autoridades portuguesas. Aliás, ao longo da documentação da Missão Naval é recorrente o modo como se sugere tacto e subtileza para argumentar com os portugueses.

Parte das convicções do Almirantado quanto às capacidades de Portugal, e à receptividade que a sua proposta poderia encontrar junto da Marinha portuguesa, parecem ter origem numa reunião ocorrida anteriormente entre um departamento dos serviços de informação da Royal Navy e o Capitão-de-fragata Moscoso, acompanhado do secretário da Legação Portuguesa em Londres, Pedro de Tovar<sup>34</sup>. Moscoso terá afirmado aos britânicos que as baterias de defesa do porto de Lisboa não tinham ângulo de tiro para conseguir bater alvos junto à costa, como seria o caso de um ataque de submarinos, e que a Marinha portuguesa não fazia qualquer ideia de como se implementava um serviço de rocega de minas, apesar de ter arrastões disponíveis. No Porto, existiam apenas duas peças de artilharia que de pouco serviam e, no geral, as munições eram escassas<sup>35</sup>. Moscoso e Tovar insistiram que a presença de instrutores da Royal Navy em Lisboa contribuiria para uma mais eficaz e rápida aprendizagem por parte da Marinha portuguesa. A 12 de Março o Almirantado expôs o seu plano ao Foreign Office de modo muito objectivo, escrevendo que *“it has become necessary to deal with German submarines off Portugal and provide for the*

---

<sup>31</sup> TNA – ADM 137 /1203. p.159.

<sup>32</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>33</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>34</sup> *Idem.* p.161.

<sup>35</sup> *Idem.* p.162.

*safety of Madeira*”<sup>36</sup>, e que “*The Portuguese Authorities have, however, little experience of Naval matters, and assistance and superintendence from the British navy is undoubtedly required*”<sup>37</sup>. Dois dias depois, o Foreign Office ordenou a Sir Lancelot Carnegie, o embaixador em Lisboa, que questionasse urgentemente o Governo Português quanto à vinda de uma missão naval britânica a Portugal o mais rapidamente possível para organizar medidas de defesa anti-submarinos<sup>38</sup>. Ao Governo Português deveria dizer-se que a cedência do material pedido à Inglaterra dependeria desta potência confiar que Portugal tinha capacidades para o usar correctamente, o que estaria naturalmente dependente de aceitar a presença dos instrutores britânicos em Portugal.

Sir Lancelot Carnegie não terá tido dificuldade em convencer o governo de Afonso Costa a aceitar a presença da Missão Naval Britânica em Portugal: o “sim” português foi telegrafado para Londres em menos de 24 horas<sup>39</sup>. A proposta do Almirantado de criar uma Missão Naval encarregue da defesa dos portos portugueses e a sua aceitação por Portugal demorou apenas 5 dias, eventualmente apenas o tempo dos vários memorandos serem dactilografados e circularem entre diversos gabinetes.

Os elementos da Missão Naval Britânica deixaram Inglaterra no dia 8 de Abril de 1916, a bordo do vapor-correio *Deseado*, com destino a Buenos Aires e escala em Lisboa, onde chegaram na manhã do dia 14 de Abril<sup>40</sup>, uma sexta-feira.

As formalidades oficiais foram cumpridas durante o fim de semana e na segunda-feira dia 17 o Capitão Ferraz apresentou-se à Missão Naval Britânica como oficial de ligação, tendo o seu inglês fluente sido considerado muito útil pelo Almirante De Salis<sup>41</sup>. Nessa mesma segunda-feira teve lugar uma longa reunião com oficiais superiores da Majoria Geral da Armada, onde a Missão Naval Britânica procurou apurar o que fora realizado até então para a defesa do porto. De seguida, explicou o funcionamento do material que trouxe consigo: redes para barreiras, minas e equipamento de rocega<sup>42</sup>.

---

<sup>36</sup> TNA – ADM 137 /1203. p.165.

<sup>37</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>38</sup> *Idem.* p.168.

<sup>39</sup> *Idem.* p.170.

<sup>40</sup> TNA – BT 165 /1524. Official Logbook for *Deseado*. p.13.

<sup>41</sup> TNA – ADM 137 /1203. p.331.

<sup>42</sup> *Idem.* p.331.

Segunda-feira 17 de Abril foi também o dia em que o cargueiro norueguês *Terje Viken* colidiu com minas a sul de Cascais, como já referimos<sup>43</sup>. Este afundamento veio acentuar a urgência com que se deviam tomar medidas concernentes à criação de um serviço de rocega de minas. No dia seguinte, o comandante da Divisão de Defesa Naval, Leote do Rego, contactou pessoalmente o Almirante William De Salis e providenciou quatro pequenos rebocadores para serem usados com equipamento improvisado, pois o material que a Missão Naval Britânica trouxera ainda não tinha sido desembarcado. Os oficiais ingleses conseguiram ainda assim efectuar algumas passagens de rocega, mas não encontraram qualquer mina.

No dia 20 de Abril, foram finalmente disponibilizados dois arrastões para o serviço de rocega e começou a ser embarcado o material inglês constituído por cabos de rocega e *kites*<sup>44</sup>. No dia 21 continuou o embarque de mais material de rocega e os dois arrastões foram artilhados com peças Hotchkiss. Finalmente, no dia 22 de Abril, os dois arrastões já operacionais foram empenhados pela primeira vez em missão de rocega de minas, entre as 15 e as 19 horas. De acordo com a documentação portuguesa encontrada, presumimos que estes primeiros arrastões terão sido o *Hermenegildo Capelo* e o *Roberto Ivens*<sup>45</sup>, eventualmente ainda a operar com os seus nomes civis: *Maria Luísa II* e *Lordelo*.

Até ao final do mês de Abril os oficiais ingleses estabeleceram as rotinas de rocega e, segundo De Salis, ao fim de apenas três dias de prática os oficiais portugueses já estavam aptos a operar sem a supervisão constante dos instrutores britânicos<sup>46</sup>.

Nessa altura, encontravam-se já a rocegar cinco arrastões, esperando-se um sexto para breve. A sul do farol da Guia, em Cascais, onde se perdeu o *Terje Viken*, foram, entretanto, rocegadas seis minas.

---

<sup>43</sup> Segundo o relato dos sobreviventes, sentiram-se três explosões distintas. *Vide Rapports de mer sur les pertes de guerre de navires norvégiens en 1916*. p.269.

<sup>44</sup> TNA – ADM 137 /1203. p.332. Os *kites*, em português *portas*, são as peças que permitem regular a estabilidade dos cabos na pesca de arrasto.

<sup>45</sup> BCM-AH – Documentação Avulsa – Caixa 1388 / Pasta 1916-1917/ Nota nº2264 de 3 de Julho de 1916. Apenas durante a redacção do presente trabalho o autor se confrontou com a comparação das datas de início de serviço efectivo dos vários caça-minas, datas estas que não correspondem às datas referidas na Ordem da Armada. Nestas circunstâncias, não nos parece improvável que a primeira parelha de caça-minas tenha sido baptizada homenageando os dois oficiais da Marinha que se notabilizaram juntos.

<sup>46</sup> TNA – ADM 137 /1203. p.338.

Para além do serviço de rocega, até meados de Maio, foram também colocadas redes de barragens junto à entrada da barra, e foi estudada a defesa de Leixões, onde o tráfego marítimo se encontrava totalmente inactivo<sup>47</sup>.

Um mês depois De Salis reportou que os procedimentos de defesa de Lisboa continuavam bem encaminhados, cumprindo-se as rotinas<sup>48</sup>, e que os portugueses se revelaram muito capazes a manusear as redes.

Ainda segundo De Salis, o perfeito funcionamento dos equipamentos de defesa da barra só era influenciado pelas condições naturais encontradas no local, ou seja, as fortes correntes do rio Tejo, que, por vezes, arrastavam as redes das barreiras ou as afundavam<sup>49</sup>.

Quanto à criação de uma Patrulha Auxiliar para defender o Algarve – outro dos pontos a implementar pela Missão Naval Britânica – esta permaneceu adiada *sine die* devido à falta de navios, o que De Salis lamentou. Esta circunstância foi encarada com preocupação e alguma impaciência por parte do Almirantado que insistiu numa pressão a nível governamental, se necessário<sup>50</sup>.

A 2 de Junho, num dos relatórios que enviou ao Almirantado, De Salis sugere pela primeira vez o repatriamento de dois dos oficiais ingleses encarregues do serviço de rocega, pois, perante o desempenho português, a sua presença em Lisboa já não se justificava. No entanto, o Almirantado recusou.

Durante o mês de Junho o serviço de rocega detectou mais minas na barra do Tejo, desta vez de modelo diferente das rocegadas anteriormente<sup>51</sup>. A Missão Naval Britânica deslocou-se a Leixões para inspeccionar alguns rebocadores que pudessem utilizados, mas concluiu que nenhum tinha condições para ser equipado para rocegar.

Durante Julho e Agosto não foram encontradas minas, mas, a 4 de Setembro foram detectadas quatro, novamente na zona de Cascais, entre o Cabo Raso e a Guia<sup>52</sup>. Os cabos de ancoragem destas minas teriam sido regulados com um comprimento demasiado

---

<sup>47</sup> TNA – ADM 137 /1203. p.339.

<sup>48</sup> *Idem.* p.343.

<sup>49</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>50</sup> *Idem.* p.348.

<sup>51</sup> *Idem.* p.373.

<sup>52</sup> *Idem.* p.433.

extenso, pelo que estas se encontravam a flutuar à superfície, tendo sido avistadas por pescadores que comunicaram a sua localização<sup>53</sup>.

Entretanto, em Julho, surgiram opiniões contraditórias quanto à competência dos militares portugueses no manuseio das redes das barragens. O oficial inglês encarregue de supervisionar este serviço afirmou que os portugueses, apesar de terem provado saber executar este serviço, se desleixavam quando não supervisionados<sup>54</sup>.

Outra situação notada pela Missão Naval Britânica foi a obtenção de 100 minas francesas modelo *Sautté Harlé*, cujo propósito não foi compreendido<sup>55</sup>, dado que devido às características deste equipamento Portugal não tinha meios para as utilizar. A Missão Naval Britânica trouxe consigo minas de modelo inglês *Elia* e o navio lança-minas *Sado* foi preparado para trabalhar com este modelo. O uso das minas francesas *Sautté Harlé* implicaria novas modificações e o impedimento de usar o modelo inglês *Elia*. Também foram adquiridos 10 equipamentos de rocega francesa<sup>56</sup>, diferentes do modelo inglês, cuja aquisição De Salis escreveu não compreender, pois não só se mantinham ainda em armazém equipamentos suplentes do modelo inglês, como os oficiais portugueses afirmavam não gostar de usar o modelo francês<sup>57</sup>.

Num último relatório redigido ainda em Lisboa, em vésperas de regressar a Inglaterra, o Almirante William De Salis resumiu a sua missão em Portugal. Apesar de os objectivos a que a Missão Naval Britânica se tinha proposto terem sido cumpridos, no que dizia respeito à instalação de barreiras de defesa anti-submarinos e ao serviço de rocega de minas, todos os conselhos relativos à criação e operação de uma patrulha auxiliar de defesa ou outros assuntos de âmbito naval foram ignorados ou mal recebidos. De Salis transmitiu ainda ao Almirantado que não confiava em qualquer patrulha da base de Lisboa. Talvez fosse possível articular missões com militares das bases do Porto, Lagos ou da Madeira porque esses “*would then be far enough away from the political influences wich govern the Navy in Lisbon*”<sup>58</sup>. De Salis terminou sugerindo ao Almirantado que intercedesse junto do

---

<sup>53</sup> Pensamos que se trate das minas colocadas na véspera pelo submarino U72. O seu comandante registou algumas notas quanto ao horário das marés e à regulação da profundidade. Ver *KTB* do SM U72 para esta data.

<sup>54</sup> TNA – ADM 137 /1203. p.395.

<sup>55</sup> *Idem.* p.396.

<sup>56</sup> *Idem.* p.433.

<sup>57</sup> *Idem.* p.449.

<sup>58</sup> *Idem.* p.450.

governo português para pedir que os cruzadores *Almirante Reis* e *São Gabriel* fossem empenhados em patrulhas no Atlântico, em apoio da Royal Navy, o que certamente lisonjearia o presidente Afonso Costa e o seu governo de modo a que “*would overcome Commander Leote do Rego’s objections*”<sup>59</sup>. A Missão Naval Britânica abandonou definitivamente Portugal no dia 25 de Setembro de 1916<sup>60</sup>.

#### 1.4 – O EQUIPAMENTO CEDIDO PELA INGLATERRA

A Missão Naval Britânica fez-se acompanhar de todo o material necessário para montar redes de barragens anti-submarinos e um serviço de rocega de minas, além de cargas de profundidade<sup>61</sup>.

Sabendo que Portugal não dispunha de caça-minas militares, a Missão Naval Britânica veio preparada para criar um serviço de rocega de minas usando arrastões civis, os navios de pesca que pela sua tipologia melhor se adequam a esta missão. O Almirante De Salis refere-os no seu relatório de 12 de Maio<sup>62</sup>, “*five trawlers are now fitted for sweeping (...) with winches and fairly suitable for the work*”.

O método de emprego dos arrastões foi explicado aos militares portugueses de acordo com a doutrina inglesa (Anexos 1 e 2). Os arrastões possuem uma estrutura de guinchos e roldanas para operar as redes de pesca de arrasto que pode ser usada para rebocar os equipamentos de rocega. Neste aspecto, os arrastões portugueses, navios a vapor construídos depois de 1900, nada ficavam a dever aos seus congéneres britânicos, encontrando-se mesmo entre os navios mais modernos da Marinha Portuguesa (Fig.2).

Todo o material que constitui o conjunto de equipamento de rocega para arrastões pode ser identificado, peça por peça, devidamente listado no manual militar C.B. 0378 Handbook of Minesweeping 1917<sup>63</sup>.

O auxílio prestado pela Missão Naval Britânica ao nível dos equipamentos cedidos foi exaustivamente referido pela Majoria Geral da Armada, na pessoa do comandante Álvaro

---

<sup>59</sup> TNA – ADM 137 /1203. p.451.

<sup>60</sup> *Idem.* p.439.

<sup>61</sup> *Idem.* p.331.

<sup>62</sup> *Idem.* p.338.

<sup>63</sup> TNA – ADM 186 /382

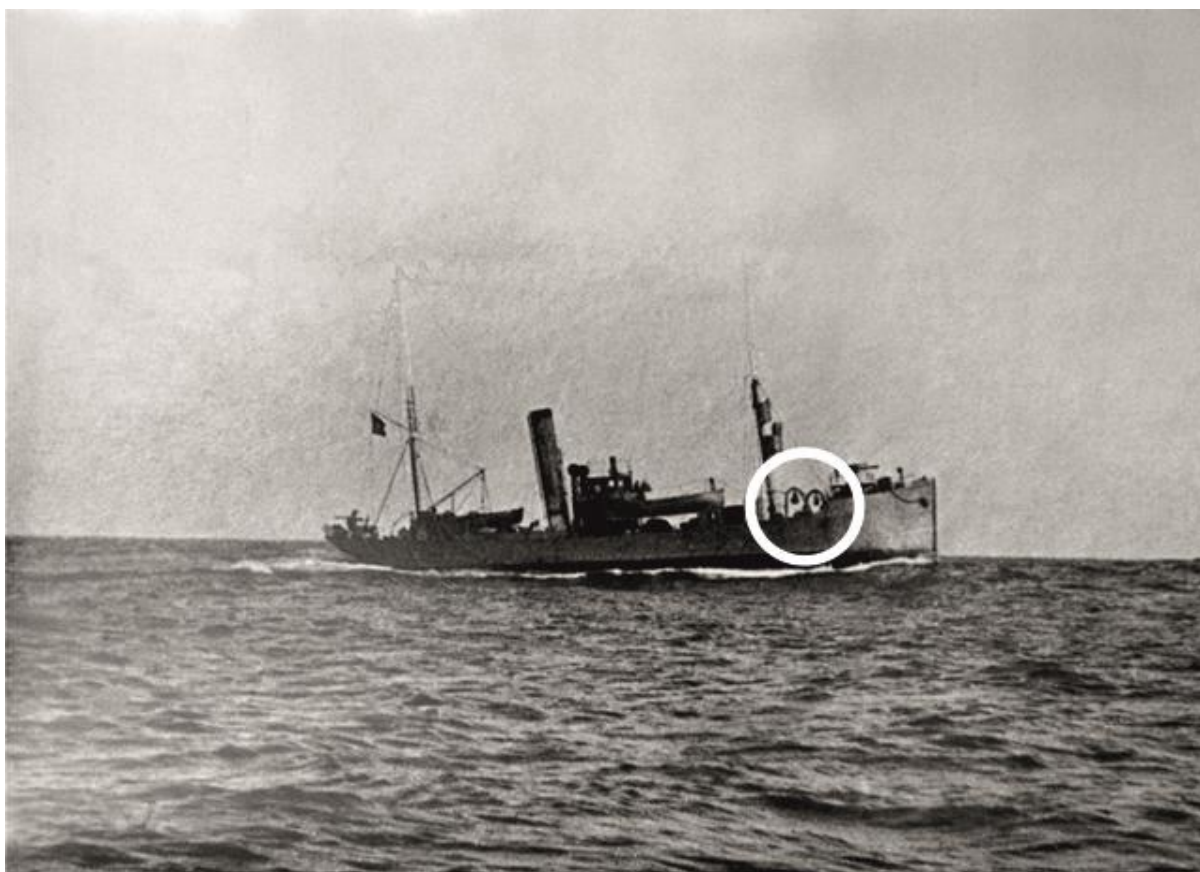


Fig.2

O caça-minas *Celestino Soares*. Em destaque as roldanas de suspensão dos cabos.  
(Arquivo Histórico de Imagem da Marinha)

da Costa Ferreira, ao Ministério dos Negócios Estrangeiros através de ofício<sup>64</sup>, mencionando-se que esta acompanhou a Lisboa *“material diverso com aplicação à defesa dos nossos portos (...) para indicar os meios práticos da sua mais eficaz utilização e o manejo de determinados aparelhos de construção secreta”*. Foram os oficiais portugueses que trataram *“de obter material de guerra”*, mas foi *“o material cedido em Inglaterra”* que constituiu *“artigos de absoluta necessidade”* que de outro modo Portugal não conseguiria obter.

## 1.5 – OS CAÇA-MINAS DA MARINHA PORTUGUESA

Para tornar operacional este serviço de caça-minas, entre Abril e Julho de 1916, a Marinha portuguesa requisitou onze navios a vapor de pesca de arrasto a vários armadores

---

<sup>64</sup> AHD-MNE – Ofício nº 475 de 18 de Setembro de 1916.

nacionais, nalguns casos com as suas tripulações civis. No entanto, apenas oito destes navios foram empenhados no serviço de caça-minas. Três deles, apesar de serem arrastões semelhantes aos demais, foram classificados como patrulhas-de-alto-mar e destinaram-se apenas a missões de patrulha e de escolta. De diferentes proveniências, todos estes navios de pesca eram de construção muito recente, lançados à água menos de 10 anos antes de serem requisitados. Apenas um, o arrastão *Azevedo Gomes*, era um pouco mais antigo do que os restantes, tendo sido construído em 1903, em Bremenhaven, na Alemanha. Mas mesmo esse arrastão, não era um navio velho. Todos os outros podiam ser considerados navios modernos para a época, fabricados no Reino Unido, por conceituados construtores navais como Cochrane & Sons, J.D. Torry Shipbuilding & Co. ou All & Co.<sup>65</sup>.

Nos meses que decorreram entre o início do processo de requisição aos seus proprietários civis e a sua mobilização como navios ao serviço da Divisão Naval de Defesa, até à sua posterior menção em Ordem da Armada, que efectivou definitivamente a entrada em serviço sob tutela da Marinha de Guerra, os arrastões passaram por um breve período de reparações e preparativos. Foi nessa altura que foram artilhados e preparados para as missões de rocega. Será talvez o momento menos claro da vida destes navios ao serviço da Marinha de Guerra. Foi o período em que ainda navegaram sob os seus nomes civis, sendo arriscado precisar com rigor quando foi realmente que cada um deles suspendeu ferro para cumprir a sua primeira missão de guerra.

Sabemos também que dois dos arrastões não foram rebaptizados, mantendo os seus nomes civis. Tratou-se do *Açor* e do *Margarida Victória*, os dois navios empenhados na defesa dos portos do Porto e Leixões.

Todos os outros arrastões, destinados a caça-minas, foram rebaptizados com nomes de antigos oficiais da Marinha, que de algum modo se destacaram durante a sua carreira<sup>66</sup>. Um deles foi o arrastão *Lordello*, rebaptizado *Roberto Ivens*.

---

<sup>65</sup> SANTOS, J.F. (2008). *Navios da Armada Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa: Academia de Marinha.

<sup>66</sup> Se Roberto Ivens e Hermenegildo Capelo são nomes familiares, talvez os restantes sejam conhecidos apenas entre o meio castrense. O arrastão *Azevedo Gomes* viu o seu nome alterado para *Manuel Azevedo Gomes*, presumimos que para que ficasse claro qual dos dois irmãos Azevedo Gomes, Amaro e Manuel, se pretendia homenagear. Manuel de Azevedo Gomes foi comandante da Divisão Naval do Índico em 1902. Baptista de Andrade foi governador geral de Angola em 1862 e patrono da classe de corvetas com o seu nome. Tomaz Andrea tornou-se famoso em 1884, pela perícia demonstrada ao comando da corveta *D. João I* durante uma feroz tempestade no mar do Japão, e Celestino Soares foi autor de folhetins marítimos na primeira metade do Século XIX, tendo escrito sobre a presença portuguesa no Oriente.

## 1.6 – O CAÇA-MINAS *ROBERTO IVENS*

De acordo com as fontes localizadas, o caça-minas *Roberto Ivens* (Fig.3) terá sido muito provavelmente um dos primeiros arrastões a operar como caça-minas. A data da sua mobilização é referida a 18 de Abril de 1916<sup>67</sup> e a documentação da Missão Naval Britânica refere que os dois primeiros arrastões foram disponibilizados no dia 20.

O navio foi construído pela empresa britânica Cochrane & Sons, Shipbuilders, no Yorkshire<sup>68</sup>, perto da cidade piscatória de Hull e das margens do rio Humber, por encomenda do armador Pickering & Haldane's Steam Trawling Company. Em aço e com o convés em madeira de pinho, tinha o comprimento de 133 pés, uma boca de 22,30 pés e de pontal 11,90 pés. Foi instalado um motor a vapor de três cilindros, construído pela empresa Amos & Smith, que se estimou lhe permitiria alcançar uma velocidade de 11 nós. Foi baptizado como *Lord Nunburnholme*, e obteve da Lloyds a classificação 100 A.I., configurado como arrastão, tendo feito a sua prova de mar a 27 de Outubro de 1906.

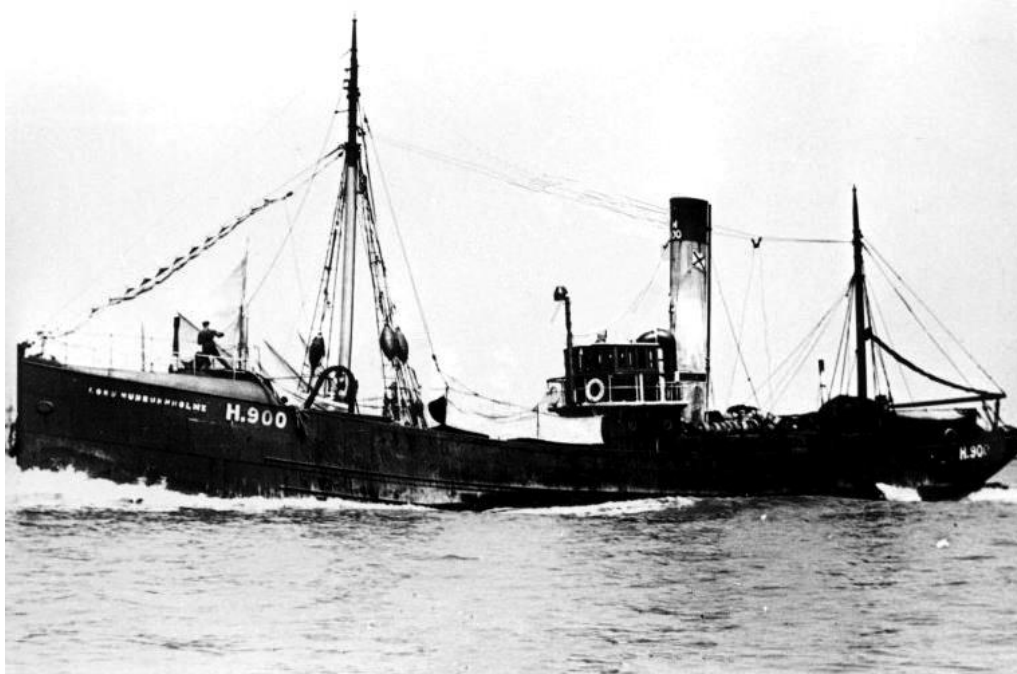


Fig.3

O arrastão *Lord Nunburnholme*. Na chaminé as cores da Pickering & Haldane's.  
(Fotografia de Red Rose Collections – Lancashire County Council)

---

<sup>67</sup> BCM-AH – Documentação Avulsa – Caixa 1388 / Pasta 1916-1917 / Nota nº2264 de 3 de Julho de 1916.

<sup>68</sup> LOFTHOUSE, T.; MAYES, G.; NEWTON, D. and THOMPSON, M. (2012). Cochrane Shipbuilders Vol I: 1884-1914. Bristol: Bernard McCall.

Quando 10 anos depois foi requisitado pela Marinha portuguesa, navegava já com pavilhão português, com o nome *Lordello*, propriedade da empresa de comissões e consignações Guilherme Puls & Companhia, do Porto<sup>69</sup>.

Foi rebaptizado *Roberto Ivens*, em homenagem ao oficial de Marinha que se celebrou pelas suas explorações das bacias hidrográficas dos rios Zaire e Zambeze e, principalmente, pela travessia do continente africano, entre as províncias de Angola e Moçambique, na companhia de Hermenegildo Capelo, também ele oficial da Marinha e patrono de um outro caça-minas.

A Guilherme Puls & Companhia era também a proprietária do arrastão *Azevedo Gomes*, que, como caça-minas, teve como primeiro comandante, entre Agosto de 1916 e Março de 1917, o 1º Tenente José Botelho de Carvalho Araújo<sup>70</sup>. Sediada no Porto, mas com delegações em Lisboa, Braga e Santo Tirso, a G. Puls & Companhia era propriedade de elementos da família Puls, de origem alemã, detendo participações em várias sociedades por quotas.

O patriarca, Klaus Wilhelm Puls, fora naturalizado português por D. Luís, a 18 de Junho de 1884<sup>71</sup>. No ramo das pescas, participava de forma maioritária nas sociedades *Cerco Americano de Pesca* e na *Sociedade de Pescarias a Vapor*, esta segunda sendo a empresa que armava o *Lordello*. Foi por os Puls serem de origem alemã que foram considerados como inimigos, sendo-lhes arrolados os bens móveis e imóveis, processo durante o qual lhes foram requisitados os navios *Azevedo Gomes* e *Lordello*. Os seus sócios portugueses requereram a liquidação das suas quotas e permissão para continuarem a laboração, essencialmente na pesca da sardinha<sup>72</sup>.

---

<sup>69</sup> MARINHA, DIRECÇÃO GERAL – 2ª Repartição. (1916). *Lista dos navios da Marinha Portuguesa referida a 1 de Janeiro de 1916*. Lisboa: Imprensa Nacional. p.32.

<sup>70</sup> COMISSÃO CULTURAL DA MARINHA. (2002). *Setenta e cinco anos no mar (1910-1985) Draga-Minas/Caça-Minas/Lança-Minas*, 12º Volume. p.267.

<sup>71</sup> ANTT – Registo Geral de Mercês de D. Luís I, L.38, f.275v.

<sup>72</sup> ANTT – Ministério das Finanças – Arquivo das Secretarias do Estado, cx.508, cd.1195; cx.521, proc.15; cx.528, proc.134.



Fig.4

A única fotografia conhecida do caça-minas *Roberto Ivens* sob pavilhão português.  
(Arquivo Histórico de Imagem da Marinha)

## 1.7 – AS MISSÕES DE ROCEGA DOS CAÇA-MINAS NA BARRA DO RIO TEJO

Para além das missões de rocega, os caça-minas cumpriram também missões de patrulhamento e vigilância da costa e, embora com menor frequência, de escolta.

Enquanto a rocega se limitava a um canal de navegação que permitisse a entrada segura no porto de Lisboa, as missões de patrulhamento e vigilância de costa podiam estender-se a áreas tão afastadas como as Berlengas ou Setúbal, com pontuais deslocamentos ao Porto, ao Algarve ou mesmo à Madeira<sup>73</sup>. Nas missões de rocega cada caça-minas navegava habitualmente em conserva<sup>74</sup> com outro caça-minas, mas as missões

---

<sup>73</sup> COMISSÃO CULTURAL DA MARINHA. (2002). *Setenta e cinco anos no mar (1910-1985) Draga-Minas/Caça-Minas/Lança-Minas*, 12º Volume. Veja-se a actividade de cada navio no respectivo capítulo.

<sup>74</sup> Termo náutico que se usa para designar a navegação de dois ou mais navios em companhia mútua. Ver ESPARTEIRO, A. M. (2001). *Dicionário Ilustrado de Marinha*. 2ª ed. Lisboa: Clássica Editora. p.157.

de patrulhamento e vigilância eram cumpridas com qualquer outro navio da Divisão Naval, como o rebocador *República*, o *Patrão Lopes*, a canhoneira *Limpopo* ou os torpedeiros, para referir apenas alguns dos registos existentes. Enquanto a rocega se realizava diariamente ao longo de um canal de navegação de menor profundidade, as missões de patrulhamento e vigilância tinham lugar em águas mais profundas, onde não seria expectável encontrar minas submarinas<sup>75</sup>. No entanto, de acordo com o registo de navegação, o regresso a Belém não era diário: o caça-minas permanecia em Cascais por períodos de dois a três dias, suspendendo ferro a horas distintas, inclusivamente durante a noite, para cumprir as referidas missões de patrulhamento e vigilância, que alternavam com as missões de rocega.

Entre os documentos do Comando Central da Defesa Marítima encontra-se a Nota Confidencial nº 853<sup>76</sup> que nos permite ter uma ideia muito clara de como foram as missões de rocega dos caça-minas na barra do rio Tejo<sup>77</sup> durante a Grande Guerra e se revela uma fonte fundamental para a presente investigação.

Datada de Novembro de 1918, essa Nota do Comando Central da Defesa Marítima explica à Direcção Geral da Secretaria da Marinha como era realizada a dragagem<sup>78</sup>, informando que “o canal da barra grande é todos os dias dragado desde as barragens exteriores até ao enfiamento da Peninha pela ribeira de Cascais”, enfiamento esse que

---

<sup>75</sup> Numa fase final do conflito foi desenvolvida uma ancoragem que permitiu colocar minas em profundidades até 100 braças. Não sendo possível confirmar, presumimos que este modelo ainda não se encontrava operacional em 1916 e 1917. Ver *German Naval Mines* – Naval Staff Intelligence Department. July 1918.

<sup>76</sup> BCM-AH – Fundo 419 / 344 / Nota nº853 de 29 de Novembro de 1918.

<sup>77</sup> Denomina-se *barra* o conjunto de obstruções à navegação que se formam por acumulação de sedimentos fluviais na boca dos rios. Estas obstruções consistem habitualmente em bancos de areia (também chamados baixos, baixios ou cachopos) que condicionam a passagem de navios, criando-se canais de navegação para acesso ao porto, canais esses que também se denominam *barra*, o que pode causar alguma confusão ao não-iniciado. No caso específico do acesso ao porto de Lisboa existem a *barra norte* ou *pequena*, entre o baixio do Cachopo do Norte e a costa de Carcavelos, e a *barra sul* ou *grande*, entre o lado sul do Cachopo do Norte e o Cachopo do Sul, também conhecido como Alpeidão. Era pelo canal de navegação desta *barra sul* ou *grande*, que os caça-minas entravam e saíam no porto de Lisboa. Por sua vez a entrada do porto de Lisboa situa-se sobre uma linha imaginária que une o Forte de São Julião da Barra, em Carcavelos, ao farol do Bugio. Ver ESPARTEIRO, A. M. (2001). *Dicionário Ilustrado de Marinha*. 2ª ed. Lisboa: Clássica Editora. p.80. Ver também o ANEXO 4.

<sup>78</sup> Na documentação consultada encontramos algumas vezes a expressão *dragagem* usada como sinónimo de *rocegagem*. Em rigor, a dragagem implica a remoção do fundo, enquanto a rocegagem implica apenas o reboque do cabo de rocega junto ao fundo. Ver ESPARTEIRO, A. M. (2001). *Dicionário Ilustrado de Marinha*. 2ª ed. Lisboa: Clássica Editora.

estimamos encontrar a cerca de 3,24 milhas náuticas ao sul verdadeiro da praia da Parede<sup>79</sup>, aproximadamente na área do Chachopo do Norte denominada Cabeça do Pato.

Desse ponto, a dragagem seguia o mesmo enfiamento até estar aproximadamente a uma milha do farol de Santa Marta, em Cascais. Daí, os caça-minas rumavam para oeste verdadeiro, ao longo da costa da Guia, Oitavos e furnas do Guincho, passando o Cabo Raso, até um ponto em que o referido cabo se encontrasse num rumo 27° NE, no enfiamento do moinho de Murches. Segundo o mesmo documento, obtinha-se um canal de navegação com aproximadamente uma milha de largura e era por aí que todos os navios deviam entrar no porto de Lisboa, acompanhados pelos pilotos da barra. Assim, desde que abandonavam as barragens exteriores, os caça-minas navegavam paralelamente à costa, rumo a Cascais e ao Cabo Raso, rocegando um canal de navegação pelo qual, mais tarde, regressavam à sua base no Tejo. Ainda segundo a mesma Nota, *“a dragagem da barra do norte é feita menos vezes por estar interdita à navegação”*.

Mas a importância desta fonte não se esgota com a descrição dos rumos do canal de rocega entre as barragens exteriores e o Cabo Raso; se essa rotina se repetia diariamente, refere ainda a mesma Nota nº 853 que *“frequentes vezes”* se dragava uma zona a sul da barra, partindo do mesmo ponto onde se avistava o enfiamento da Peninha pela Ribeira de Cascais. Mas, nesse caso, navegava-se no rumo inverso *“pelo menos umas 5 milhas com proa ao Cabo Espichel (...)”*.

Ora, sabendo hoje que esta é a área onde foi localizado o destroço<sup>80</sup>, a informação contida nesta Nota sustenta a presença dos caça-minas nesse ponto, durante as suas rotinas de rocega a sul da barra grande.

Perante estes dados, cremos que terá sido na navegação de regresso deste troço a sul da barra grande que o caça-minas *Roberto Ivens* colidiu com a mina alemã pois, segundo o testemunho de um sobrevivente, o Sargento Tiago Gil, no momento da explosão o navio rumava a norte<sup>81</sup>.

Sublinhe-se que as rotinas de rocega descritas nesta Nota nº 583 tinham lugar apenas entre a saída da barra grande, rumo a Cascais e ao Cabo Raso, navegando próximo

---

<sup>79</sup> Usando a conversão para milhas náuticas conforme ESPARTEIRO, A. M. (2001). *Dicionário Ilustrado de Marinha*. 2ª ed. Lisboa: Clássica Editora. trabalhando sobre uma carta náutica Série Pescas Cabo da Roca ao Cabo de Sines 24P04.

<sup>80</sup> Ver Capítulo 3. p.69.

<sup>81</sup> *O Século* de 26 de Julho de 1926. p.3.

da costa norte da embocadura do rio Tejo, e para sul da barra grande, neste troço de pelo menos 5 milhas. Não encontramos qualquer referência a operações de rocega que fossem realizadas 12 milhas a sul de Cascais, nem nas imediações do Cabo Espichel, o que nem sequer faria sentido, dado as grandes profundidades aí encontradas.

Voltaremos à Nota nº 583 mais à frente.

## 1.8 – DESEMPENHO ATÉ AO FINAL DO CONFLITO

Segundo a documentação consultada, apesar de após a entrada oficial na guerra Portugal ter formalmente pedido auxílio à Inglaterra para a obtenção do mais variado equipamento militar, a iniciativa de tomar medidas activas para a defesa dos portos de Lisboa e Leixões foi da Grã-Bretanha.

No momento em causa foi vantajoso para Portugal aceitar a proposta britânica, mas a vinda da Missão Naval Britânica a Lisboa constituiu essencialmente parte de medidas concretizadas por Inglaterra para proteger o seu tráfego marítimo e não uma cedência ao abrigo da aliança. De qualquer maneira, a proposta de auxílio britânica preencheu a lacuna causada pela inexistência em território nacional de dispositivos de defesa eficazes, inexistentes porque Portugal não tinha capacidade técnica para os conceber, produzir e desenvolver<sup>82</sup>. Ao mesmo tempo, a cedência deste equipamento por parte de uma nação aliada foi vantajosa porque permitiu que Portugal obtivesse algo que de outro modo, e no corrente contexto de guerra, não conseguiria obter através dos circuitos comerciais normais. Além disso, segundo a Majoria Geral da Armada, ao ser cedido por um aliado, Portugal poupou o custo da compra desse mesmo equipamento. Apesar de, como já referimos, em 1916, Portugal não possuir a capacidade para conceber e produzir o material que foi cedido pela Inglaterra, o conhecimento entretanto adquirido através das rotinas de operação dos equipamentos terá contribuído para o desenvolvimento de uma certa capacidade tecnológica de reparação e eventualmente produção de alguns componentes.

---

<sup>82</sup> TELO, A. José. *et al.*, 1999. *História da Marinha Portuguesa: Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974 (Tomo I)*. Lisboa: Academia de Marinha. p.290.

Ainda durante a guerra, o arsenal do Alfeite fabricou *kites* para o caça-minas *Azevedo Gomes* e instalou roletes no caça-minas *Baptista de Andrade*<sup>83</sup>.

Nestas circunstâncias, a cedência a Portugal do material necessário para montar redes de barragens anti-submarinos, um serviço de rocega de minas completo, bem como cargas de profundidade, juntamente com a formação técnica para operar todos estes meios, representou uma transferência de tecnologia que Portugal não possuía e dificilmente viria a desenvolver fora de um contexto de absoluta necessidade.

Até então, e numa perspectiva tecnológica, a tradição militar portuguesa nunca tinha sido a de usar meios e técnicas modernas em combates de grande escala, mas sim importar essas mesmas tecnologias em períodos de paz e adaptá-las às suas capacidades<sup>84</sup>. Em 1916 Portugal não tinha capacidade para responder às novas exigências da guerra moderna que a Grande Guerra introduziu.

Quanto ao método de rocega britânico, este revelou-se o preferido pelos portugueses e o que foi mais usado<sup>85</sup>. Deste modo, a rocega com arrastões navegando em parselhas obteve bons resultados e, na posse deste equipamento e técnicas, Portugal conseguiu manter operacional um serviço de rocega de minas até ao final do conflito.

Os sucessos dos caça-minas foram também dados a conhecer à população. Por exemplo, o caça-minas *Hermenegildo Capelo* conseguiu arrastar para a praia da Trafaria uma mina e esta, depois de desactivada, foi colocada em exposição pública em Belém, junto ao ancoradouro da Esquadilha de Patrulhas<sup>86</sup>.

Segundo Jaime do Inso, após o final da guerra, uma esquadilha de caça-minas britânicos em rota de Gibraltar para Inglaterra, ao fazer escala em Lisboa e apercebendo-se que os canais de navegação estavam limpos, elogiaram a Marinha portuguesa pelo seu desempenho com material tão reduzido<sup>87</sup>. No entanto, a quantidade de minas alemãs colocadas na barra do rio Tejo por submarinos alemães ficou bastante aquém da estimativa de Jaime do Inso, que escreveu que teriam sido mais de 100<sup>88</sup>.

---

<sup>83</sup> BCM-AH – Documentação Avulsa - Caixa 1495: Reparações 1918-1922.

<sup>84</sup> TELO, A. José. *et al.*, 1999. *História da Marinha Portuguesa: Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974 (Tomo I)*. Lisboa: Academia de Marinha. p.292.

<sup>85</sup> INSO, J. C., 2006. *Anais do Clube Militar Naval: A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha. p.50.

<sup>86</sup> *Idem.* p.51.

<sup>87</sup> *Idem.* p.52.

<sup>88</sup> *Idem. Ibidem.*

De acordo com os registos encontrados nos arquivos portugueses e alemães, foram colocadas apenas 38 minas na barra do rio Tejo<sup>89</sup>.

---

<sup>89</sup> COSTA, Paulo (2018). A Defesa Marítima e de Costa: O serviço de caça-minas in VALENTIM, Carlos; COSTA, Paulo. [Coord.] (2018). *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra (1916-1918): O afundamento do caça-minas Roberto Ivens*. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. pp.75-93.

## CAPÍTULO 2 – A PERDA DO CAÇA-MINAS *ROBERTO IVENS*

### 2.1 – O AFUNDAMENTO SEGUNDO AS DIVERSAS FONTES

No presente capítulo analisamos a informação existente sobre o afundamento do caça-minas *Roberto Ivens* para procurar compreender como chegou aos nossos dias a versão de que o navio se tinha afundado 12 milhas ao sul de Cascais e que factos sustentam esta versão, ou seja, qual o seu fundamento. Começamos por rever a imprensa da época e outras fontes coevas para, de seguida, consultar a bibliografia existente sobre a participação da Marinha na Grande Guerra e especificamente sobre este episódio, para analisar onde são coincidentes e onde divergem.

Foi através da imprensa que Portugal teve conhecimento da perda do caça-minas *Roberto Ivens* a 26 de Julho de 1917. No dia seguinte ao seu afundamento, a notícia da colisão do navio com uma mina alemã ocupou as primeiras páginas dos principais periódicos nacionais.

Alguns desses periódicos publicaram também uma nota oficiosa, emitida pelo Ministério da Marinha, que explicava as circunstâncias do afundamento e divulgava uma relação de nomes dos marinheiros, listando tanto os sobreviventes como os desaparecidos na explosão.

Essa nota oficiosa, um comunicado lacónico que poucas linhas teria se não incluísse uma listagem com os 21 nomes e postos dos elementos da guarnição, é a única descrição oficial do naufrágio tornada pública. Mais tarde, em Abril de 1919, através de uma cópia do Diário Náutico do rebocador *Bérrio*, encontramos um dado que terá passado despercebido, como veremos adiante.

De entre os periódicos nacionais, aquele que maior destaque deu à notícia do afundamento do caça-minas *Roberto Ivens* foi o diário republicano *A Manhã*<sup>90</sup>. Na sua edição de 27 de Julho de 1917, dedicou-lhe um cabeçalho de quatro linhas, a toda a largura da primeira página. Pôde ler-se que “*o navio bateu numa mina traiçoeiramente colocada perto do cabo Espichel*” e que demorou três segundos a afundar-se, arrastando consigo o

---

<sup>90</sup> Jornal *A Manhã* de 27 de Julho de 1917. p1.

comandante e 14 tripulantes. A nota oficiosa do Ministério da Marinha foi publicada no topo de uma notícia cujo texto ocupava integralmente duas das sete colunas da página.

Os periódicos *O Mundo*<sup>91</sup> e *O Século*<sup>92</sup>, nas suas edições do mesmo dia, também dedicaram um espaço significativo à notícia do afundamento, ambos os jornais publicando igualmente a nota oficiosa do Ministério da Marinha. Apesar de nenhum dos dois dedicar à notícia um cabeçalho da dimensão do d’*A Manhã*, *O Século* publicou uma fotografia do 1º Tenente Raul Cascais e aprofundou a notícia na segunda página.

Louvando a coragem e abnegação dos marinheiros portugueses, lamentando a morte em circunstâncias tão traiçoeiras e tentando descrever a rotina do caça-minas *Roberto Ivens*, os três periódicos referiram a proximidade do afundamento ao Cabo Espichel. Enquanto *A Manhã* e *O Mundo* escreveram que a tragédia se deu “*um pouco ao norte do cabo Espichel*”, n’*O Século* podemos ler que se deu “*o desastre entre Cascais e o cabo Espichel*”.

Mais discreta foi a notícia publicada pelo periódico *A Capital*<sup>93</sup>. Cerca de meia coluna na primeira página, sem qualquer alusão à nota oficiosa do Ministério da Marinha, mas reproduzindo a mesma lista de baixas e sobreviventes, o que nos leva a presumir que este jornal terá tido acesso à mesma informação que os restantes periódicos. Quanto à localização do afundamento, *A Capital* informou apenas que tinha ocorrido “*em águas portuguesas*”.

O *Diário de Notícias*<sup>94</sup> publicou a nota oficiosa e mais alguma informação, na primeira página, sob o título “*Portugal na guerra*”, enquanto *O Comércio do Porto*<sup>95</sup> publicou apenas a nota oficiosa na terceira página.

Na edição d’*O Século*<sup>96</sup> de dia 28 de Julho foi publicada aquela que será talvez a mais pormenorizada descrição do naufrágio. Com uma fotografia do caça-minas no topo, em duas colunas que se estendem para lá da meia página, recapitulou-se a notícia da véspera, acrescentando inúmeros pormenores, como as características do navio, o seu passado enquanto arrastão de pesca, a colisão com a mina e a reacção do rebocador *Bérrio*, e até os

---

<sup>91</sup> Jornal *O Mundo* de 27 de Julho de 1917. p.1.

<sup>92</sup> Jornal *O Século* de 27 de Julho de 1917. p.1.

<sup>93</sup> Jornal *A Capital* de 27 de Julho de 1917. p.1.

<sup>94</sup> Jornal *O Diário de Notícias* de 27 de Julho de 1917. p.1.

<sup>95</sup> Jornal *O Comércio do Porto* de 27 de Julho de 1917. p.3.

<sup>96</sup> Jornal *O Século* de 28 de Julho de 1917. p.1.

ferimentos dos sobreviventes e uma actualização do número de desaparecidos. Foi neste texto que se fez alusão ao diário de bordo do vapor *Bérrio* e se mencionaram as “12 milhas ao sul de Cascaes” e “o cruzeiro entre Cascaes e o Cabo Espichel”. E foi também aqui que os leitores ficaram a saber que “(...) uma grande explosão fez saltar o caça-minas, que se encontrava exactamente a sete milhas e meia ao sul verdadeiro do Bugio (...)”, o que é incongruente com as 12 milhas referidas algumas linhas acima na mesma notícia. Contudo, não detectámos que este aspecto voltasse a ser referido publicamente até 1926<sup>97</sup>. Trata-se de uma informação que não foi publicada nos restantes periódicos e é relevante pela posição estimada que indica.

Também a 28 de Julho o periódico *Jornal de Notícias*<sup>98</sup>, do Porto, refere em poucas linhas “o sinistro do cabo Espichel”.

As notícias publicadas nos dias seguintes foram compostas por textos cada vez menores e resumiram-se quase todas à listagem dos nomes da guarnição, atribuição das pensões de sangue, votos de pesar e breves notas biográficas do 1º Tenente Raul Cascais, enaltecendo o seu desempenho enquanto militar e enquanto português.

Na edição de dia 30 de Julho de 1917, *A Capital*<sup>99</sup> informava que ainda não tinha sido encontrado nenhum cadáver.

As menções ao afundamento do caça-minas *Roberto Ivens* desapareceram da imprensa diária para voltarem a surgir no mês de Agosto quando, no nº 598 da revista *Ilustração Portuguesa*<sup>100</sup>, lhe é dedicada uma página. Também nesta publicação se referiu o afundamento “a 12 milhas ao sul de Cascais”, quando “fazia o cruzeiro entre Cascaes e o Cabo Espichel”.

Quanto à nota oficiosa emitida pelo Ministério da Marinha, foi publicada por vários periódicos, mas nenhum deles a reproduziu do mesmo modo. Apesar de, no essencial, o articulado do texto ser o mesmo, presumimos que as pequenas diferenças possam ter sido causadas por uma qualquer questão tipográfica. Do mesmo modo, nenhum dos periódicos publicou as listas de nomes de sobreviventes e baixas pela mesma ordem, surgindo, inclusive, algumas discrepâncias entre os nomes que se podem ler nuns e noutros jornais.

---

<sup>97</sup> Jornal *O Século* de 26 de Julho de 1926. p.3.

<sup>98</sup> Jornal *Jornal de Notícias* (Porto) de 28 de Julho de 1917. p.1.

<sup>99</sup> Jornal *A Capital* de 30 de Julho de 1917. p.1.

<sup>100</sup> Revista *Ilustração Portuguesa* nº598 de 6 de Agosto de 1917. p.117.

Contudo, em momento algum a nota oficiosa faz qualquer referência a que o afundamento tenha ocorrido 12 milhas a sul de Cascais<sup>101</sup>. Refere apenas que o caça-minas “*abalroou com uma mina inimiga um pouco ao norte do Cabo Espichel*”, não dando mais nenhuma informação quanto à localização do naufrágio. A nota oficiosa é vaga no que concerne a posição do afundamento (Fig.5).

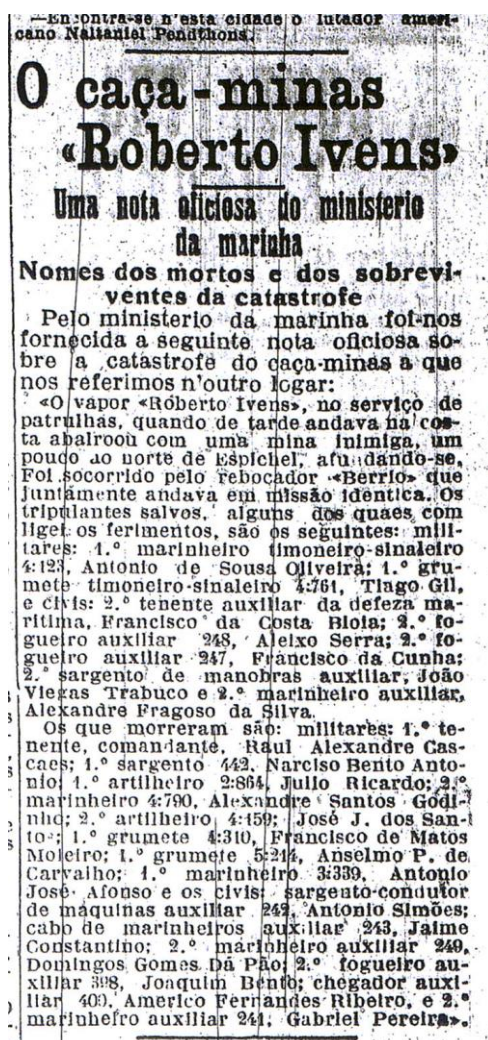


Fig.5

A nota oficiosa do Ministério da Marinha publicada na segunda página do jornal *O Século* de 27 de Julho de 1917.

Quando o caça-minas *Roberto Ivens* colidiu com a mina alemã e se afundou, o salvamento dos sobreviventes foi levado a cabo pelo rebocador *Bérrio*, o navio que acompanhava o *Roberto Ivens* nesse dia e que com ele navegava em conserva. Era expectável que a informação reportada por este navio constituísse uma importante – se não

<sup>101</sup> A Nota Oficiosa original não foi localizada. Especula-se que se possa encontrar num fundo documental do Gabinete do Ministro da Marinha ainda por desclassificar, por conter documentação do período de 25 de Abril de 1974.

mesmo a mais rigorosa – fonte sobre a posição onde efectivamente se deu o naufrágio. No entanto o Diário Náutico do rebocador *Bérrio* relativo ao período que abarca o mês de Julho de 1917, não se encontra entre o espólio do Arquivo Histórico da Marinha. Não quer isto dizer que não foi localizado no âmbito desta investigação, mas sim que não existe sequer qualquer entrada indexada para esse Diário Náutico. Teoricamente, nunca terá chegado ao Arquivo Histórico da Marinha, apesar de se encontrarem no Arquivo os Diários Náuticos do rebocador *Bérrio* das datas anteriores e posteriores ao afundamento do caça-minas *Roberto Ivens*. Assim, a ausência, ou melhor, a não existência, do volume que presumivelmente deveria incluir o registo de navegação do dia em que se perdeu o *Roberto Ivens* é um facto naturalmente relevante e que não podemos deixar de destacar, até pelo que nos sugere de estranho.

Mas, apesar de o Diário Náutico para o período em análise não existir, foram localizadas duas cópias manuscritas<sup>102</sup> das páginas relativas ao dia 26 de Julho de 1917.

Ambos claramente identificados como Cópia Nº 1, e exibindo o mesmo texto, estes dois documentos terão sido manuscritos em duas datas distintas, e por diferentes indivíduos, a julgar pela caligrafia que os distingue. Assinados pelo Capitão-tenente João Baptista de Barros, comandante do rebocador *Bérrio* em Julho de 1917, uma cópia está datada de 27 de Março de 1919 e a outra de 25 de Abril do mesmo ano<sup>103</sup>.

Nestas cópias podemos ler que ambos os navios se encontravam a cruzar entre Cascais e o Cabo Espichel, navegando o *Bérrio* pela proa do *Roberto Ivens*, “desde as 0h às 3h<sup>104</sup> hora em que este último navio saltou por explosão de mina ou torpedo a 7,5 milhas ao sul verdadeiro do Bugio”. O *Roberto Ivens* estaria a uns estimados 500 metros do *Bérrio* quando se deu a explosão e afundou-se em cerca de um minuto. A proa foi a última secção do casco a afundar-se, tendo provocado um cachão de cerca de um metro e meio. O *Bérrio* arreou duas baleeiras para recolher os naufragos e começou a navegar a toda a força em diversos rumos, para procurar evitar ser atingido por um possível torpedo, pois que a bordo julgaram que o afundamento teria sido provocado por um submarino que se encontrasse na mesma área. Ainda segundo a mesma fonte dispararam cerca de 29 tiros na direcção do que

---

<sup>102</sup> BCM-AH – Documentação Avulsa – *Bérrio* – Caixa 657-A.

<sup>103</sup> Poderá tratar-se de cópias de documentos enviados à Delegação Portuguesa presente na Conferência de Paz de 1918-1919. Ver COSTA, Paulo. (2014). “As perdas da frota mercante portuguesa durante a Grande Guerra” in Actas do Colóquio *Jornadas do Mar 2014*. Almada: Escola Naval.

<sup>104</sup> Neste caso as 3h são as 15h, ou seja, três da tarde.

parecia ser a esteira de um submarino. As baleeiras só foram recolhidas perto dos baixios do Alpeidão e o *Bérrio* dirigiu-se de seguida para o porto do Bom Sucesso, por ordem do Comando da Divisão Naval. Neste documento também não se encontra nenhuma menção a uma localização 12 milhas ao sul de Cascais.

Uma outra fonte que localizámos é o Livro de Registo do Serviço Diário da Bateria Naval de Cascais<sup>105</sup>. Trata-se de um registo manuscrito bastante sucinto das rotinas diárias da Bateria. No serviço de dia 26 para 27 de Julho de 1917, uma quinta para sexta-feira, o militar de serviço anotou sob a rubrica Ocorrência que “Às 15,15h comunicou-se para o posto de vigilância que ao S do Cabo Espichel se estavam dando grandes detonações”. Tendo sido sensivelmente à mesma hora que o caça-minas *Roberto Ivens* colidiu com a mina e que o rebocador *Bérrio* abriu fogo, acreditamos que o militar de serviço na Bateria possa ter ouvido os disparos do *Bérrio* e estimado que o som seria proveniente de sul do Cabo Espichel.

Analisadas as referidas fontes com maior atenção – os periódicos, a nota oficiosa do Ministério da Marinha e a cópia do Diário Náutico do rebocador *Bérrio* – três constatações são evidentes.

Primeiro, a menção ao Cabo Espichel, enquanto referência para situar o local do afundamento. “*Um pouco ao norte do cabo Espichel*” é a informação da nota oficiosa do Ministério da Marinha, que é reproduzida pelos periódicos, explicando-se que o caça-minas navegava entre Cascais e o Cabo Espichel.

Segundo, nem a nota oficiosa, nem as cópias do Diário Náutico, fazem qualquer alusão a 12 milhas a sul de Cascais. Apesar de o jornal *O Século*, de dia 28 de Julho de 1917, referir este dado “segundo o diário de bordo do vapor «*Berrio*»” [sic] as cópias encontradas não o confirmam. Não temos, assim, como apurar a origem desta informação. Poderemos supor que possa ter sido transmitida verbalmente algures quando os jornalistas ocorreram ao porto do Bom Sucesso<sup>106</sup>, ao Arsenal e à Majoria Geral da Armada<sup>107</sup>, mas não temos como o verificar.

---

<sup>105</sup> BCM-AH – Livro de Registo do Serviço Diário 1917-18. Bateria Naval de Cascais.

<sup>106</sup> *O Mundo* de 27 de Julho de 1917. p.1. Refere que o seu redactor enviado ao local encontrou o próprio Capitão-de-fragata Leote do Rego.

<sup>107</sup> *O Século* de 27 de Julho de 1917. p.1.

No entanto, esta é a informação que mais vezes podemos ler na bibliografia sobre a participação da Marinha Portuguesa na Grande Guerra, encontrada em obras de referência mais antigas, e em alguns trabalhos mais recentes, sem que os seus autores citem em que fonte se sustentam para o afirmar, como veremos a seguir.

Por último, a menção às “7,5 milhas ao sul verdadeiro do Bugio” referida no Diário Náutico do rebocador *Bérrio*, só a encontramos na edição de 28 de Julho do jornal *O Século*. Nenhum outro periódico referiu esta posição.

Curiosamente, à semelhança do que podemos ler na edição de Julho de 1917, nas afirmações que faz a *O Século* em 1926<sup>108</sup>, o próprio Sargento Tiago Gil repete que o navio navegava “(...) a 8 milhas ao sul do Bugio e a 12 ao sul de Cascais (...)”<sup>109</sup>. Ora, não é possível estar simultaneamente a sul da vila de Cascais e a sul do Bugio, pois que estes dois pontos se encontram afastados longitudinalmente.

Este dado aparenta ter passado despercebido, ou caído no esquecimento, pois que ninguém o refere.

Em suma, sabemos agora que o afundamento do caça-minas *Roberto Ivens* ocorreu numa posição distinta da noticiada em 1917<sup>110</sup>. As circunstâncias do naufrágio trazidas a público através da imprensa da época e da nota oficiosa do Ministério da Marinha, apontavam para que o naufrágio se tivesse dado algures entre Cascais e o Cabo Espichel, um pouco a norte do Cabo Espichel ou até a 12 milhas a sul de Cascais – apesar de não haver como justificar esta última afirmação, como já vimos – que terá sido, na nossa opinião, o mesmo que anunciar que a colisão com uma mina alemã se tinha dado ao largo da barra do Tejo, longe de Lisboa.

Não restam hoje dúvidas que o naufrágio teve lugar perto do Bugio, a menos de 5 milhas náuticas a sul do farol.

A informação trazida a público em 1917 não contribuiu para que se conhecesse o verdadeiro local do naufrágio do caça-minas *Roberto Ivens*. Aliás, à luz do que sabemos hoje sobre a localização do destroço, numa primeira análise poderá até parecer absurdo como o

---

<sup>108</sup> *O Século* de 26 de Julho de 1926. p.3. Na verdade, Tiago Gil refere 8 milhas e não 7,5 milhas, meia milha que neste contexto não nos parece relevante.

<sup>109</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>110</sup> Ver Capítulo 3. p.69.

Ministério da Marinha anunciou através da sua nota oficiosa uma posição tão distante do ponto onde o caça-minas realmente colidiu com a mina alemã.

## 2.2 – O AFUNDAMENTO NA BIBLIOGRAFIA PORTUGUESA SOBRE A GRANDE GUERRA

Um passo natural no âmbito desta investigação foi procurar saber como a bibliografia nacional sobre a participação da Marinha Portuguesa na Grande Guerra abordou o afundamento do caça-minas *Roberto Ivens*. Mantínhamos a expectativa que, a par com as fontes referidas no ponto anterior, a bibliografia existente nos permitisse clarificar as circunstâncias de afundamento do navio e até, quem sabe, acrescentasse alguns dados relevantes.

Começámos por consultar a bibliografia coeva, na expectativa que os autores contemporâneos do episódio, principalmente os militares, encontrando-se em posição privilegiada para escrever sobre o naufrágio, o tivessem feito.

A primeira obra consultada foi da autoria do oficial da Marinha Fernando Augusto Pereira da Silva que, logo em 1919, escreveu sobre as experiências da Marinha Portuguesa durante o conflito<sup>111</sup>. Pereira da Silva, um destacado oficial da Marinha que viria a atingir o posto de Almirante e a ser por várias vezes Ministro da Marinha durante a Primeira República, é um autor incontornável<sup>112</sup> pela quantidade e teor dos textos que redigiu, essencialmente apresentando várias reflexões sobre o desempenho da Marinha e aquilo que acreditava dever ser o seu papel. Sobre a acção marítima portuguesa durante a Grande Guerra, Pereira da Silva escreveu que “*um dos nossos caça-minas, o Roberto Ivens, foi vítima do cumprimento do seu dever, na barra grande, indo de encontro a uma mina, que em poucos minutos o afundou*”<sup>113</sup>. Apesar de dedicar ao episódio pouco mais do que uma linha, Pereira da Silva situou o afundamento “*na barra grande*”, um dos canais de entrada do porto do Lisboa e que se encontra, como já referimos atrás<sup>114</sup>, perto da área onde foi localizado o destroço. A breve menção de Pereira da Silva ao afundamento do caça-minas *Roberto Ivens*, ainda que sendo vaga, aponta uma localização diferente da referida pelas

---

<sup>111</sup> PEREIRA DA SILVA, Fernando Augusto. (1919). *Os ensinamentos navais da grande conflagração mundial e a nossa acção marítima*. Estado Maior Naval. Lisboa: Tip. de J. F. Pinheiro.

<sup>112</sup> VALENTIM, Carlos. (1918). A Memória da Guerra no Mar in *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra (1916-1918): O afundamento do caça-minas Roberto Ivens*. p.21.

<sup>113</sup> PEREIRA DA SILVA, Fernando Augusto. (1919). *Os ensinamentos navais da grande conflagração mundial e a nossa acção marítima*. Estado Maior Naval. Lisboa: Tip. de J. F. Pinheiro. p.88.

<sup>114</sup> Ver Capítulo 1. p.31.

fontes analisadas na primeira parte deste capítulo e da maioria da bibliografia existente, como veremos de seguida.

O Contra-almirante Pereira Nunes, numa só linha, escreveu apenas que “o caça-minas *Roberto Ivens* se afundou a umas 12 milhas ao sul de Cascais (...).”<sup>115</sup>.

O Capitão-de-fragata Jaime Correia do Inso, que se manteve em serviço até 1938<sup>116</sup>, foi talvez o oficial que mais escreveu sobre as acções da Marinha na Grande Guerra em todas as suas vertentes. Em 1934 foi o responsável pela redacção dos textos que viriam a constituir o capítulo sobre a guerra no mar para a obra coordenada pelo General Ferreira Martins<sup>117</sup>, um trabalho de fundo sobre a participação das forças portuguesas na Grande Guerra, publicado em dois volumes e profusamente ilustrado com fotografias e mapas. No entanto, a quase totalidade de ambos os volumes é dedicada ao Corpo Expedicionário Português e à campanha nas trincheiras da Flandres. Às acções da Marinha são reservadas apenas cerca de 80 páginas a encerrar o segundo volume, onde Correia do Inso abordou temas tão diversos como a defesa da costa e a guerra submarina, a escolta de comboios e o transporte de tropas para França, as acções da Marinha nas águas das colónias e ainda o que se passou com a marinha mercante e de pesca. Sobre o caça-minas *Roberto Ivens*, Correia do Inso escreveu que se afundou “perto da barra de Lisboa”<sup>118</sup> para mais à frente acrescentar que o afundamento se deu “a 12 milhas a sul de Cascais, no alinhamento da Peninha pela Cidadela”<sup>119</sup>.

Sabemos que Correia do Inso tinha mais a dizer sobre a participação da Marinha na Grande Guerra, mas viu os seus textos editados devido a condicionantes de espaço<sup>120</sup>. Assim, optou por voltar a publicá-los entre 1937 e 1939 nos Anais do Clube Militar Naval, numa versão mais extensa. Relativamente ao local do afundamento do caça-minas *Roberto Ivens* não adiantou mais nada de relevante<sup>121</sup>.

---

<sup>115</sup> PEREIRA NUNES, António Rafael. (1923). *Portugal na Grande Guerra - A acção da Marinha*. Lisboa: Imprensa Nacional. p.18.

<sup>116</sup> BCM-AH – Livro Mestre - Classe de Marinha: N, Fólio 116.

<sup>117</sup> INSO, Jaime. (1934). A Marinha portuguesa na Grande Guerra in MARTINS, Ferreira (Dir). *Portugal na Grande Guerra Vol.2*. Lisboa: Editorial Ática.

<sup>118</sup> *Idem*. p.271.

<sup>119</sup> *Idem*. p.298.

<sup>120</sup> INSO, Jaime Correia. (2006). *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha. p.11.

<sup>121</sup> INSO, Jaime Correia do in Anais do Clube Militar Naval - 1937/1939. Cap. IV - NOV/DEZ 1937. pp.990-1013.

Nos textos para os Anais do Clube Militar Naval manteve que o caça-minas se afundou “a 12 milhas ao sul de Cascais” acrescentando que a mina explodiu junto ao camarote do comandante, partindo o navio ao meio e que a popa “mergulhou logo”<sup>122</sup>. Se a proximidade à barra de Lisboa e ao alinhamento da Peninha com a Cidadela de Cascais são referências que encontramos na documentação consultada, já o mesmo não se pode dizer da menção à posição situada 12 milhas ao sul de Cascais.

O Capitão-de-mar-e-guerra Saturnino Monteiro foi outro oficial da Marinha que referiu o afundamento do caça-minas *Roberto Ivens* na sua obra em oito volumes sobre os combates em que a Marinha Portuguesa participou desde a fundação até ao século XX<sup>123</sup>. Saturnino Monteiro dedicou ao episódio um pouco mais de meia página, complementando com alguma informação sobre a rocega de minas. Sobre o naufrágio escreveu que ocorreu “cerca de doze milhas a sul de Cascais”<sup>124</sup>. Em nota de rodapé, Saturnino Monteiro cita como bibliografia Pereira Nunes e Jaime do Inso, precisamente as mesmas duas obras que referimos atrás.

Ainda de autoria de oficiais da Marinha, embora já de outra geração, encontramos mais alguns textos que abordam o afundamento do caça-minas *Roberto Ivens*. O 1º Tenente Pinto Machado, num texto algo empolgado para a Revista da Armada, escreveu que o caça-minas *Roberto Ivens* navegava “a caminho do Espichel”<sup>125</sup> e que “Cascais já estava a 12 milhas para norte”<sup>126</sup>. Alguns anos depois, na mesma publicação, o Capitão-tenente Rodrigues da Costa repete que o naufrágio ocorreu “a cerca de 12 milhas a sul de Cascais”<sup>127</sup>. A partir do ano de 2014 inúmeras iniciativas no âmbito do centenário da Grande Guerra justificaram uma produção até então incomum de trabalhos de várias dimensões sobre a participação portuguesa no conflito. Para além do suporte físico em forma de monografias, memórias e actas de congressos e colóquios, o suporte digital com conteúdos partilhados em sites temáticos<sup>128</sup> foi um canal privilegiado para a divulgação destes

---

<sup>122</sup> INSO, Jaime Correia. (2006). *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha. p.117. Os textos de Correia do Inso foram reeditados pela Comissão Cultural da Marinha em 2006 e novamente em 2015.

<sup>123</sup> MONTEIRO, Saturnino. (1997). *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa Volume VIII 1808-1975*. Lisboa: Livraria Sá da Costa.

<sup>124</sup> *Idem*. p.127.

<sup>125</sup> MACHADO, M. Pinto. (1976). *PUM* in Revista da Armada nº63. Lisboa. p.11.

<sup>126</sup> *Idem*. *Ibidem*.

<sup>127</sup> COSTA, Rodrigues. (1996). *A Marinha na 1ª Guerra Mundial* in *Revista da Armada* Fevereiro. Lisboa. p.19.

<sup>128</sup> Como exemplos refiram-se [www.portugalgrandeguerra.defesa.pt](http://www.portugalgrandeguerra.defesa.pt) e <https://portugal1914.org/>

trabalhos. Reencontramos alguns trabalhos mais antigos, aparentemente “reciclados”, como é o caso do já citado Capitão-tenente Rodrigues da Costa que volta a posicionar o naufrágio “*a cerca de 12 milhas a sul de Cascais*”<sup>129</sup> para mais à frente no mesmo texto escrever que o afundamento se deu “*ao largo de Cascais*”<sup>130</sup>.

O Contra-almirante Leiria Pinto também menciona o afundamento do caça-minas *Roberto Ivens*, mas omite qualquer referência à posição do naufrágio<sup>131</sup>.

O Capitão-de-fragata Bessa Pacheco escreveu que o afundamento se deu “*durante uma operação de rocega 12 milhas a sul de Cascais*”<sup>132</sup> e o Contra-almirante David e Silva que “*chocou com uma mina durante uma missão de rocega entre os cabos Raso e Espichel*”<sup>133</sup>.

Já em Maio de 2016, o Capitão-de-mar-e-guerra Rodrigues Pereira escreveu que o afundamento teve lugar “*6 milhas a sudeste de Cascais*”<sup>134</sup>, uma localização que contrasta com todas as posições referidas até aqui. No entanto, este autor não cita a fonte onde obteve esta informação.

Finalmente, em 2018, o Capitão-de-mar-e-guerra Alves Salgado escreveu que o caça-minas *Roberto Ivens* se afundou “*numa posição a 12 milhas a sul de Cascais*”<sup>135</sup>.

De autoria de investigadores civis, começámos por consultar na *História de Portugal* dirigida por Damião de Peres o volume sobre a Grande Guerra, elaborado por Hêrnani Cidade, que Nuno Severiano Teixeira aponta como um marco fundamental na produção historiográfica portuguesa sobre a Grande Guerra<sup>136</sup>. No entanto esta obra não menciona o afundamento do caça-minas *Roberto Ivens*. O espaço dedicado às acções da Marinha é

---

<sup>129</sup> COSTA, Adelino Rodrigues. *A Marinha na Primeira Guerra Mundial* adaptado da Revista da Armada, edições 283/Janeiro e 284/Fevereiro, 1996. p.18.

<sup>130</sup> *Idem*. p.27.

<sup>131</sup> PINTO, José Luís Leiria. *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. p.3.

<sup>132</sup> PACHECO, Bessa. (2014). A Marinha na I Guerra Mundial in *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. CXLIV, Julho-Dezembro de 2014. p.469.

<sup>133</sup> DAVID E SILVA, Fernando. (2014). A Marinha e a “Guerra Europeia”: Defesa marítima e operações no Atlântico (1916-1918) in *Memórias 2014 Vol.XLIV*. Lisboa: Academia de Marinha. p.400.

<sup>134</sup> PEREIRA, J. A. Rodrigues. (2016). A Marinha na Grande Guerra: Teatros de operações da Europa, Atlântico e Mediterrâneo – 1914-1919 in *Revista Militar Número Temático* Maio 2016. p.501.

<sup>135</sup> SALGADO, A. Alves. (2018). A Armada e a Grande Guerra: Uma reflexão in *Anais do Clube Militar Naval Volume CXLVIII* Julho-Dezembro 2018. Lisboa: Clube Militar Naval. p.515.

<sup>136</sup> TEIXEIRA, N. Severiano. (1996). *O Poder e a Guerra 1914-1918: Objectivos Nacionais e Estratégias Políticas na Entrada de Portugal na Grande Guerra*. Lisboa: Editorial Estampa. p.29. Outra obra portuguesa que Severiano Teixeira aponta como fundamental para o estudo da Grande Guerra é a dirigida pelo General Ferreira Martins, que já referimos antes.

escasso e refere apenas “o facto mais notável da acção da nossa Marinha – o afundamento do Augusto de Castilho, em 14 de Outubro de 1918”<sup>137</sup>.

Nas obras gerais sobre História de Portugal, nomeadamente as dirigidas por Joel Serrão e A.H. de Oliveira Marques<sup>138</sup>, Joaquim Veríssimo Serrão<sup>139</sup> e José Mattoso<sup>140</sup>, não encontramos qualquer menção ao afundamento do caça-minas *Roberto Ivens*.

Em 1999, António José Telo escreveu acerca do caça-minas *Roberto Ivens* “um pescueiro mobilizado, que choca contra uma mina a 15 de Julho de 1917, no trabalho de rocega entre os cabos da Roca e Espichel”<sup>141</sup>.

Voltamos a encontrar menções ao afundamento do caça-minas *Roberto Ivens* pela pena de Ferreira dos Santos, capitão da marinha mercante, que escreveu em 2008 que o afundamento se deu “entre os cabos Raso e Espichel”<sup>142</sup> e mais tarde, em 2009, “entre o cabo da Roca e o cabo Espichel”<sup>143</sup>.

Um autor refere o afundamento do caça-minas *Roberto Ivens* num contexto que consideramos merecer especial atenção e que aprofundamos no Capítulo 4. Trata-se de Filipe Ribeiro de Meneses que, a propósito das sessões secretas da Câmara dos Deputados e da tensão vivida nesses dias, lembra que a 26 de Julho o caça minas “foi afundado por uma mina alemã doze milhas a sul de Cascais, perto do Cabo Espichel”<sup>144</sup>.

Um outro título de referência que é omissivo quanto ao afundamento do caça-minas *Roberto Ivens* é a obra *Portugal e a Grande Guerra*<sup>145</sup>, coordenado por Aniceto Afonso e Matos Gomes. Neste trabalho, e no que concerne a guerra no mar, Nuno Santa Clara Gomes escreveu “(...) o feito mais memorável da Marinha Portuguesa na guerra: o combate do caça-minas Augusto de Castilho, que escoltava o vapor S. Miguel, com o submarino U-139

---

<sup>137</sup> CIDADE, Hêrnani. (1935). Portugal na Guerra Mundial 1914-1918 in PERES, Damião (Dir.). *História de Portugal Vol. VII*. Barcelo: Portucalense Editora. p.520.

<sup>138</sup> SERRÃO, Joel; OLIVEIRA MARQUES, A.H.. (Dir.). (1990). *Nova História de Portugal* (Volumes 1 a 12). Lisboa: Editorial Presença.

<sup>139</sup> SERRÃO, Joaquim Veríssimo. (1978). *História de Portugal* (Volumes 1 a 13). Lisboa: Editorial Verbo.

<sup>140</sup> MATTOSO, José. (Dir.). (2001). *História de Portugal* (Volumes 1 a 8). Lisboa: Editorial Estampa.

<sup>141</sup> TELO, A. José. [Et al.]. (1999). *História da Marinha Portuguesa: Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974 (Tomo I)*. Lisboa: Academia de Marinha. p.289.

<sup>142</sup> SANTOS, J. Ferreira. (2008). *Navios da Armada Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa: Academia de Marinha. p.210.

<sup>143</sup> SANTOS, J. Ferreira. (2009). Arrastões do Alto – Arrastões Militarizados in *Revista Bordo Livre* Novembro/Dezembro 2009. p.7.

<sup>144</sup> MENESES, F. Ribeiro. (2015). *A Grande Guerra de Afonso Costa*. Alfragide: Publicações D.Quixote/LeYa. p.351.

<sup>145</sup> AFONSO, Aniceto & GOMES, C. Matos [Et al.]. 2ª ed. (2013). *Portugal e a Grande Guerra 1914-1918*. Vila do Conde: Verso da História.

(...)”<sup>146</sup>, e mais à frente António Telo reforça referindo “*O caso mais famoso nas escoltas dos comboios portugueses foi o combate entre o caça-minas Augusto de Castilho, que dava escolta ao paquete S. Miguel, e o U-139*”<sup>147</sup>.

Quanto a publicações de carácter generalista, destinadas ao grande público, a edição da Enciclopédia Pela Imagem dedicada à participação portuguesa na Grande Guerra, não faz qualquer referência ao caça-minas *Roberto Ivens*, mas refere que “*alguns navios caça-minas foram envolvidos em fatais explosões*”<sup>148</sup>. Quanto à guerra submarina destaca “*o glorioso combate, que imortalizou o comandante Carvalho Araújo*”<sup>149</sup>.

Se entre as fontes analisadas na primeira parte deste capítulo, nomeadamente os periódicos, encontramos uma maior quantidade de referências à proximidade do local do naufrágio com o Cabo Espichel, entre a bibliografia consultada a referência mais comum é indiscutivelmente as 12 milhas a sul de Cascais. Alguns autores também posicionaram o naufrágio nas imediações do cabo Espichel, ou algures entre cabos. Apenas Pereira da Silva, em 1919, e Correia do Inso, em 1934, referem a barra de Lisboa, dando pistas quanto ao verdadeiro local do afundamento, ainda que de modo vago e pouco preciso. Mais nenhum autor o fez.

Aliás, quanto a Correia do Inso, apesar da referência à barra de Lisboa, quando escreveu que o afundamento se deu “*a 12 milhas a sul de Cascais, no alinhamento da Peninha pela Cidadela*”, está a dar-nos uma posição geograficamente impossível: um rumo obtido pelo enfiamento da Peninha pela cidadela de Cascais não coincide com o ponto cardeal sul, antes se encontra desviado uns estimados 30° a leste, o que constitui uma diferença considerável.

Podemos então afirmar que a versão do afundamento do caça-minas *Roberto Ivens* que prevaleceu até hoje entre as páginas da bibliografia sobre a participação da Marinha Portuguesa na Grande Guerra não se sustenta em qualquer tipo de evidências e que faz eco do que se pôde ler na imprensa da época.

As escassas linhas que os diversos autores dedicaram a esta temática poderão ser sinónimo do carácter secundário de que se revestiu o afundamento do caça-minas *Roberto*

---

<sup>146</sup> AFONSO, Aniceto & GOMES, C. Matos [Et al.]. 2ª ed. (2013). *Portugal e a Grande Guerra 1914-1918*. Vila do Conde: Verso da História. p.155.

<sup>147</sup> *Idem*. p.259.

<sup>148</sup> Os Portugueses na Grande Guerra. (1940). in *Enciclopédia Pela Imagem*. Porto: Livraria Lello. p.38.

<sup>149</sup> *Idem*. p.39.

*Ivens* no contexto da participação da Marinha na Grande Guerra e do pouco interesse que este episódio terá provocado aos historiadores navais e militares. Sem mais interrogações, nada mais tiveram a dizer sobre este naufrágio.

Ao mesmo tempo a bibliografia consultada ilustra claramente como um dado que se vem a demonstrar sem rigor foi consecutivamente repetido por vários autores ao longo de décadas, contribuindo para consolidar uma ideia errada acerca do local do afundamento do navio.



### CAPÍTULO 3 – LOCALIZAÇÃO E IDENTIFICAÇÃO DO DESTROÇO DO CAÇA-MINAS *ROBERTO IVENS*

No terceiro capítulo descrevemos as várias fases da investigação que levou à localização e identificação do destroço do caça-minas *Roberto Ivens*; quais os indícios e questões que estiveram na origem da investigação e quais as respostas encontradas. Respostas essas que nos permitem agora afirmar que o caça-minas *Roberto Ivens* se perdeu numa posição distinta daquela onde se acreditava que tinha naufragado.

Pretendemos deixar claro que os primeiros passos desta investigação se deram devido aos relatos orais dos mergulhadores que visitaram o seu destroço no ano de 2002. Ou seja, esta investigação não nasceu para responder a uma questão académica, pois nada na bibliografia que conhecíamos nos levava até então a duvidar da localização do naufrágio.

No ano de 2002 um grupo de mergulhadores recreativos<sup>150</sup> visitou o destroço de um navio não identificado situado ao largo das praias da Costa da Caparica e da Fonte da Telha, no Concelho de Almada.

A existência deste destroço tornou-se conhecida da comunidade de mergulhadores recreativos nacionais após um primeiro mergulho comercial, realizado pelo Centro de Mergulho *Cabana Divers*, cujas instalações se situavam na praia da Fonte Telha. Virgílio Silva, proprietário do centro de mergulho, sabendo da popularidade que o mergulho em destroços gozava entre grande parte dos mergulhadores e procurando novos locais de mergulho como mais-valia comercial face à concorrência, capitalizou a sua experiência de anos de actividade piscatória na barra do rio Tejo, bem como os laços que mantinha com a comunidade local por ser, ele próprio, filho de pescador. Assim, tendo acesso ao conhecimento resultante de anos e anos de faina no Tejo, obteve a localização de um pesqueiro<sup>151</sup> que se sabia ser um casco naufragado pois quando, por infortúnio, as redes de

---

<sup>150</sup> De acordo com a legislação portuguesa define-se como *mergulho recreativo* ou *desportivo* a actividade realizada em meio aquático que consiste em manter-se abaixo da superfície recorrendo a um contentor com ar ou outras misturas respiratórias com propósitos recreativos. Vulgarmente conhecido pelo acrónimo anglo-saxónico SCUBA - Self Contained Underwater Breathing Apparatus. É o uso do equipamento SCUBA que o distingue do mergulho em apneia.

<sup>151</sup> Denomina-se *pesqueiro* um local onde a existência de espécies piscícolas de interesse comercial garante o sucesso da faina. O *pesqueiro* pode ser constituído por uma formação geológica (fundo rochoso) ou pelo destroço de um casco naufragado, sendo que em ambos os casos proporciona condições de habitabilidade e sobrevivência das espécies. A localização de um *pesqueiro* não é habitualmente partilhada, na expectativa de

pesca lá ficavam presas, “vinham como que cortadas à faca e sujas de ferrugem”<sup>152</sup>.

Segundo Virgílio Silva, entre os pescadores dizia-se que o casco era de um arrastão chamado *Maria Eduarda* e foi por esse nome que o destroço se viria a tornar conhecido.

Assim, acompanhado de um reduzido grupo de amigos, todos eles praticantes de mergulho com escafandro autónomo, e na posse das coordenadas da localização do casco obtidas durante as rotinas da pesca, realizou um primeiro mergulho exploratório para confirmar a posição e o estado do destroço. Virgílio Silva não consegue precisar em que data ocorreu exactamente esse primeiro mergulho, mas estima que tenha sido entre os anos 2000 e 2001<sup>153</sup>.

Mais tarde, um primeiro mergulho comercial, ou seja, com clientes pagantes, teve lugar no dia 5 de Outubro de 2002<sup>154</sup>.

Por o casco se encontrar num local relativamente afastado da costa e a 36 metros de profundidade, o que implica aguardar por condições meteorológicas e marítimas ideais para poder ser mergulhado, o destroço começou por ser frequentado apenas por mergulhadores com um nível técnico avançado. Neste caso o mergulho era efectuado já em condições atlânticas, exposto às marés e às fortes correntes do rio Tejo, bem como aos ventos que se fazem sentir com bastante intensidade no local, dificultando a navegação e manobra da pequena embarcação de casco semi-rígido do centro de mergulho. Alguns destes mergulhadores integravam a SPEX (Sociedade Portuguesa de Exploração Subaquática) e partilharam a experiência desse primeiro mergulho na sua Newsletter<sup>155</sup>. A existência do destroço começou por ser divulgada no círculo de relações deste grupo restrito de mergulhadores, mas rapidamente alastrou a toda a comunidade nacional através da entretanto extinta plataforma digital *Fórum-Mergulho*<sup>156</sup>.

---

garantir o sustento do pescador que a conhece. Ver ALVES, J. L., (1999). *Roteiro de Pedras das Costas da Ericeira e Cascais pelo Pescador Fernando Brites*. Ericeira: Editora Mar de Letras.

<sup>152</sup> Comunicação pessoal de Virgílio Silva ao autor. Quando as redes ficam presas em rochas, danificam-se de modo irregular, rasgando-se e apresentando-se esburacadas, mas quando ficam presas num casco metálico é comum apresentarem-se cortadas. Em ambos os casos é a tracção da embarcação de pesca que, alando as redes, as recupera ou as perde, total ou parcialmente.

<sup>153</sup> *Idem*.

<sup>154</sup> Comunicação pessoal da mergulhadora Susana Catita ao autor, via email a 8/9/2014.

<sup>155</sup> Newsletter da SPEX, nº1, Outubro de 2002. A SPEX esteve activa entre os anos de 2001 e 2004, segundo comunicação pessoal do mergulhador Pedro Lage ao autor. A sua Newsletter era redigida no processador de texto Word e enviada por correio electrónico como ficheiro anexo. O autor recebeu esta Newsletter.

<sup>156</sup> O *Fórum-Mergulho* foi criado em 2002 e manteve-se muito activo até 2010, segundo comunicação pessoal do seu fundador e administrador, Nuno Gil. Incontornável na dinamização do mergulho SCUBA em Portugal.

No entanto, foi só no ano de 2004 que foram publicadas aquelas que seriam as primeiras imagens a vir a público do destroço. Duas fotografias a preto e branco, da autoria do mergulhador e fotógrafo-subaquático Miguel Ângelo, ilustraram um artigo sobre o Centro de Mergulho *Cabana Divers* publicado na revista digital *DecoStop Magazine*<sup>157</sup>.

Foi por essa altura que nos começámos a questionar acerca da real identidade do destroço. Apesar da habitual preferência dos mergulhadores por imersões em destroços, as opiniões que nos transmitiram aqueles que ali mergulharam revelavam alguma decepção face às condições adversas e ao estado do destroço. Os mergulhadores lamentavam-se que para além de todas as dificuldades encontradas nesta saída – condições marítimas e meteorológicas que raras vezes eram as ideais, e se traduziam numa viagem dura e desconfortável, onde a longa distância ao local do mergulho implicava uma viagem mais demorada, com o conseqüente consumo de combustível, que por sua vez implicava um custo final mais elevado a pagar pela saída – nem sequer mergulhavam num navio inteiro pois o que lá estava era apenas “*meio navio*”<sup>158</sup>. Os mergulhadores descreviam que o destroço não tinha popa, que era como que “*um meio navio*” composto apenas por uma secção de casco onde se identificava a proa e uma estrutura colapsada. Os mergulhadores afirmavam não se avistar nem popa nem hélice nas imediações, sendo que o destroço se encontrava num fundo plano, de areia, sem rochas nem outro tipo de irregularidades ou acidentes de terreno.

Perante a descrição verbal de um casco sem popa, e sem explicação aparente para a inexistência da popa, num fundo plano de areia onde nada parecia justificar a ruptura e desaparecimento da extremidade da ré do navio, lembrámo-nos daquilo que sabíamos acerca do afundamento do caça-minas *Roberto Ivens*. À data conhecíamos os trabalhos de Jaime Correia do Inso<sup>159</sup> e de Saturnino Monteiro<sup>160</sup>, que analisámos no capítulo anterior. Como ambos estes autores escreveram que o afundamento do caça-minas *Roberto Ivens* se tinha dado 12 milhas ao sul de Cascais, não nos pareceu plausível que este destroço situado

---

<sup>157</sup> *DecoStop Magazine* Maio de 2004 Ano 1 nº 0 Bimestral. Disponível à data para download gratuito em [www.decostop-magazine.com](http://www.decostop-magazine.com).

<sup>158</sup> Meio navio, ou metade de um navio, eram as expressões que os mergulhadores invariavelmente usavam na sua descrição verbal do destroço ao autor.

<sup>159</sup> INSO, Jaime Correia. (2006). *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha.

<sup>160</sup> MONTEIRO, Saturnino. (1997). *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa Volume VIII 1808-1975*. Lisboa: Livraria Sá da Costa.

algures ao largo das praias da Caparica e da Fonte da Telha pudesse ser o caça-minas *Roberto Ivens*.

Começámos por tentar verificar se o destroço seria efectivamente o arrastão *Maria Eduarda*, como entre os pescadores se afirmava. Procedemos à consulta da documentação contida no processo do protesto de mar<sup>161</sup> do naufrágio desta embarcação de pesca e constatámos que esta não se chamava *Maria Eduarda*, mas sim *Maria Eduardo*. Pelas 2,30h da noite de 25 de Agosto de 1969, o arrastão *Maria Eduardo* saiu do porto de Lisboa e navegava com rumo sul-sudoeste quando colidiu com a alheta de estibordo do arrastão *Rio Douro*, que se encontrava a pairar. Luís dos Santos Arvelo, mestre do *Rio Douro*, reportou que regressavam da faina quando resolveram ficar a pairar para descanso do pessoal, mas o arrastão foi descaindo e cerca das 2,30h encontrava-se a cinco milhas a sudoeste do Bugio e a seis milhas da Costa da Caparica. A colisão entre as duas embarcações provocou um rombo na proa do *Maria Eduardo* por onde entrou a água que o fez naufragar, apesar de uma tentativa de o rebocar. Segundo Marcelino de Jesus Buchinho, mestre do *Maria Eduardo*, o naufrágio teve lugar seis milhas ao largo da Costa da Caparica<sup>162</sup>.

No entanto, apesar de a zona onde ocorreu o naufrágio parecer ser *grosso modo* a mesma onde se encontrava o destroço, outra fonte revelou-nos que o arrastão *Maria Eduardo* possuía um motor diesel e casco de madeira<sup>163</sup>, o que não se verificava no destroço. Numa das duas fotografias do destroço publicadas na revista *DecoStop* via-se claramente uma caldeira, o que evidenciava tratar-se de um navio movido a vapor. Também nas descrições verbais dos mergulhadores, a caldeira constituía um aspecto notável e facilmente identificável por todos, sendo o ponto para a ré do qual deixava de se avistar o destroço. Quanto à estrutura do destroço, não havia dúvidas que era metálica e não de madeira.

Perante estes factos descartava-se a possibilidade de este destroço ser efectivamente o arrastão *Maria Eduardo*, como entre a comunidade piscatória se acreditava.

---

<sup>161</sup> BCM-AH – Núcleo 10 – Capitania do Porto de Lisboa. 3673- Protestos de Mar 1969.

<sup>162</sup> Uma notícia sobre o naufrágio foi publicada na edição de 26 de Agosto de 1969 do periódico *Diário de Notícias*.

<sup>163</sup> MARINHA MERCANTE, Direcção da. 1963. Lista dos Navios Portugueses. Lisboa.

Continuámos tentando saber se este destroço estava assinalado nas cartas náuticas e, em caso afirmativo, desde quando. Tendo conhecimento das coordenadas usadas pelo Centro de Mergulho *Cabana Divers*, constatámos que um destroço já se encontrava assinalado na mesma área na carta náutica da Série Pescas Cabo da Roca ao Cabo de Sines 24P04, cuja primeira edição data de Fevereiro de 2001 (Fig.6).

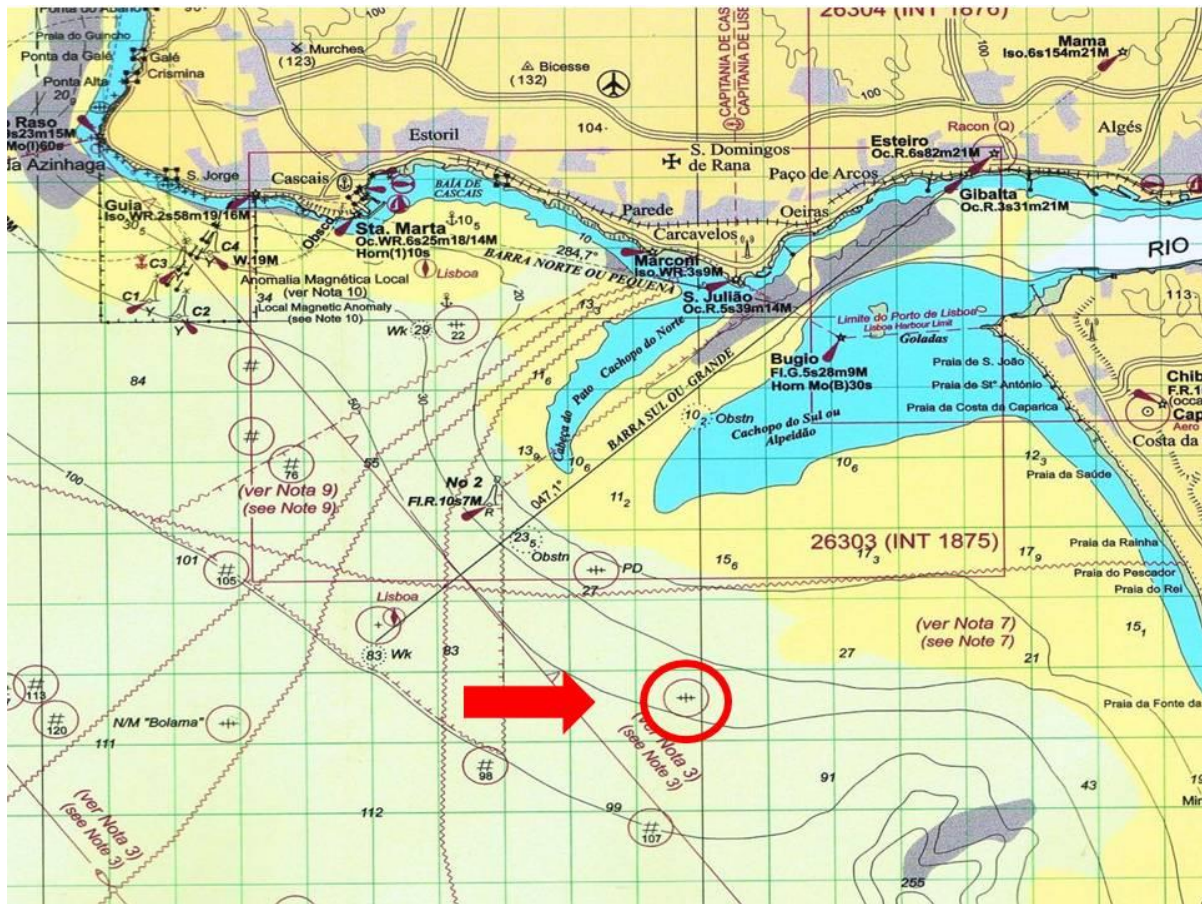


Fig.6

Excerto da Carta Náutica da Série Pescas Cabo da Roca ao Cabo de Sines 24P04 com o peguilho assinalado com o símbolo de casco.

A ocorrência vem assinalada com o símbolo de casco. Optámos por trabalhar sobre esta carta por duas razões; trata-se da carta de maior escala – 1:150.000 – que abrange toda a foz do Tejo, do Cabo da Roca ao Cabo Espichel, além de que, sendo uma carta concebida para pescas, apresenta a batimetria e os tipos de fundos, bem como eventuais obstruções, entre elas, os destroços. Estes dados são relevantes para a investigação.

Tentámos saber junto do IH (Instituto Hidrográfico, da Marinha Portuguesa), uma das entidades responsáveis pela publicação da carta náutica da Série Pescas Cabo da Roca

ao Cabo de Sines 24P04, qual a fonte que tinha dado origem a que o casco fosse assinalado. Fomos informados que o destroço tinha sido assinalado por indicação do extinto IPIMAR (Instituto de Investigação das Pescas e do Mar), tendo por base uma descrição oral transmitida por pescadores na década de 1970, existindo um apontamento que refere que o peguilho poderia corresponder a uma embarcação de nome *Maria Eduarda*, o que já não era possível confirmar<sup>164</sup>. Através do IPMA (Instituto Português do Mar e da Atmosfera, que substituiu o extinto IPIMAR) apurámos que se tratava de uma posição estimada, assinalada na carta tendo por base apenas uma comunicação oral e sem verificação no terreno, um procedimento comum à época<sup>165</sup>. A informação obtida através do IH e do IPMA permitiu-nos confirmar que a existência do destroço já seria conhecida pelo menos desde 1970. Contudo, comprovado agora que não se tratava do arrastão *Maria Eduardo*, a sua verdadeira identidade permanecia por determinar.

Apesar da localização distinta, a mesma bibliografia que dava o caça-minas *Roberto Ivens* como afundado 12 milhas ao sul de Cascais também referia que a explosão provocada pela mina alemã se tinha dado a meia-nau, debaixo do camarote do comandante<sup>166</sup> fazendo desaparecer a popa e partindo-se o navio a meio<sup>167</sup>, o que poderia explicar a existência de um destroço com estas características: um *meio navio*, com uma única secção onde é identificável a proa e que se prolonga apenas até à ré da caldeira.

Nestas circunstâncias, e face a estes indícios, as possibilidades em aberto quanto à verdadeira identidade do destroço motivaram o presente trabalho. Poderia este destroço de um meio navio sem popa ser o caça-minas *Roberto Ivens*?

Optámos por dar um outro rumo aos nossos trabalhos e tentar encontrar fontes que nos permitissem conhecer a actividade dos submarinos imperiais alemães em águas portuguesas durante a Grande Guerra, presumindo que seriam estes essencialmente as

---

<sup>164</sup> Comunicação do IH ao autor via email a 17/12/2015. Esta informação constituiu uma correcção, pois - também segundo a mesma comunicação do IH - antes disso o destroço já estava referenciado, sendo representado pela primeira vez numa reimpressão de 1970 da Carta Hidrográfica do Cabo da Roca ao Cabo de Sines, folha 5, 4ª edição, Cota: A4-12 CIH.

<sup>165</sup> Comunicação telefónica do IPMA a 16/12/2015. O técnico responsável pela inserção do peguilho na carta não só se tinha reformado há muito como, entretanto, já falecera.

<sup>166</sup> INSO, Jaime Correia. (2006). *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha. p.117. Meia-nau é o termo náutico que designa a mediania do navio no sentido do comprimento, dividindo-o em duas partes simétricas.

<sup>167</sup> MONTEIRO, Saturnino. (1997). *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa Volume VIII 1808-1975*. Lisboa: Livraria Sá da Costa. p.127.

embarcações privilegiadas para missões de colocação de campos de minas<sup>168</sup>. Esperávamos deste modo ficar a saber onde tinham sido colocadas minas e poder comparar as suas posições com a posição do destroço.

Através do Deutches U-Boot Museum, situado em Cuxhaven, na Alemanha, foram obtidos mapas da Marinha Imperial Alemã com as posições de vários campos de minas colocados em águas portuguesas nos meses de Abril, Junho e Julho de 1917, concretamente no Cabo Raso, barra do rio Tejo, Cabo de São Vicente e Cabo de Santa Maria (Fig.7).

Observando-se o mapa alemão da barra do rio Tejo com a cautela que a respectiva escala aconselha, um campo de minas denominado Nr.603 aparentava situar-se na mesma zona que o casco assinalado na carta náutica da Série Pescas Cabo da Roca ao Cabo de Sines 24P04. Estando a colocação desse campo de minas atribuída ao submarino imperial alemão UC54, obtivemos posteriormente através do mesmo arquivo o *KTB*, ou seja, o diário de guerra do submersível<sup>169</sup>.

A análise do *KTB* do submarino imperial alemão UC54 permitiu-nos ficar a conhecer a localização exacta do campo de minas colocado por este submarino. Neste caso o *KTB* é composto por 28 páginas dactilografadas, onde foram registadas as ocorrências que o seu comandante considerou significativas durante a patrulha que decorreu entre 29 de Junho e 28 de Julho de 1917.

---

<sup>168</sup> Conhecendo as circunstâncias do afundamento do cargueiro norueguês *Terje Viken*, que colidiu com minas colocadas pelo submarino imperial alemão U73, esperávamos encontrar registos deste tipo de missões. Ver p.14 deste trabalho e GIBSON, R. H.; PRENDERGAST, Maurice. (2002). *The German submarine war 1914-1918*. 2ª ed. Penzance: Periscope Publishing. p.128.

<sup>169</sup> O *KTB*, ou *Kriegstagebuch*, é localizado no arquivo pelo número do submarino e pela data da patrulha, não possuindo qualquer tipo de quota. Não é um registo náutico da navegação da embarcação, mas sim um registo das ocorrências no âmbito de uma missão de guerra. O documento foi obtido em suporte digital em formato PDF, tendo por base o original microfilmado a preto e branco.

U-Bootsminensperren bei Lissabon, bei Kap St. Vincent  
 und St. Maria.  
 April, Juni und Juli 1917.

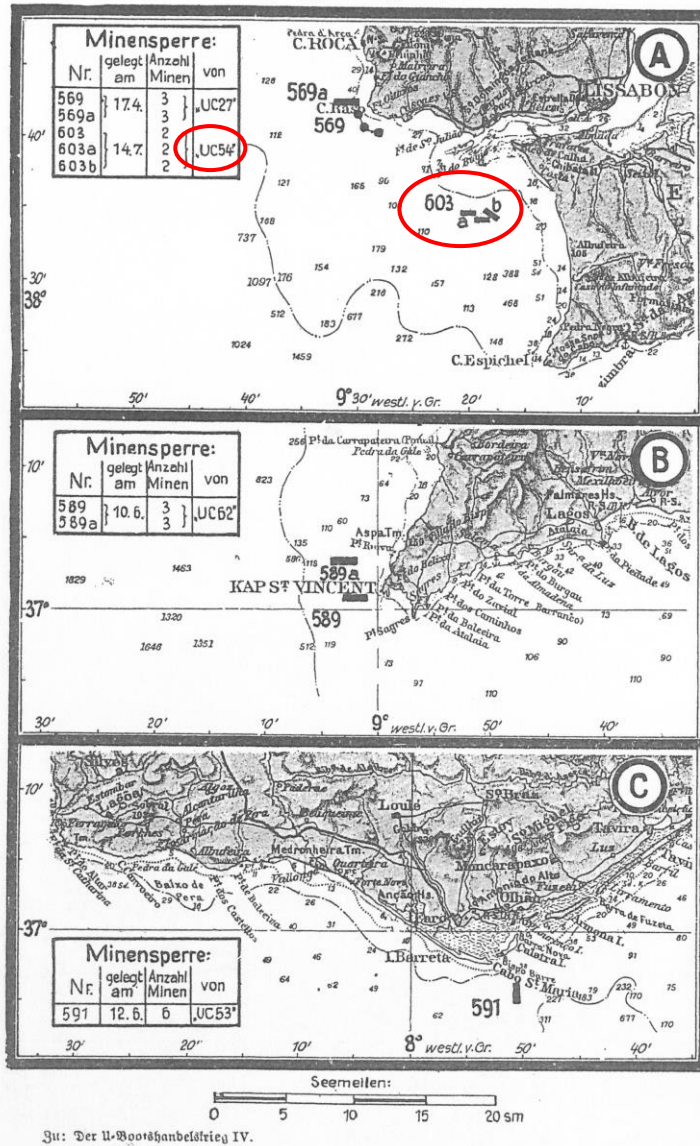


Fig. 7

No mapa A, a barra do rio Tejo, com um campo de minas denominado Nr.603 atribuído ao submarino UC54, com data de 14 de Julho de 1917.

Nessa patrulha o comandante foi o *Kapitänleutnant* Heinrich XXXVII Prinz Reuß zu Köstritz<sup>170</sup>. Na noite de 13 para 14 de Julho de 1917 o UC54 chegou à foz do Tejo, presumimos que sem grandes dificuldades em situar a sua posição, já que o comandante registou que tanto o farol do Cabo da Roca como o farol do Cabo Espichel se encontravam

<sup>170</sup> O comandante do submarino imperial alemão UC54 possuía o título de Príncipe, 37º na linha de descendência do seu ramo da família Reuss, natural de Köstritz.

em funcionamento. Obtivemos assim a localização do campo de minas através das respectivas coordenadas, registadas no *KTB* pelo seu comandante (Fig.8).

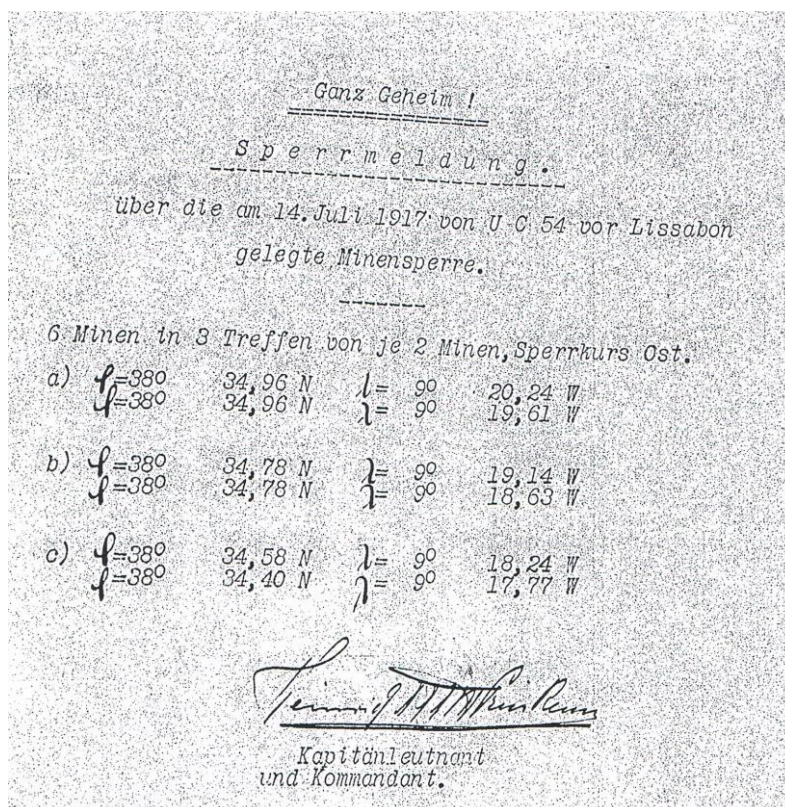


Fig.8

Excerto de página do *KTB* do UC54 com as coordenadas das posições onde foram colocadas as seis minas.

O *KTB* contém não só as 28 páginas dactilografadas, como também as cartas náuticas alemãs usadas durante a patrulha, com os respectivos rumos de navegação do UC54 traçados, o que nos permite conhecer a rota do submarino em águas portuguesas, e um esboço. Este esboço, assinado pelo próprio comandante do UC54, constitui uma fonte particularmente interessante porque apresenta a posição relativa das seis minas colocadas pelo UC54, complementando a informação que as coordenadas nos dão.

Para além das posições das seis minas, são claramente identificados o farol do Bugio e os dois bancos de areia que delimitam a entrada da barra grande do porto de Lisboa; o Chachopo do Norte, com a sua característica forma a que os marítimos chamam Bico de Pato, e o Cachopo do Sul, também conhecido como Alpeidão (Fig.9).

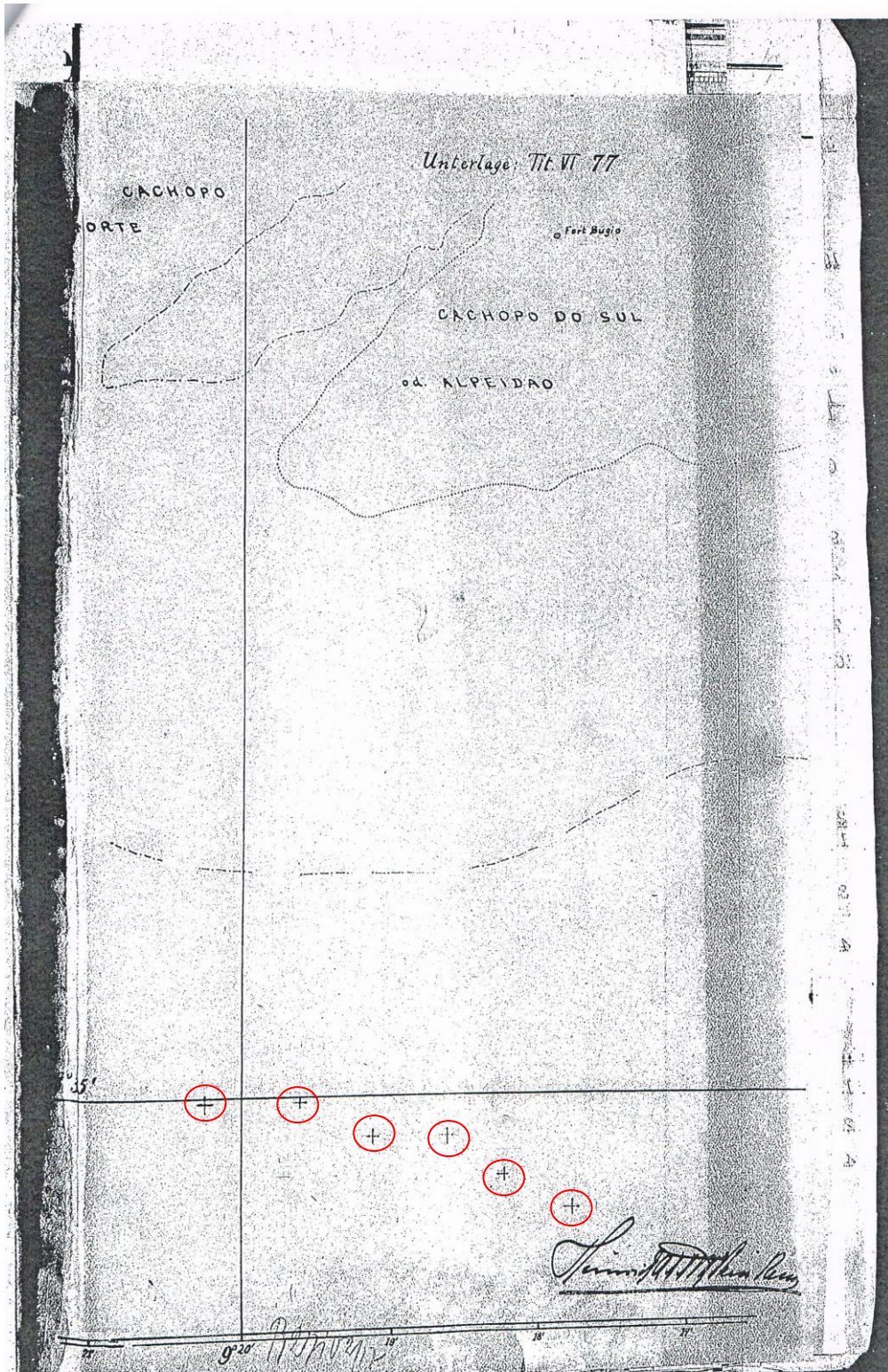


Fig.9  
 Esboço contido no KTB do UC54.  
 Vejam-se as posições das seis minas e no topo o «Fort Bugio»,  
 o Cachopo Norte e o Cachopo do Sul ou Alpeidão.

Ao mesmo tempo, enquanto desenvolvíamos os trabalhos de pesquisa que deram corpo aos capítulos anteriores, foi localizada uma terceira fonte com informação relativa à posição do campo de minas colocado pelo UC54. Através de uma nota confidencial datada de 10 de Dezembro de 1918, o adido naval português em Londres fez chegar ao gabinete do Secretário de Estado da Marinha dois mapas alemães com as posições das minas colocadas na costa de Portugal<sup>171</sup>. Segundo a mesma nota, os mapas foram entregues pelas autoridades alemãs ao Almirantado Britânico, que por sua vez os reencaminhou para o adido naval português. Num desses dois mapas, que abrange a entrada do porto de Lisboa, é perfeitamente visível um campo de minas a sul do farol do Bugio (Fig.10).

Atingida esta fase da investigação e analisadas estas três fontes – o mapa alemão de 1917 com a localização das minas colocadas em águas de Portugal continental; o *KTB* do submarino imperial UC54, com as coordenadas do campo de minas e o esboço com a sua posição; o mapa alemão enviado pelo Almirantado Britânico em 1918 com a localização de um campo de minas a sul do farol do Bugio – consolidava-se a possibilidade de o destroço ser o caça-minas *Roberto Ivens*.

Conhecendo agora as coordenadas das minas, através do *KTB* do UC54, quisemos verificar a sua posição na carta náutica da Série Pescas do Cabo da Roca ao Cabo de Sines 24P04, com que trabalhámos desde início e onde está assinalado o destroço. Para isso foi adquirida ao IH a referida carta, desta vez em formato digital, e recorreremos a um engenheiro geógrafo especialista em SIG – Sistemas de Informação Geográfica – Alexandre Neto, a quem se pediu que, usando o software open source QuantumGIS<sup>172</sup>, marcasse na referida carta os pontos correspondentes às coordenadas das seis minas colocadas pelo UC54 na noite de 13 para 14 de Julho de 1917.

Não deixámos de considerar o desvio resultante da nossa escolha de um Datum que não o mesmo usado pelo navegador do UC54 no momento da aquisição da sua posição.

---

<sup>171</sup> BCM-AH – Fundo 419 – Documentação diversa do gabinete do Ministro da Marinha / 344 / Nota Confidencial nº562 de 10 de Dezembro de 1918. No mês seguinte, uma outra nota recebida pela mesma via indicava as coordenadas das minas colocadas perto do Cabo de São Vicente e do Cabo de Santa Maria, no Algarve.

<sup>172</sup> A designação vigorava em Janeiro de 2014. Foi, entretanto, alterada para QGIS. Ver [www.qgis.org](http://www.qgis.org).



Fig.10  
 Mapa alemão recebido através do Almirantado Britânico.  
 Em destaque o campo de minas ao sul do farol do Bugio.

Entre as opções que considerámos possíveis em 1917, optou-se pelo Datum de França NTF (EPSG:4275) que quando convertido para o corrente WGS84 (EPSG:4326) apresenta um desvio de cerca de 100 metros, desvio esse que nos pareceu negligenciável na escala 1:150.000 da carta náutica 24P04, onde seria equivalente a apenas 0,6 mm. Assumimos ainda que a aquisição das coordenadas pelo navegador do UC54 tenha sido realizada num momento de tensão, com o submarino a navegar à superfície e correndo o risco de ser avistado, e sujeito tanto aos balanços da ondulação como ao abatimento<sup>173</sup> provocado pelas correntes marítimas e pelo vento. Num contexto como este a precisão da aquisição das coordenadas parece-nos relativa, principalmente quanto transpostas – repetimo-lo – para a escala 1:150.000.

Assinalados os seis pontos na carta náutica, a sua localização é semelhante à da localização assinalada no esboço pelo comandante do UC54. Obtivemos assim a posição do campo de minas colocado pelo submarino imperial alemão UC54 através de três fontes distintas: o mapa da Marinha Imperial Alemã de 1917, o *KTB* do UC54, com as coordenadas e o esboço, e o mapa alemão obtido em 1918 através do Adido Naval português em Londres. A área do campo de minas coincide claramente com a área onde está assinalado o destroço. Mais, a posição da primeira mina colocada pelo UC54 é praticamente coincidente com a marca do destroço na carta náutica (Fig.11).

Com base em todos os dados obtidos até este momento, acreditámos então que a hipótese de estarmos perante o destroço do caça-minas *Roberto Ivens* era consistente e se justificava proceder à sua prospecção geofísica, com o objectivo de obter a sua posição exacta e um registo visual que contribuísse para confirmar a sua identidade.

Considerámos que também era importante visitar o destroço e tentar observar algum aspecto notável que nos permitisse relacioná-lo com o que conhecíamos do caça-minas *Roberto Ivens*, contribuindo para a sua identificação. Não pretendemos realizar um registo arqueográfico, mas tão somente levar a cabo uma primeira exploração onde fosse possível reconhecer alguma característica do navio.

---

<sup>173</sup> Termo náutico que se usa para designar o desvio da embarcação provocado pelas correntes, ondulação ou vento. Ver ESPARTEIRO, A. M. (2001). *Dicionário Ilustrado de Marinha*. 2ª ed. Lisboa: Clássica Editora. p.12.

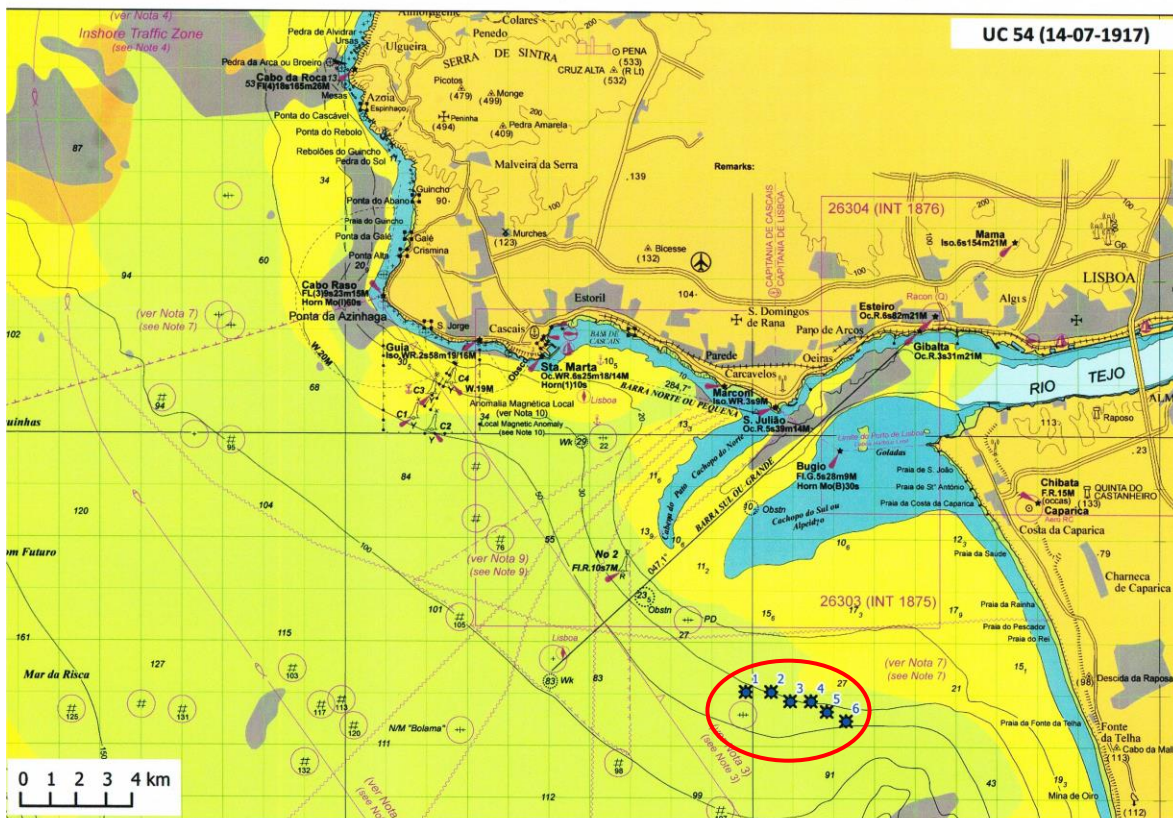


Fig.11

A posição das seis minas colocadas pelo UC54 obtida através do software QuantumGIS.

Apesar da importância de um rigoroso registo arqueográfico para a identificação de um destroço, como já se havia demonstrado<sup>174</sup>, mantínhamos a expectativa que a realizar-se uma eventual prospecção geofísica, esta substituísse um registo manual. Além do mais, considerando a proverbial dificuldade em mergulhar regularmente neste destroço, bem como os custos implicados e que não estávamos em condições de cobrir, a prospecção geofísica tornou-se uma opção preferencial.

Numa primeira fase, ainda em 2013, optámos por solicitar um PATA (Pedido de Autorização de Trabalhos Arqueológicos) à DGPC (Direcção Geral do Património Cultural)<sup>175</sup>. No entanto, esta opção não foi concretizada, não só devido a atrasos de largos meses na avaliação e deferimento do mesmo, bem como a um entendimento posterior, por parte da

<sup>174</sup> RUSSO, Jorge. (2012). *SS Dago – De destroço a navio – Arqueografia Comparativa*. Lisboa: Relatório à DGPC. O autor integrou a equipa que realizou e concluiu este projecto.

<sup>175</sup> De acordo com a legislação vigente, não sendo o autor arqueólogo nunca poderia solicitar um PATA. Esta acção foi concretizada pelo arqueólogo Alexandre Monteiro, envolvido nesta investigação desde o seu início.

mesma DGPC, de que sítios de naufrágio com menos de 100 anos a contar da data do afundamento não careceriam de autorização, meramente de comunicação à tutela<sup>176</sup>.

Durante as pesquisas em arquivo que vínhamos a desenvolver em simultâneo foram localizados os planos de construção do navio<sup>177</sup>, pelo que já conhecíamos as suas dimensões e outros dados numéricos, como as características do motor e da caldeira, as datas previstas das fases de construção e até os valores em libras esterlinas das prestações a serem pagas ao construtor. Foi já na posse desses dados que efectuámos um primeiro mergulho<sup>178</sup> no destroço que nos permitiu confirmar o posicionamento e dimensões das quatro escotilhas de acesso ao porão, que permanecem bem visíveis na estrutura metálica do casco, entre a proa e a estrutura colapsada do que foi a ponte do navio. Nesse mesmo mergulho pudemos observar a existência no destroço de um grande guincho, à ré da escotilha mais afastada da proa. Peça fundamental e característica das embarcações de pesca de arrasto, trata-se do guincho em cujo tambor se recolhem as centenas de metros do cabo de arrasto das redes que, neste caso, era usado na rocega. A localização do guincho, exactamente onde se esperava que este se encontrasse, e as medidas das escotilhas, bem como das distâncias entre estas, com as duas escotilhas centrais mais juntas entre si e afastadas das dos extremos, constituem um aspecto notável do destroço que identificámos no plano de construção do navio, verificando-se a sua correspondência.

Considerando toda a informação coligida até esta fase, em Agosto de 2015, o IHC (Instituto de História Contemporânea) formalizou uma proposta de colaboração com a Marinha Portuguesa, para que se procedesse à prospecção geofísica do destroço recorrendo aos meios do IH. Tratando-se de um navio da Marinha Portuguesa, em cujo afundamento

---

<sup>176</sup> Enquanto não se completarem 100 anos desde a data do seu afundamento, os destroços não são classificados como bens arqueológicos pertencentes ao Património Cultural Subaquático, nos termos da Convenção da UNESCO sobre a Protecção do Património Cultural Subaquático de que Portugal é Estado parte desde 2009. Comunicação pessoal de Pedro Barros em Setembro de 2014. Note-se que face à nossa exposição a resposta do técnico da DGPC não discordou da possibilidade de o destroço ser o caça-minas *Roberto Ivens*, afundado em 1917. Assim sendo, naturalmente que em 2014 ainda não se tinham passado 100 anos sobre o naufrágio.

<sup>177</sup> Shipbuilding Records Cochrane of Selby: *Lord Nunburneholme and Flamingo Rigging plan ZZU 2/5/377/3* - North Yorkshire County Record Office.

<sup>178</sup> Mergulho realizado pelo autor a 15 de Setembro de 2013. Este mergulho tinha sido inicialmente cancelado devido ao forte vento que se fazia sentir, tendo o operador escolhido um outro destino. Posteriormente, já a bordo e durante a navegação, e após nova análise das condições meteorológicas, o operador concedeu tentar-se então ir ao destroço. No entanto, como já tínhamos embarcado não esperando visitar o destroço, deixámos em terra a câmara fotográfica, não obtendo assim qualquer registo em imagens deste mergulho. Não esquecer que se tratava de uma saída comercial, onde éramos um cliente entre outros.

pereceram marinheiros portugueses, acreditámos desde o início fazer todo o sentido envolver a Marinha nesta investigação. Os trabalhos foram coordenados através da Comissão Cultural da Marinha na pessoa do seu director, Vice-almirante Augusto Mourão Ezequiel, que articulou os contactos entre as três instituições envolvidas. Após alguns meses de discussão e planeamento, enquanto se aguardava por condições meteorológicas favoráveis, a prospeção geofísica realizou-se finalmente nos dias 22 e 23 de Fevereiro de 2016. Tendo como ponto de partida as coordenadas do peguinho assinalado na carta náutica da Série Pescas Cabo da Roca ao Cabo de Sines 24P04 e as coordenadas usadas pelo centro de mergulho *Cabana Divers*, a missão de detecção e inspeção do destroço foi levada a cabo pelo *NRP Andrómeda*. Na prospeção foram utilizados sistemas de varrimento lateral KLEIN 5000, de magnetometria SEASPY, posicionamento acústico GAPS e um ROV NAVAJO<sup>179</sup>. Complementarmente, no segundo dia de trabalhos, foi usado um sistema de sonda multifeixe KONGSBERG EM2040C, instalado a bordo da *UAM Atlanta*<sup>180</sup>.

Os técnicos do IH definiram a zona a prospectar e estabeleceram uma quadricula, onde o *NRP Andrómeda* efectuou 21 passagens com o sonar de varrimento com um alcance lateral de 75 metros, cobrindo uma área total de 3 km<sup>2</sup>. O destroço foi localizado precisamente com o sistema de sonar de varrimento lateral KLEIN 5000, repousando vertical num fundo plano de areia, tal como os mergulhadores haviam descrito e como havíamos comprovado no nosso mergulho. Foi assim obtida uma leitura de sonar de varrimento lateral onde é possível identificar as quatro escotilhas de acesso ao porão e comprovar mais uma vez a sua correspondência com os planos de construção do navio (Fig.12).

Depois de localizado o destroço pelo *NRP Andrómeda*, no dia seguinte foi realizado um levantamento hidrográfico pela *UAM Atlanta*, recorrendo ao sistema de sondador

---

<sup>179</sup> FERREIRA, Martins; MIRANDA, Rita. (2016). *Relatório Técnico Final REL TF GM 01/16 Detecção e Inspeção do ex-NRP Roberto Ivens*. Lisboa: Instituto Hidrográfico. Nota do autor: estes autores optaram por, no título do seu relatório, denominar o caça-minas *Roberto Ivens* como *NRP* (Navio da República Portuguesa). Cremos que essa denominação é anacrónica, pois que a designação *NRP* datará da década de 1960, não tendo encontrado até agora nenhuma evidência que esta designação tenha sido usada durante a Grande Guerra. No entanto, segundo o que temos observado, o uso indiscriminado da designação *NRP* é uma prática comum entre autores dos quadros da Marinha Portuguesa, independentemente da cronologia do navio. Tivemos oportunidade de partilhar a nossa perspectiva com alguns dos autores, mas estes mantiveram a sua opção.

<sup>180</sup> A designação *UAM* significa *Unidade Auxiliar da Marinha*. Classifica embarcações que pelas suas características e tipo de missão não são consideradas navios de guerra, estes segundos classificados como *NRP*. Ver <http://www.hidrografico.pt/op/26>.

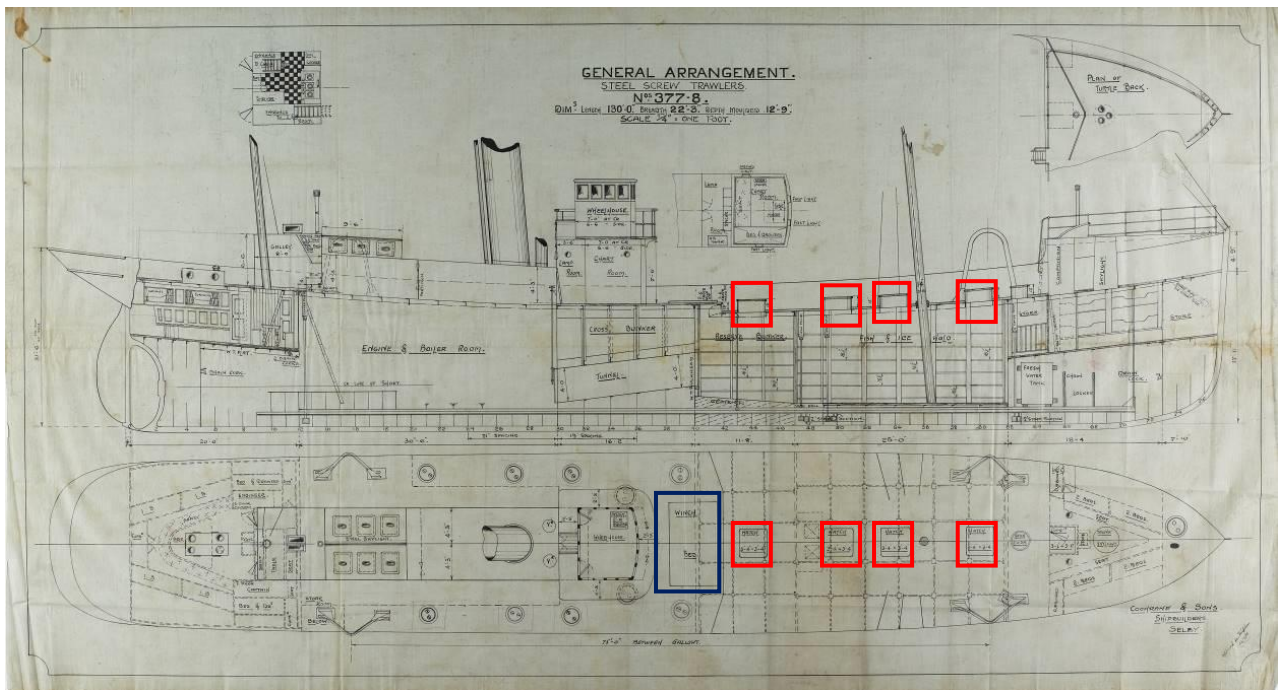


Fig.12

Em cima os planos de construção do navio e em baixo a imagem de sonar de varrimento lateral obtida pelo IH. Notem-se a vermelho as quatro escotilhas de acesso ao porão, as duas centrais mais próximas e as dos extremos mais afastadas. A azul nos planos a localização do guincho, cuja existência foi confirmada no mergulho efectuado a 15 de Setembro de 2013.

multifeixe KONGSBERG EM 2040C, o que permitiu obter uma imagem tridimensional do fundo onde podemos, mais uma vez, identificar o destroço, bem como a estrutura mais elevada relativamente ao plano do fundo, neste caso, o topo da caldeira (Fig.13).

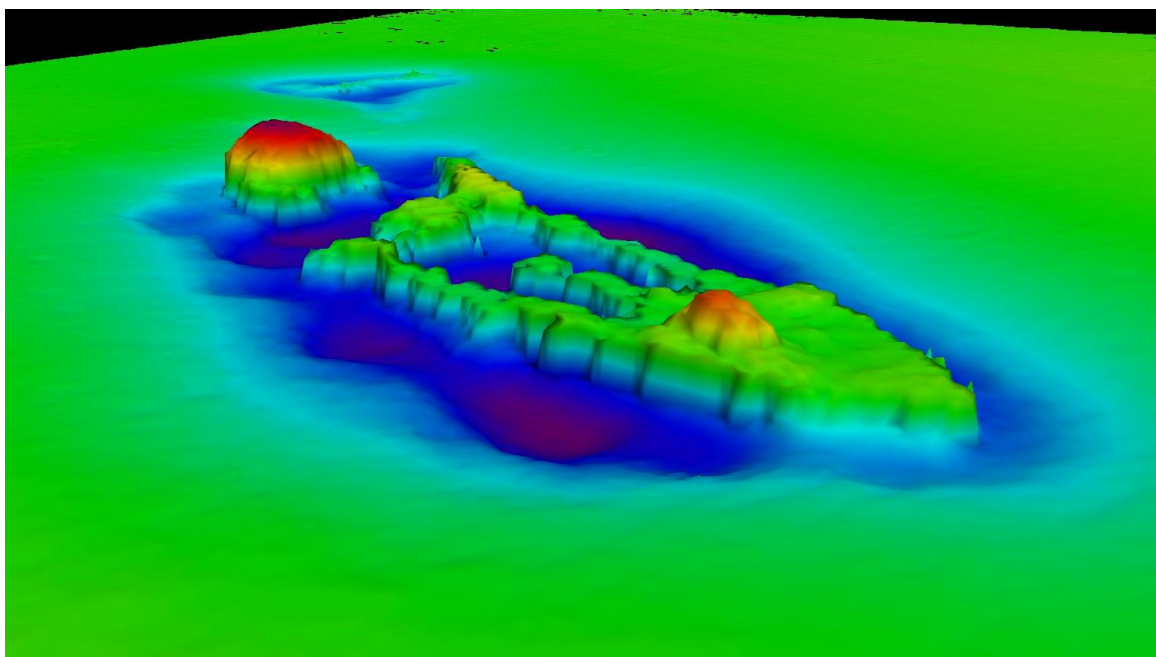


Fig.13

A imagem tridimensional do destroço do caça-minas *Roberto Ivens*.  
À esquerda a caldeira, para a ré da qual não existe casco.

Foram também realizados um registo magnético da anomalia criada pela massa metálica do destroço, com o magnetómetro SEASPY, e uma tentativa de captação de imagens com o ROV NAVAJO. Se o registo da anomalia magnética não era relevante para o nosso trabalho<sup>181</sup>, já o registo de imagens era desejado com grande expectativa. Infelizmente, as habituais condições de mar existentes na foz do rio Tejo impossibilitaram a captação de qualquer imagem, em fotografia ou vídeo. As fortes correntes que se faziam sentir dificultaram a manobra do ROV, chegando mesmo nalguns momentos a arrastá-lo, impedindo o seu posicionamento nalgum ponto identificável do destroço. Ao mesmo tempo, os sedimentos cuja suspensão foi provocada pela agitação das águas tornaram a visibilidade nula, não sendo possível identificar nenhuma estrutura do destroço e, conseqüentemente, reconhecer a posição relativa do ROV. No entanto, o ROV estava também equipado com uma câmara acústica que captou imagens dinâmicas de alta

---

<sup>181</sup> O sistema de magnetómetro é usado habitualmente para detectar anomalias magnéticas sob o leito marinho, pelo que neste caso, com o destroço já localizado e visível, não era essencial.

resolução em tempo real. No que a um leigo possa parecer algo semelhante a uma ecografia, foi possível ver algumas das estruturas do navio, como vigas e escotilhas<sup>182</sup>.

Assim, na sequência da prospecção geofísica levada a cabo pelo IH, foi possível posicionar com rigor o destroço nas coordenadas 38°35'00,23''N - 009°19'38,03''W, a 4,86 milhas náuticas ao sul do farol do Bugio, num rumo de 196° do farol<sup>183</sup>.

O destroço encontra-se aproximadamente a 30 metros de profundidade, num fundo plano, atingindo uma altura máxima de cerca de 2,20 metros no topo da caldeira, cerca de 32 metros de comprimento e de 8 metros de largura máxima<sup>184</sup>.

Do que pudemos observar no mergulho o casco encontra-se assoreado, com areia no interior. São visíveis as estruturas metálicas que o sustentam, como as vigas e vestígios das anteparas, entretanto desaparecidas. O tabuado do convés também já há muito que terá desaparecido, sendo visível toda a estrutura de vigas que o sustentaram, entre elas as quatro escotilhas de acesso ao porão de vante. Todo o costado do navio acima do nível do convés já colapsou, pelo que as amuradas também já não existem. Para além da caldeira, reconhecemos o grande guincho que se situava à vante da ponte. O destroço não apresenta nenhuma secção que aparente estar fechada, ou seja, a água circula livremente por entre toda a estrutura. São visíveis grandes secções de redes de pescas que infelizmente se prenderam no casco e se rasgaram. Não podemos calcular quantas vezes este processo se repetiu, quantas vezes as redes terão arrancado pedaços do casco, provocando a sua destruição.

Atingido este momento, à luz de toda a informação obtida através das fontes documentais e da observação directa do destroço, concluímos estar efectivamente perante o caça-minas *Roberto Ivens*.

---

<sup>182</sup> Por esta câmara acústica possuir um ângulo acentuadamente agudo as imagens obtidas são parciais e de difícil interpretação, pelo que optámos por não as reproduzir.

<sup>183</sup> FERREIRA, Frederico; RODRIGUES, Aurora. (2018). Localização do destroço do caça-minas *Roberto Ivens*: Prospecção geofísica aplicada à deteção, localização e identificação de destroços de embarcações naufragadas in VALENTIM, Carlos; COSTA, Paulo. [Coord.] (2018). *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra (1916-1918): O afundamento do caça-minas Roberto Ivens*. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. pp.175-204.

<sup>184</sup> *Idem. Ibidem.*



## CAPÍTULO 4 – ALGUMAS REFLEXÕES E PROPOSTAS PARA O FUTURO

Confirmada a identidade do destroço, impõem-se algumas reflexões, entre elas porque é que o caça-minas *Roberto Ivens* não detectou a mina que o afundou? De acordo com as declarações de um sobrevivente ao jornal *O Século*<sup>185</sup>, o Sargento Tiago Gil, quando se deu a explosão da mina o *Roberto Ivens* navegava vindo do Cabo Espichel. Segundo a cópia do Diário Náutico do rebocador *Bérrio* os navios já rumavam a norte e o *Roberto Ivens* encontrava-se a 500 metros pela popa do *Bérrio* quando colidiu com a mina<sup>186</sup>. Ora, se um dos navios navegava à ré do outro, podemos considerar a possibilidade de terem, entretanto, recolhido os cabos de rocega, caso contrário navegariam lado a lado<sup>187</sup>. Talvez que tendo rocegado o canal de navegação até ao seu extremo sul, a bordo tenham decidido recolher os cabos de rocega a fim de facilitar as manobras de inversão de rumo e agilizar o regresso a norte. Regressariam os navios exactamente pelo mesmo canal de navegação que haviam rocegado até aí ou será que durante a manobra de inversão de rumo se afastaram desta rota segura? Dificilmente o saberemos.

As fontes encontradas revelam-nos que para norte do canal da barra grande, no enfiamento da Peninha pela ribeira de Cascais, a rocega era feita diariamente<sup>188</sup>, mas não sabemos qual era a frequência com que os caça-minas rocegavam em direcção a sul. Presumivelmente, entre o dia 14 de Julho, quando o submarino UC54 colocou as seis minas, e o dia 26 de Julho, quando o *Roberto Ivens* colidiu com a mina, nenhum caça-minas terá rocegado esta área. As seis minas permaneceram no mar durante 13 dias sem serem detectadas.

Quanto à localização das minas colocadas pelo submarino imperial alemão UC54, esta permite-nos confirmar que os alemães conheciam a barra do rio Tejo, o que também não deve causar admiração. Se observarmos as posições das minas colocadas pelos submarinos alemães U73 e U72 em 1916, UC27 e UC54 em 1917, e U157 em 1918<sup>189</sup>, todas elas se encontram nas rotas de aproximação aos enfiamentos de entrada na barra do rio

---

<sup>185</sup> Jornal *O Século* de 26 de Julho de 1926. p.3.

<sup>186</sup> BCM-AH – Documentação Avulsa – *Bérrio* – Caixa 657-A.

<sup>187</sup> Ver Anexo 3. p.101.

<sup>188</sup> Capítulo 1. p.30-31.

<sup>189</sup> COSTA, Paulo (2018). A Defesa Marítima e de Costa: O serviço de caça-minas in VALENTIM, Carlos; COSTA, Paulo. [Coord.] (2018). *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra (1916-1918): O afundamento do caça-minas Roberto Ivens*. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. pp.75-93.

Tejo. Não seria difícil, mesmo durante a guerra, possuir cartas náuticas do porto de Lisboa. Aliás, no esboço que analisámos no capítulo anterior conseguimos observar os bancos de areia do Cachopo do Norte e do Cachopo do Sul, ou Alpeidão, perfeitamente identificados. O comandante do UC54 sabia onde estava e colocou as seis minas tendo como alvo os navios que se aproximassem da barra sul.

Acerca da posição do naufrágio, dos periódicos analisados no segundo capítulo, sete referiram a proximidade ao Cabo Espichel para situar o local do naufrágio, tal como o fez a nota oficiosa emitida pelo Ministério da Marinha. Apenas dois periódicos referiram as 12 milhas a sul de Cascais. Em ambos os casos a informação divulgada induziu em erro os leitores, sugerindo-lhes uma posição distinta daquela onde na realidade o caça-minas *Roberto Ivens* naufragou.

Não conseguimos localizar nenhuma fonte que nos permita apurar qual a origem da menção às 12 milhas, referida pela primeira vez no periódico *O Século*<sup>190</sup> e no mês seguinte pela revista *Ilustração Portuguesa*<sup>191</sup>, e, entretanto, novamente pel’*O Século* em 1926<sup>192</sup>, na entrevista ao Sargento Tiago Gil.

O oficial da Marinha em melhor posição para indicar onde ocorreu a colisão do *Roberto Ivens* com a mina alemã seria o 1º Tenente João Baptista de Barros, comandante do rebocador *Bérrio*, que assistiu ao afundamento e realizou o salvamento dos náufragos. Com 42 anos de idade na data do naufrágio, era um veterano com vasta experiência de navegação, a julgar pelo registo do seu tempo de serviço e comandos atribuídos<sup>193</sup>. Antes de assumir o comando do rebocador *Bérrio*, realizou várias escoltas de comboios até Brest e Plymouth, nas suas próprias palavras “*tendo transposto o Golfo da Biscaia 4 vezes e o mar da Mancha 12 vezes, na época de maior actividade submarina, perfazendo 110 dias de tirocinio e 41 derrotas*”<sup>194</sup>, além de ter feito muitos cruzeiros de vigilância fora da barra de Lisboa. Ainda antes da guerra foi louvado pelo seu trabalho nos levantamentos hidrográficos da barra de Lagos e de Tavira<sup>195</sup>, ou seja, era um oficial com experiência de navegação. E neste caso, por navegação, referimo-nos não somente à acção de manobrar o navio, mas

---

<sup>190</sup> Jornal *O Século* de 28 de Julho de 1917. p.1.

<sup>191</sup> Revista *Ilustração Portuguesa* nº598 de 6 de Agosto de 1917. p.117.

<sup>192</sup> Jornal *O Século* de 26 de Julho de 1926. p.3.

<sup>193</sup> BCM-AH – BARROS, João Baptista – Livro Mestre J – Fólio 173.

<sup>194</sup> BCM-AH – BARROS, João Baptista – Caixa 1405-A.

<sup>195</sup> BCM-AH – BARROS; João Baptista – Livro Mestre E – Fólio 226.

sim ao saber determinar a sua posição através de instrumentos, acto fundamental num levantamento hidrográfico. Não nos parece provável que um oficial com esta experiência, quando a navegar perto do Bugio e tendo inúmeras referências na costa, tanto a norte, como a sul, cometesse uma discrepância tão absurda como estimar que o afundamento ocorrera 12 milhas ao sul de Cascais e o tivesse transmitido aos seus superiores. Com base no único documento que lhe podemos atribuir – o reporte do afundamento registado no Diário Náutico do rebocador *Bérrio*, cujas duas cópias manuscritas referimos no segundo capítulo<sup>196</sup> - não temos por que supor que o 1º Tenente João Baptista de Barros possa ter qualquer relação com este dado. De acordo com ambas as cópias, Baptista de Barros refere apenas que a explosão se deu a 7,5 milhas ao sul verdadeiro do Bugio. Uma posição que é a que mais se aproxima do verdadeiro local do naufrágio e que foi ignorada, ou caiu no esquecimento.

Um aspecto que não podemos deixar de voltar a referir, até pela estranheza que provoca, é o paradeiro desconhecido do Diário Náutico do rebocador *Bérrio*. Ambos os redactores das duas cópias manuscritas referiram no final do texto que se encontravam a bordo do *Bérrio*<sup>197</sup>, sendo que na cópia datada de 25 de Abril também foi referido que o navio se encontrava em Cacilhas. Podemos então supor que até Abril de 1919 o Diário Náutico se encontrava ainda a bordo do *Bérrio*. Sabendo que outros diários náuticos deste navio, anteriores e posteriores a esta data, se encontram devidamente indexados entre o espólio do Arquivo Histórico da Marinha, não encontramos nenhuma explicação para que não exista hoje qualquer registo deste Diário no Arquivo<sup>198</sup>. Assim, apesar de o periódico *O Século* noticiar que o naufrágio se tinha dado 12 milhas a sul de Cascais “segundo o diário de bordo do vapor «*Bérrio*»”<sup>199</sup>, as cópias localizadas não o confirmam e o paradeiro desconhecido do Diário Náutico impede qualquer verificação.

Resta uma outra hipótese para tentar explicar como poderá ter surgido a informação de que o caça-minas *Roberto Ivens* se tinha afundado 12 milhas ao sul de Cascais. Sabemos que após o rebocador *Bérrio* regressar ao porto de Lisboa, trazendo consigo a trágica notícia

---

<sup>196</sup> Capítulo 2. p.39.

<sup>197</sup> BCM-AH – Documentação Avulsa – *Bérrio* – Caixa 657-A.

<sup>198</sup> Para um documento transitar do Arquivo Intermédio para o Arquivo Histórico tem de ser analisado por uma comissão que irá – ou não – proceder à sua desclassificação. No caso do Diário Náutico do rebocador *Bérrio* para o período em análise, foi transmitido ao autor que não existe qualquer registo no Arquivo da Marinha.

<sup>199</sup> Jornal *O Século* de 28 de Julho de 1917. p.1.

da perda do *Roberto Ivens*, os jornalistas ocorreram ao porto do Bom Sucesso<sup>200</sup>, ao Arsenal e à Majoria Geral da Armada<sup>201</sup>.

O periódico *O Mundo*, refere que o seu redactor enviado ao local encontrou o próprio comandante da Divisão Naval, o Capitão-de-fragata Leote do Rego.

Segundo o texto publicado no *O Mundo*, este jornal;

*“(...) mandou um seu redactor em demanda de notícias, redactor que teve a felicidade de encontrar no Bom Sucesso o ilustre comandante da Divisão Naval e nosso prezado amigo sr. capitão de fragata Leote do Rego, que amavelmente lhe facilitou o poder dar conta da sua missão. O distinto marinheiro explicou ao nosso camarada como é feito o serviço de vigilância e limpeza de minas (...)”.*<sup>202</sup>

E segundo o texto publicado no *O Século*;

*“O caso foi logo comunicado ao comandante da divisão naval, sr. Leote do Rego, que imediatamente tomou as necessarias providencias (...). O sr. Leote do Rego foi visitar os marinheiros sobreviventes, apressando-se a realizar um inquerito sobre o sucedido, do qual hontem mesmo á noite entregou o resultado ás instancias officiais.”*<sup>203</sup>

Estas duas passagens, embora não fazendo qualquer alusão às 12 milhas ao sul de Cascais, ilustram bem o papel interventivo de Leote do Rego perante a perda do caça-minas e a sua disponibilidade para o diálogo com os jornalistas. Se a sua presença no local se justificava pelas suas funções enquanto oficial da Marinha e comandante da Divisão Naval, é importante não esquecer que Leote do Rego era também deputado eleito pelo Partido Republicano Português, de Afonso Costa, e que nesse mesmo mês de Julho de 1917 participava nas sessões secretas da Câmara dos Deputados<sup>204</sup>. A falta de evidências obriga-nos a uma análise cautelosa e não devemos atribuir a Leote do Rego um discurso que, na verdade, não sabemos se teve, mas é inegável que esteve presente na doca do Bom Sucesso

---

<sup>200</sup> Jornal *O Mundo* de 27 de Julho de 1917. p.1.

<sup>201</sup> Jornal *O Século* de 27 de Julho de 1917. p.1.

<sup>202</sup> Jornal *O Mundo* de 27 de Julho de 1917. p.1.

<sup>203</sup> Jornal *O Século* de 27 de Julho de 1917. p.1.

<sup>204</sup> MIRA, Ana. (2002). *Actas das Sessões Secretas da Câmara dos Deputados e do Senado da República sobre a participação de Portugal na I Grande Guerra*. Lisboa: Assembleia da República. p.37.

e que prestou declarações a jornalistas. As notícias que analisámos no segundo capítulo resultam da informação que foi facultada aos jornalistas, não só através da nota oficiosa, mas seguramente também da que foi transmitida verbalmente.

Sabendo a Divisão Naval que o afundamento se tinha dado um pouco a sul do farol do Bugio, e que nunca houve qualquer missão de rocega nas proximidades do Cabo Espichel, nem 12 milhas a sul de Cascais, qual a origem da informação que chegou à imprensa? Para a opinião pública da época terá sido certamente diferente ler que o caça-minas *Roberto Ivens* tinha colidido com uma mina alemã perto do Cabo Espichel, ou 12 milhas ao sul de Cascais, do que junto ao farol do Bugio.

E no Verão de 1917 essa diferença era especialmente relevante. As mesmas páginas dos jornais que noticiaram o afundamento do caça-minas *Roberto Ivens* também nos esclarecem acerca do contexto político e social vivido em Portugal durante o mês de Julho, na sequência da crise das subsistências e dos protestos populares que se faziam sentir.

A população sobrevivia com as mesmas dificuldades dos anos anteriores, com a agravante que após a entrada de Portugal na guerra se vinham a intensificar os problemas de abastecimento, principalmente de alguns dos produtos alimentares consumidos pelas classes mais pobres, como era o caso dos cereais<sup>205</sup>. A escassez de cereais levou a população a procurar uma alternativa na batata que, por isso, viu o seu preço quase triplicar num só dia. Esta circunstância provocou um grande motim popular na noite de 19 de Maio e frequentes pilhagens e assaltos, que se prolongaram até ao mês seguinte. Mais tarde, a 12 de Julho, trabalhadores da construção civil em greve, enquanto reivindicavam um aumento de salários, foram surpreendidos pela GNR e pelo Exército na sua sede na Calçada do Combro, num recontro que provocou vários mortos e feridos<sup>206</sup>.

A agitação popular que se fez sentir no Verão de 1917, provocada pela «revolta da batata» de 19 de Maio e pelas greves gerais de Maio e Junho, atingiu uma dimensão inédita, sendo vários investigadores unânimes em classificá-lo como um período explosivo<sup>207</sup> para o governo de Afonso Costa.

---

<sup>205</sup> PIRES, A. Paula (2010). A economia de guerra: a frente interna in ROLLO, M. F.; ROSAS, F. [Et al.]. 2ª ed. (2010). *História da Primeira República Portuguesa*. Lisboa: Edições Tinta-da-China. p.328.

<sup>206</sup> MENESES, F. Ribeiro. (2015). *A Grande Guerra de Afonso Costa*. Alfragide: Dom Quixote. p.348.

<sup>207</sup> Por exemplo, TELO, A. José. (1977). *O sidonismo e o movimento operário português: Luta de classes em Portugal, 1917-1919*. Lisboa: Ulmeiro. p.115 e PIRES, A. Paula (2010). A economia de guerra: a frente interna in

Na madrugada do dia 4 de Julho foi a vez do submarino imperial alemão U155, artilhado com duas peças de 105 mm, bombardear a cidade de Ponta Delgada, na ilha de São Miguel, nos Açores<sup>208</sup>. Apesar do fogo de reacção feito por uma bateria instalada em terra e pela peça de um cruzador americano que se encontrava ancorado no porto, o fogo do U155 provocou uma morte e quatro feridos civis<sup>209</sup>, além de danos materiais em várias habitações. Segundo o periódico *O Açoreano Oriental*<sup>210</sup>, o submarino teria disparado cerca de 50 granadas, duas das quais caíram na Fajã de Cima vitimando Tomazia Pacheco, uma rapariga de 16 anos. O episódio provocou uma natural onda de insegurança e revolta, com o Procurador Geral do Distrito, Ayres Jácome Correia, a escrever na primeira página d'*O Açoreano Oriental* que “(...)os factos demonstraram a insuficiência da defesa da Ilha perante a ameaça dos submarinos allemães, e que está bem provado que a responsabilidade recae nos governos dictatoriaes da Republica (...)”<sup>211</sup>. Como que para não deixar cair no esquecimento a presença submarina alemã no Atlântico, na semana de 21 de Julho foram afundados nada menos do que 8 navios a vapor ao largo da ilha de Santa Maria<sup>212</sup>.

Após o bombardeamento de Ponta Delgada, entre os dias 11 e 31 de Julho decorreram em Lisboa as sessões secretas da Câmara dos Deputados, onde se discutiram vários aspectos da participação de Portugal na guerra<sup>213</sup>. Segundo a investigadora Ana Mira, as actas destas sessões transmitem-nos o quanto este foi um período conturbado para o terceiro governo de Afonso Costa<sup>214</sup> e Filipe Ribeiro de Meneses considera as sessões como o acontecimento político central de 1917<sup>215</sup>. Durante as sessões secretas o governo foi alvo de inúmeras críticas por parte da oposição. Devido ao agravamento da crise social e económica que se fazia sentir, o Bloco Parlamentar propôs que fossem realizados uma série de inquéritos sobre os acordos diplomáticos assinados, bem como sobre o estado do

---

ROLLO, M. F.; ROSAS, F. [Et al.]. 2ª ed. (2010). *História da Primeira República Portuguesa*. Lisboa: Edições Tinta-da-China. p.337.

<sup>208</sup> REZENDES, Sérgio. (2017). *A Grande Guerra nos Açores – Património e memória militar*. Casal de Cambra: Caleidoscópio – Edições e Artes Gráficas, S.A. p.154.

<sup>209</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>210</sup> *Jornal O Açoreano Oriental* de 7 de Julho de 1917. p.2.

<sup>211</sup> *Jornal O Açoreano Oriental* de 14 de Julho de 1917. p.1.

<sup>212</sup> REZENDES, Sérgio. (2017). *A Grande Guerra nos Açores – Património e memória militar*. Casal de Cambra: Caleidoscópio – Edições e Artes Gráficas, S.A. p.161.

<sup>213</sup> MIRA, Ana. (2002). *Actas das Sessões Secretas da Câmara dos Deputados e do Senado da República sobre a participação de Portugal na I Grande Guerra*. Lisboa: Assembleia da República. p.5.

<sup>214</sup> *Idem.* p.8.

<sup>215</sup> MENESES, F. Ribeiro. (2000). *União Sagrada e Sidonismo – Portugal em Guerra (1916-18)*. Lisboa: Edições Cosmos. p.160.

exército e o seu desempenho. O governo recusou todas as propostas. O Bloco Parlamentar levantou também uma série de questões sobre as acções da expedição militar a Angola liderada pelo General Pereira de Eça, em 1915, pois após o seu regresso este oficial tinha sido nomeado Governador Militar de Lisboa. Vários graduados que o haviam acompanhado em Angola afirmavam agora que as represálias levadas a cabo contra as tribos que em 1914, e com ajuda alemã, se tinham revoltado contra os portugueses, tinham sido brutais. A discussão subiu de tom, com Afonso Costa a reafirmar a total confiança no General Pereira de Eça e a declarar que, com o país em guerra, era uma total falta de bom senso tornar públicas as acusações de que era alvo Pereira de Eça<sup>216</sup>. O Bloco insistiu num inquérito parlamentar, com o objectivo de apurar quais tinham sido os procedimentos da força comandada pelo General Pereira de Eça, ao que o governo respondeu que a difícil situação do país implicava um sigilo absoluto. Não se chegando a nenhum acordo sobre este aspecto, e com o governo a recusar fornecer qualquer informação sobre os acordos diplomáticos assinados, em ambiente de grande crispação o Bloco Parlamentar abandonou as sessões secretas no dia 25 de Julho.

No dia seguinte, 26 de Julho, o caça-minas *Roberto Ivens* colide com uma mina e afunda-se, desaparecendo no naufrágio dois terços da sua guarnição.

Sabemos hoje que os submarinos alemães tiveram uma presença regular em águas portuguesas durante a Grande Guerra, o que constitui uma temática cujo estudo está ainda por aprofundar. Presença que pouco ou nada terá contribuído para influenciar o desfecho do conflito, mas que ilustra como a guerra afectou os quotidianos das populações locais, inclusive na costa atlântica portuguesa, distante das trincheiras da Flandres.

A maior parte da produção historiográfica sobre a participação de Portugal na Grande Guerra concentra-se no envio do Corpo Expedicionário Português para a Frente Ocidental. Essa bibliografia sobre «*a guerra das trincheiras*», transmite-nos invariavelmente a ideia de uma guerra longínqua, a *guerra europeia*, como lhe chamaram alguns autores portugueses, lembrando que o conflito teve lugar longe do solo pátrio. O episódio do

---

<sup>216</sup> MENESES, F. Ribeiro. (2000). *União Sagrada e Sidonismo – Portugal em Guerra (1916-18)*. Lisboa: Edições Cosmos. p.164.

afundamento do caça-minas *Roberto Ivens* oferece-nos uma perspectiva distinta porque se situa numa outra vertente da participação portuguesa na Grande Guerra; a da guerra no mar. Guerra no mar que, ainda que a uma escala incomparavelmente menor, trouxe a destruição e a morte até ao território nacional.

O caso de mestre José Brissos, um alentejano de Odemira, que quando o seu veleiro foi afundado pelo submarino imperial alemão UB50 à vista de Sines, quis por termo à vida atirando-se ao mar, perante o espanto do Kapitänleutnant Franz Becker<sup>217</sup>; o pescador lisboeta António da Costa, cuja canoa foi afundada junto à Lagoa de Albufeira pelo U21, perdendo todo o seu ganha pão<sup>218</sup>; António Laia, pescador da Fuzeta, morto durante o ataque do UC67 ao caíque *Restaurador*, ao largo do Cabo da Roca<sup>219</sup>; são apenas alguns exemplos de perdas de embarcações nacionais e de baixas civis portuguesas que ocorreram a muito curta distância da nossa costa. A narrativa destas pequenas tragédias à escala pessoal tem um papel relevante quando se recorre aos exemplos da guerra no mar como meio de sensibilização para a paz, como propõe a UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization). Segundo esta organização de âmbito científico e cultural das Nações Unidas, a guerra no mar constituiu uma face importantíssima da Grande Guerra e o PCS (Património Cultural Subaquático) resultante das batalhas navais e da guerra submarina deverá ser usado na educação das gerações futuras, para as ajudar a compreender a dimensão destruidora das guerras e as motivar a envidarem esforços para alcançar e manter a paz<sup>220</sup>. Assim, a propósito da evocação do centenário da Grande Guerra entre 2014 e 2018, a UNESCO propôs utilizar o PCS desse período como meio auxiliar de educação para a paz e a reconciliação<sup>221</sup>, referindo-o como exemplo a ser apontado.

Considera-se PCS todos os vestígios da existência humana que tenham um carácter cultural, histórico ou arqueológico, que se encontrem parcial ou totalmente, periódica ou

---

<sup>217</sup> MONTEIRO, Alexandre; COSTA, Paulo; SANTOS, Maria João. (2016). O Gomizianes da Graça Odemira? – Investigação histórico-arqueológica sobre um sítio de naufrágio in *AL-MADAN On-Line* IIª Série #21 (Tomo 1). Julho. p.72-79.

<sup>218</sup> BCM-AH - Núcleo 10 – Caixa 1613 - Processos nº9 – 1917. Protesto de mar da canoa *Emília 1ª Restauradora*.

<sup>219</sup> BCM-AH - Núcleo 10 – Caixa 1613 - Processos nº9 – 1917. Protesto de mar do caíque *Restaurador*.

<sup>220</sup> GUERIN, Ulrike; TIMMERMANS, Dirk. (2015). *Património para a Paz e a Reconciliação – Salvar o Património Cultural Subaquático da Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: UNESCO/Edição Portuguesa. p.11.

<sup>221</sup> *Idem*. p.15.

continuamente submersos, há pelo menos 100 anos<sup>222</sup>, entre eles navios, ou parte deles, e respectiva carga<sup>223</sup>, definição que abrange o destroço do caça-minas *Roberto Ivens*.

Mas o caça-minas *Roberto Ivens* possui ainda uma outra particularidade relevante: o seu destroço constitui hoje um vestígio da Grande Guerra, que é também o único túmulo de guerra subaquático de militares portugueses<sup>224</sup>, em Portugal.

Deste modo, o destroço é parte integrante não só do PCS português, como também do PCS da Grande Guerra, que se encontra espalhado um pouco por todo o mundo.

Importa assim promover a sua protecção, conservação, estudo e divulgação, em harmonia com as recomendações da Convenção da UNESCO sobre a Protecção do Património Cultural Subaquático<sup>225</sup>, de que Portugal é subscritor.

No âmbito desta dissertação propomos várias formas de acompanhar as recomendações da UNESCO, através da divulgação dos trabalhos que forem, entretanto, sendo realizados sobre o caça-minas *Roberto Ivens*.

Um primeiro passo foi já dado em Fevereiro de 2016, após a divulgação pública pela Marinha Portuguesa dos resultados obtidos durante a prospecção geofísica que determinou a posição do destroço. O autor e o arqueólogo subaquático Alexandre Monteiro, este segundo envolvido na investigação desde o início, submeteram um processo de candidatura do destroço ao Projecto *Adopt a Wreck*, da britânica Nautical Archaeology Society, que foi aceite de imediato<sup>226</sup>. O destroço encontra-se actualmente listado no site desta prestigiada instituição, contribuindo para a sua divulgação num meio frequentado por arqueólogos subaquáticos, acompanhado de um link para o site institucional do IHC, entidade que ambos os investigadores integravam durante o decorrer da investigação.

---

<sup>222</sup> GUERIN, Ulrike; TIMMERMANS, Dirk. (2015). *Património para a Paz e a Reconciliação – Salvar o Património Cultural Subaquático da Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: UNESCO/Edição Portuguesa. p.16. Ver Artigo 1º. §1º.

<sup>223</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>224</sup> O navio encontra-se muito destruído, com todas as estruturas colapsadas. Apesar de não apresentar nenhuma secção fechada, ou obstruída, onde se julgue provável que tenham permanecido até hoje restos humanos, por no seu naufrágio terem perecido 15 elementos da guarnição, pode ser considerado um túmulo de guerra. Ver GUERIN, Ulrike; TIMMERMANS, Dirk. (2015). *Património para a Paz e a Reconciliação – Salvar o Património Cultural Subaquático da Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: UNESCO/Edição Portuguesa. p.20.

<sup>225</sup> <http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/ConvProtPatCultSubPT.pdf>

<sup>226</sup> <https://www.nauticalarchaeologysociety.org/adopt-a-wreck-list>. A candidatura foi submetida e aceite em Fevereiro de 2016. Em Junho de 2016 e Fevereiro de 2019 foi enviada à NAS documentação impressa, para complementar a informação disponível.

Os investigadores propõem-se dar continuidade ao estudo do destroço e proceder à divulgação dos resultados alcançados junto da comunidade académica e da sociedade civil, o que pode ser realizado sob várias formas.

Para além da narrativa historiográfica já existente on-line no âmbito da Grande Guerra<sup>227</sup> pretende-se criar uma plataforma temática específica dedicada ao destroço, que permita disponibilizar diferentes tipos de informação. Desde um modelo 3D, que possibilite ao cidadão comum realizar um mergulho virtual no destroço, até à partilha de fotografias e videogramas captados pelos mergulhadores que visitam o destroço, envolvendo-os no processo de registo e divulgação do destroço enquanto PCS. Através da partilha destas fotografias e videogramas podemos obter um registo diacrónico do estado de conservação do destroço, enquanto ao mesmo tempo se envolve a comunidade civil – neste caso, os mergulhadores – em todo o processo de manutenção, conservação e divulgação do destroço.

Futuramente pretende-se partilhar estes conteúdos com outras plataformas e bases de dados de destroços e PCS, tendo-se já encetado contactos com a Nautical Archaeology Digital Library, da Universidade do Texas<sup>228</sup>.

Paralelamente é possível envolver outros membros da comunidade científica, nomeadamente biólogos. Os destroços de navios afundados constituem-se como recifes artificiais por proporcionarem condições de protecção e habitabilidade a inúmeras espécies animais e vegetais. Havendo interesse por parte da comunidade científica, o destroço do caça-minas *Roberto Ivens* pode ser usado num eventual processo de monitorização de espécies marinhas, à semelhança do que já é feito noutros destroços existentes em território nacional<sup>229</sup>.

Também nos Concelhos ribeirinhos da foz do rio Tejo é possível implementar rotas ou percursos pedestres temáticos, já que a barra do Tejo foi palco de vários episódios militares navais e aéreos em ambas as guerras mundiais. Recorrendo a sinalética específica no terreno e a informação complementar (som e imagem) em suporte digital, é possível evocar não só o naufrágio do caça-minas *Roberto Ivens*, como outros episódios da Grande

---

<sup>227</sup> <https://portugal1914.org/portal/pt/historia/a-guerra-1914-1918/item/7930-o-caca-minas-roberto-ivens?highlight=WyJyb2JlcnRvliwiaXZlbnMilCJyb2JlcnRvIGl2ZW5zIl0=>

<sup>228</sup> Plataforma institucional em <https://nadi.tamu.edu/>

<sup>229</sup> CALADO, G.; ENCARNAÇÃO, J. (2018). Effects of recreational diving on early colonization stages of an artificial reef in North-East Atlantic in *Journal of Coastal Conservation* 22. pp.1209–1216.

Guerra.

No âmbito do Projecto L3-LISBONLAB – Lisboa Laboratório Comum de Aprendizagem planeou-se já uma rota cultural da Grande Guerra na barra do rio Tejo<sup>230</sup>, sob o tema *Lugares de Evocação e Memória*. Este projecto pode servir não só a população local, herdeira mais próxima deste património, mas também o crescente número de turistas nacionais e estrangeiros, interessados nos roteiros de turismo militar<sup>231</sup>.

Acreditamos que fará sentido procurar envolver a Marinha em algumas destas iniciativas pois que, para todos os efeitos, o caça-minas *Roberto Ivens* se afundou ao serviço da Armada e durante o cumprimento de uma missão militar.

Ao partilhar-se com a comunidade civil todo o conhecimento adquirido através e a propósito do destroço, o caça-minas *Roberto Ivens* cumpre o seu papel como património para a paz e reconciliação.

---

<sup>230</sup> <https://l3lisbonlab.wordpress.com/portfolio/barra-do-tejo/>. O projecto não se encontra ainda implementado no terreno.

<sup>231</sup> <https://www.turismomilitar.pt/index.php?lang=pt&s=diretorio&pid=12&title=roteiros>



## CONCLUSÕES

Perante as evidências apresentadas nos capítulos anteriores podemos afirmar que o destroço localizado 4,86 milhas náuticas a sul do farol do Bugio, a escassas 5 milhas ao largo das praias da Caparica e da Fonte da Telha, é efectivamente o caça-minas *Roberto Ivens*.

E na verdade, encontrar o destroço nesta localização não deverá surpreender-nos.

Revendo a Nota do Comando Central da Defesa Marítima que descreve os rumos dos canais de navegação onde se realizava a rocega, a mesma Nota nº 853 que analisámos no primeiro capítulo<sup>232</sup>, podemos verificar que o extremo sul do canal de rocega coincide com a área onde localizámos o destroço do navio (Fig.14).



Fig.14

Os rumos dos canais de rocega sobre a Carta Náutica 24P04 a pontilhado vermelho.  
O extremo do troço a sul junto à área onde foi localizado o destroço.

<sup>232</sup> Ver Capítulo 1. p.30.

Não há nada de estranho em encontrarmos o destroço do caça-minas nesta posição pois que a Nota nº 853 deixa claro que esta era uma área ciclicamente rocegada, ou seja, uma área onde os caça-minas navegavam durante as suas missões.

O carácter inesperado de que se reveste a localização do destroço do caça-minas *Roberto Ivens* nesta posição um pouco a sul do farol do Bugio deve-se unicamente ao facto de, até hoje, a quase totalidade das referências bibliográficas ao seu afundamento indicarem que o naufrágio teve lugar 12 milhas náuticas ao sul de Cascais, como vimos no segundo capítulo. Um dado falso, mas que, ainda sim, foi exaustivamente repetido pela maioria dos autores. Curiosamente, essa versão do naufrágio, sendo a que mais encontramos entre a bibliografia consultada, nem sequer é a que foi mais divulgada pela imprensa da época.

No contexto político do Verão de 1917 – as revoltas populares provocadas pela crise das subsistências desde Maio, o bombardeamento de Ponta Delgada a 4 de Julho e as sessões secretas do Parlamento, com o ponto de ruptura atingido no dia 25 de Julho – a notícia de que um submarino alemão havia chegado ao Bugio sem ser detectado e tinha provocado o naufrágio de um navio da Marinha Portuguesa, seria seguramente mais um grave factor de desestabilização para o governo de Afonso Costa.

Isso não aconteceu, pois de algum modo a informação que chegou aos periódicos da época situou o afundamento *perto do Cabo Espichel, 12 milhas ao sul de Cascais*, e foi essa a notícia publicada e divulgada a nível nacional.

O quão vagas e longínquas essas referências poderiam ser para o cidadão comum, desconhecedor da distância exacta até à costa, constituiu a diferença entre dizer que os submarinos alemães navegavam ao largo do litoral português ou saber que um deles tinha entrado na foz do rio Tejo e chegado ao Bugio. (Fig.15).

O exemplo do caça-minas *Roberto Ivens* é um caso paradigmático que demonstra como a História e a Arqueologia Subaquática – a pesquisa e análise crítica de fontes e a prospecção e observação directa no terreno – se podem complementar, trazendo uma nova luz sobre factos que até então se tinham como verdadeiros<sup>233</sup>.

---

<sup>233</sup> MCCARTNEY, Innes. (2014). *The historical archaeology of WWI U-boat wrecks and the compilation of Admiralty History: The case of UC79*. In Proceedings of the Scientific Conference on the occasion of the Centenary of World War I. Bruges.



Fig.15

As posições relativas do verdadeiro local do naufrágio, a sul do Bugio, e de uma área 12 milhas a sul de Cascais. A amarelo a “linha de entre-cabos” que se convencionou delimitar a enseada natural da foz do rio Tejo.

Com base nesse eixo colaborativo, o presente trabalho permitiu reescrever uma página do envolvimento da Marinha Portuguesa na Grande Guerra. Não só respondemos com êxito à questão que esteve na origem desta investigação, identificando o destroço, como contribuímos para a historiografia da Grande Guerra, produzindo novos conhecimentos sobre a presença alemã em águas portuguesas e suas consequências, bem como explorando a criação e funcionamento do serviço de caça-minas, uma temática que permanecia inédita.

O sucesso alcançado deve-se também a uma mais vasta abordagem multidisciplinar, onde o eixo colaborativo História-Arqueologia Subaquática, se aliou a outras disciplinas: à engenharia de Sistemas de Informação Geográfica, que permitiu localizar e posicionar com rigor o destroço, com base na informação obtida através das fontes históricas; à moderna tecnologia usada na prospecção geofísica e na exploração dos fundos marinhos, cujos equipamentos foram usados para registar visualmente o destroço como complemento do clássico registo arqueográfico; aos processos de recolha oral, que permitiram compilar as memórias e discursos daqueles que em diferentes momentos conheceram e visitaram o destroço, e que dão agora corpo à sua historiografia.

Esta abordagem multidisciplinar, que articula ferramentas metodológicas distintas, torna possível responder a outras problemáticas e alargar o foco do conhecimento histórico, contribuindo para uma narrativa historiográfica que se revela em permanente desenvolvimento.

Esta investigação constitui ainda um bom exemplo do valor historiográfico que o Património Cultural Subaquático do período contemporâneo pode possuir. E sublinhamos contemporâneo porque, segundo o que temos podido observar, o Património Cultural Subaquático deste período é ainda olhado com relativo desinteresse por parte da comunidade científica. Esperamos que este trabalho possa contribuir para inverter essa perspectiva.

Para terminar, e relativamente a todos os aspectos referidos, cremos que esta dissertação é pioneira e contribui de modo relevante para demonstrar a validade da abordagem multidisciplinar que realizámos.

Acerca da Grande Guerra podemos hoje afirmar que com o envio do CEP para França, Portugal foi à guerra, mas foi pelo mar que a guerra veio a Portugal.

Contudo, os portugueses nunca souberam que o inimigo alemão esteve no rio Tejo, às portas de Lisboa.





## FONTES E BIBLIOGRAFIA

### 1. FONTES PRIMÁRIAS

#### 1.1. ARQUIVOS E BIBLIOTECAS NACIONAIS

##### ARQUIVO HISTÓRICO DIPLOMÁTICO DO MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS - **AHD-MNE**

Fundo da Comissão Executiva dos Tratados de Paz

##### ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO - **ANTT**

Registo Geral de Mercês de D. Luís I, l. 38, f. 275v.

Ministério das Finanças, Arquivo das Secretarias de Estado, cx. 508, cad. 1195; cx. 521, proc. 15; cx. 528, proc. 134.

##### BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINHA- ARQUIVO HISTÓRICO - **BCM-AH**

Bateria Naval de Cascais – Livro de Registo do Serviço Diário 1917-1918

Documentação Avulsa – *Bérrio* – Caixa 657-A

Documentação Avulsa – *Roberto Ivens* – Caixa 1395

Núcleo 10 – Capitania do porto de Lisboa

Núcleo 419 - Documentação Diversa do Gabinete do Ministro da Marinha  
1912/1921

#### 1.2. ARQUIVOS ESTRANGEIROS

##### DEUTSCHES U-BOOT MUSEUM - Cuxhaven – Altenbruch – **DUBM**

##### NORSK MARITIMT MUSEUM – **NMM**

*Rapports de mer sur les pertes de guerre de navires norvégiens en 1916*

##### NORTH YORKSHIRE COUNTY RECORD OFFICE – **NYCRO**

Reference ZZU 2/5/377/1 *Lord Nunburnholme and Flamingo: general arrangement*

Reference ZZU 2/5/377/3 *Lord Nunburnholme and Flamingo: rigging plan*

##### THE NATIONAL ARCHIVES UK - **TNA**

ADM 137/1203 - British Naval Mission to Portugal 1916

(Este núcleo documental encontra-se encadernado e paginado sequencialmente.  
Essa paginação é considerada na referência.)

BT 165/1524 - Extracted Logs

##### THE LANCASHIRE COUNTY COUNCIL ARCHIVE- Foto de Red Rose Collections

## 2. PUBLICAÇÕES PERIÓDICAS – JORNAIS E REVISTAS

Jornal *A Capital*, de 27, 28 e 30 de Julho de 1917

Jornal *A Manhã*, de 27, 28 e 29 de Julho de 1917

Jornal *Diário de Notícias*, de 27 e 28 de Julho de 1917

Jornal *Jornal de Notícias* (Porto), de 28 Julho de 1917

Jornal *O Açoreano Ocidental*, de 7 e 14 de Julho de 1917

Jornal *O Comércio do Porto*, de 27 de Julho de 1917

Jornal *O Mundo*, de 27 e 28 de Julho de 1917

Jornal *O Século*, de 27, 28 e 29 de Julho de 1917 e de 26 de Julho de 1926

*Revista da Armada* nº 63 de Dezembro de 1976

Revista digital *Deco-Stop Magazine* Maio de 2004 nº 0 Ano 1

Revista *Ilustração Portuguesa* nº 598 de 6 de Agosto de 1917

### Outros

Annaes de Marinha Nº 5 (1908) – *Reconhecimento da costa de Portugal entre a barra do Rio Lima e a do Guadiana*.

Carta náutica da Série Pescas Cabo da Roca ao Cabo de Sines 24P04

MARINHA MERCANTE, Direcção da. 1963. Lista dos Navios Portugueses. Lisboa.

## 3. BIBLIOGRAFIA

AFONSO, Aniceto & GOMES, C. Matos [Et al.]. 2ª ed. (2013). *Portugal e a Grande Guerra 1914-1918*. Vila do Conde: Verso da História.

ALVES, J. L. (1999). *Roteiro de Pedras das Costas da Ericeira e Cascais pelo Pescador Fernando Brites*. Ericeira: Editora Mar de Letras.

BOWENS, Amanda [Ed.]. (2009). *Underwater Archaeology: The NAS Guide to Principles and Practice*. 2nd ed. Chichester: The Nautical Archaeology Society.

- BRANDÃO, Miguel. (2015). *(Con)Viver com o inimigo – A Atividade Submarina Alemã Durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – Interações na Costa de Esposende*. Dissertação de Mestrado.
- CALADO, G.; ENCARNAÇÃO, J. (2018). Effects of recreational diving on early colonization stages of an artificial reef in North-East Atlantic in *Journal of Coastal Conservation* 22. pp.1209–1216. em <https://doi.org/10.1007/s11852-018-0630-0>
- CANAS, Costa. (2009) *Os submarinos em Portugal 1913-2008*. Lisboa: Prefácio-Edição de Livros e Revistas, Lda.
- CIDADE, Hêrnani. (1935). Portugal na Guerra Mundial 1914-1918 in PERES, Damião (Dir.). *História de Portugal Vol. VII*. Barcelo: Portucalense Editora.
- COSTA, R. (1996). A Marinha na 1ª Guerra Mundial in *Revista da Armada* Fevereiro de 1996. Lisboa. pp.17-20.
- CROSSLEY, Jim. (2011). *The hidden threat – The story of mines and minesweeping by the Royal Navy in World War I*. Barnsley: Pen & Sword Maritime.
- Curso de Introdução à Arqueologia Náutica e Subaquática, Manual do - Nível 1. Lisboa: Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática [s.d.].
- DAVID E SILVA, Fernando. (2014). A Marinha e a “Guerra Europeia”: Defesa marítima e operações no Atlântico (1916-1918) in *Memórias 2014 Vol. XLIV*. Lisboa: Academia de Marinha.
- ESPARTEIRO, A. Marques. (2001). *Dicionário Ilustrado de Marinha*. 2ª ed. Lisboa: Clássica Editora.
- FERREIRA, Frederico; RODRIGUES, Aurora. (2018). Localização do destroço do caça-minas *Roberto Ivens*: Prospecção geofísica aplicada à deteção, localização e identificação de destroços de embarcações naufragadas in VALENTIM, Carlos; COSTA, Paulo. [Coord.] (2018). *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra (1916-1918): O afundamento do caça-minas Roberto Ivens*. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha. pp.175-204.
- FERREIRA, Martins; MIRANDA, Rita. (2016). *Relatório Técnico Final REL TF GM 01/16 Deteção e Inspeção do ex-NRP Roberto Ivens*. Lisboa: Instituto Hidrográfico.
- GUERIN, Ulrike; TIMMERMANS, Dirk. (2015). *Património para a Paz e a Reconciliação – Salvar o Património Cultural Subaquático da Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: UNESCO/Edição Portuguesa.
- GIBSON, R. H.; PRENDERGAST, Maurice. (2002). *The German submarine war 1914-1918*. 2ª ed. Penzance: Periscope Publishing.

- INSO, Jaime Correia. (2006). *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha.
- LOFTHOUSE, T.; MAYES, G.; NEWTON, D. and THOMPSON, Michael. (2012). *Cochrane Shipbuilders Vol I: 1884-1914*. Bristol: Bernard McCall.
- LOUREIRO, Adolpho. (1906). *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes. Volume III. Parte I*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- MACHADO, M. Pinto. (1976). *PUM in Revista da Armada nº63*. Lisboa.
- MATTOSO, José (Dir.). (2001). *História de Portugal* (Volumes 1 a 8). Lisboa: Editorial Estampa.
- MCCARTNEY, Innes. (2014). *The historical archaeology of WWI U-boat wrecks and the compilation of Admiralty History: The case of UC79*. In Proceedings of the Scientific Conference on the occasion of the Centenary of World War I. Bruges.
- MENDES, J. A. de Sousa [Et al.]. (2002). *Setenta e cinco anos no mar: 1910-1985 – 12º volume: Draga-minas, caça-minas, lança-minas*. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha.
- MENESES, F. Ribeiro. (2000). *União Sagrada e Sidonismo – Portugal em Guerra (1916-18)*. Lisboa: Edições Cosmos.
- MENESES, F. Ribeiro. (2015). *A Grande Guerra de Afonso Costa*. Alfragide: Publicações D.Quixote/LeYa.
- MINISTRY OF INFORMATION. (1943). *His Majesty's Minesweepers*. London: His Majesty's Stationary Office.
- MIRA, Ana. (2002). *Actas das Sessões Secretas da Câmara dos Deputados e do Senado da República sobre a participação de Portugal na I Grande Guerra*. Lisboa: Assembleia da República.
- MONTEIRO, Alexandre; COSTA, Paulo; SANTOS, Maria João. (2016). O Gomizianes da Graça Odemira? – Investigação histórico-arqueológica sobre um sítio de naufrágio in *AL-MADAN On-Line IIª Série #21* (Tomo 1). Julho. p.72-79.
- MONTEIRO, Saturnino. (1997). *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa Volume VIII 1808-1975*. Lisboa: Livraria Sá da Costa.
- OLIVEIRA, Maurício. (1936). *Armada Gloriosa – A Marinha de Guerra Portuguesa no Século XX (1900-1936)*. Lisboa: Parceria António Maria Pereira.
- Os Portugueses na Grande Guerra. (1940). in *Enciclopédia Pela Imagem*. Porto: Livraria Lello.
- PACHECO, Bessa. (2014). A Marinha na I Guerra Mundial in *Anais do Clube Militar Naval, Vol. CXLIV*, Julho-Dezembro de 2014.

- PEREIRA, J. A. Rodrigues. (2016). A Marinha na Grande Guerra: Teatros de operações da Europa, Atlântico e Mediterrâneo – 1914-1919 in *Revista Militar Número Temático* Maio 2016. pp.489-519.
- PEREIRA NUNES, António Rafael. (1923). *Portugal na Grande Guerra - A acção da Marinha*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- PIRES, A. Paula. (2011). *Portugal e a I Guerra Mundial – A República e a Economia de Guerra*. Casal de Cambra: Caleidoscópio – Edições e Artes Gráficas, S.A.
- PORTUGAL, Ministério dos Negócios Estrangeiros. (1995). *Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) Tomo II – As negociações diplomáticas e a acção militar na Europa e em África*. Lisboa.
- REZENDES, Sérgio. (2017). *A Grande Guerra nos Açores – Património e memória militar*. Casal de Cambra: Caleidoscópio – Edições e Artes Gráficas, S.A.
- ROLLO, M. F.; ROSAS, F. [Et al.]. 2ª ed. (2010). *História da Primeira República Portuguesa*. Lisboa: Edições Tinta-da-China.
- ROLLO, M. F. [Coord.]. (2015). *Portugal e a Grande Guerra*. Lisboa: Divisão de Edições da Assembleia da República.
- RUSSO, Jorge. (2012). *SS Dago – De destroço a navio – Arqueografia Comparativa*. Lisboa: Relatório à DGPC.
- RUSSO, Jorge; SALGADO, Augusto. (2015). Submarinos alemães na costa portuguesa: O caso do U-35 in *Actas do Colóquio Internacional “A Grande Guerra – Um Século Depois”*. Academia Militar. pp.173-191.
- SALGADO, A. Alves. (2016). British Naval Aid to Portugal During the First World War in *The Mariner's Mirror*, 102:2, pp.191-202.
- SALGADO, A. Alves. (2018). A Armada e a Grande Guerra: Uma reflexão in *Anais do Clube Militar Naval Volume CXLVIII* Julho-Dezembro 2018. Lisboa: Clube Militar Naval. pp.499-520.
- SANTOS, J. Ferreira. (2008). *Navios da Armada Portuguesa na Grande Guerra*. Lisboa: Academia de Marinha.
- SANTOS, J. Ferreira. (2009). Arrastões do Alto – Arrastões Militarizados in *Revista Bordo Livre* Novembro/Dezembro 2009. pp.7-8.
- SERRÃO, Joel; OLIVEIRA MARQUES, A.H. (Dir.). (1990). *Nova História de Portugal* (Volumes 1 a 12). Lisboa: Editorial Presença.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo. (1978). *História de Portugal* (Volumes 1 a 13). Lisboa: Editorial Verbo.

- TELO, A. José. (1977). *O sidonismo e o movimento operário português: Luta de classes em Portugal, 1917-1919*. Lisboa: Ulmeiro.
- TELO, A. José. [Et al.]. (1999). *História da Marinha Portuguesa: Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974 (Tomo I)*. Lisboa: Academia de Marinha.
- TEIXEIRA, N. Severiano. (1996). *O Poder e a Guerra 1914-1918: Objectivos Nacionais e Estratégias Políticas na Entrada de Portugal na Grande Guerra*. Lisboa: Editorial Estampa.
- TEIXEIRA, N. Severiano [Et al.]. (1998). *Portugal e a guerra – História das intervenções militares portuguesas nos grandes conflitos mundiais dos séculos XIX e XX*. Lisboa: Edições Colibri/Faculdade de Letras de Lisboa.
- TIMMERMANS, Dirk [Et al.]. (2015). *Património para a Paz e a Reconciliação – Salvar o Património Cultural Subaquático da Primeira Guerra Mundial – Manual para Professores*. Lisboa: Comissão Nacional da UNESCO.
- TOGHILL, Gerald. (2003). *Royal Navy Trawlers – Part one: Admiralty Trawlers*. Cornwall: Maritime Books.
- VALENTIM, Carlos; COSTA, Paulo [Coord.]. (2018). *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra (1916-1918): O afundamento do caça-minas Roberto Ivens*. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha.

#### 4. WEBGRAFIA E OUTRAS REFERÊNCIAS ON-LINE por ordem alfabética

- COSTA, Adelino Rodrigues. *A Marinha na Primeira Guerra Mundial* adaptado da Revista da Armada, edições 283/Janeiro e 284/Fevereiro, 1996. em <http://www.portugalgrandeguerra.defesa.pt/Documents/A%20Marinha%20na%20Primeira%20Guerra%20Mundial.pdf>
- PINTO, José Luís Leiria. *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra* em [http://www.portugalgrandeguerra.defesa.pt/Paginas%20externas/ArtigosTextos/Marinha Portuguesa GG/index.html#/6](http://www.portugalgrandeguerra.defesa.pt/Paginas%20externas/ArtigosTextos/Marinha%20Portuguesa%20GG/index.html#/6)
- 1914-1918 ONLINE – INTERNATIONAL ENCYCLOPEDIA OF THE FIRST WORLD WAR  
<https://encyclopedia.1914-1918-online.net/home/>
- ASSOCIAÇÃO DE TURISMO MILITAR PORTUGUÊS  
<https://www.turismomilitar.pt/index.php?lang=pt>
- EUROPEANA – The First World War Thematic Collection  
<https://www.europeana.eu/en/collections/topic/83-1914-1918>

INSTITUTO HIDROGRÁFICO DA MARINHA PORTUGUESA

<http://www.hidrografico.pt/#>

INTERNATIONAL ENCYCLOPEDIA OF THE FIRST WORLD WAR

<http://www.1914-1918-online.net/>

LISBOA - LABORATÓRIO COMUM DE APRENDIZAGEM L3

<https://l3lisbonlab.wordpress.com/>

LEGISLAÇÃO

Regime jurídico aplicado ao mergulho recreativo em território nacional

[http://www.idesporto.pt/ficheiros/file/Mergulho\\_nova%20lei/Leis/Lei\\_24-2013.pdf](http://www.idesporto.pt/ficheiros/file/Mergulho_nova%20lei/Leis/Lei_24-2013.pdf)

PORTUGAL 1914 – Portal sobre a participação de Portugal na Grande Guerra

<https://portugal1914.org/portal/pt/>

UNESCO – Convenção sobre a Protecção do Património Cultural Subaquático em Diário da República

<http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/ConvProtPatCultSubPT.pdf>



## ANEXO 1 – DESCRIÇÃO DA BARRA DO PORTO DE LISBOA

**Barra de Lisboa** – Desde o cabo da Roca, ou antes, de Cascaes até S. Gião a costa apresenta-se quasi em linha recta, só com uma ponta saliente no forte de Santo António. De S. Julião para cima, na margem do Tejo, abrem-se pequenas enseadas. A margem esquerda é muito recuada e dobra logo para o Sul. Uma grande cabeça, chamada *Cabeça Secca*, forma a actual goleta, que é muito larga. Na extremidade de montante d’esta cabeça fica o Bugio, defronte de S. Gião. Os cachopos adelgaçam-se muito, formando duas barras, dando as sondagens, a do Norte, a mais funda, com 10 braças, e a do Sul, com 7. A carreira grande tem o nome de *Carreira da Alçaçova*.

(...)

A entrada do Tejo fica situada entre as torres de S. Julião e do Bugio, que distam 2:750 metros uma da outra, e entre o Bugio e o bico da Calha, ou ponta do cabedelo do Sul. Dois grande bancos se prolongam para o mar na direcção geral de NordEste-SudOeste, que se donominam Cachopo do Norte e Cachopo do Sul, ou Alpeidão. Formam estes cachopos dois canaes, o do Norte, ou corredor do Norte, que fica entre o cachopo do Norte e a torre de S. Julião da Barra, e o do Sul, ou Barra Grande, que fica entre os dois cachopos indicados. Alem d’estes canaes ha um outro, estreito, pouco fundo e variavel em planta, chamado Golada, entre a torre do Bugio e a terra.

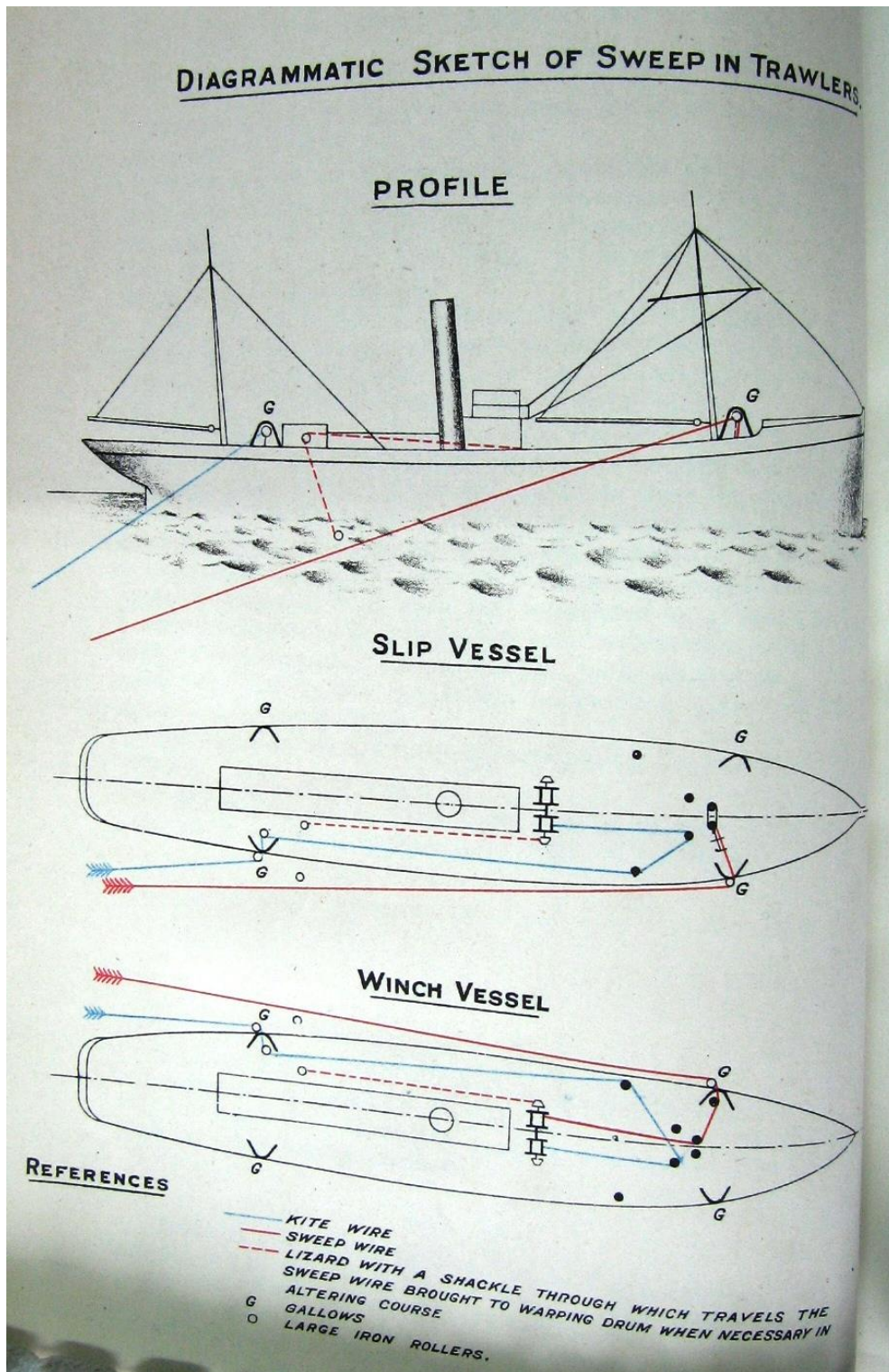
O cachopo do Norte estende-se naquelle rumo por 5:500 a 6:500 metros. O do Sul é formado pela cabeça do Pato, das coroas de Santa Catharina e do cachopo propriamente dito.

Sobre a primeira parte ha pelo menos 10 a 12 metros de agua. As coroas de Santa Catharina ficam entre a cabeça do cachopo e a do Pato. Este cachopo do Sul, ou Alpeidão, na extensão proximamente de 5:500 metros, é um banco de areia, que descobre em baixa-mar em diversos logares.

O banco, ou barra que liga os extremos dos cachopos pelo Oeste, fica entre a cabeça do Pato e o Espigão, na maxima largura de 3:700 metros, e forma grande escarceu com ventos do quadrante do SudOeste, levando ás vezes um rolo do mar, ou arrebentação, que fecha de um lado ao outro o canal da barra e offerece nessas occasiões perigo em arrostar com elle.

*in* Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes  
por Adolpho Loureiro, Inspector geral de obras publicas  
Volume III – Parte I  
Lisboa, Imprensa Nacional, 1906

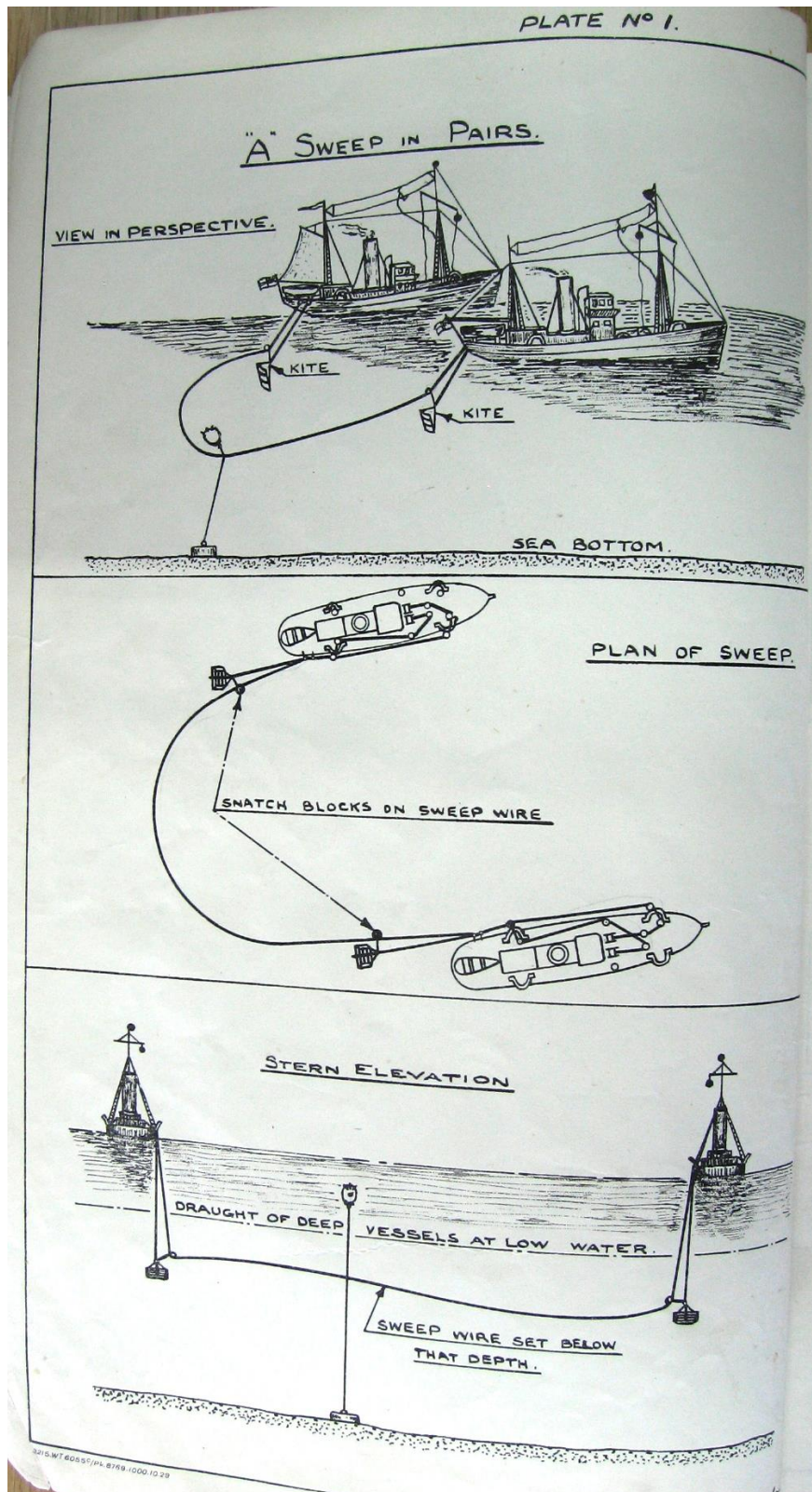




Esquema de funcionamento dos cabos durante a rocega.



ANEXO 3 – MANUAL BRITÂNICO DE ROCEGA  
C.B.0378 Handbook of Minesweeping 1917



Esquema de rocega com duas embarcações navegando lado a lado.





