

Navios Portugueses afundados durante a II Guerra Mundial. As perdas de um «Neutral»

Ricardo Daniel Carvalho da Silva*



A II Guerra Mundial foi o mais global e violento conflito do Século XX e porventura o mais mortífero de toda a história humana. Portugal, apesar de se manter neutral durante o decorrer do conflito, não consegue evitar uma série de perdas navais e humanas que resultam da acção bélica tanto de Aliados, como dos famosos U-Boat Alemães que semeiam a destruição por todo o Atlântico.

Pese embora o desgaste que estas perdas provocam na exígua Marinha Mercante Portuguesa, a necessidade de manter as suas linhas de comunicação abertas, independentemente dos perigos associados a esta decisão, obriga à continuação de diversas carreiras por mares patrulhados intensamente por ambos os lados. Só assim se torna possível manter Portugal abastecido dos bens mais essenciais para a sua sobrevivência, assim como manter as linhas de comunicação com os vastos e dispersos territórios coloniais.

No total 11 navios são afundados em vários pontos do Atlântico e do Mediterrâneo, dos mercantes da linha de África aos bacalhoeiros da Terra Nova, passando por barcos de pesca costeira, navios fretados pela cruz vermelha e ainda alguns envolvidos no comércio com potências beligerantes. Vítimas de submarinos, minas e ataques aéreos, estes afundamentos irão dar lugar a autênticos cenários de tragédia humana.

São a participação involuntária de Portugal na mais longa batalha da Segunda Guerra Mundial, a Batalha do Atlântico, e constituirão um autêntico desafio para a exígua Marinha

* Mestrando em História Contemporânea. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas – Universidade Nova de Lisboa.

Mercante nacional e para as autoridades Portuguesas que se vêm obrigadas a gerir graves incidentes diplomáticos.

O objectivo desta comunicação passa por identificar os navios envolvidos nestes incidentes, relatando as ocorrências numa linha narrativa, mas usando também uma caracterização dos aspectos técnicos que envolvem estas acções de guerra, assim como utilizando documentação Alemã e Britânica que permite verificar a perspectiva do beligerante e as condições relatadas por este para “justificar” o afundamento. Proponho também apresentar as discussões que se deram no interior do regime, entre as várias instituições que tutelam a actividade naval e que procurarão lidar com estes incidentes, assim como da tentativa de controlar a informação que os média vão passando para a opinião pública Portuguesa, e que em alguns momentos causou profunda consternação e uma potencial antipatia em relação a algumas nações, algo que as autoridades procuram atenuar de modo a evitar repercussões diplomáticas.

Alpha

15/07/1940

Após zarpar de Lisboa a 10 de Julho de 1940, com um carregamento de bananas destinadas ao porto de Liverpool, o vapor *Alpha* aproxima-se de Brest na França ocupada pela Alemanha Nazi, e logo às 06:45 é sobrevoado por um avião militar.

Esta área marítima é palco de uma crescente presença da *Luftwaffe*, que aos ataques navais no canal da Mancha e zonas adjacentes, iria nesse mesmo mês alargar a sua ofensiva ao Sul de Inglaterra dando inicio à vital Batalha de Inglaterra.

Neste momento o *Alpha*, visivelmente identificado como navio neutral, deveria pelas Leis de Direito Internacional prosseguir a sua viagem sem ser posta em causa a sua integridade, e quando às 08:20 e de novo às 10:15 é sobrevoado por dois aviões militares, aparentemente não houve problemas quanto à identificação do vapor Português. Porém, às 13:10 oito aeronaves trimotores, verde-escuras e com uma cruz preta sob um fundo branco, aproximaram-se rapidamente do *Alpha*, e sem qualquer hesitação largaram bombas e rajadas de metralhadora sobre o navio Português, num ataque violento e imprevisível.

O vapor começou a afundar-se e a sua tripulação recebe ordem para abandonar o navio do Comandante José Ferreira de Oliveira, a evacuação é feita e os náufragos dirigem-se para a costa Francesa, sendo recolhidos pelo caminho por uma chalupa Francesa que os desembarca em Audierne.

Tendo em conta a descrição dos aviões atacantes e a superioridade que naquele momento a *Luftwaffe* possui na zona, é de crer que a autoria do ataque e afundamento do primeiro navio Português perdido na Segunda Guerra Mundial, seja de responsabilidade Alemã.

Exportador I

01/06/1941

Após ter feito a sua pesca ao largo do Cabo Branco, o *Exportador I* navegava com rumo a Lisboa com 300 toneladas de pescado a bordo. A viagem decorria sem incidentes até que às 14:52 do dia 1 de Julho de 1941, é subitamente alvo de um ataque de canhão levado a cabo por um submarino desconhecido. Aproximadamente 50 disparos foram feitos, os quais só cessaram quando o *Exportador I* era uma massa fumegante a afundar-se. A violência e o modo inesperado como este ataque foi feito, levou à morte do primeiro maquinista Reinaldo Ramos de 49 anos e do mestre de redes António Chiquito de 32, ficaram também feridos com gravidade dois tripulantes em virtude dos estilhaços que receberam.

Após a evacuação do pesqueiro, o Comandante José dos Santos Bodas ainda tentou convencer o Comandante do submarino agressor, da identidade neutral do seu navio, mas o submarino limitou-se a afastar-se da zona deixando os náufragos Portugueses à deriva no mar. Seguiram-se dois dias no Atlântico até terem chegado à costa Algarvia, de onde partiram de Olhão para Lisboa.

A autoria deste afundamento é atribuída ao submarino Italiano *R. SMG Guglielmo Marconi*, o qual acabaria por ser afundado pouco mais de 4 meses após esta acção.

Ganda

20/06/1941

Dezanove dias após o afundamento do *Exportador I*, a Marinha Mercante Portuguesa irá sofrer uma nova baixa, desta vez uma baixa de peso, o vapor *Ganda* de 4.333 toneladas brutas.

O U-123 havia acabado de passar o perigoso estreito de Gibraltar e ao navegar ao largo de Marrocos identifica um navio mercante solitário, é o Português *Ganda* que o Kapitanleutnant Reinhard Hardegen identifica como sendo de nacionalidade Britânica. Às 17:00 do dia 20 de Junho de 1941, o submarino Alemão realiza um ataque submerso lançando um torpedo que passa à ré do vapor, falha o seu alvo, segue-se um segundo torpedo que desta feita não falha o alvo, atingindo o *Ganda* a meia-nau e iniciando a inundação da casa das máquinas. O navio começa a adornar a bombordo e tripulação e passageiros abandonam rapidamente o navio, momentos depois, ao verificarem que não se afundava alguns tripulantes voltam a bordo e arreiam a baleeira a motor espalhando melhor os sobreviventes entre as embarcações.

Hardegen que observa toda a acção pelo periscópio, decide lançar um terceiro torpedo que atinge o *Ganda* a estibordo no porão 3, mesmo assim o vapor Português não vai ao fundo pelo que o comandante Alemão decide emergir e acabar o ataque com o uso da artilharia de convés.

O *U-123* aproxima-se e seguem-se descargas consecutivas contra o casco do navio Português, mais de meia centena de granadas de canhão são usadas para afundar o que resta do

Ganda, é nesse momento que o *U-123* se aproxima dos naufragos e Hardegen se apercebe do seu erro (o qual as autoridades Alemãs posteriormente tentaram camuflar¹), afastando-se da zona sem prestar auxílio, nem enviando um alerta às autoridades Portuguesas.

Dos 72 membros da tripulação e passageiros a bordo, cinco morrem no incidente, sendo os sobreviventes recolhidos pelo *Fafe*, um pesqueiro Português, e pelo *Ventura Gonzalez*, um pesqueiro Espanhol.

O afundamento do *Ganda* irá ter fortes repercussões na opinião pública Portuguesa e será objecto de vários artigos na imprensa nacional, chega inclusivamente a partilhar a primeira página de periódicos como o *Diário de Lisboa*, que no dia 23 de Julho de 1941 noticiará em tom veemente e enérgico o seu afundamento, partilhando essa notícia a apresentação quase telegráfica da *Operação Barbarossa*, a invasão da União Soviética. Interessante também, verificar que os Britânicos apressam-se a negar a presença de qualquer submarino da Royal Navy na área, e como tal, de qualquer responsabilidade neste incidente. Esta comunicação é feita através de nota enviada pelo Adido Naval da Embaixada Britânica, e é surpreendente verificar que está datada de 23 de Junho. Revela uma celeridade suspeita, visto que, se os Britânicos tivessem tido conhecimento pelas vias normais deste afundamento, e levando em conta o tempo que esta informação levaria a ser passada entre as várias partes interessadas, 23 de Junho será uma data bastante curta. Terão os Britânicos sabido do afundamento através do programa Ultra? Se sim, esta terá sido uma invulgar quebra de protocolo. Um protocolo que exigia que todos os cuidados fossem tomados, para não fosse óbvio que os Aliados estavam a receber informações por via da decifração das comunicações Alemãs.

Corte Real

12/10/1941

No dia 7 de Outubro larga do porto de Lisboa o Vapor *Corte Real* com trinta tripulantes e quatro passageiros Portugueses a bordo. Parte com destino ao porto de Leixões onde chega no dia seguinte e procede ao carregamento de 520 toneladas de carga, que se juntam às 710 toneladas que já tinha a bordo. Em Leixões embarcam também dois passageiros, um Americano e um Francês, ambos com bilhete para os Estados Unidos.

A estadia em Leixões prolonga-se por três dias, ao fim dos quais o *Corte Real* inicia a sua viagem partindo para o mar alto rumo ao porto do Funchal, onde irá escalar na sua viagem para Nova Iorque. À saída do porto, todas as bandeiras e sinais regulamentares estão

¹ “Southbond to Freetown on June 20, Hardegen came upon what appeared to be a lone British ship and attacked submerged, firing one torpedo. It missed. After a long submerged chase, Hardegen fired again. This time the torpedo hit and the crew abandoned the ship, which, however, remained afloat. Closing, Hardegen gave her a “finishing shot”, a solid hit, but still the ship would not sink. Refusing to expend yet another torpedo, Hardegen surfaced for a gun action. He finally sank the ship with his 4.1” gun, but upon approaching the lifeboats, he discovered she was not a British ship, but rather the 4,333-ton Portuguese neutral *Ganda*. Later, when a diplomatic squall ensued the Germans blamed the sinking on a British submarine and Donitz ordered Hardegen - as he had Lemp in the *Athenia* incident - to alter his patrol report to conceal the sinking.” in BLAYR, Clay, *Hitler’s U-Boat War – The Hunters, 1939-1942*, USA, Modern Library, 2000, p. 302

devidamente afixados e perfeitamente visíveis, e por volta das dezoito horas o vapor já sulca as águas do Atlântico, ao que se segue uma noite de viagem sem acontecimentos de relevância. No entanto, logo pela manhã do dia 12 um avião Alemão é avistado por entre as nuvens. A sua presença nestas águas não é de estranhar desde que a Alemanha ocupou a França, em meados de 1940, que estes aviões tornaram-se uma presença usual, assim como se tornaram usuais os seus ataques a navios aliados que serão afundados às dezenas pelos *Kondor* Alemães. Esta aeronave surge às 8:30 e mantém a distância, pouco depois desaparece por entre as nuvens sem demonstrar qualquer traço de agressividade. No entanto, às 11:45 surge uma nova silhueta no horizonte, trata-se do *U-83* que se aproxima pela alheta de bombordo e faz um tiro de canhão por cima do *Corte Real*, forçando-o a deter-se, a 200 metros de distância e já com o vapor parado, um segundo disparo é feito, seguido do envio de sinais por meio de bandeiras para que o Comandante enviasse toda a documentação do seu navio, incluindo o manifesto de carga. Ficou encarregado dessa missão o Imediato Jorge Soares de Andrade que embarcou numa baleeira em direcção ao submarino, sendo recebido no seu convés pelo KapitanLeutnant Hans Werner Kraus, comandante do submarino. Kraus não perde tempo e começa a verificar minuciosamente cada documento, em busca de qualquer indício de contrabando. Durante uma hora U-Boot e vapor estão parados lado a lado em pleno Oceano Atlântico, mas a espera termina de maneira abrupta quando Kraus informa Soares de Andrade que o seu navio transporta um carregamento para o Canadá (apesar da descarga ser em Nova Iorque), país inimigo da Alemanha e que por essa razão será afundado. O Imediato Português ao receber a ordem propõe a vinda do Comando ao *U-83*, o que este aceita. Poucos momentos depois a baleeira retorna com o Comandante José Júnior, ao qual lhe são repetidos os motivos para o afundamento do seu navio, o Capitão Português propõe então voltar a Lisboa (a apenas 80 milhas de distância) ou outro porto à escolha da preferência do Comandante Alemão e retirar a carga em causa, ou em alternativa descarregá-la ali mesmo, enviando-a directamente para o mar.

A recusa Alemã mantém-se, seguida de um ultimato para que o Vapor seja abandonado no prazo de 30 minutos, regressando o Comandante ao *Corte Real* acompanhado pelo Imediato do *U-83* e dois praças. O Abandono do navio dá-se de forma organizada e rápida, porém o aparelho de uma das baleeiras avaria, ficando apenas disponível uma baleeira salva-vidas e um bote de serviço. Arriadas as embarcações, dirigem-se para o submarino à força de remos, onde serão devolvidos o Imediato e os dois praças.

Às 16:20, começa o ataque Alemão, nove munições incendiárias são disparadas contra o *Corte Real*, seguidas de um torpedo que abre um rombo no casco e sela o destino do Vapor, o afundamento é rápido e inevitável.

O *U-83* recebe a bordo duas mulheres e duas crianças às quais dispensam vários cuidados, rebocando as duas embarcações em direcção à costa Portuguesa durante 20 milhas. A 60 milhas de Cascais, o Comandante Alemão dá ordem para que sejam soltas as embarcações e informa que o Governo de Alemão irá entrar em contacto com as autoridades Portuguesas dando conta das razões para o incidente assim como da localização dos sobreviventes, de ora em diante os naufragos estão por sua conta e segue-se uma noite ao relento.

A descrição que o Kraus efectua no KTB (*Kriegstagebuch – Diário de Guerra*) é telegráfica, porém elucidativa quanto à perspectiva Alemã deste incidente:

1200 (horas) Posição CG 5445

1309 (horas) “Vapor à vista. Submerso. Através da neblina é visível canhão na popa. Pronto para ataque submerso. Vapor forçado a parar e mostrar documentação. Era o vapor “Corte Real” em rota do Porto para Nova Iorque via Açores. Carga do vapor em grande parte composta por máquinas, relógios, produtos químicos e de cortiça para Nova Iorque. Daí em trânsito para o Canadá, Austrália e Ásia. Como as ordens em serviço decretam a carga descrita como contrabando e a definição das mercadorias é muito clara eu ordenei ao Capitão e à sua tripulação e 4 passageiros para entrar nos barcos, porque o seu navio ia ser afundado. O Capitão admitiu que não sabia o que havia sido carregado e que estava preparado para navegar de volta a Lisboa e descarregar tudo. Eu dei à tripulação cerca de uma hora para entrarem nos barcos. Durante este tempo um Kondor Alemão assumiu o reconhecimento em nosso redor. Após os barcos salva-vidas se terem afastado e o vapor encaixar os primeiros tiros e arder, descobriu-se que uma embarcação salva-vidas estava meter água e teve de ser abandonada. Isto significava que os outros dois barcos estavam sobrecarregados e sem navegabilidade e visto que haviam mulheres e crianças a bordo, eu decidi puxar um pouco os barcos para a costa. Torpedo final disparado contra o vapor a uma profundidade de 2 m. falhou a performance por 500 m.

Segundo torpedo, visando a 1,5 foi parcialmente à superfície da água e atingiu. O vapor afundou rapidamente. Rádio para BDU “vapor Português Corte Real afundado com contrabando. Rebocando sobreviventes para Lisboa, devido a salva-vidas incertos” Sob ordens do BDU “Continuar operação ordenada imediatamente” salva-vidas deixados em CG5467 às 1900 horas. Por volta das 1800 mensagem do U-563 acerca de comboio no sector CG5514, imediatamente liberto os salva-vidas. Penso que o comboio está a tentar ir para sul em águas territoriais. À vista da costa Portuguesa com outros barcos procurei a sul. Sem sucesso. Não há relatos de novos avistamentos.”²

Por sorte o mar está calmo e sem vento, e no dia seguinte pelas 7:30 o caíque de pesca *Adeus* encontra as embarcações à deriva e o cortejo de embarcações dirige-se para Cascais à força de remos, tendo percorrido 33 milhas quando um Hidroavião Português os avista e sobrevoa várias vezes.

Às 16:30 chegam às proximidades de Cascais e vem ao seu encontro a lancha dos pilotos da barra *Feitoria*, que os reboca até Lisboa onde são desembarcados no cais da Caldeirinha. Por ironia voltam ao ponto de partida, seis dias após o início da turbulenta viagem.

As causas deste afundamento podem estar na carga de máquinas de relojoaria de origem Suíça, que apesar de a descarga ser feita nos Estados Unidos (neutros neste período) na realidade se destinariam ao Canadá, aliado do Reino Unido e inimigo da Alemanha. Mas

² NARA, RG-242, T-1022, PG 30077/1-13, T-1022 Roll 2931, ONI Roll T-194-D, 1941/02/08-1943/03/12, “U-83”

também não é de ignorar a pressão sentida pelo comandante deste submarino em mostrar resultados palpáveis da sua actividade militar, uma pressão que resulta em grande parte das dificuldades sentidas pela arma submarina Alemã no teatro de operações Mediterrânico³.

Este afundamento teve o condão de despertar uma acirrada reacção na imprensa Portuguesa, porque ao contrário da maioria dos afundamentos, neste caso o autor está perfeitamente identificado e são conhecidos os pormenores do incidente pelos relatos dos náufragos. A tal ponto a opinião pública Portuguesa fica inflamada contra a Alemanha Nazi, que surge no interior do regime uma troca de acusações entre a Marinha e a Censura. O Chefe de Estado Maior Naval escreve uma carta dura contra o que considera ser sensacionalismo e falta de verdade da Imprensa, dando como exemplo a cobertura do afundamento do *Corte Real* que considera conter muitas afirmações sem fundamento, e outras que sendo verdadeiras, não são convenientes...a seu ver, a potência responsável pelo incidente (não a chegando a nomear, apesar de saber bem de qual se trata) poderá eventualmente utilizar essas mesmas notícias para contrariar uma reclamação do Estado Português. Não poupando críticas à censura, afirma que esta a seu ver apenas tem competências políticas e que é de vital importância controlar a Imprensa de modo a fazer passar para o público a “boa publicidade”. Propõe então três medidas para debelar esta situação: a) Que um oficial do Estado Maior Naval seja encarregado dos serviços de Imprensa; b) Que a Comissão de Censura passe a não permitir a publicação de qualquer artigo ou notícia sobre assuntos navais, marítimos ou de direito internacional marítimo, sem prévio visto do Estado Maior Naval; c) Que a mesma Comissão se abstenha de fazer a sua censura sobre as notícias ou artigos que apareçam com o visto do Estado Maior Naval.

A resposta da Censura não se faz esperar e é feita pelo próprio director, o Tenente-Coronel Alvaro Salvação Barreto. O qual alega que “*precisamente, sobre os casos de torpedeamento de barcos portugueses nunca houve dúvidas. São sempre de suspender e consultar, isto é, procuram-se «as instruções particulares para o caso especial»*” o director prossegue alegando inclusivamente que a imprensa foi comedida na cobertura feita a este evento: “*o «Século», único jornal que se destacou na reportagem. Os restantes ainda menos disseram sobre o caso, sendo preciso até sugerir-lhes que se referissem ao torpedeamento, tanto receio pôe a imprensa em mexer em assuntos desta responsabilidade.*” No fundo, Alvaro Barreto pretende demonstrar que o controlo da *censura* sobre a imprensa é total, chegando a usar o atraso de dois dias entre o torpedeamento e a sua publicação, como mais um sinal de que a *censura* levou o seu tempo a avaliar a notícia e só de seguida esta terá sido publicada. Barreto assume um único erro, a referência ao Volfrâmio, que no entanto corrige de imediato dizendo que essa notícia foi rectificada pelo jornal dois dias depois, e que além disso, a liberdade de

³ “*The award of the Ritterkreutze to Kraus was apparently part of a propaganda scheme to give recognition to German submariners in the Mediterranean. At the time of the award, Kraus’s claimed sinkings on the U-83 totaled twelve ships for 35,000 tons, including the seven small ships off Palestine. Up to then, he had sunk only one confirmed ship of any size: the 2,000-ton Portuguese freighter Corte Real, which he stopped in the Atlantic by gun, searched, and deemed to be carrying contraband, then sank with a single torpedo.*” in BLAYR, Clay, *Hitler’s U-Boat War – The Hunters, 1939-1942*, USA, Modern Library, 2000, p. 649.

comerciar é parte da doutrina defendida pelo país, e que como tal, politicamente não é de se omitir essa prática.

Cassequel

14/12/1941

Com o afundamento do *Cassequel*, afunda-se o último navio perdido em 1941, um ano em que se perdem 4 navios, 6 vidas e 6.695 toneladas brutas do total disponível, somando-se as 853 toneladas do *Alpha*, e Portugal entra em 1942 com menos 7.548 toneladas cuja necessidade é absolutamente vital para o regular abastecimento do país.

Ao meio-dia do dia 13 de Dezembro de 1941, o *Cassequel* deixa o porto de Lisboa com rumo a Ponta Negra no Congo Francês, tendo ainda por destinos São Tomé, Luanda e Lobito. Nesse mesmo dia é sobrevoado por aviões e abordado por um patrulha Aliado. Na manhã do dia seguinte é abordado por um submarino, sendo em todas estas ocasiões respeitada a sua neutralidade. Porém, às 21:57 quando se encontrava a 250 milhas a Sudoeste do Cabo de S. Vicente, uma súbita explosão destrói a porta do leme e a hélice, e leva ao alarme geral a bordo do vapor. A explosão fora tudo menos accidental, a aproximadamente mil metros de distância o Korvettenkapitan Klaus Scholz observa com atenção o resultado do torpedo disparado momentos antes pelo seu submarino, o *U-108*, observa também a rapidez com que os 57 tripulantes e passageiros abandonam o navio nas suas quatro baleeiras.

Por momentos instala-se o pânico e uma das baleeiras cai desamparada no mar quando uma das suas amarras se solta, os oficiais agem para manter a calma e conseguem resgatar do mar todos os que caíram da baleeira, estando já as quatro baleeiras distantes do *Cassequel* quando um segundo torpedo o atinge, no ponto exacto onde estavam armazenados 900 tambores de gasolina. Ao violento incêndio que engole todo o navio, segue-se uma estrondosa explosão que quebra o navio em dois, afundando-se rapidamente⁴. Esta poderia ter sido a maior tragédia marítima Portuguesa deste conflito, apenas a sorte levou a que tenha sido o segundo e não o primeiro torpedo a atingir os tambores de gasolina, se tivesse sucedido assim, 57 Portugueses teriam morrido neste incidente.

No entanto, a ausência de mortos no ataque, não impediu que o seu resgate tenha sido complicado e recheado de perigos. No dia seguinte a baleeira do Comandante e a do Imediato já se haviam distanciado das outras duas, rumando a Nordeste na direcção do Algarve à força de remos. Nesse mesmo dia 15, foram avistados pelo *U-131* do Korvettenkapitan Arend Baumann, que dá água e pão a duas das baleeiras, mas que se recusa a rebocá-las para porto seguro, ironicamente, o *U-131* acabará por ser afundado dois dias depois por aeronaves e contratorpedeiros Britânicos a Nordeste da Madeira.

⁴ “A Little further west that night, one of the Seerauber boats, Scholtz’s IXB U-108, sank the 4,800-ton freighter *Cassequel*, which was, akwardly, a neutral Portuguese sailing alone.” in BLAYR, Clay, *Hitler’s U-Boat War – The Hunters, 1939-1942*, USA, Modern Library, 2000, pp. 410-411

Ainda durante o dia 17, a baleeira do Imediato Rodrigues Passos e outros 13 tripulantes foi interceptada pelo *HMS Champion*, que os recolheu e desembarcou no dia seguinte em Gibraltar, pouco depois seria a vez das baleeiras do 2º Oficial Dias Furtado e do 3º Oficial Jara de Carvalho (que seguiam juntas) serem sobrevoadas por dois aviões da Royal Air Force, que informam o vapor *Maria Amélia* da sua posição. Este vapor Português que fazia a ligação entre Lisboa e o Funchal, de imediato desloca-se ao local onde recolhe vinte e quatro tripulantes e sete passageiros, que desembarcará na Madeira no dia 18, os quais retornaram a Lisboa no paquete *Lima*, seis dias depois.

Entretanto, a baleeira do Comandante Sebastião Augusto da Silva continuará à deriva até ao dia 19. Ao meio-dia, quando se encontrava a 92 milhas do Cabo de São Vicente, é avistada por um avião da Força Aérea Portuguesa, duas horas depois, o contratorpedeiro *NRP Douro* deixa o Tejo e dirige-se a toda a velocidade para o local, onde chega às seis da manhã do dia seguinte e não encontra vestígios da baleeira. Prosseguem as buscas intensas e uma hora depois são avistados ao longe fogachos vermelhos, que se confirmam pertencer à baleeira perdida, recolhidos os naufragos, o *NRP Douro* rumo a Lisboa onde chega dia 20 à tarde com os onze tripulantes e dois passageiros que faltavam para completar o salvamento do *Cassequel*. É o fim de seis dias à deriva no Atlântico.

Catalina

15/01/1942

Ao fim de apenas duas semanas do ano de 1942, e um mês após a perda do *Cassequel*, a Marinha Mercante Portuguesa perde uma nova unidade: o *Catalina*.

No dia 15 de Janeiro de 1942, o pequeno vapor de carga encontrava-se ao largo da Terra Nova, numa viagem de cabotagem entre Fortune e St. John's. A comandá-lo encontrava-se o Capitão Henry (Harry) Thornhill, um antigo agente promotor de venda de bacalhau que vivera dois anos em Portugal e falava Português fluente. Thornhill vivia em St. John's e conhecia muitos dos comandantes e tripulações dos bacalhoeiros Portugueses, alguns dos quais eram visita em sua casa. E fora por via destes conhecimentos que fora convidado a substituir provisoriamente o Capitão Português que havia sido vítima de doença súbita. E era exactamente para recolher o Capitão Português que o *Catalina* rumava a St. John's, onde este fora hospitalizado. Porém, às 11:34 o vapor literalmente explodiu quando um torpedo Germânico atinge o seu casco. Toda a tripulação desapareceu com o seu navio, com a excepção do seu Capitão Português, que por ironia foi salvo pela doença que o internara.

Para o KapitanLeutnant Rolf Mutzelburg, comandante do *U-203*, a explosão do *Catalina* reforçou a ideia de que estaria ao serviço dos Aliados e com carga de guerra, sendo que hipoteticamente o móbil para o ataque terá sido o facto de estar a fazer transporte entre portos de um inimigo da Alemanha, o Canadá. Este afundamento colocou em alerta o Comando Naval

Aliado, que pôs em marcha uma Task Force anti-submarina para perseguir este submarino⁵. A razão para esta reacção Aliada não se deve propriamente à perda do *Catalina*, mas antes ao facto de irem passar por essa zona vários navios de guerra Aliados.

Cabo de São Vicente

10/03/1942

Bem distante das águas da Terra Nova, o pequeno pesqueiro *Cabo de São Vicente* navegava ao largo da costa Portuguesa, a Noroeste do Cabo da Roca, quando pelas 18:30 do dia 10 de Março de 1943 é avistado um avião quadrimotor cinzento claro que se dirige ao pequeno vapor e lança dois pequenos projecteis que atingem em cheio o *Cabo de São Vicente* no seu casco de bombordo, provocando uma forte explosão. Na sua passagem, o quadrimotor utiliza ainda as suas metralhadoras, varrendo o convés de metralha.

Por mera sorte, nenhum membro da tripulação é atingido, e todos conseguem embarcar na única baleeira do vapor. O capitão José Atebrêdo Moraes ainda tenta enviar um pedido de S.O.S. antes de abandonar o barco, mas o ataque danifica o rádio e a sua mensagem não é escutada.

A baleeira afasta-se do pesqueiro que se afunda e começa uma longa noite em que a tripulação rema em direcção a terra, onde a sua sorte é desconhecida. De madrugada são avistados pelo vapor de pesca *Açor*, que os recolhe e desembarca em Lisboa.

Maria da Glória

05/06/1942

Após a perda de vários cargueiros e de um pesqueiro, Portugal irá agora perder um bacalhoeiro e sofrer um elevado número de baixas humanas.

O *Maria da Glória* navegava pelos Grandes Bancos quando é repentina e brutalmente atacado a tiros de canhão pelo U-94, sem qualquer aviso prévio. Inicialmente o Capitão Sílvio Ramalheira pensou que talvez não tivesse obedecido a uma ordem de paragem, mas nem conseguia ver nenhum navio no horizonte, nem as granadas cessavam de cair sobre o lugre. Começaram a morrer marinheiros e as pilhas de dóris empilhados pegaram fogo, seguindo-se a queda do pau da bujarrona que arrastou consigo o mastro de traquete.

Rapidamente os sobreviventes abandonam o *Maria da Glória* e é nesse momento que se apercebem da presença de um submarino que se vai aproximando sem cessar de disparar,

⁵ “The Ritterkreuze holder Rolf Mutzelburg in U-203 sank two ships, including, awkwardly, a Portuguese neutral, but in aggregate, the two came to a mere 2,000 tons...Upon learning the sinking of the freighter Dayrose and trawler Catalina on January 15 off Cape Race, merely sixty miles from Argentia, American naval authorities sent an eight-ship hunter-killer group consisting of four American destroyers (Badger, Ellis, Ericson, Greer) and four Canadian corvettes to Cape Race to attack and drive off U-boats and assure a safe passage for the big ships.” in BLAYR, Clay, *Hitler's U-Boat War – The Hunters, 1939-1942*, USA, Modern Library, 2000, p. 472

inclusivamente sobre os pequenos dóris que por necessidade são usados como salva-vidas. Um dos projecteis rebenta entre nove dessas pequenas embarcações e fere vários marinheiros, incluindo o capitão Ramalheira que fica gravemente ferido. Vendo o lugre afundar-se e completamente destruído, o *U-94* afasta-se sem contemplações para com os sobreviventes e parte em procura de novos alvos.

Os nove dóris com os sobreviventes procuram amarrar-se entre si, para melhor enfrentarem o tempestuoso Atlântico Norte, mas os dóris não são embarcações vocacionadas para cumprir o papel de baleeiras e aos poucos as vagas fortes que se verificam nesta zona, vão quebrando amarras e afastando alguns dóris do grupo principal, os quais não voltaram a ser vistos.

Alguns dos feridos mais graves vão morrendo, outros homens endoidecem com o frio, a fome e a sede. Durante quatro dias uma tempestade fustiga embarcações e naufragos, que desesperadamente se tentam aproximar da costa do Labrador. Ao quinto dia de tormento, sem água nem comida, já só resistem três dóris, e seriam precisos passar nove dias até que um avião de patrulha os avistasse, largando caixas de sinais e de comida. Dois dias depois surge o *USCG Sea Cloud*, um navio meteorológico da Guarda Costeira Norte-Americana que se encontra baseado em Argentia, na Terra Nova. Ao fim de onze dias no mar, apenas um dóris é encontrado com oito sobreviventes e um morto a bordo, dos outros trinta e seis homens não se encontraram vestígios.

Delães

11/09/1942

Três meses após a perda do *Maria da Glória*, a frota bacalhoeira sofre nova perda, o *Delães*, um moderno Lugre-Motor que ao fim de 79 dias de pesca ao largo da Gronelândia consegue encher os seus porões com 9.500 quintais de bacalhau, partindo de retorno a Lisboa. Ao fim de dez dias de viagem, um submarino surge perto do lugre e acompanha-o durante algum tempo, acabando por se afastar sem mais ocorrências a registar, a noite é interrompida pelas 4:30 quando uma luz vermelha é avistada, o capitão ordena a paragem do seu navio e verifica tratar-se de um navio de guerra que se aproxima para fazer a identificação do *Delães*.

Às 9:00 um outro submarino é avistado a três milhas de distância, e ao soar de um disparo, o capitão manda atravessar o barco para mostrar o casco e as marcas nacionais de potência neutral, mas os disparos continuam ininterruptos e as granadas começam a cair cada vez mais perto do *Delães*, até o atingirem em cheio.

A tripulação abandona apressadamente o barco, enquanto as granadas caem, e nos seus 10 pequenos dóris afastam-se do casco em chamas em que o *Delães* se tornou. O capitão João Nunes de Oliveira e Sousa orienta a tripulação e os dóris são amarrados entre si, formando um todo que fica à deriva pelo Atlântico, a 600 milhas de terra, enquanto isso, o *U-96* afasta-se e prossegue a sua patrulha, sem se deter para verificar os naufragos ou o lugre que se afunda.

Porém, a tripulação do *Delães* terá uma sorte incomparavelmente superior à da tripulação do *Maria da Glória*. Não só não se registam baixas no violento ataque que sofreu, como serão encontrados no dia seguinte pelo *Labrador*, um bacalhoeiro que tal como o *Delães* também já acabara a sua faina e rumava a Portugal na esteira do infortunado lugre. Toda a tripulação de 54 homens sobrevive e é desembarcada em Lisboa.

As razões para este ataque poderão estar relacionadas com a proximidade do *Delães* a um comboio Aliado que uma matilha de submarinos Alemães estava a atacar, matilha à qual o U-96 pertencia e que supostamente poderá ter interceptado comunicações rádio do lugre-motor Português que potencialmente poderiam estar a revelar a presença dos submarinos Alemães naquele sector.

Santa Irene

13/04/1943

Após a perda do *Delães*, o ano de 1942 não regista mais perdas navais em acções de guerra. Mas 1943 “começará” com a perda do vapor *Santa Irene*, em condições muito diferentes do que se tornara padrão.

O *Santa Irene* é um pequeno vapor que sob as ordens do Comandante Manuel dos Santos Redondo efectua um carregamento de trigo destinado à Suíça, que descarregará no porto de Génova (de onde seria posteriormente carregado por via terrestre para a Suíça) e onde carrega carga geral para Portugal, que seria completa no porto de Civitavecchia, rumando daí para Lisboa.

Ao sair de Génova, o *Santa Irene* rumo a norte para Civitavecchia chegando a uma área entre a ilha de Córsega e a de Elba, é nessa mesma área que o submarino Britânico *HMS Taurus* comandado pelo Lt.Cdr. Mervyn R. G. Wingfield, se encontra em missão de patrulha contra a navegação de cabotagem Italiana.

Durante a madrugada os rumos de navio e submarino cruzam-se e apesar de o *Santa Irene* navegar com todas as luzes regulamentares, e mostrar a sinalização da sua nacionalidade neutral, o *HMS Taurus* irá fazer uso da sua artilharia de convés para arrasar com o pequeno vapor Português.

A acção é rápida e violenta, morrendo nela dezassete tripulantes e um passageiro, dos dezanove Portugueses a bordo, o único sobrevivente irá nadar até uma baleeira solta e observar um projectil atingir em cheio uma baleeira onde se encontravam cinco tripulantes, vendo o submarino passar entre ele e o vapor, que a arder se afunda pela popa. De manhã avista a costa e acabará por ser salvo pelo navio-hospital Italiano *Epomeu*.

É interessante verificar que se na ida o vapor transportara carga “inofensiva”, o *Santa Irene* iria no retorno carregar material militar encomendado pelo governo Português às empresas Breda e Ansaldo, carga essa bastante sensível e cuja perda por certo não agradou às autoridades Portuguesas.

Pádua
27/10/1943

Com o *Pádua* encerra-se a lista de navios Portugueses perdidos em acções de guerra durante a Segunda Guerra Mundial. E encerra-se com um afundamento diferente de todos os anteriores. O *Pádua* não será vítima de um ataque aéreo, nem será afundado por um torpedo ou um dilúvio de artilharia, será uma mina a vitimar o pequeno vapor que se afunda quando se aproximava do porto de Marselha para finalizar a sua 17^a viagem a esse destino.

A explosão dá-se na popa e o afundamento é rápido, ainda assim houve tempo para arrear as duas baleeiras onde se recolhem os membros sobreviventes da tripulação, e pouco tempo depois o barco de pesca Francês *Les Quatre Frères* recolhe os náufragos desembarcando-os no pequeno porto pesqueiro de Sausset-les-Pins na Cote d'Azur, de onde são conduzidos a Marselha, a trinta e seis quilómetros daquela pequena localidade, e posteriormente repatriados no vapor Português *Lobito* que rumará a Lisboa.

No momento do seu afundamento o *Pádua* encontrava-se ao serviço da Cruz Vermelha Internacional, realizando o transporte de encomendas e correspondência para as vítimas e os prisioneiros de guerra, sendo nesta missão acompanhado por outros vapores portugueses, entre estes o *Ambriz*, o *Costeiro*, o *Tagus* e o *Zé Manel*. O primeiro realizara em Setembro de 1942, sem ter sofrido qualquer percalço, a sua 100^a viagem através do Mediterrâneo, já o *Pádua* não terá oportunidade de atingir marca semelhante.

Conclusão

Esta breve narrativa permite conhecer os navios e as condições gerais dos seus afundamentos. Porém, é uma narrativa preliminar que procura apenas transmitir o estado da investigação e cuja densidade documental é ainda insuficiente, pelo que várias situações inspiram ainda cautela. Será necessário interpretar primeiro exaustivamente toda a documentação já recolhida e por recolher e a partir daí elaborar um texto onde seja possível propor interpretações com sustentação forte.

A prazo, o objectivo é realizar uma abordagem mais completa dos diversos factores em cada um dos afundamentos, assim como acrescentar a perspectiva dos beligerantes envolvidos em cada ataque. Este artigo serve como base para uma investigação mais extensa em que o texto final deverá ultrapassar o âmbito dos afundamentos, de modo a apresentar um quadro mais completo do que foi a Segunda Guerra Mundial para Portugal, do ponto de vista do Comércio Marítimo e das questões económicas, diplomáticas e militares a este associadas.

Bibliografia

- PERESTRELLO, João Nuno (Coord.), *Dez Anos de Política Externa (1936-1948) A Nação Portuguesa e a Segunda Guerra Mundial*, Volume XV – A Guerra Económica, Lisboa, MNE, 1993
- BLAYR, Clay, *Hitler's U-Boat War – The Hunters, 1939-1942*, USA, Modern Library, 2000

BLAYR, Clay, *Hitler's U-Boat War – The Hunted, 1942-1945*, USA, Modern Library, 2000

PEILLARD, Léonce, *A Batalha do Atlântico – I O Apogeu da Kriegsmarine (1939-1942)*, Mem Martins, Europa-América, 1974

PEILLARD, Léonce, *A Batalha do Atlântico – II A Vitória dos Aliados (1942-1945)*, Mem Martins, Europa-América, 1974