Universidade de Lisboa

Faculdade de Letras

Escola Naval

Portugal e o salvamento de náufragos de guerra durante a II Guerra Mundial

Carlos Joaquim Guerreiro

Dissertação orientada pelo

Professor Doutor Augusto António Alves Salgado

elaborada para a obtenção do grau de mestre em História Marítima.

2020

Universidade de Lisboa

Faculdade de Letras

Escola Naval

Portugal e o salvamento de náufragos de guerra durante a II Guerra Mundial

Carlos Joaquim Guerreiro

Dissertação orientada pelo

Professor Doutor Augusto António Alves Salgado

elaborada para a obtenção do grau de mestre em História Marítima.

2020

"The life boat in which he was lying injured with a broken leg and fractured foot was picked up by a Portuguese destroyer after 3 and a half days. The kindness shown by everybody to our men is I should think almost unexampled in history."

Extrato de carta enviada em agosto de 1942 à Embaixada de Portugal em Londres pela esposa de um náufrago do Avila Star…

_____

Para o meu pai, Manuel Joaquim, que não assistiu à finalização deste trabalho.

Teremos tempo…

———

Agradecimentos

A concretização deste trabalho ficou a dever-se também ao contributo de várias pessoas que não podem deixar de ser mencionadas.

Importa destacar a intervenção do Professor Doutor Augusto Salgado não só porque acompanhou o desenrolar da dissertação, mas também porque conhecendo o trabalho de recolha que estava a realizar me desafiou a integrar o mestrado. Obrigado por ambas as intervenções.

Antes de referir outras pessoas que tiveram importância na execução do trabalho não posso deixar de destacar Michael Pease, um britânico residente no Algarve, que há muitos anos me colocou uma questão que parecia relativamente simples: Os portugueses salvaram muita gente do mar? A resposta a esta pergunta obrigou-me a muito mais do que algumas tardes de pesquisa…

Dos companheiros de mestrado quero mencionar a Sofia Santos, o Celso Silva, o Paulo Franco e especialmente o Paulo Costa, o João Simões e o Hugo Cabral, com os quais desenvolvi um maior espírito de camaradagem. Com o Hugo há ainda interesses históricos comuns e existiu um contacto mais permanente na elaboração da dissertação com a troca de ideias, informações e documentos…

Entre as amizades seria impossível não referir o Jorge Pereira que, sem qualquer pedido meu ou aviso prévio, me enviou certo dia mais de 900 fotografias com notícias relativas a este tema de vários periódicos daquele período. Muitas das histórias que conto nesta tese ficaram com mais gente dentro graças ao seu trabalho inestimável e desinteressado…

Importante foi obviamente a colaboração de todos os que nos vários arquivos públicos ou privados me deram pistas e abriram portas. Agradeço a todos, mas não posso deixar de destacar a paciência e dedicação da Drª Isabel Beato, do Arquivo Histórico da Marinha, que ao longo de anos pacientemente me conduziu pelas centenas de pastas que "poderiam" ter alguma coisa de interesse. Muitas tinham. Também o Dr. Paulo Tremoceiro, da Torre do Tombo, soube perceber as minhas intenções permitindo que consultasse os Diários de Navegação de vários navios, quando este material ainda não está devidamente classificado nem disponível ao público em geral.

Deixo para o fim aqueles que deveriam estar no topo desta página. Falo obviamente da minha família. A minha mãe que sempre me incentivou, a minha mulher, Carla, e os meus filhos, Vasco e Marta, que aturaram mais do que deviam ao longo dos últimos dois anos, dando-me espaço e tempo para pesquisar e construir esta narrativa. Sem a sua disponibilidade e as muitas horas de atenção que lhes fiquei a dever nada disto teria sido possível.

Resumo

Durante a II Guerra Mundial milhares de homens e mulheres, náufragos de embarcações atacadas e/ ou afundadas no que ficou conhecido pela Batalha do Atlântico, foram salvos por navios portugueses ou chegaram e receberam apoio nos seus territórios que neste período incluíam colónias no Atlântico e no Índico.

Dessa realidade ficou o registo de meia centena de salvamentos por meios navais - civis e militares - e também a implementação de rotinas e estruturas de apoio nos diversos territórios, tanto por autoridades nacionais como entidades estrangeiras, que tinham por propósito receber, cuidar e repatriar os que chegavam como náufragos .

A quase totalidade destas pessoas estavam ao serviço dos Aliados, mas ao longo do estudo encontramos também casos que envolvem gente do Eixo e neutrais.

É esta realidade histórica recente, mas pouco conhecida, o objeto desta dissertação.

Palavras Chave: Portugal, II Guerra Mundial, Batalha do Atlântico, Náufragos.

Abstract

During World War II thousands of men and women, shipwrecked from attacked and/ or sunk vessels during what became known as the Battle of the Atlantic, were rescued by Portuguese ships or arrived and received support in their territories that in this period included colonies in the Atlantic and the Indian Oceans.

These times left the record of fifty rescues by naval vessels - civil and military - and also the implementation of routines and support structures in the different territories, both by national authorities and foreign entities, whose purpose was to receive, care and repatriate those who arrived as shipwrecked.

Almost all of these people were at the service of the Allies, but throughout the study we also found cases involving Axis and neutral personnel.

This recent, but little-known, historical reality is the object of this dissertation.

Keywords: Portugal, World War II, Battle of the Atlantic, Castaways.

Índice

Agradecimentos ix

Resumo xi

Abstract xi

Índice de Imagens xv

Índice de Quadros xv

Abreviaturas, siglas e acrónimos xvii

Introdução 1

1 – Portugal e o Império perante a II Guerra Mundial 7
1.1 - A situação de Lisboa e além-mar 7
1.2 - Portugal e as diferentes fases da neutralidade 9
1.3 - Na defesa do país e do império 11

2 – Meios navais portugueses na II Guerra Mundial 15
2.1 - A Marinha de Guerra 15
2.2 - A Marinha Mercante 17
2.3 - A frota de pesca de longo curso 20

3 – Contributos para o estudo do envolvimento de Portugal na guerra naval durante a II Guerra Mundial 23
3.1 - Navios portugueses em dificuldades 23
3.2 - Portos seguros 27
3.3 - Lisboa e a espionagem naval do Eixo 30
3.4 - Porta aberta aos Aliados 34

4 - A guerra no mar 37
4.1 - Arquitectura de uma guerra 37
4.2 - O sistema e comboios 42
4.3 - Os U-boats 43
4.4 - A guerra no Atlântico 44
4.4.1 - 1939: Os primeiros meses de conflito 44
4.4.2 - 1940: A "Kriegsmarine" e a Regia Marina chegam a França 48
4.4.3 - 1941: Os U-boats alargam o raio de ação 52
4.4.4 - 1942: O difícil despertar americano 59
4.4.5 - 1943 a 1945: A tecnologia vence os U-boats 66

4.5 - A guerra no Índico 69
4.5.1 - A actividade bélica na fase inicial da guerra 69
4.5.2 - A presença japonesa 71
4.5.3 - A presença alemã e o regresso dos italianos 74
4.5.4 - Submarinos e espiões 77
4.5.5 - 1943 a 1945: A redução dos ataques e o fim da guerra 79

5 - Náufragos e meios de salvamento Aliados 81
5.1 - Tripulações, baixas e organizações governamentais 81
5.2 - Meios individuais, balsas e baleeiras de salvamento 84
5.3 - Os meios de salvamento americanos 91
5.4 - Os meios de salvamento noruegueses 92
5.5 - Salvamentos, navios de resgate e ajudas 93
5.6 - Apoios em terra 96

6 - Portugal resgatando um mundo em guerra 99
6.1 - Salvamentos, arribadas e aportagens em navios estrangeiros 99
6.2 - Organização, estruturas de apoio em terra e repatriamento 109
6.3 - O apoio aéreo nas operações de busca e salvamento 116
6.4 - Agradecimentos, ofertas e diplomacia 119

Conclusão 125

Fontes e Bibliografia 127

Apêndices
Apêndice 1 - Índice alfabético e cronológico de navios afundados que receberam apoio de meios portugueses 135
Apêndice 2 - Horas de voo em operações de busca e salvamento 359
Apêndice 3 - Lista de comboios referidos na dissertação 365

Índice de Imagens

Pag 29 - Reportagem sobre a instalação em Lisboa de uma delegação da Cruz Vermelha Internacional para apoiar o envio de correio para os prisioneiros de guerra.

Pag 47 - Chegada dos náufragos do cargueiro britânico *Mannar* a Lisboa em setembro de 1939.

Pag 63 - Uma das fotografias com a respectiva legenda existente no relatório do aviso *Pedro Nunes* sobre o salvamento do *Avila Star*.

Pag 76 - Náufragos do *Nova Scotia* fotografados do aviso *Afonso de Albuquerque*.

Pag 87 - Diagrama fotográfico para estudo do aparelho de "radiotelegrafia de socorro Marconi", que estava na baleeira do *Clan Macwhirter*.

Pag 117 - Uma das fotografias dos náufragos do navio português *Cassequel* tirada por um dos aparelhos da Aviação Naval em 1941.

Índice de Quadros

Pag 25 - Quadro 1 - Inspecções a navios portugueses por beligerantes.

Pag 27 - Quadro 2 - Indivíduos retirados de navios portugueses.

Pag 126 - Quadro 3 - Número de náufragos beligerantes e neutrais salvos e/ou apoiados por portugueses durante a II Guerra Mundial

Abreviaturas, siglas e acrónimos

Abwehr - Serviços Secretos Militares alemães

AHD-MNE - Arquivo Histórico- Diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros

AHM - Arquivo Histórico Militar

ANTT - Arquivo Nacional Torre do Tombo

BCM-AH - Biblioteca Central de Marinha - Arquivo Histórico

BdU - Befehlshaber der U-Boote/ Quartel General dos U-boats

Foreign Office - Ministério dos Negócios Estrangeiros britânico

Kriegsmarine - Marinha de Guerra Alemã

Luftwaffe - Força Aérea Alemã

NAA - National Archives of Australia

NML-MMM-MAL - National Museus of Liverpool/ Merseyside Maritime Museum/ Maritime Archives & Library

PVDE - Polícia de Vigilância e Defesa do Estado

RAF - Real Força Aérea Britânica

Regia Marina - Marinha Real Italiana

RN - Real Marinha Britânica

Sicherheitsdienst - Serviços Secretos alemães do Ministério do Interior e SS

Sommergibili - palavra italiana para submarino

Introdução

Objecto e cronologia do trabalho

Enquanto náufragos salvos por navios portugueses, arribados por meios próprios ou deixados nos nossos territórios ou portos passaram pelas mãos de populações e autoridades nacionais quase seis mil pessoas - marinheiros mercantes, militares e passageiros - oriundos de navios de países beligerantes afundados na sequência de actos de guerra durante a II Guerra Mundial. O objetivo desta dissertação é dar a conhecer esta realidade, tentando perceber como se processou o salvamento, acolhimento, assistência médica e repatriamento desta massa humana.

Com esse propósito analisamos a realidade do país perante a guerra focando especialmente a actividade marítima. Os marinheiros portugueses foram talvez o grupo profissional que - apesar da anunciada neutralidade - mais expostos estiveram e mais de perto assistiram aos impactos do conflito pois cruzaram o mesmo palco onde se desenrolou a mais longa e importante campanha do conflito.

Nas memórias publicadas em 1952 o primeiro-ministro britânico Winston Churchill frisou a constante preocupação com o que se passava no mar porque tinha plena noção do impacto de cada acontecimento que ali tinha lugar: "A Batalha do Atlântico foi um aspeto dominante ao longo de toda a guerra. Nunca, em nenhum momento, podíamos esquecer que tudo o que acontecia em terra, no mar ou no ar, dependia em última análise do seu resultado, e entre todas as outras preocupações víamos as suas mudanças de fortuna, dia após dia, ora com esperança ora com apreensão"[1].

A expressão "Batalha do Atlântico" foi também forjada por Churchill numa diretiva publicada em 6 de março de 1941 num documento que estabeleceu um conjunto de orientações que pretendiam reforçar a segurança dos navios mercantes ao serviço dos Aliados[2], mas vários historiadores consideram hoje que a expressão restringe e simplifica o que aconteceu durante aquele período.

Richard Woodman no livro *"The Real Cruel Sea",* editado em 2005, realça o facto de não se ter tratado de uma Batalha DO Atlântico, mas sim PELO Atlântico, numa "incessante disputa em que o inimigo poderia assegurar uma superioridade pontual que, não importa quão temporária, poderia ter um efeito cumulativo e fundamental em eventos noutro qualquer sítio"[3].

Por seu lado John Dimbleby, na sua obra *"The Battle of the Atlantic"*, publicado em 2015, considera a expressão "enganadora de muitas e pertinentes formas" chamando a atenção para o facto de não se ter tratado de uma batalha ou de um combate pontual ou conclusivo, mas sim de um conjunto de confrontos com a duração de horas ou dias que se prolongaram do primeiro ao último dia da guerra, classificando-a antes como uma Campanha. Realça ainda que esta não se limitou ao Atlântico, mas teve episódios em vários oceanos, mares, vias marítimas e fluviais[4].

---

[1] Winston Churchill, *The Second World War, Vol. 5: Closing the Ring*, London, Cassel, 1952, p. 6.
[2] TNA: War Cabinet; *The Battle of the Atlantic, March 18, 1941,* http://filestore.nationalarchives.gov.uk/pdfs/small/cab-66-15-wp-41-62-35.pdf, consultado a 14 de fevereiro de 2019.
[3] Jonathan Dimbleby, *The Battle of the Atlantic - How de allies won the war*, Saint Ives plc, Penguin Books, 2015, p. 1.
[4] Idem, *ibidem,* p. xxii.

Em ambos os casos os autores assumem que a "Batalha do Atlântico" foi de facto uma "Campanha pelos Abastecimentos". A mais longa de toda a guerra, de especial complexidade e com episódios em todos os oceanos e mares. É nesta perspetiva que o tema será abordado até porque encontramos náufragos chegando a territórios tão longínquos como Timor.

É neste panorama que tem ser entendido o socorro e o apoio prestada pelos portugueses aos náufragos vítimas de acções beligerantes neste período tanto no Atlântico como no Índico. Iremos constatar que a intervenção portuguesa beneficiou especialmente o lado Aliado e começou aos disparos inaugurais da guerra pois se o primeiro navio afundado pelos U-boat foi o *Athenia*, o segundo foi o *Bosnia*, no dia 5 de setembro, a norte de Lisboa. Os 32 sobreviventes foram recolhidos pelo mercante norueguês *Eidanger*[5] que no dia seguinte os deixou na capital portuguesa. Ali aportaram, a 7, mais náufragos, agora do britânico Manaar, uns a bordo do holandês *Mars* e outros - sete pessoas - recolhidos pelo português *Carvalho Araújo*, responsável pela estreia das nossas embarcações nas ações de salvamento neste período[6].

Por Lisboa passaram, entre 1940 e 1943, milhares de náufragos, especialmente Aliados, esperando transporte para Inglaterra porque, e apesar da guerra, continuaram ali a aportar navios vindos do Reino Unido. Eram marítimos que tinham chegado de vários pontos do continente, mas também das ilhas e colónias atlânticas. Por exemplo os Açores viram os primeiros náufragos logo a 11 de setembro de 1939 quando foram deixados no Faial 41 sobreviventes do britânico *Rio Claro* pelo holandês *Stad Maastricht* enquanto Cabo Verde esperou apenas por agosto de 1940 para ver arribar os seus primeiros 29 náufragos, tripulantes do jugoslavo *Rad*[7]. A ambos os arquipélagos chegaram nos anos seguintes centenas de homens vitimados pela guerra no mar.

As restantes ex-colónias atlânticas receberam um número residual de náufragos, mas o mesmo não aconteceu em Moçambique, virado para o Índico onde os primeiros náufragos arribaram ainda em novembro de 1939. Assistiu-se depois a um longo período de inatividade que seria interrompido em junho de 1942 quando submarinos japoneses protagonizaram vários ataques no Canal de Moçambique[8]. Apesar deste recrudescimento tardio assistiu-se até 1944 a várias investidas — primeiro de submersíveis nipónicos e posteriormente alemães – que empurraram para aquele território mais de 1500 indivíduos.

Metodologia

Estas operações de busca e salvamento e a assistência a náufragos tiveram lugar num momento particular da história mundial, não sendo possível ou desejável que sejam vistos sem ter em atenção os contextos do país e da sua neutralidade, e do ambiente conflitual entre potências que se vivia, razão porque se reuniram e analisaram aspectos de âmbito nacional e internacional que vão para além dos desastres navais e suas consequências.

---

[5] TNA: Survivors' Reports; ADM 199/2130 - Report of further interview with captain Poole, Master of the SS Bosnia - *Captain Poole*, 22 de setembro de 1942.
[6] 'A Europa em guerra, quatro submarinos alemães travaram combate com o vapor de carga «Manaar» metendo-o no fundo a tiros de canhão', *Diário de Lisboa*, 07/09/1939, p. 4.
[7] ADB-MNE : Ministério das Colónias, CE23.P5/1260, Vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados nesta colónia (Cabo Verde), 80/01/1943, p. 118.
[8] Mochitsura Hashimoto, *Sunk – The story of the Japanese submarine fleet 1941-1945*, Joshua Tree, Progressive Press, 2010, p. 256.

Assim, em termos nacionais, tentou-se perceber a vivência de Portugal e dos portugueses durante o conflito; as dificuldades para manter a política de neutralidade; a relação com as colónias e com os cidadãos estrangeiros pertencentes aos blocos beligerantes. Para uma análise mais cuidada tentou-se perceber a quantidade e qualidade dos meios navais existentes; o enquadramento político da actividade naval e marítima, tanto a nível civil como militar, e ainda como se conjugaram estas questões com a actividade de busca, salvamento e repatriamento das quase seis mil pessoas assistidas.

Já no âmbito internacional foi importante perceber como Aliados e Eixo olhavam Portugal; que importância tiveram os nossos portos e navios para a sua atividade naval ou como plataformas para a atividade bélica e de espionagem; como e com que meios lutaram na Batalha do Atlântico; como adaptaram estratégias e meios para amplificar as perdas inimigas enquanto minoravam as suas baixas.

Para deixar pistas que esclareçam ou respondam a algumas destas questões e temas foram elaborados capítulos de contexto que fazem o enquadramento necessário ao principal objecto da investigação. Tanto nestes textos iniciais como na restante tese é sempre valorizada a perspetiva dada pelas fontes portuguesas quando estas existem.

Para melhor compreender quem eram os náufragos e a forma como foram resgatados ou ficaram sob cuidado de marinheiros, populações ou autoridades portuguesas decidi classificá-los em três categorias: “Salvos por navio português”, “Arribada por meios próprios” e “Aportados em navio estrangeiro”. No primeiro grupo estão os que devem o salvamento ao facto de terem sido encontrados por uma embarcação portuguesa; no seguinte os que chegaram por meios próprios - a nado, em jangada ou baleeira - a território sob administração portuguesa e por fim os que foram deixados num porto nacional por um meio naval estrangeiro.

O estado da arte

As obras ou artigos portugueses que abordam esta temática e aos quais foi possível aceder são escassos e focam normalmente um caso concreto ou a atividade de um navio em particular. Alguns serão referenciados ao longo desta dissertação. Não encontrei, no entanto, qualquer trabalho que construa - ou tente construir - uma história que cubra parte e muito menos a generalidade dos acontecimentos.

Não deixa de ser estranha esta ausência de referências não só pelo número de pessoas envolvidas, mas também porque fontes estrangeiras assumiram, ainda durante o conflito, que Portugal desempenhou um importante papel neste capítulo. O “Principal Assistant Secretary” do "Ministry of War Transport”, N. A. Guttery, reconheceu num documento como “provável que Portugal tenha feito mais que qualquer outro neutral pelos nossos marinheiros”[9]. O comentário surge numa troca de correspondência, em finais de 1944, onde é abordada a possibilidade de premiar a ajuda prestada pelos portugueses aos Aliados.

De salientar que o responsável por este organismo, criado em maio de 1941[10], tinha certamente dados para fundamentar o comentário pois geria o transporte dos recursos de guerra, abastecimentos militares

[9] TNA: Ministry of War Transport; ADM 1/16050 - Recognition of services rendered by Portuguese East Africans to survivors of British ships sunk by enemy action, 17/01/1945.
[10] TNA: *Ministry of War Transport, Organization*; http://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/c/F263173, consultado a 15 de fevereiro de 2020.

e civis tanto por terra como por mar. Entre estas incluíam-se a organização das rotas de navios e comboios que cruzaram os oceanos, a elaboração de relatórios e estatísticas que atestavam o estado da marinha mercante do país.

De resto o levantamento histórico da atividade marítima nacional - tanto civil como militar - durante este período está longe de se mostrar completa e talvez mereça futuramente mais atenção pois os nossos marinheiros foram envolvidos na guerra muito para além das operações de busca e salvamento. Vários navios foram atacados ou afundados; cidadãos estrangeiros e nacionais foram aprisionados quando seguiam em embarcações portuguesas e outras tiveram carga apreendida; transportaram milhares de refugiados para longe de uma Europa que parecia não resistir ao nazismo…

Já os nossos portos serviram de refúgio a navios sem país ou beligerantes que não tinham para onde ir; foram local de abastecimento e reparações para os Aliados e importantes locais para a recolha de informações e espionagem; serviram de palco para a troca de prisioneiros e diplomatas…

Alguns destes temas foram analisados por historiadores, nomeadamente os relativos a refugiados e espionagem que tiveram a atenção de autores como António José Telo, Irene Flunser Pimentel, Cláudia Ninhos, Rui Araújo ou José António Barreiros. Os mesmos e outros, como Fernando Rosas ou José Freire Antunes, também aprofundaram estudos sobre a neutralidade e o relacionamento do país com os beligerantes; a posição estratégica dos Açores e de Cabo Verde; a guerra económica e o volfrâmio. Ao longo deste trabalho recorre-se várias vezes aos seus conhecimentos…

Fontes e bibliografia

A maioria das fontes consultadas para a elaboração deste trabalho são primárias com origem em arquivos nacionais e estrangeiros. Em Portugal pesquisámos a Biblioteca Central de Marinha - Arquivo Histórico (BCM-AH), os arquivos Histórico-Diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros (AHD-MNE), Histórico Militar (AHM), Nacional Torre do Tombo (ANTT), Hemeroteca de Lisboa, Fundação Mário Soares (FMS); no Reino Unido recolheu-se documentação nos National Archives (TNA), National Museus of Liverpool - Merseyside Maritime Museum - Maritime Archives & Library (NML-MMM-MAL), em Liverpool e dos EUA os National Archives and Record Administration (NARA) que têm online - através da fold3.com - os “War Diaries” da marinha americana.

Em relação ao noticiário das publicações periódicas referenciados ao longo deste trabalho é importante deixar uma nota. A recolha de informação sobre estes acontecimentos começaram muito antes de existir um projecto ou uma ideia de tese e nessa altura a preocupação foi apenas a de fazer cópias do noticiário e estabelecer as datas de publicação. Mais tarde Jorge Pereira, um amigo, que estava a recolher material para um livro também me enviou centenas de recortes com a mesma informação. Em ambos os casos faltavam os números das páginas. A situação deveria ter sido resolvida com algumas idas à Hemeroteca logo que este trabalho estivesse mais adiantado, mas a pandemia impediu-o. Por essa razão esses elementos estão ausentes em várias notícias referenciadas.

Vários livros dos autores portuguesas foram importantes para desenhar o enquadramento histórico e militar daquele período e ainda reunir detalhes sobre acontecimentos, salvamentos ou arribadas. Destaca-se neste âmbito a obra de António Paulo Duarte, "A política de defesa nacional 1919-1958", e edições de autor revelando experiências pessoais ou estudos centrados em espaços limitados como os Açores ou Cabo-Verde.

Da literatura estrangeira realço as obras de Richard Woodman "The Real Cruel Sea" e de Jonathan Dimbleby "The Battle of the Atlantic". Têm perspectivas sobre a Batalha do Atlântico que se complementam, ajudando a perceber a importância da companha, os seus momentos chave e permitem enquadrar a intervenção portuguesa naquele período. Para compreender o que aconteceu no Índico a obra de Lawrence Paterson, "Hitler's Grey Wolves - U-boats in the Indian Oceans" foi essencial.

Não menos importante para perceber como se apoiou e como evoluíram os meios de salvamento da marinha mercante britânica é "Survivors - British Merchant Seamen in the Second World War" de G. H. e R. Bennet. Um estudo muito completo que analisa temas como a resistência física, a evolução dos salva-vidas ou da alimentação de emergência fornecida aos náufragos.

Para além de fontes arquivistas acedeu-se também durante a elaboração deste trabalho a diversos recursos existentes na internet. Entre estes merecem destaque o referido portal fold3.com onde estão acessíveis os "War Diaries" do Almirantado dos EUA, guardados nos NARA, e que foram consultados repetidamente para cada um dos navios afundados fornecendo informação importantíssima para entender os acontecimentos, a progressão de combates e detalhes que de outra forma seriam mais difíceis de descortinar. Outro portal amplamente utilizado foi o uboat.net, uma enciclopédia em atualização constante com a história de milhares de afundamentos protagonizados por submarinos alemães, atribuindo a autoria, a data dos ataques e detalhes sobre a forma com decorreu o combate e qual o destino das tripulações. Outro portal útil e dedicado especificamente á marinha mercante norueguesa da época é warsailors.com enquanto o registo online ConvoyWeb reúne informação sobre a movimentação e constituição de comboios que não é possível neste momento encontrar noutro lugar.

Conhece-se a resistência que existe em relação à utilização de portais enquanto fontes para trabalhos deste tipo, mas neste caso, a qualidade e credibilidade dos recursos é reconhecida nos meios que acompanham e estudam estas matérias.

Estrutura do trabalho

A tese está dividida em seis capítulos e três apêndices. Os dois capítulos iniciais desenham a situação do país, primeiro em termos políticos e militares face à guerra e depois no que respeita aos meios marítimos que estavam à sua disposição estando fortemente envolvidos nas operações de busca e salvamento no Atlântico e no Índico.

O terceiro capítulo mostra que os salvamentos aconteceram num contexto mais vasto em que navios, portos, estaleiros e outros meios nacionais se viram envolvidos na guerra, apesar da neutralidade.

Apontam-se também o funcionamento no país de redes de espionagem dos beligerantes que tinham na recolha de informações navais o principal objetivo.

No quarto capítulo detalham-se os principais momentos da Batalha do Atlântico e o impacto que eles tiveram nas operações de salvamento protagonizadas por portugueses ou no apoio dispensado a náufragos em terra. Para melhor entender a campanha acompanhamos a forma como os beligerantes se prepararam para a guerra, e como funcionaram os seus principais protagonistas, nomeadamente, o sistema de comboios do lado Aliado e os U-boats do lado alemão. Para facilitar a compreensão do que se passava nos oceanos Atlântico e Índico foram criados sub-capítulos para cada teatro de operações.

No capítulo cinco apresentam-se os meios de salvamento, socorro e apoio que os Aliados desenvolveram e utilizaram nos seus navios. Também neste caso fazemos a ponte entre as fontes estrangeiras e portuguesas, tentando perceber não só o que estava disponível para tornar a vida menos difícil aos náufragos, mas também como os portugueses olharam para estes equipamentos quando com eles entravam em contacto.

No sexto e último capítulo vamos particularizar como foram tratados os diferentes tipos de náufragos, as estruturas de apoio e rotinas instaladas no país, ilhas adjacentes e colónias para tratar e encaminhar os milhares de homens e mulheres que foram chegando. Fazemos ainda uma incursão sobre as primeiras operações de busca e salvamento realizadas pela aviação portuguesa e pela forma como alguns tentaram retribuir a recuperação da sua vida.

Realço de forma particular, na estrutura desta dissertação, a importância do Apêndice 1 onde se reúnem as histórias individuais de cada um dos navios que, de algum modo, viram pessoal assistido por portugueses tanto no mar como em terra. Trata-se de uma compilação de informação que assume importância central como fonte de consulta, pois resume as histórias das tripulações das 172 embarcações que receberam algum tipo de ajuda portuguesa dando ainda notícia das diferentes fontes consultadas para cada um dos casos.

Para facilitar o acesso a cada um dos casos esta listagem está organizada de forma cronológica pela data do incidente que gerou os náufragos - afundamento ou outro - estando também disponível um Índice dos navios referenciados organizado de forma alfabética e com informação sobre as páginas onde se pode consultar a informação respectiva.

Os vários capítulos e o Apêndice 1 são obviamente complementares em termos informativos, mas podem funcionar de forma independente podendo a leitura desta dissertação ser feita - daqui em diante - pela lógica dos capítulos seguindo depois para o apêndice referido, ou vice-versa..

No Apêndice 2 pode encontrar informação sobre os voos de busca e salvamento realizados pela Aviação Naval enquanto no Apêndice 3 estão listados os comboios marítimos referenciados no texto, com os pontos de origem e destino, e, sempre que possível, também as datas em se deu o seu movimento.

1 - Portugal e o império perante a II Guerra Mundial

Este tema é vasto e já mereceu a atenção de vários estudos, trabalhos e obras de extensão e abordagem diversa por parte de um grande número de autores. Não há a pretensão de trazer uma nova interpretação ou perspectiva nas poucas páginas que lhe são dedicadas, mas é importante reproduzir algum deste conhecimento para enquadrar o país e algumas das suas colónias não só no contexto da II Guerra Mundial como também no tema de estudo desta tese.

1.1 - A situação de Lisboa e além-mar

Em setembro de 1939 Lisboa era capital de um império que se estendia pelo Atlântico - arquipélagos dos Açores, Madeira e Cabo Verde, Guiné Bissau e Angola - e Índico - Moçambique, Goa, Macau e Timor -, mas mantinha um aspecto provinciano que, especialmente a partir de junho de 1940, se transformaria em cosmopolitismo devido à chegada de milhares de refugiados, personalidades diversas, emissários internacionais e muitos outros[11].

Com a invasão de França assistiu-se à aproximação de Portugal à guerra dando-lhe uma visibilidade quase incómoda como descreveu o historiador Neill Lochery: "Lisboa era o centro das atenções mundiais e a única cidade europeia onde tanto os Aliados como as potências do Eixo operavam abertamente. A história de Lisboa inseria-se no contexto de um país que estava a tentar desesperadamente agarrar-se à sua autoproclamada neutralidade em tempo de guerra, mas que, na realidade, se via cada vez mais apanhado no meio das guerras económicas e navais entre Aliados e nazis. (…) Foi (…) uma história de intrigas, traições, oportunismo e manigâncias nos bastidores, tudo a decorrer no cenário da Cidade da Luz e ao longo da sua idílica costa atlântica"[12].

Esta súbita importância foi reconhecida na época pelos que passaram pela capital portuguesa. Morishima Morito, embaixador do Japão em Lisboa entre 1942 e 1945, descreve Lisboa naquele período como uma "janela para o mundo ocidental e para os EUA"[13]. O diplomata refere ainda que a cidade se tornou "um centro de fluxo humano e material por ser um ponto estratégico em termos de transporte marítimo e aéreo. Entre a Grã-Bretanha e a América do Norte e do Sul (…) mantinham-se rotas regulares de navios e aviões, e ao nível do continente europeu estavam garantidos transportes tanto por via terrestre como aérea com destino a França, Itália e Alemanha"[14].

O diretor da revista americana PM - Ralph Ingersoll - passou pela capital lusa em finais de 1940 e descreveu-a como a cidade mais "extraordinária" do momento, "a única capital livre", de onde "diariamente partem aviões para algures em Inglaterra, para Madrid, Barcelona, Roma, Marselha, Sião, Stuttgart, Berlim, Tanger e, depois da Horta vulcânica, depois das censuras nas Bermudas, para o campo La Guardia de Nova York". Já o correspondente local do mesmo periódico descreve da seguinte forma o que aconteceu a Portugal a partir de maio de 1940: "É como um parente pobre que de um momento

[11] Irene Flunser Pimentel, *Judeus em Portugal durante a II Guerra Mundial*, Lisboa, A esfera dos livros, 2015 (4ª edição), p. 174.
[12] Neill Lochery, *Lisboa, a guerra nas sombras da cidade da luz 1939-1945*, Lisboa, Editorial Presença, 2012, p. 16.
[13] Morishima Morito, *Pearl Harbor - Lisboa - Tóquio*, Almada, Ad Litteram, 2017, p. 90.
[14] Idem, *ibidem*, pp. 90-91.

para outro se viu visitado por todos os seus primos ricos, alguns dos quais pedindo migalhas da sua mesa frugal". Walter Lucas, autor destas linhas, seria expulso pelas autoridades nacionais devido a um conjunto de artigos sobre a Lisboa de 1940, não tanto por este tipo de descrições, mas mais pelas ligações que estabeleceu entre a Gestapo e a PVDE e entre o regime de Oliveira Salazar e o de Hitler[15].

Mas não foi apenas Lisboa que se "aproximou" da guerra com a invasão da França. Com a crescente importância da campanha pelos abastecimentos várias possessões do Atlântico e do Índico aguçaram o interesse das potências em conflito e antes de todas as outras encontramos os Açores e Cabo Verde.

A importância destes territórios tinha sido atestado ainda antes da guerra quando asseguraram escalas nas ligações aéreas entre a Europa e as Américas do Norte e do Sul. A 28 de junho de 1939 partiu de Port Washington o primeiro voo regular da Pan Am com ligação à Europa aterrando no dia seguinte no Tejo, no novo Aeroporto Marítimo de Cabo Ruivo. Até 1945 os voos continuaram de forma ininterrupta com a Horta, na ilha do Faial, a servir de escala tanto nas idas como nas vindas. Na ilha do Sal, em Cabo Verde, os italianos construíram um aeroporto entre agosto e dezembro de 1939, altura em que se inauguraram voos regulares para Brasil e Argentina, onde existiam importantes colónias transalpinas. Os voos manter-se-iam até dezembro de 1941 quando o Brasil entrou na guerra ao lado dos Aliados[16].

Em 1940 os britânicos ponderaram ocupar os arquipélagos para assegurar apoio aéreo aos comboios que cruzavam o Atlântico Norte ou rumavam ao Atlântico Sul. É desse ano o primeiro de 27 planos de invasão e ocupação das ilhas desenvolvido pelos Aliados ao longo da guerra[17]. Nos meses e anos seguintes contaram com a atenção dos americanos que ainda antes de entrarem no conflito se mostraram interessados nos Açores, incluindo-os na linha de defesa estratégica que traçaram entre o continente americano e europeu. Salazar e o corpo diplomático dirimiram argumentos sobre as intenções belicistas e imperialistas com os representantes de Roosevelt pelo menos até 1944[18].

Também Hitler mostrou interesse nos Açores e Cabo Verde em Novembro de 1940 quando ordenou aos seus generais a preparação da Operação Felix, uma ação militar que contemplava ainda a ocupação da Península Ibérica, Gibraltar e Madeira. O Almirante Erich Raeder não ficou convencido da exequibilidade da iniciativa e Franco, recém vencedor da guerra civil espanhola, colocou tantas condições e exigências para se juntar ao Eixo que os nazis desistiram em janeiro do ano seguinte[19].

Com a progressão da guerra a maioria das ilhas saíram da mira dos beligerantes, mas os Açores - que Freire Antunes considerou o "maior perturbador da neutralidade"[20] - continuaram sob foco dos Aliados. A 18 de junho de 1943, após anos de pressões e numa altura em que americanos e ingleses preparavam secretamente tropas para uma ocupação militar, António Oliveira Salazar cedeu em nome da Velha Aliança e permitiu que os britânicos instalassem uma base aérea nas Lages com pontos de apoio naval[21]. Os alemães já não tinham capacidade para ripostar e no ano seguinte também os americanos são autorizados a construir uma pista em Santa Maria[22].

---

[15] ANTT: Arquivo Oliveira Salazar, PT/TT/AOS/CO/IN/8, Processo de expulsão de Walter Lucas - jornalista PM, 1940/ 1941, pp. 463-508.
[16] Carlos Guerreiro, *Aeroporto de Faro - A pista do sol*, Portugal, Ana-Vinci, 2018, pp. 23-24.
[17] José Freire Antunes, *Roosevelt, Churchill e Salazar - A luta pelos Açores 1939-1945*, Alfragide, Ediclube, 1995, pp. 39-40.
[18] José Freire Antunes, *op. cit.*, pp. 48-64.
[19] Idem, *ibidem*, pp. 44-46.
[20] Idem, *ibidem*, p. 48.
[21] Idem, *ibidem*, pp. 98, 106.
[22] Idem, *ibidem*, pp. 130, 138 - 139.

O interesse dos beligerantes nos dois arquipélagos e outras questões relacionadas com os planos de defesa do império - que veremos mais à frente - fizeram o Governo português enviar para lá milhares de homens e meios. Curiosamente aqueles territórios serão também os principais pontos de chegada de náufragos.

Das possessões portuguesas as menos expostas aos apetites dos beligerantes foram a Madeira e a Guiné. A primeira foi incluída na Operação Felix e também os Aliados colocaram a hipótese de a ocupar caso houvesse uma tentativa pelos os franceses de Vichy na sequência da operação Torch, mas não foi necessário[23]. Já a ocupação da Guiné era pouco mais que uma adenda aos planos de ocupação de Cabo Verde com os ingleses a programar um golpe de mão com soldados transportados em seis aviões e escoltados por caças que dariam também apoio aos ataques a pontos considerados vitais[24].

Mais difícil foram os casos de Angola, no Atlântico, e de Moçambique na contra-costa. A União Sul Africana, delineou planos para ocupar estas colónias em junho de 1940 e à revelia da Inglaterra estabeleceu conversações com o Congo Belga e a Rodésia (atual Zimbábue). Quando os britânicos souberam da maquinação conseguiram refrear as pretensões expansionistas[25], mas o perigo manteve-se até 1943 e o avanço japonês, tal como os ataques no Canal de Moçambique, alimentaram o apetite dos vizinhos durante algum tempo[26].

Na Ásia duas outras colónias portugueses viveram situações ainda mais complicadas. Macau não foi ocupada mas cercada pelos japoneses e ficou sob seu controlo efectivo. Milhares de pessoas morreram à fome, registou-se uma surtida militar que capturou um navio com refugiados britânicos no interior do seu porto e em 1945 as tropas nipónicas estiveram à beira de efectivar a ocupação após o assassinato de um elemento do corpo diplomático por gangues chineses[27].

Ainda mais complicado foi o que aconteceu em Timor, invadida primeiro por tropas australianas e holandesas, a 17 de dezembro de 1941, e depois por japonesas, a 19 fevereiro do ano seguinte. Esta segunda ocupação iria ter resultados trágicos para a população timorense e europeia. Os nipónicos apenas abandonaram a ilha no final da guerra deixando para trás milhares de mortos[28].

1.2 - Portugal e as diferentes fases da neutralidade

Do primeiro ao último dia de guerra Portugal assumiu uma posição de neutralidade[29]. Mesmo antes de qualquer tiro ter sido disparado António Oliveira Salazar mostrou a vontade e a necessidade de manter Portugal e o império fora do conflito, tendo para o efeito definido uma estratégia que foi adaptando aos diferentes momentos e realidades durante os seis anos de hostilidades.

[23] António José Telo, *Portugal na segunda Guerra Mundial (1941-1945) vol. 1*, Lisboa, Vega, 1991, p. 29.
[24] Idem, *Ibidem*.
[25] António José Telo, *op. cit vol. 1*, 1991, pp. 26-28.
[26] Idem, *Ibidem*, pp. 30-38.
[27] Morishima Morito, *op. cit.*, pp. 104-108.
[28] António José Telo, *op. cit vol. 1*, 1991, pp. 43-61.
[29] António José Telo, *A neutralidade portuguesa e o ouro nazi*, Lisboa, Quetzal Editores, 2000, p. 19.

Para o Presidente do Conselho de Ministros, como para outros líderes mundiais, a tensão internacional em princípios de 1939 deixava à vista a aproximação de uma nova guerra. A 22 de maio daquele ano, na Assembleia Nacional, Oliveira Salazar expôs as preocupações em relação ao clima internacional e as linhas orientadoras da política externa portuguesa para os anos seguintes: o país manteria a neutralidade e a aliança com Inglaterra; havia uma ligação política com Europa, mas a vocação do país era atlântica e colonial; não havia interesse ou vontade de participar em qualquer conflito que opusesse as potências europeias e a assinatura do Pacto Ibérico - Tratado de Amizade e Não Agressão Luso-Espanhol - livrara esta parte da Europa de tensões, unindo "dois Estados irremovivelmente independentes, duas nações fraternalmente solidárias"[30].

Entre os ingleses subsistiam suspeitas em relação a Portugal devido à proximidade política com o regime alemão, mas este discurso parece tê-las dissipado. O Primeiro-Ministro, Neville Chamberlain, enviou uma nota pessoal ao governante português em que afirmava que o discurso foi "acolhido (…) com a mais calorosa aprovação e não deixará de constituir uma valiosa contribuição para a paz mundial". No final do mês, na Câmara dos Comuns, o Governo de sua Majestade publicou uma mensagem onde reafirmava "sem hesitação o firme propósito de cumprir as obrigações da Aliança"[31].

Para a diplomacia britânica a afirmação da neutralidade e o Pacto Ibérico traziam outra vantagem. Salazar mantinha uma ligação privilegiada com Franco - que a Inglaterra tinha perdido durante a guerra civil - podendo assumir um papel de influenciador evitando que a Espanha entrasse na guerra ao lado do Eixo. É com base nesta premissa que o "Foreign Office" defende a necessidade de apoio político e financeiro ao governante português[32]. A 25 de agosto o embaixador em Lisboa deixa claro que o melhor serviço que podemos prestar à Aliança é o de mantermos a Espanha neutral[33].

Na tarde de 1 de setembro de 1939, já com as tropas alemãs na Polónia, a neutralidade foi reafirmada ao ministro da Alemanha em Lisboa, Hoyningen-Huene, que insistiu em saber o que aconteceria se a Inglaterra pedisse a Portugal para a abandonar. Salazar assegurou que a Aliança com os britânicos era de âmbito defensivo, não funcionando automaticamente, e que os contactos com os ingleses iam no sentido de restringir o conflito e não amplia-lo[34].

De um modo geral os historiadores consideram que houve duas importantes fases na nossa neutralidade: uma, até meados de 1943, em que ela foi geométrica ou equidistante e outra em que foi colaborante, a partir do momento em que foi autorizada a presença Aliada nos Açores. Considera-se também que tanto num momento como noutro a Aliança beneficiou mais a causa Aliada que a do Eixo[35].

Condicionada pela evolução de uma guerra que se lutou em diferentes frentes - militar, económica, propagandista, etc… - a neutralidade portuguesa foi sujeita à pressão dos acontecimentos que o historiador António José Telo organizou num calendário que resumo de seguida[36]:

---

[30] Franco Nogueira, *Salazar (volume III) - As grandes crises (1936-1945)*, Porto, Civilização Editora, 2000 (5ª edição), pp. 210-212.
[31] Idem, *ibidem*, pp. 212-213.
[32] Idem, *ibidem*, pp. 216-217.
[33] António José Telo, *op. cit.*, 2000, p. 37.
[34] Franco Nogueira, *op. cit.*, p. 226.
[35] António José Telo, *op. cit.*, 2000, p. 78.
[36] Idem, *ibidem*, pp. 38 - 79.

- Junho de 1940 a junho de 1941 (Período de supremacia do Eixo) - As primeiras mudanças em relação ao quadro inicial foram sentidas a partir de junho de 1940, quando a França foi invadida. A Itália assumiu beligerância ao lado da Alemanha e a Espanha passou de "neutral" a "não beligerante"; os britânicos consideraram Portugal como um "neutro adjacente ao território inimigo", sujeitando-o a um sistema de racionamento e controlo económico aplicado por "navicerts", que abordaremos com mais detalhe à frente; os alemães por seu lado aproximam-se da Espanha e colocaram a hipótese de invadir Gibraltar, Lisboa e Cabo Verde, uma ameaça que se vai manter nos anos seguintes e não passa despercebida ao governo de Lisboa que negoceia com Londres um plano de retirada de tropas e do governo para as ilhas adjacentes e colónias. É um período de clara a supremacia do Eixo.

- Junho de 1941 a maio de 1943 (Período de equilíbrio de forças) - A invasão da URSS pelas forças nazis, em Junho de 1941, afastou momentaneamente o perigo da ocupação da península Ibérica, mas na mesma altura assiste-se ao surgimento de atritos com a Inglaterra devido ao estreitamento de relações comerciais entre Lisboa e Berlim, agravadas pelo facto de entre os produtos negociados estar o volfrâmio sujeito a acordos específicos; os EUA entram na guerra ao lado dos Aliados após o ataque japonês a Pearl Harbor; Timor foi invadido primeiro pelos australianos e depois pelos japoneses; no fim de 1942 a Espanha percebeu uma mudança na guerra e tenta-se aproximar dos Aliados; cai por terra a tentativa de criar um bloco neutro de países latinos, liderada por Portugal e Espanha, depois dos EUA entrarem no conflito; afastado o perigo de invasão pelos alemães ganha força a possibilidade de uma invasão dos Açores, mas agora pelos ingleses.

- Maio de 1943 a junho de 1944 (Período de supremacia aliada) - Dá-se a inversão de papéis na Batalha do Atlântico com os U-boats a perderem a supremacia e a transformarem-se cada vez mais em presas graças à tecnologia aliada; Salazar cede a base das Lages aos Aliados passando de uma neutralidade equidistante para uma neutralidade colaborante; com esta cedência ganha no fornecimento de material militar, combustíveis e na promessa de manutenção do império e do regime após-guerra, pois existia o temor de que a vitória aliada tornasse o Estado Novo num alvo a abater; vários países Aliados pedem o fim do fornecimento de volfrâmio à Alemanha, decisão que será tomada pouco antes do desembarque da Normandia a 6 de junho de 1944.

- Junho de 1944 a maio de 1945 (Período final da guerra) - O desembarque aliado na Normandia e os avanços soviéticos a leste selam o destino da Alemanha; Portugal cede nova base nos Açores - Santa Maria - agora aos EUA, que por sua vez parecem apoiar o exército português na recuperação de Timor.

Conclui-se que a neutralidade portuguesa foi concedida pelos beligerantes e quando necessário os portugueses souberam adaptar-se a novas condicionantes. Esta maleabilidade assegurou também que Portugal mantivesse as suas possessões intactas, apesar de alvo de diversas agressões. Para Salazar era óbvio que caso entrássemos na guerra ao lado dos Aliados perderíamos Lisboa e Portugal para o Eixo, enquanto um apoio declarado aos últimos significava a perda das colónias para a Inglaterra e seus aliados[37].

[37] José Freire Antunes, *op.cit.*, p. 17.

1.3 - Na defesa do país e do Império

Durante o conflito mundial o país e as forças armadas – Exército e Marinha – estão efetivamente sob controlo do António Oliveira Salazar que desde 1933, altura da instituição Estado Novo, não só se apossou de vários ministérios, nomeadamente, os da Guerra, dos Negócios Estrangeiros e das Finanças, para além do de Presidente do Conselho de Ministros, como também estendeu o domínio aos diversos organismos que asseguravam o financiamento e a organização das estruturas militares[38].

Porque a única contestação efectiva à implantação do Estado Novo e à ascensão de Oliveira Salazar, no final dos anos 20 e princípio dos 30, veio dos meios militares este sentiu necessidade de os subordinar à sua vontade. Conseguiu-o afastando oficiais desalinhados e implementando estruturas de decisão como o Conselho Nacional de Defesa Nacional que controlavam as deliberações, o financiamento e toda a organização das Forças Armadas, mas dependiam da resolução do Presidente do Conselho de Ministros ou de um dos ministérios que acumulou no mesmo período[39].

Paralelamente surgiram outras estruturas com incumbências de âmbito militar, nomeadamente, a Legião Portuguesa e a Mocidade Portuguesa, forças paramilitares subordinadas directamente ao Governo[40] que tinham ainda funções de policiamento e doutrinação das populações.

Esta assunção de controlo teve por contrapartida a concretização de expectativas das Forças Armadas aquando do golpe de 1926, nomeadamente a restituição do seu prestígio e a aquisição de meios, ambas negligenciadas durante a 1ª República e que tinham deixado a Armada e o Exército numa situação de miséria[41]. Os programas de rearmamento desenvolvidos ao longo dos anos 30 foram essenciais para assegurar a robustez das relações entre o regime e os militares[42], e começaram com investimentos importantes na Marinha[43] e posteriormente no Exército[44], com a aquisição de navios, aviões, armamento leve e pesado à Inglaterra, à Alemanha e à Itália. Mobilizada foi também a indústria de armamento e estaleiros navais que recondicionaram material existente ou construíram novas unidades.

Apesar das promessas a subordinação ao Governo, aos orçamentos disponíveis, às dificuldades negociais e às disponibilidades de material, os programas de rearmamento da Marinha e do Exército seriam apenas parcialmente cumpridos.

Para a Armada - por onde começou o programa de rearmamento - previa-se a construção de uma esquadra mista com capacidade para o patrulhamento e defesa da costa continental, ilhas adjacentes e colónias. Anunciaram-se um cruzador ligeiro, dois avisos de 1ª classe, quatro avisos de 2ª classe, seis contratorpedeiros, 4 submarinos, 2 canhoneiras e um transporte de aviões[45]. Entre 1933 e 1937 foram apenas ativados seis avisos, unidades de maiores dimensões e vocacionadas para a afirmação da soberania colonial, nomeadamente, os *Afonso de Albuquerque, Bartolomeu Dias* (1ª classe), *Gonçalves Zarco*, *Gonçalo Velho*, *Pedro Nunes* e *João de Lisboa* (2ª classe); cinco contratorpedeiros - *Lima*, *Vouga*,

[38] Maria Carrilho, 'Política de Defesa e de Rearmamento', in *Portugal na Segunda Guerra Mundial – contributos para a uma reavaliação*, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 1989, pp. 16-17.
[39] Idem, *ibidem*, pp. 15-16.
[40] Idem, *ibidem*, p. 17.
[41] António Paulo Duarte, *A política de defesa nacional 1919-1958*, Imprensa de Ciências Sociais, Lisboa, 2010, pp. 35-37.
[42] Idem, *ibidem*,, p. 39.
[43] António José Telo, *Portugal na Segunda Guerra*, Lisboa, Perspectivas & Realidades, 1987, pp. 96-98.
[44] Idem, *ibidem*, pp. 106-107.
[45] António Paulo Duarte, *op. cit.*, p. 43.

Dão, *Tejo e* Douro-, e três submarinos - *Delfim*, *Espadarte* e *Golfinho* -, vocacionados para a defesa marítima da costa próxima e das ilhas adjacentes[46].

Em 1938 há intenção de reforçar o número de contratorpedeiros e submarinos, deixando cair os outros navios previstos no programa inicial, mas a guerra interrompe o projecto deixando a esquadra com poucas condições para enfrentar o inimigo mais próximo, a Espanha, possuidora de unidades poderosas e ainda menos as de potências como a Alemanha, a Itália ou Inglaterra. Apesar desta fragilidade deve reconhecer-se que pela primeira vez em muitos anos a Armada portuguesa tinha um conjunto homogéneo e numeroso de navios com armamento, motores e equipamento similar[47] que no capítulo 2 analisaremos com mais acuidade.

O rearmamento do Exército começou depois do programa naval e encontrou várias dificuldades, entre as quais as colocadas pela Inglaterra a partir de 1936 e que obrigaram os portugueses a fazer compras na Alemanha, na Itália, na Suécia, na Checoslováquia e na Dinamarca. A reorganização das estruturas de comando e decisão, a obediência às imposições orçamentais, a indecisão sobre o apetrechamento terão contribuído para o exército apresentar, em 1939, uma debilidade superior à da marinha, pois se o equipamento com armas ligeiras estava avançado - apesar de ainda se esperarem vários fornecimentos - faltava quase tudo o resto: a artilharia moderna de campanha era quase inexistente e faltava ainda escolher o tipo de material; artilharia antitanque não havia; as viaturas blindadas resumiam-se a poucas autometralhadoras e eram exíguas as antiaéreas. António Telo não tem dúvidas em afirmar que quando da invasão da a Polónia "o Exército Português é uma força reduzida e de duvidosa operacionalidade"[48].

As notícias da guerra terão despertado o Governo da letargia em que mergulhara nos anos anteriores levando-o a avançar em maio de 1940 com um pedido de informações sobre os meios disponíveis para a defesa do território. Do lado do exército assiste-se ao sacudir de responsabilidades, mas os comandos são unânimes em considerar que não há condições para fazer frente ao inimigo mais óbvio, os espanhóis, em maior número e melhor equipados. Para a defesa de Lisboa contava-se com a Velha Aliança e a vinda de 18 a 20 divisões inglesas para ajudar a combater o eventual inimigo[49].

Na fase inicial da II Guerra Mundial a planificação militar do exército português insistia em ter um entendimento limitado sobre a exposição a uma força invasora: o território alvo era normalmente o continente e dentro deste a cidade de Lisboa; os inimigos eram espanhóis que forçavam a fronteira e avançavam por estradas e campos em direcção aos objectivos[50]. O "Plano 40", começado em finais de 1940 e apresentado em março de 1941, muda ligeiramente esta realidade, olhando para lá do país vizinho e referindo invasores com material moderno, antecipando um avanço de forças do Eixo, mas insiste num ataque essencialmente terrestre e numa defesa estática baseada num número mínimo de 12 divisões, num momento em que existiam condições para mobilizar menos de metade[51].

Virá da Marinha, não envolvida no planeamento e a quem eram atribuídas funções secundárias, o alerta para a falta de previsão de um ataque com recurso a meios navais ou aeronavais a Lisboa, cujas defesas

[46] António Paulo Duarte, *op. cit*, p. 46.
[47] Idem, *ibidem,* p. 47.
[48] António José Telo, *op. cit.*, 1987, pp. 106-107.
[49] António Paulo Duarte, *op. cit.*, pp. 160 - 163.
[50] Idem, *ibidem*, p. 190.
[51] Idem, *ibidem*, pp. 165 - 171.

costeiras e antiaéreas eram débeis. Não se previa também a defesa das ilhas atlânticas, cuja ocupação por qualquer das partes empurraria Portugal imediatamente para a guerra[52].

Estas preocupações tiveram eco e o planeamento militar passaria a preocupar-se com dois eixos fundamentais, nomeadamente a defesa da fronteira continental e das ilhas açorianas. É com esta perspectiva que começam a embarcar forças expedicionários primeiro para os Açores e depois para outras ilhas e colónias. Entre 1941 e 1944 seguiram para o primeiro arquipélago mais de 28.500 tropas; para a Madeira cerca e 3700; para Cabo Verde um número a rondar os 5500 enquanto Moçambique e Angola contaram com a chegada de apenas 850 e 870 tropas da metrópole[53]. O facto destas colónias contarem com unidades indígenas e não existir uma ameaça tão visível talvez tenha contribuído para um envio mais reduzido de homens.

É importante destacar que entre o material que seguiu para os Açores encontramos artilharia antiaérea e de defesa de costa, mas também a quase totalidade da aviação deixando o continente praticamente indefeso no que a aeronaves diz respeito[54]. Saliente-se que quando se fala de aviação estamos ainda a referir armas do Exército - a Aeronáutica Militar - e da Marinha - a Aviação Naval[55].

A atestar a relevância dos Açores refira-se que em maio/ junho de 1941 foi criado o Comando de Defesa Marítima dos Açores "com o fim de integrar os meios de ação naval no conjunto de defesa do arquipélago dos Açores contra quaisquer tentativas de ataque à soberania nacional ou de violação da nossa neutralidade"[56]. Para além das potenciais ameaças também os esforços relacionados com a busca e salvamento naquela área passam a ter de ser comunicadas e coordenadas por este comando[57].

Ainda em 1941 foram retomadas negociações com os britânicos interrompidas antes da guerra. Foi possível estabelecer um plano conjunto que previa ações de retardamento do inimigo, o estabelecimento de uma linha de defesa próxima de Lisboa, em Torres Vedras, e também a evacuação de recursos e do Governo para territórios mais seguros, nomeadamente as ilhas atlânticas. Era o reconhecimento de que, no caso de uma invasão, não existiam condições de defesa do continente e que a continuidade enquanto país dependia da vontade do aliado de 800 anos[58].

[52] António Paulo Duarte, *op. cit.*, pp. 186 - 188.
[53] Idem, *ibidem*, p. 189.
[54] António José Telo, *op. cit.*, 1987, pp. 106-107.
[55] Idem, *ibidem*, pp. 110-116.
[56] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 22, NO 128, *Aditamento às instruções Especiais nº5*, 09/05/1941.
[57] BCM-AH: Majoria General da Armada; Núcleo 22, NO 128, Bases da organização do Comando da Defesa Marítima dos Açores, 02/06/1941.
[58] António Paulo Duarte, *op. cit.*, pp. 171 - 174.

2 - Meios navais portugueses na II Guerra Mundial

Dos 50 salvamentos realizados por navios portugueses ao longo do conflito a maioria teve por protagonistas unidades da marinha mercante e da Armada. Seguem-se as embarcações de pesca de longo curso onde se inserem os bacalhoeiros que desenvolviam a faina na Terra Nova e vários tipos de navios de pesca que trabalhavam na costa do Norte de África. Finalmente encontramos também os meios costeiros ativos em todo o território de Portugal continental, ilhas atlânticas e ex-colónias.

Enquanto a Armada tinha poucas unidades, apesar de recentes e modernas, a frota mercante era, pelo contrário, geralmente envelhecida sendo também curta para as necessidades de abastecimento do país. Sobre a capacidade dos armadores de pesca foi mais difícil encontrar dados, mas mesmo assim percebe-se que também nesta área a vetustez das embarcações era uma realidade.

2.1 - A Marinha de Guerra

Em 1939 a Armada entrou na guerra com uma frota de navios que não era numerosa ou poderosa, mas era moderna e homogénea assegurando ter capacidade para realizar missões que pouco tempo antes teria tido muitas dificuldades em desempenhar, incluíndo operações de busca e salvamento em que algumas unidades estiveram ameaçadas na sua integridade como veremos mais à frente.

Era um grande avanço depois de, na década de vinte, o almirante Pereira da Silva, ministro da Marinha e elemento do Estado Maior Naval, ter descrito a força naval como "um amontoado de navios velhos que se mantêm em serviço à custa de largo dispêndio em reparações e devido aos cuidados e ao zelo dos nosso oficiais e marinheiros"[59]. O estado de degradação era tão evidente que o oficial resumira a situação assegurando que tínhamos "chegado à posição do Zero Naval"[60].

Apesar do plano de reequipamento aprovado pelo decreto 18:633, de 17 de julho de 1930, não ter sido cumprido na íntegra - faltaram integrar um cruzador ligeiro, um contratorpedeiro, um submersível, duas canhoneiras e um transporte de aviões - a Marinha chegou a 1 de setembro de 1939 com um importante conjunto de meios capazes de ombrear, não em quantidade, mas em qualidade com o que as marinhas dos países beligerantes possuíam[61].

A nova esquadra era mista e constituída por dois tipos de unidades de superfície e um de submersíveis. Seis avisos de primeira e segunda classe, projectados para percorrer longas distâncias e fazer comissões longas, eram capazes de afirmar a presença do país nas colónias e durante a guerra vamos encontrá-los em paragens tão longínquas como Moçambique, Índia ou Macau, mas os Açores, a Madeira, ou Cabo Verde também contam regularmente com as suas visitas[62]. Os cinco contratorpedeiros, navios rápidos que alcançavam 37 nós de velocidade - quase o dobro dos avisos - , são o esteio da defesa próxima. Asseguram regularmente patrulhas e outras operações na costa continental, na Madeira e nos Açores. Durante a guerra intervêm pontualmente em Cabo Verde e na Guiné, mas não para lá destas colónias. Já

[59] Pedro Lauret, *A Marinha de Guerra Portuguesa - Do fim da II Guerra Mundial ao 25 de Abril de 1974*, Vila do Conde, Verso da História, 2015, p. 41.
[60] Idem, *ibidem*.
[61] Idem, *ibidem*, pp. 42-43.
[62] Idem, *ibidem*, p. 47.

os submarinos têm uma actividade mais reduzida estando normalmente nas águas continentais apesar de também se deslocarem até às ilhas adjacentes[63].

Veremos ao longo deste trabalho que serão os onze navios de superfície a surgir regularmente envolvidos em operações de busca e salvamento, não só fazendo achados fortuitos, mas também sendo ativados para pesquisas a naufrágios concretos.

Os primeiros quatro navios desta nova marinha foram integrados em 1933. A 1 de março e a 17 de agosto os estaleiros ingleses de Hathorn, em Newcastle, Inglaterra, entregaram os dois avisos de 2ª classe *Gonçalo Velho* e *Gonçalves Zarco* enquanto dos estaleiros escoceses de Yarrow saíram a 18 de junho e a 12 de outubro, os contratorpedeiros *Vouga* e *Lima*[64]*.*

A 16 de dezembro do ano seguinte foi entregue pela britânica Vickers-Amstrong o submarino *Delfim* e a 24 de janeiro e 14 de março de 1935 os restantes submersíveis *Espadarte* e *Golfinho*. No mesmo ano a Armada passou a contar com as duas maiores unidades da frota, os avisos de primeira classe *Afonso de Albuquerque*, entregue a 31 de janeiro, e *Bartolomeu Dias*, activado a 15 de maio, cada um equipado com um hidroavião. Também em janeiro, a 15, ficou pronto o primeiro dos navios de construção portuguesa, o contratorpedeiro *Dão*, lançado pela Sociedade de Construções e Reparações Navais que também terminou, a 12 de outubro, o *Tejo,* do mesmo tipo*.* No Arsenal de Marinha tinha entretanto sido completado a 11 de abril o aviso de 2ª classe *Pedro Nunes*[65].

Os dois últimos navios também foram produzidos em estaleiros portugueses. A Sociedade de Construções e Reparações Navais, na Rocha do Conde de Óbidos, em Lisboa, entregou o contratorpedeiro *Vouga* a 11 de fevereiro de 1936 e do Arsenal do Alfeite foi lançado o aviso de 2ª classe *João de Lisboa*, a 17 de agosto de 1937[66].

Já em plena guerra acresceriam à marinha unidades de dois tipos de patrulhas diferentes, utilizados na fiscalização da costa e salvaguarda da vida humana no mar. Os da classe "Azevia" foram construídas no Alfeite e os da classe "Faial" foram trazidos de Inglaterra para vigiar a costa açoriana na sequência do acordo de cedência das Lages[67]. Outro navio que reforçou as capacidades da Armada foi o petroleiro *Sam Brás*, também lançado no Alfeite em novembro de 1942, e que seria o único petroleiro português a navegar durante o período da guerra, assegurando o fornecimento de combustível ao país[68].

Os programas de reequipamento da Marinha dos anos 30 e 40 do século passado trouxeram também novos aviões e hidroaviões a uma Aviação Naval igualmente abalada pela crise das décadas anteriores. Dos vários tipos que chegaram iremos referir apenas aqueles que conseguimos relacionar com operações de busca e salvamento, no Atlântico e no Índico, em operações que merecem desenvolvimento com mais detalhe no capítulo 6.

Como já foi referido os dois avisos de 1ª classe vinham equipados com um hidroavião Hawker Osprey III. Estes aparelhos já não apetrechavam os navios em 1939 e terão ficado no Centro de Aviação Naval de

[63] Pedro Lauret, op. cit., p. 24.
[64] Idem, *ibidem*, p. 43
[65] Idem, *ibidem*.
[66] Idem, *ibidem*.
[67] Idem, *ibidem*, p. 47.
[68] Idem, *ibidem*, p. 43.

Macau, mas há notícias que referem o embarque de Fleet's F.10B e Avro's 626 até 1943, altura em que tanto o *Afonso de Albuquerque* como o *Bartolomeu Dias* sofreram alterações que reforçaram a defesa anti-aérea e eliminaram as plataformas de transporte de aeronaves. Os Fleet F.10B eram aviões de treino que chegaram dos EUA e do Canada em 1933 e 1937, com rodas e flutuadores. Um segundo lote destes aviões, da série 16D, chegaram em 1941[69] e pelo menos um deles participou numa operação de busca. O Avro 626, adquirido em 1938[70], também surge referenciado como participando em operações de busca tanto no Atlântico como no Índico.

Um pequeno bimotor "Monospar", com rodas, foi adquirido em 1936 em Inglaterra para integrar a missão hidrográfica que em 1937 e 1938 fez o levantamento aéreo da costa e dos principais rios da colónia de Angola. Em Moçambique durante o período da guerra também realizou operações relacionadas com a missão hidrográfica naquele país[71] e será referenciado em actividades de busca e salvamento, curiosamente tanto ao serviço da Marinha como depois do Exército.

Veremos ainda que a maior parte das operações de busca e salvamento aéreas ficarão a cargo de bimotores comprados aos EUA durante a guerra, nomeadamente, os Grumman G-21 B "Goose", que chegaram em 1940, e os Grumman G-44 "Widgeon" activados em 1942[72].

2.2 - A Marinha Mercante

"A frota mercante portuguesa em 1939 era constituída por um número diminuto de navios, insuficientíssimo para as necessidades de abastecimento da metrópole, incapaz portanto de bem prover esta e de, ao mesmo tempo, dar vazão aos produtos das nossas colónias, cuja exportação a guerra ainda favoreceu. Além de poucos, os nossos navios tinham, na quasí totalidade, mais de 30 anos de idade, marcha reduzida e elevado consumo de combustível: isto é, poucos, velhos, lentos e anti-económicos[73]." O parágrafo, inserido num documento de 1944 preparado pela Junta Nacional da Marinha Mercante (JNMM), resume o estado do sector no princípio da II Guerra Mundial.

De um total de 61 navios com mais e 500 toneladas brutas, apenas 9 tinham menos de 10 anos. Outros tantos tinham entre 10 e 20 anos, enquanto o grosso da frota - 43 - tinha mais de duas décadas de existência[74] e pertenciam na quase totalidade a cinco armadores nacionais: a Companhia Nacional de Navegação (CNN)[75] e a Companhia Colonial de Navegação (CCN)[76] eram as de maior dimensão, com vários navios mistos (passageiros e carga) que realizavam ligações entre a metrópole, as ilhas atlânticas, as colónias africanas e vários destinos nas Américas do Sul e do Norte. Tinham ainda rebocadores e unidades costeiras em Angola e Moçambique. A Sociedade Geral de Indústria Comércio e Transportes (Sociedade Geral) do Grupo CUF mantinha uma frota essencialmente de carga vocacionada para abastecer o vasto complexo químico-industrial do grupo económico. Já a Empresa Insulana de

[69] Mário Canongia Lopes, *Os aviões da Cruz de Cristo*, Lisboa, Dinalivro, 2000, p. 83.
[70] Idem, ibidem, p. 99.
[71] Idem, ibidem, p. 89.
[72] Idem, ibidem, p. 127.
[73] ANTT: Marinha Mercante 1928-1967, PT/TT/AOS/D-I/2/1/7, Situação da Marinha Mercante Portuguesa 1944, 27 de agosto de 1944, pp. 685-690.
[74] BCM-AH: Comandante Luis de Freitas de Oliveira Lima; Cx. 2405, Conferência sobre a Marinha Mercante, 19 de fevereiro de 1949, pp. 13-14.
[75] "Companhia Nacional de Navegação", *Neptuno – Revista de Marinha Mercante*, nº 171, ano XV, Lisboa, Dezembro de 1940, pp. 92-93 e 103.
[76] *Vinte e cinco anos ao serviço da Nação*, Lisboa, Fundação Vida e Obra da Companhia Colonial de Navegação", 1947.

Navegação (Insulana)[77] e a Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos (Carregadores)[78] circulavam preferencialmente nas rotas entre a Europa e as ilhas atlânticas transportando passageiros, produtos agrícolas e outros abastecimentos.

Ao longo dos seis anos de guerra foi esta frota exígua e envelhecida que assegurou o abastecimento da metrópole e a ligação entre Lisboa, as colónias e o resto do mundo: "Os poucos, gastos e dispendiosos navios que possuíamos têm feito verdadeiros milagres, que a previsão mais otimista não admitiria. Mesmo aqueles que estavam para vender-se para sucata continuaram navegando e evitaram muita fome"[79], lê-se no mesmo documento da JNMM que só de uma perspectiva encontrou vantagem na veterania das embarcações, pois o facto de consumirem carvão evitou que parassem, já que durante a guerra foi mais fácil comprá-lo do que aos carburantes líquidos utilizados pelos navios modernos[80].

Apesar destes problemas e da frota ser considerada "anti-económica", devido aos elevados consumos e às constantes reparações, a guerra proporcionou elevados lucros ao sector crescendo 512% entre 1939 e 1944[81]. Para além da movimentação de mercadorias entre a metrópole e as colónias africanas, cujos fretes subiram no período referido cerca de 11%, os maiores proveitos advieram de negócios nascidos do próprio conflito como foi caso do "transporte de judeus para a América do Norte e depois de aguardentes para os Estados Unidos"[82]. Apesar destas oportunidades se terem concentrado num período limitado deram desafogo suficiente às companhias para financiar a aquisição no estrangeiro de mais uma vintena de navios, onde se incluem várias unidades alemãs refugiadas em portos portugueses desde os primeiros dias da guerra. Também estes eram de um modo geral antigos, mas serviram para aumentar a capacidade de transporte. De referir que este acréscimo só não representou um aumento de tonelagem tão elevado como se possa pensar porque se perderam dez navios mercantes para ataques por submarinos, navios, minas ou aviões de países beligerantes[83] para além de perdas acidentais.

O aumento dos lucros também resultou de uma presença mais prolongada no mar. Por exemplo de 1939 para 1940 a frota da Companhia Nacional de Navegação passou de 1663 para 2025 dias de navegação (mais 24%). Já o número de milhas percorridas cresceu cerca de 20% chegando às 502 mil, um número que a frota não alcançava desde 1932, ano em que cancelaram carreiras para o Brasil, Mediterrâneo e norte da Europa. A carga transportada também teve um acréscimo de 20% enquanto o preço pela tonelada transportada passou de 199$63 para 242$69 no mesmo período. Por outro lado decresceu o número de passageiros – o impacto dos refugiados sentir-se-ia especialmente a partir de 1941 – e aumentou o preço dos combustíveis em cerca de 75%[84].

Mesmo com o aumento dos transportes e da tonelagem ao longo da guerra nunca houve capacidade para assegurar o total abastecimento do país, tendo-se recorrido a navios britânicos[85], espanhóis[86],

[77] "Empresa Insulana de Navegação", *Neptuno – Revista de Marinha Mercante*, nº 171, ano XV, Lisboa, Dezembro de 1940, pp. 103-107.
[78] "Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos", *Neptuno – Revista de Marinha Mercante*, nº 171, ano XV, Lisboa, Dezembro de 1940, pp. 94-102.
[79] ANTT: Marinha Mercante 1928-1967, PT/TT/AOS/D-I/2/1/7, *Situação da Marinha Mercante Portuguesa 1944*, 27 de agosto de 1944, pp. 685-690.
[80] BCM-AH: Comandante Luis de Freitas de Oliveira Lima; Cx. 2405, *Conferência sobre a Marinha Mercante*, 19 de fevereiro de 1949, pp. 13-14.
[81] Fernando Rosas, *Portugal entre a paz e a guerra 1939-1945*, Lisboa, Editorial Estampa, 1990, p. 89.
[82] ANTT: Marinha Mercante 1928-1967, PT/TT/AOS/D-I/2/1/7, *Situação da Marinha Mercante Portuguesa 1944*, 27 de agosto de 1944, pp. 685-690.
[83] BCM-AH: Comandante Luis de Freitas de Oliveira Lima; Cx. 2405, *Conferência sobre a Marinha Mercante*, 19 de fevereiro de 1949, pp. 13-14.
[84] ANTT: Marinha Mercante 1928-1967, PT/TT/AOS/ D-I/2/1/1, *Situação da Companhia Nacional de Navegação, Relatório do Comissário do Governo sobre o Exercício de 1940*, p. 240.
[85] ANTT: Marinha Mercante 1937-1947, PT/TT/AOS/D-I/3/3/33, *Chegada de navios com carvão, coque, correio e carga geral para o governo português*, pp. 309-310.
[86] ANTT: Marinha Mercante 1937-1947, PT/TT/AOS/D-I/3/3/37, *Fretamento pelo governo português de tonelagem disponível nos navios espanhóis no regresso de Filadélfia, para transporte de trigo comprado nos EUA*, pp.322-323.

suecos[87] e outros para garantir o fornecimento normal de carvão, maquinaria, trigo e combustíveis. A escassez de navios tanque seria aliás um dos maiores problemas de Portugal durante a guerra.

Para controlar a atividade, e em certa medida condicionar os armadores, o Governo criou logo em outubro de 1939, um mês após a invasão da Polónia, a JNMM, um organismo corporativo com a missão de "obter o maior aproveitamento possível da marinha mercante nacional nas importações e exportações que interessam ao país, harmonizar os interesses concorrentes ou antagónicos e facilitar aos armadores e proprietários de navios a prestação de todo o seu concurso neste momento grave, acudindo às necessidades impostas pelas exigências nacionais"[88].

Na nota introdutória ao decreto-lei 29:962, que institui este novo instrumento corporativo, o Governo assegura que "não deseja (…) tirar aos armadores, mesmo que temporariamente, a administração dos seus navios; ao contrário, mantém e protege as iniciativas particulares, condicionando-as apenas a uma orientação e coordenação, neste momento indispensáveis para os superiores interesses da Nação". No parágrafo seguinte reconhece-se ainda a "deficiência de navios para a realização dos transportes indispensáveis à vida económica nacional" e a necessidade de "disciplinar a actividade da marinha mercante, defendo-lhe, ao mesmo tempo, os interesses e fomentando uma maior solidariedade entre todos os seus elementos".

Para acudir "às necessidades impostas pelas exigências nacionais" a JNMM assumiu a organização de rotas e a atribuição das cargas, uma atitude que nem sempre agradou aos armadores. Foi o que aconteceu por exemplo em princípios de 1941 quando o representante em Lisboa da Carregadores Açoreanos se sentiu prejudicado porque os seus navios foram desviados dos portos americanos, o que afectava clientes, negócios e rentabilidade da empresa[89]. Na resposta o presidente da JNMM adverte que avançará com um processo disciplinar caso receba outra carta em linguagem semelhante e após desmontar as críticas, apontar outras empresas que foram tão ou mais prejudicadas, remata: "é egoísmo pensar unicamente nos seus proventos, mandando ao diabo as necessidades do país a que pertence"[90].

Não era só às normas internas que companhias de navegação, mestres e marinheiros mercantes tinham de se adaptar. Com a guerra e a neutralidade chegaram um conjunto de procedimentos a serem apreendidos para evitar problemas com os beligerantes. O Ministério da Marinha distribuiu a 23 de março de 1940[91] aos capitães dos navios portugueses exemplares da publicação "Normas e Procedimentos a adoptar pelos capitães dos navios de comércio portugueses durante o actual estado de guerra na Europa e na situação de neutralidade assumida por Portugal"[92]. Da autoria do capitão-tenente Joaquim dos Santos Quelhas Lima definia-se, numa dezena de páginas, o que eram águas territoriais, formas de comportamento em caso de "visitação" por navio beligerante e a atenção que se devia ter na

[87] ANTT: Negócios Estrangeiros, PT/TT/AOS/D-J/8/4/17, *Fretamento de navios suecos para abastecimento de Portugal*, pp.350-352.
[88] República Portuguesa; Decreto-lei 29:962, Ministério da Marinha, *Cria a Junta Nacional da Marinha Mercante (JNMM) e o Fundo corporativo da mesma Junta, Diário do Governo*, 1ª Série – Número 236, 9 de outubro de 1939, p. 1065.
[89] BCM-AH: Junta Nacional da Marinha Mercante; Núcleo 398, NO 7, *Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos - Resposta à JNMM com análise ao plano de utilização dos navios mercantes*, 17/02/1941, pp. 469-461.
[90] BCM-AH: Junta Nacional da Marinha Mercante; Núcleo 398, NO 7, *Resposta da Junta Nacional da Marinha Mercante à Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos*, 21/02/1941, pp. 453-455.
[91] BCM-AH: Ministério da Marinha; Núcleo 224, NO 256, *Distribuição de dez exemplares de Normas e procedimentos…*, 23/03/1940.
[92] Biblioteca da BCM-AH: Livro 2359, *Normas e Procedimentos a adoptar pelos capitães dos navios de comércio portugueses durante o actual estado de guerra na Europa e na situação de neutralidade assumida por Portugal*, s/a, s/ data.

utilização dos meios rádio. Até 1945 seriam lançadas outras instruções aos oficiais e armadores com procedimentos para navegar, pintar navios ou destacar marcas identificativas.

A frota mercante portuguesa esteve ainda exposta - de forma muito particular - aos efeitos do que ficou conhecido pelo bloqueio britânico, imposto através de um sistema de controlo com o objetivo de reduzir o fornecimento de materiais aos países do Eixo. Aplicado a partir de novembro de 1939, Portugal só sentiu o seu impacto após a derrota da França e num documento datado do dia 25 de junho de 1940 a Embaixada inglesa informava sobre os procedimentos[93]. Permitiriam apenas a importação de um contingente de abastecimentos semelhante ao consumido em anos anteriores para evitar que o excesso chegasse a mãos inimigas. A vigilância era exercida na origem e no transporte, passando um e outro a serem certificados, os "navicerts", que tinham de acompanhar as mercadorias nos navios. Se durante uma fiscalização não fosse exibido o documento, a carga poderia ser apreendida e poderia acontecer o mesmo ao navio.

A empresas ou armadores suspeitos era negada a atribuição do documento e a "RN" tinha ordens para apreender a carga ou a embarcação. No próximo capítulo veremos como os mercantes portugueses foram alvo continuado de fiscalizações em mar alto, sendo desviados para portos, ter carga apreendida e passageiros retirados.

2.3 - A frota de pesca de longo curso

As frotas de pesca do bacalhau e de arrasto de longo curso constituem o terceiro grande grupo de navios que vamos encontrar envolvidos em operações de salvamento em espaços tão distintos como as rotas de acesso aos bancos de bacalhau, no Canadá, ou o Cabo Branco, na Mauritânia.

Neste sector o Estado Novo interveio ainda mais cedo do que no mercante. A pesca do bacalhau, por exemplo, começou a ser reorganizada em 1934 com a criação da Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau em junho e, em novembro, com a implantação do Grémio dos Armadores[94]. Tratam-se essencialmente de organizações apoio aos empresários, mas houve também preocupações com os outros profissionais com o desenvolvimento das Mútuas, primeiro para o arrasto, depois para o bacalhau e a sardinha e, já em 1942, para os restantes[95].

A preocupação do Governo em renovar a frota não vai ter impacto imediato e assim em 1938, pouco antes da guerra começar, apenas 14 dos 43 navios têm menos de 10 anos; 25 têm entre 10 e 20 anos e os restantes são ainda mais antigos[96]. Por esta altura o Governo tentou dar condições para investir na renovação da frota, mas surgiram vários obstáculos, entre eles a resistência dos armadores[97], e a maior parte dos navios que encontramos na campanha do bacalhau no princípio dos anos 40 são veleiros com artes de pesca relativamente antiquados.

---

[93] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 268, Embaixada de Inglaterra - *Aide Memoire - Aplicação do sistema de Navicerts*, 25/06/1940.
[94] Mário Moutinho, *História da Pesca do Bacalhau - por um antropologia do fiel amigo*, Lisboa, Editorial Estampa, 1985, pp. 80-83.
[95] Mútua dos pescadores: História; https://www.mutuapescadores.pt/?page_id=98, consultado a 09 de abril de 2019.
[96] Mário Moutinho, *op. cit,* p. 88.
[97] Idem, *ibidem,* pp. 85 - 97.

Em termos de pesca de arrasto de longo curso, tirando poucos navios que se dedicam à captura do bacalhau, a maior parte das unidades deste tipo desenvolve a faina na zona do Cabo Branco (Mauritânia), Cabo Juby (Marrocos) e de forma esporádica entre Marrocos e o golfo da Guiné[98]. Também aqui a II Guerra Mundial é um período de renovação, nomeadamente, a partir de 1942, quando o Estado Novo toma medidas que permitem o financiamento de uma nova frota, mais numerosa e mais moderna para responder à crise alimentar causada pela conflito[99]. Mas tal como no caso dos bacalhoeiros só nos anos do pós-guerra se terá a percepção do seu impacto.

Assim a frota contava em 1940 com apenas 54 embarcações[100], a maioria com motores de fraca potência comprados em segunda mão, apresentavam ainda outros problemas como a exiguidade das instalações para tripulantes e a ausência de rádio ou, quando estes existiam, a sua modesta capacidade de transmissão.

[98] Álvaro Garrido, *As pescas em Portugal*, Lisboa, Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2018, pp. 45, 46.
[99] Idem, *ibidem,* p.45.
[100] Idem, *ibidem*, p.46.

3 - Contributos para o estudo do envolvimento de Portugal na guerra do mar durante a II Guerra Mundial

Com dezenas de navios a cruzarem o mar, zonas costeiras e portos que se estendiam por vários continentes a história do Portugal marítimo da II Guerra Mundial vai muito para além dos salvamentos e durante o processo de consulta e recolha de documentos para a realização desta tese foi possível encontrar pistas que permitem resgatar parte dessa memória.

Apesar de algumas publicações pontualmente referirem aspectos relacionados com a atividade marítima é possível perceber através da informação encontrada em fontes primárias que falta aprofundar o conhecimento desta atividade no nosso país neste período.

Mais do que tentar reconstruir esta história - que merece muito mais do que algumas páginas - pretendo neste capítulo deixar pistas para um futuro estudo e, mais importante, mostrar que o salvamento de náufragos acontecia no contexto de uma actividade marítima muito mais vasta.

3.1 - Navios portugueses em dificuldades

Arvorar uma bandeira neutral não era garantia de uma viagem livre de perigos como podem testemunhar os náufragos de uma dezena de navios portugueses que foram afundados no Atlântico atacados por submarinos, aviões ou afundados por minas entre julho de 1940 e outubro de 1943.

O *Alpha* foi o primeiro navio a ser afundado, a 15 de julho de 1940, na sequência de um ataque por aviões alemães quando estava a caminho de Inglaterra com uma carga de bananas[101]. A 1 de junho do ano seguinte foi torpedeado o *Exportador Primeiro* pelo submarino italiano *Guglielmo Marconi*[102] e no dia 20 foi a vez do *Ganda* ser alvo do *U-123*[103]. Ainda em 1941 regista-se o torpedeamento do *Corte Real* pelo *U-83*[104] a 12 de outubro e do *Cassequel* pelo *U-108*[105], a 14 de dezembro.

Em janeiro de 1942 desapareceu em viagem o *Catalina* num ataque da autoria do *U-203*[106] e dois meses depois, a 10 de março, foi o *Cabo de São Vicente* a ser bombardeado, mais uma vez por aviões alemães[107]. A 5 de junho e 11 de setembro dois bacalhoeiros que regressavam da faina também foram alvo de ataques por U-boats, nomeadamente, o *Maria da Glória* e o *Delães* pelos *U-94*[108] e *U-96*[109].

Em 1943 o *Santa Irene* desapareceu na costa italiana atacada pelo submarino inglês HMS *Taurus*[110] na noite de 13 de abril e o *Pádua*[111] atingiu uma mina quando se dirigia para Marselha a 27 de outubro. No total morreram 91 pessoas nestes ataques[112].

---

[101] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224 - NO 270, *Relatório do afundamento do vapor Alpha por bombardeamento,* 25 de junho de 1940.
[102] Jean-Pierre Gillet, *Les sous-marins Italiens en France – 1940-1943*, Outreau, Lela Presse, 2002, p. 40.
[103] Uboat.net: *Ships hit by U-boats - Ganda*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/997.html, consultado a 01 de janeiro de 2020.
[104] Uboat.net: *Ships hit by U-boats - Corte Real*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1149.html, consultado a 01 de janeiro de 2020.
[105] Uboat.net: *Ships hit by U-boats - Cassequel*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1224.html, consultado a 01 de janeiro de 2020.
[106] Uboat.net: *Ships hit by U-boats - Catalina*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1249.html, consultado a 01 de janeiro de 2020.
[107] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224 - NO 270, *Relação dos navios portugueses afundados por incidentes de guerra de 1939 a 1945,* s/d, p. 1.
[108] Uboat.net: *Ships hit by U-boats - Maria da Glória*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1746.html, consultado a 01 de janeiro de 2020.
[109] Uboat.net: *Ships hit by U-boats - Delães*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2141.html, consultado a 01 de janeiro de 2020.
[110] TNA: Foreign Office; FO 371/34677 - *Portuguese ships interceptions Santa Irena*, 13 de abril de 1943.
[111] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224 - NO 270, *Relação dos navios portugueses afundados por incidentes de guerra de 1939 a 1945,* s/d, p. 5.
[112] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224 - NO 270, *Relação dos navios portugueses afundados por incidentes de guerra de 1939 a 1945,* s/d, capa.

As situações referidas tiveram resultados extremos, mas houve outras ameaças. Ao longo da guerra a ameaça de intercepções e inspecções mais ou menos agressivas a navios portugueses foram relativamente habituais. O mais conhecido é talvez o que envolveu o *Serpa Pinto* na madrugada de 26 de maio de 1944 quando foi abordado pelo *U-541* a cerca de 600 milhas do destino, o porto de Nova Iorque. A ameaça de ser afundado foi muito real e os tripulantes e passageiros foram obrigados a abandoná-lo durante a noite enquanto os alemães esperavam autorização de Berlim. Depois de várias horas nas baleeiras receberam ordem para regressar, registando-se, no entanto, a morte de três pessoas e a retenção pelos alemães de 2 cidadãos americanos em idade militar[113].

O mesmo navio tinha sido interceptado a 17 de setembro de 1940, com Cascais à vista, por uma patrulha britânica, quando regressava de uma viagem ao Brasil. Foi então obrigado a seguir para Gibraltar onde carga e passageiros foram sujeitos a inspeção rigorosa ficando retidas malas de correio oriundas de São Vicente, Cabo Verde, e Madeira[114].

Reunindo um conjunto de relatórios e informações dispersas por vários arquivos[115] foi possível encontrar pelo menos 111 intervenções em navios portugueses, tanto mercantes como de pesca[116]. Devem, no entanto, tratar-se apenas de uma parte das ocorrências pois quanto mais se pesquisa mais se encontram novos relatórios e referências a contextos semelhantes em publicações periódicas ou nos Diários de Navegação dos navios[117]. É por estas razões um trabalho que está ainda na sua génese.

Da análise do Quadro 1 conclui-se que as intervenções de unidades alemãs - sempre através de U-boats - são relativamente reduzidas. Das ações por navios Aliados convém destacar que em 53 situações os navios foram não só interceptados, como também desviados para portos como Gibraltar, Dakar, Casablanca, Cidade do Cabo ou outros – onde foram alvo de inspeções mais apuradas - significando desvios de centenas de milhas e atrasos na viagem, com grandes prejuízos para as companhias.

Entre 14 de agosto e 27 de novembro de 1940, por exemplo, o *Cunene* foi intercetado três vezes por navios Aliados durante a mesma viagem de ida e volta aos portos coloniais de África. A primeira logo à saída de Lisboa quando um patrulha os fez parar a tiro para verificar os papéis. No regresso, a 2 de novembro, foram desviados para Gibraltar onde ficaram 22 dias, período em que esgotaram comida e carvão. Quando já avistavam Lisboa, a 26, voltaram a ser parados por outro patrulha que os deixou ir após identificação[118].

A 6 janeiro de 1943 o *Quanza* retornava a Lisboa vindo dos portos da África Oriental quando foi intercetado por um avião que lhe fez sinal para voltar atrás e entrar em Freetown, um desvio que somou quatro dias e 600 milhas ao percurso[119]. Em abril do ano seguinte o *Bailundo* regressava de Luanda quando foi obrigado a desviar-se primeiro para Port Etienne, na Mauritânia, onde foi alvo de uma

[113] ANTT: Companhia Colonial de Navegação; PT/TT/CTM-CCN/2347, *Navio Serpa Pinto*, 26 de maio de 1944.
[114] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 10 - NO 1246, *Relatório da Inspecção ao Serpa Pinto,* 20/04/1940.
[115] Na BCM-AH a maior parte dos relatórios estão reunidos no Núcleo 10 - NO 1246.
[116] Ver Quadro 1.
[117] Apenas consegui localizar os Livros de Navegação dos navios *Angola*, *Quanza* e *Niassa* que se encontram nos Arquivos Nacionais/ Torre do Tombo no núcleo da Companhia Portuguesa de Navegação.
[118] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224 - NO 273, *Vapor Cunene - Relatório viagem nº 47,* 20/04/1940.
[119] ANTT: Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos; NT9868, Cota 368 (1 a 4), *Diário de Navegação do Quanza, Viagem 601, 6 e 7 de janeiro de 1943*.

Quadro 1 - Inspecções a navios portugueses por beligerantes

Nome do navio	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	Total
África Ocidental		1		1				2
Alberia			2*					2
Albufeira		1						1
Alcântara		1						1
Alferrarede	1*	1		2*				4
Alger			1					1
Alvaiazere				1				1
Angola				2	1	3	1	7
Bailundo						2		2
Bem Aventurado			1					1
Carvalho Araújo	1	1	1	1				4
Cassequel		2						2
Colonial		5			2			7
Cubango		1						1
Cunene		3						3
Ganda		1						1
Gaza			1*					1
Gil Eanes				1				1
Gorgulho				1				1
João Belo		5		1		3		9
Lima		4						4
Lobito				1*				1
Lourenço Marques		3	4	2**				9
Lugela					2 **			2
Malange				1				1
Mouzinho		5				1		6
Niassa	2	3		1*				6
Nina			1					1
Novo Horizonte			1					1
Pescador				1				1
Pungue		1				2**		3
Quanza	1	1		7	4	4		17
San Miguel		1*						1
São Brás				1*				1
São Tomé		1						1
Saudades		1						1
Serpa Pinto		1				1*	1	3
Transportador				1				1
Totais	5	43	12	25	9	16	2	112

* Inspecção realizada por unidade naval do Eixo. **Uma das inspecções foi realizada por unidade naval do Eixo

Nota: Dados recolhidos: BCM-AH em Cx. 1512; Núcleo 10 - NO 1246; Núcleo 224 - NO 176, NO 177, NO 178, NO 261, NO 268, NO 269, NO 272, NO 273 e NO 568; Núcleo 398-NO47. ANTT em NT9866- Cota 368 (1 a 4); NT9783 - Cota 337; NT9830 - Cota 366 e 367. AHD - MNE em S11.E5.P2/N6866

primeira verificação e depois - com escolta a bordo - para Gibraltar onde sofreu nova inspeção, mais rigorosa, atrasando uma semana a entrada no Tejo[120].

Durante estas inspecções há também notícias da retirada de malas de correio e carga. Em setembro de 1940 foram desviados para Gibraltar o *Serpa Pinto* e o *São Tomé*, sendo liberados apenas depois de entregarem as "malas" (correio) que traziam. No mesmo período o *Mouzinho* teve de deixar as malas no Funchal e o Lima, abordado perto de Lisboa, só não foi para Gibraltar porque assinalou a presença de muitos passageiros, gado e bananas. Foi autorizado a seguir depois de entregar as malas ao navio de controlo[121]. A apreensão das malas de correio foram uma constante ao longo da guerra, com as missivas e encomendas a serem devolvidas num navio posterior depois de censuradas. Em Março de 1944 o *Quanza* foi obrigado a entrar na Cidade do Cabo, África do Sul, quando regressava de Moçambique, tendo-lhe sido entregues dois mil sacos com correio destinado a Lisboa[122].

Não foi possível encontrar razões para o facto de alguns navios estarem mais sujeitos a inspecções que outros. Estas poderão estar relacionadas com a desconfiança em relação a alguns comandantes, companhias ou rotas percorridas. Num caso ou noutro há registo de denúncias, mas para além destas não se descortinam razões que possam validar um móbil. O mesmo aconteceu em relação aos períodos em que estas inspecções foram mais intensas, não sendo mais uma vez possível encontrar justificação que valide qualquer explicação.

Nestas abordagens os "navicerts" tinham sempre de estar prontos e a sua falta era problemática como verificaram os capitães de alguns navios e, como agravante, os documentos nem sempre eram acessíveis com facilidade. Por exemplo na Guiné não havia agente consular britânico e os navios tinham de se deslocar a Cabo Verde ou ao Corno de África para obterem a certificação que permitia chegar à Europa. Em setembro 1940 o *Zé Manel* foi a São Vicente para obter "navicert" para carga recolhida em Cachéu, Guiné Bissau, mas quando quis carregar carvão para completar o rumo a Lisboa foi-lhe dito que teria de esperar por autorização de Londres. O fornecedor era britânico e só com assentimento das autoridades do seu país se liberava o combustível. Na mesma altura, de regresso da América, o *Quanza* foi forçado a desviar-se para Gibraltar onde teve de deixar dois volumes de carga, por falta de certificação. Curiosamente as autoridades britânicos já sabiam do "transporte ilegal" quando desviaram o paquete[123].

Também os passageiros foram alvo de interesse por parte das forças beligerantes e não se trataram de intervenções pontuais ou isoladas pois só de embarcações portuguesas quase uma centena de pessoas foi retirada entre 1939 e 1945, como se pode ver no Quadro 2. O caso já referido do Serpa Pinto, que viu dois passageiros de nacionalidade americana seguirem como prisioneiros dos alemães e serem desembarcados na base de U-boats em Lorient[124], destaca-se ainda porque foi um dos dois navios em que houve intervenção alemã neste tipo de ação, sendo o outro o *Pungue* que, também em 1944,

[120] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224 - NO 177, *Relatório confidencial, Incidentes com o vapor Bailundo,* 24/04/1944.
[121] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224 - NO 272, *Cópias dos relatos dos vapores Serpa Pinto, Pungue, S. Tomé, Mouzinho e Lima acerca de exercício de controlo britânico,* 20/09/1940.
[122] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224 - NO 268, *Relatório de viagem do vapor Quanza,* 19/05/1944.
[123] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224 - NO 268, *Incidentes com os vapores portugueses Zé Manel, Mira-Terra e Quanza,* 03/10/1940.
[124] ANTT: Companhia Colonial de Navegação; PT/TT/CTM-CCN/2347, Navio Serpa Pinto, 26 de maio de 1944, pp 130 e 131.

Quadro 2 - Indivíduos capturados em navios portugueses

Navios/ Ano	1939	1940	1941	1942	1943	1944	Total
África Ocidental		1					1
Angola				3			3
Carvalho Araújo	25	1					3
Colonial		13					13
Ganda		1					1
Gil Eanes				1			1
João Belo		7		1			8
Lima		5					5
Lourenço Marques			2				2
Mouzinho		3					3
Niassa	9	12					21
Pungue						1	1
Quanza		7		1			8
Serpa Pinto						2	2
Totais	34	50	2	6		3	95

Nota: Dados recolhidos: BCM-AH em Cx. 1512; Núcleo 10 - NO 1246; Núcleo 224 - NO 176, NO 177, NO 178, NO 261, NO 268, NO 269, NO 272, NO 273 e NO 568; Núcleo 398-NO47. ANTT em NT9866- Cota 368 (1 a 4); NT9783 - Cota 337; NT9830 - Cota 366 e 367. AHD - MNE em S11.E5.P2/N6866

assistiu à captura de um dos seus passageiros. Todos os outros foram levados por navios beligerantes pertencentes aos Aliados.

3.2 - Portos seguros

Talvez um dos temas mais estudados da intervenção portuguesa durante o período da II Guerra Mundial seja a presença de refugiados em Portugal e o seu transporte para destinos transatlânticos, longe do nazismo, numa operação que assumiu especial importância a partir de 1940/ 1941.

Os primeiros chegaram logo após a subida de Hitler ao poder e o fluxo cresceu rapidamente nos anos seguintes. Como outros países europeus também Portugal efectivou, em 1936, leis mais restritivas à sua entrada[125] e, a partir de 1938/39, o bloqueio acentuou-se com a Polícia de Vigilância e Defesa do Estado (PVDE) a intervir de forma enérgica nas fronteiras[126].

Estas imposições não impediram a chegada ao porto de Lisboa - até agosto 1939 - de paquetes alemães oriundos de Hamburgo trazendo refugiados que demandavam no Tejo a navios holandeses, espanhóis, gregos ou italianos na procura de destinos além-mar. As companhias portuguesas mantiveram nesta altura o transporte de passageiros centrado nas rotas tradicionais, nomeadamente, as colónias africanas e ilhas adjacentes enquanto para as Américas e para os portos do norte da Europa o tráfego era essencialmente de mercadorias[127].

[125] Irene Flunser Pimentel, *op.cit.*, 2017, pp. 56-58.
[126] Idem, *ibidem,* pp. 70-71.
[127] Idem, *Ibidem*, pp. 176-177.

Com a ocupação da França assistiu-se à intensificação do fluxo de forasteiros enquanto desapareceram dos portos portugueses marinhas mercantes de países como a Holanda (maio de 1940), a Itália (junho de 1940) ou a Grécia (outubro de 1940), invadidos ou participantes por opção na guerra, o que causou desequilíbrio entre a procura e a oferta nas viagens para fora da Europa. A demanda convergiu para os navios de outros neutrais como o Brasil, a Suécia, a Espanha ou os EUA, e para as companhias portuguesas que despertaram para um negócio que tivera até aqui importância residual na sua atividade. A partir de 1941 os armadores nacionais investiram de forma robusta em rotas para os EUA e no fretamento dos navios a associações ou grupos de apoio a refugiados instaladas em Lisboa[128].

O crescendo de passageiros avolumou as dificuldades para adquirir bilhetes o que era crítico porque os vistos, tanto de permanência como de viagem, tinham prazos limitados o que impulsionou o preço das passagens. Antes da invasão da França uma viagem daquele país para Nova Iorque rondava os 145 dólares, enquanto em outubro de 1940, com saída de Lisboa, já se pagavam 195 e em fevereiro do ano seguinte 350[129].

Antes de 1941 os navios portuguesas já tinham transportado refugiados nas suas rotas tradicionais. Por exemplo a 12 de setembro de 1940 o paquete *João Belo*, a caminho de Moçambique, levou para o Congo Belga uma vintena de judeus daquela nacionalidade chegados a Lisboa no *Dora*, um pequeno navio impedido de chegar ao destino devido ao confronto entre as frotas britânica e francesa no norte de África[130], mas com a procura crescente assistiu-se a uma diversificação das rotas que permitiu aos armadores aceder a novos mercados .

Em novembro de 1940 a imprensa americana dava conta de que o Governo de Salazar tinha autorizado aos armadores portugueses o estabelecimento de linhas entre Lisboa e Nova Iorque[131] e em maio do ano seguinte noticiavam que 14 navios tinham sido desviados das habituais rotas coloniais para assegurar o transporte de grão, carvão e fertilizante dos EUA para Portugal[132]. Vários destes são de pequena tonelagem e reduzida capacidade para alojar passageiros - caso do *Guiné*, do *São Thomé*, do *Pungue* ou do *Lobito* -, mas há também unidades com grande número de acomodações como o *Quanza*, o *Niassa*, o *Carvalho Araújo* ou o *Serpa Pinto*[133]. Estes transportes também contribuíram para o reforço dos lucros das empresas que, como já vimos, cresceu de forma astronómica em poucos anos.

Os portos portugueses do continente e das colónias foram ainda local privilegiado para a saída e entrada de diplomatas em missões diversas e para a troca de representantes oficiais e prisioneiros entre potências beligerantes. Durante a segunda quinzena de maio de 1942, por exemplo, chegaram a Lisboa o sueco *Drottningholm*, o português *Serpa Pinto* e os brasileiros *Bagé* e *Siqueira Campos*, com mais de um milhar de diplomatas de países do Eixo e respectivas famílias, trocados por um número semelhante de representantes oficiais e famílias dos EUA e de outros países da América do Sul que chegaram à capital portuguesa em comboios especiais[134].

---

[128] Irene Flunser Pimentel, *op. cit*, pp. 176-179.
[129] Idem, *ibidem,* 2017, p.182-183.
[130] Idem, *ibidem*, p.177.
[131] AHD-MNE: Legação de Portugal em Washington; S11.E5.P2/68667, recortes de imprensa 'Lisbon - New Iork line in View', *New York Times*, 24/11/1940.
[132] AHD-MNE: Legação de Portugal em Washington; S11.E5.P2/68667, recortes de imprensa 'Portugal retains space in 14 ships', *New York Times*, 16/05/1941.
[133] *Guiné* (2648t); *São Thomé* (5237t); *Pungue* (3993t) ; *Lobito* (2720t); *Quanza* (6657t); *Niassa* (8960t); *Carvalho Araújo* (4560t); *Serpa Pinto* (8267t).
Informações retiradas de Lista de Navios da Marinha Portuguesa referida a 1 de Janeiro de 1942. Direção Geral da Marinha, 1943.
[134] *Diário de Lisboa*, edições de 16 a 30 de maio.

A 18 de abril do ano seguinte o porto de Lisboa assistiu à troca de cerca de 850 militares ingleses e italianos. O navio hospital *Newfoundland* com a sua carga de "prisioneiros de guerra, muitos deles feridos, doentes, mutilados ou estropiados" chegou à Estação Marítima de Alcântara pelas 9 horas da manhã. Duas horas e meia depois ouviu-se o comboio com os congéneres britânicos[135]. Esta troca aconteceu sob tutela da Cruz Vermelha Internacional que, durante a guerra, também montou em Lisboa um centro postal por onde passaram milhões de cartas e encomendas para prisioneiros de ambos os lados[136].

Reportagem sobre a instalação em Lisboa de uma delegação da Cruz Vermelha Internacional para apoiar o envio de correio para os prisioneiros de guerra .
Fonte: *Século Ilustrado, 17 de maio de 1941*

Outros portos portugueses viram-se envolvidos nestas trocas. Lourenço Marques, em Moçambique, assistiu a três operações deste tipo. A primeira a 10 de julho de 1942 quando arribou o navio sueco *Gripsholm*, com 1395 japoneses oriundos dos EUA, Brasil e Paraguai para serem trocados por cerca de 1700 ocidentais - americanos, ingleses, candianos, mexicanos, russos, etc… - que ali chegaram a bordo dos *Conte Verde* e *Asama Maru*. Curiosamente neste último navio vinha também um alemão[137].

O mesmo porto foi escolhido para mais duas trocas que envolveram cerca de 2000 pessoas e tiveram lugar entre 30 de agosto e 10 de setembro de 1942[138] quando os navios japoneses *Tatuta Maru*, *Kamakura Maru* e *Narkunda* e os britânicos *City of Paris* e *City of Canterbury* se encontraram no cais[139].

A 15 de outubro de 1943 também o porto de Mormugão se juntou a esta lista quando os navios *Gripsholm*, pelos Aliados, e *Teia Maru*, pelo japoneses, trocaram entre si cerca de 3000 concidadãos[140].

---

[135] 'Lisboa, porto neutral - 857 prisioneiros de guerra ingleses e italianos foram hoje trocados na Estação Marítima de Alcântara', *Diário de Lisboa*, 18/04/1943, p. 1.
[136] 'Lisboa nova capital da caridade - A Cruz Vermelha Portuguesa e a sua humanitária acção a favor dos prisioneiros de guerra', *Século Ilustrado*, 187/05/1941, pp. 4,5, 8, 22.
[137] AHD-MNE: Secretaria do MNE; S7.E1.P5/60038, *Troca de pessoal oficial e mais nacionais dos países beligerantes em Lourenço Marques - 1ª troca Nipo-Americana* / pasta nº 1.
[138] TNA: Foreign Office; FO 199/31746, *Shipping arrangements for Anglo-Japanese exchange at Lourenço Marques*, 31/07/1942.
[139] AHD-MNE: Secretaria do MNE; S7.E1.P5/60039, *Troca de pessoal oficial e mais nacionais dos países beligerantes em Lourenço Marques - 2ª troca Anglo-Nipónica* / pasta nº 2.
[140] AHD-MNE: Secretaria do MNE; S7.E1.P5/60038, *Apontamentos sobre trocas a realizar em território português - Funções do representante do Ministério dos Negócios Estrangeiros nas trocas que devem ter lugar Mormugão entre americanos e japoneses em 15 de outubro de 1943*, 22/09/1943.

3.3 - Lisboa e a espionagem naval do Eixo

Para as forças do Eixo a neutralidade portuguesa permitiu abrir uma janela sobre o que passava nos países Aliados. A Lisboa e a Leixões chegavam com regularidade navios trazendo e levando mercadorias de e para Inglaterra, movimentos que despertaram interesse dos serviços locais de espionagem do Eixo a quem interessavam desde as conversas dos marinheiros até às publicações – jornais, revistas, livros técnicos, etc… – que vinham a bordo e que se revelaram importantes fontes de informação.

A espionagem alemã dividia-se em dois serviços, nomeadamente, a Abwehr - tutelada pelo exército e comandada pelo Almirante Canaris -, e o Sicherheitsdienst ou SD - entregue às SS e liderada por Reinhard Heydrich - sendo que a primeira tinha como principal função defender a Alemanha de adversários estrangeiros e a segunda fora concebida para defender a Alemanha do inimigo interno com recurso a um serviço de informações de polícia[141]. Apesar da aparente divisão de funções existiu grande rivalidade entre os dois[142] competindo e vigiando-se entre si e em 1944, após o atentado a Hitler, o serviço sob ordem do exército foi integrado na SD[143].

Em Portugal aqueles serviços actuaram na recolha de informação e na destruição de bens do inimigos, a partir da Legação da Alemanha em Lisboa, os diversos consulados e empresas sob domínio germânico, através de indivíduos de diversas nacionalidades entre eles portugueses que colaboraram por convicção ou dinheiro. Em documentação portuguesa e britânica são assinalados cidadãos nacionais infiltrados em serviços públicos ou empresas como a PVDE[144], o Ministério dos Negócios Estrangeiros, a Rádio Marconi, o Grémio dos Armadores de Pesca do Bacalhau, o Aeroporto de Cabo Ruivo, os portos de Lisboa e Leixões entre outros[145].

A descodificação de comunicações secretas, a delação voluntária e a captura de espiões portugueses ou recrutados em Portugal pelos serviços de contra-espionagem britânicos permitiram aos últimos, ainda em 1941, traçar o perfil e os objetivos das estruturas alemãs a actuar no país[146]. Em abril de 1943 o embaixador Ronald Campell entregou a Salazar um memorando intitulado "Axis Espionage Activity in Portugal"[147], com organogramas de quatro redes alemãs a actuar no país, duas da SD e as restantes da Abwehr. Uma tinha objetivos políticos e diplomáticos com agentes infiltrados no Aeroporto marítimo de Cabo Ruivo, Aeroportuguesa[148] e Ministério dos Negócios Estrangeiros, mas para as restantes o alvo era a obtenção de informações navais, utilizando portugueses em navios, nas ilhas e nas colónias com a função de informar sobre a passagem de comboios, acompanhar aliadas nos portos ou na nossa costa. A pressão britânica obrigou as autoridades portuguesas a actuar desmantelando as redes do Eixo e vários alemães foram expulsos enquanto os portugueses foram presos.

---

141 Louis L. Snyder, *Encyclopedia of the Third Reich,* Hertfordshire, Wordsworth Editions, 1976, pp. 1, 49 e 317.
142 Irene Flunser Pimentel, *Espiões em Portugal durante a II Guerra Mundial*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2013, p. 43.
143 Em 20 de Junho de 1944 Hitler foi alvo de um atentado durante uma reunião de Estado-Maior. Uma bomba, introduzida na reunião por um coronel do exército, explodiu matando quatro oficiais superiores, mas Hitler escapou com ferimentos ligeiros. A confiança do Führer nos militares ficou muito afetada e as forças SS viram a sua influência crescer. Canaris foi um dos homens ligados ao atentado, opção que fragilizou também a Abwehr levando à integração dos seus elementos no SD.
144 Irene Flunser Pimentel, *op. Cit.*, 2013, p. 47
145 ANTT: Ministério do Interior; PT/TT/AOS/D-M/37/5/2, *Espionagem dos alemães em Portugal*, 12/04/1943.
146 Irene Flunser Pimentel, *op. Cit.*, 2013, p.132
147 ANTT: Ministério do Interior; PT/TT/AOS/D-M/37/5/2, *Espionagem dos alemães em Portugal*, 12/04/1943.
148 A Aeroportuguesa uma companhia portuguesa privada de aviação.

Após a guerra reuniram-se detalhes da atividade alemã durante os interrogatórios realizados no âmbito dos julgamentos de Nuremberga, apurando-se que o número de agentes portugueses era maior do que se suspeitava e contaminava o setor militar. Por exemplo após a instalação dos ingleses nas Lajes, em 1943, os boletins meteorológicos transmitidos em sinal aberto passaram a ser reservados, mas os alemães conseguiram que um funcionário do observatório do Porto lhes passasse diariamente essa informação que era reenviada a Berlim[149].

Os navios portugueses vindos dos EUA ou das ex-colónias eram também importantes fontes de informação, tal como os mercantes estrangeiros que aportavam ao país. Richard Shaw, oficial da marinha mercante britânica, passou por Lisboa em 1944, e recorda um funcionário da embaixada que, antes de saírem para terra, os alertou para a necessidade de manterem a boca calada e ficarem atentos tanto às prostitutas como aos polícias. As primeiras eram especialistas em "desatar línguas" e os outros "recebiam prémios" quando prendiam ou criavam problemas a tripulantes Aliados[150].

Não faltavam nos bares e cafés de Lisboa quem estivesse atento ou provocasse conversas aproveitando a descontração dos marinheiros que o álcool proporcionava. Em abril de 1941 um relatório britânico alertava que "mulheres chamariz" obtinham 50 escudos por cada relatório relativo ao movimento de comboios, rotas, etc. Dias antes as autoridades ingleses tinham encontrado duas jovens, de 13 e 17 anos, que falavam "good English sailor language", desafiando náufragos, em jeito de brincadeira, com questões colocadas de forma desajeitada esperando que marítimos as corrigissem fornecendo as respostas - informações - correctas. O parágrafo concluí: "Discovered in time and dealt with"[151].

No mesmo dossier encontram-se mais documentos que alertam para outras tentações proporcionadas pelos alemães em Lisboa e Espanha, especialmente, aos marinheiros de países neutros ou ocupados. Agentes ao serviço dos nazis desafiavam-nos a regressar a casa, pagando-lhes parte das remunerações que receberiam nos navios Aliados e também os bilhetes de regresso ao país de origem.

Os navios e marinheiros traziam ainda outro tipo de comodidades muito valorizados pelo Eixo, nomeadamente, jornais, revistas e publicações técnicas[152]. Segundo um informador da Legião Portuguesa esta demanda por publicações depressa se transformou num negócio, havendo registo de indivíduos que se deslocavam de Lisboa ao porto de Leixões - pagando do seu bolso viagem e estadia - para aceder primeiro aos navios ali chegados da América e de Inglaterra. As publicações que adquiriam eram revendidas em Lisboa por bom preço[153].

Os alemães não seriam os únicos clientes pois Morishima Morito, embaixador do Japão em Lisboa, explica nas suas memórias que montou em Lisboa um serviço de informações, que chegou a ter cerca de 60 pessoas a trabalhar, e que elaborava relatórios com a informação recolhida. As publicações que

[149] NARA: Interrogation Records Prepared for War Crimes Proceedings at Nuernberg, 1945-1947; ID647749, Roll: 0023, *Rudolf Blaum - Activities of Referrat II - KO Portugal,* 18/07/1946.
[150] Correspondência pessoal com Richard Shaw em 2010.
[151] TNA: Ministry of War Transport; MT 9/3411, *Seamen abroad: Crew trouble in Portuguese and Spanish ports due to enemy propaganda 1940-1942 - Extract from Tibbles report from Lisbon,* 01/04/1941.
[152] NARA: Interrogation Records Prepared for War Crimes Proceedings at Nuernberg, 1945-1947; ID647749, Roll: 0031, *Hans Lieleg - Abwehr Activities in Portugal,* 21/07/1945.
[153] ANTT: Ministério do Interior; PT/TT/AOS/D-M/37/5/pt4, *Informação*, S/data.

chegavam a Lisboa dos EUA e de Inglaterra eram uma importante fonte de informação ao ponto de se terem tornado "clientes prioritários" de vários quiosques da capital[154].

Os interesses alemães iam para além da recolha de informações e a actividade da espionagem teve também como objetivos o afundamento de meios navais Aliados: foi com essa ideia em mente que acompanhavam as movimentações nos portos, os relatos dos que chegavam e as redes de vigilância portuguesa ao longo da costa portuguesa.

Os tripulantes e passageiros de navios portugueses asseguravam notícias sobre a situação climatérica, as movimentações de comboios e embarcações individuais que circulavam no Atlântico e no Índico. Durante a campanha dos bacalhoeiros portugueses de 1942 os Aliados assinalaram pelo menos cinco situações duvidosas na frota e havia fortes indícios de que uma dúzia dos 47 lugres tinham a bordo pessoal ao serviço dos alemães. O comandante Henrique Tenreiro, delegado do Governo junto do Grémio dos Armadores de Navios de Pesca do Bacalhau, era tido como um germanófilo, suspeito de infiltrar informadores entre as tripulações[155].

O mais conhecido destes infiltrados foi o radiotelegrafista do *Gil Eanes*, Gastão Crawford de Freitas Ferraz, contratado para a campanha de 1942 e recrutado por Tenreiro para enviar informações sobre os Aliados. O facto de facilmente aceder ao sistema de comunicações de um navio com liberdade de movimentos no Atlântico tornavam-no perigoso, num período em que se preparava o desembarque americano no Norte de África e parte das forças vinham diretamente dos EUA. Para evitar que comunicasse quaisquer movimentações, o *Gil Eanes* foi intercetado a 1 de Novembro pelo contratorpedeiro HMS *Oriby* quando retornava a Lisboa. Preso, Ferraz confessou ter sido recrutado pelos alemães a troco de 1500 escudos por mês[156].

Outra rede que terá obtido importantes resultados foi estabelecida em pontos estratégicos do litoral português e utilizava radiotransmissores para passar informações. Em Cascais duas vivendas com vista sobre o mar estavam alugadas a alemães que de lá observavam a entrada e saída de navios[157]. A mesma atenção era tida por um faroleiro de Sagres que acompanhava o trânsito de comboios naquela zona crucial para quem se dirigia ou saia do mediterrâneo, possuindo também um sistema de rádio montado na proximidade da sua residência. As observações realizadas eram comunicados a Lisboa[158] e dali chegariam de algum modo a Bordéus, em França, onde estava estacionada uma esquadrilha de bombardeiros alemães de longo alcance que habitualmente patrulhava a nossa costa.

Os navios que aportavam a portos portugueses navegavam normalmente integrados em comboios e só perto da nossa costa se separavam para entrar em Lisboa, Leixões ou Setúbal. Quando zarpavam dirigiam-se normalmente para sul, para Gibraltar ou ficavam a pairar a sudoeste do Algarve, esperando a navegação que vinha do Mediterrâneo e do Atlântico Sul, integrando-se nos comboios que regressavam a Inglaterra sob escolta[159].

---

[154] Morishima Morito, *Pearl Harbor - Lisboa - Tóquio*, Almada, Ad Litteram, 2017, pp. 91-93.
[155] historiadentro.pt: Francisco Galope, *O caso do espião nazi no Gil Eanes,* http://www.historiadentro.pt/o-caso-do-radiotelegrafista-nazi/, consultado a 20/03/2018.
[156] TNA: Records of the Security Service; KV 2/2947, *Gastão Crawford de Freitas Ferraz alias Gustav, Portuguese, 21/06/1943 a 14/11/1946.*
[157] historiadentro.pt: Francisco Galope; *O caso do espião nazi no Gil Eanes,* http://www.historiadentro.pt/o-caso-do-radiotelegrafista-nazi/, consultado a 20/03/2018.
[158] José Augusto Rodrigues, *A batalha de Aljezur,* Aljezur, Junta de Freguesia de Aljezur, 2018 (4ª edição), pp. 209-209.
[159] Troca de correspondência com Richard Shaw em 2010.

Muitas unidades eram atacadas neste percurso para sul o que levantou suspeitas e preocupações entre os britânicos que investigaram as comunicações e concluíram que a Abwehr em Lisboa estava a avisar a Luftwaffe dos movimentos. De abril a junho de 1943, talvez o período mais crítico dos ataques, assinalam-se diversas surtidas aéreas ao largo do Cabo de São Vicente de que resultaram o afundamento de quatro mercantes britânicos, para além de estragos em vários outros[160]. Perante a quantidade e a aparente impunidade com que os aparelhos alemães surgiam, o almirante Cunigham, comandante da "RN" no Mediterrâneo, exigiu que o seu Governo impusesse aos portugueses a construção de uma base aérea britânica no sul de Portugal para proteger os comboios. A proposta foi abafada porque decorriam negociações secretas para a instalação dos britânicos nos Açores, uma posição mais importante para a defesa da navegação do qualquer outra baseada no território continental.[161]

Em 1944 os britânicos denunciaram uma organização alemã vocacionada para a sabotagem. Os Aliados asseguravam que as ações tinham a colaboração de estivadores portugueses que colocariam a bordo dos navios de passagem cargas explosivas que deflagrariam dias depois de zarparem[162].

O tenente-coronel Hans Joachim Rudloff (ou Rudolph)[163], foi apontado como o cérebro desta rede que actuava em Portugal e Espanha e seria responsável pelos afundamentos do vapor *Greihead*, ao largo de Melila, e do rebocador *Erin*, em Gibraltar. Participara ainda noutros atos que não tiveram sucesso[164].

Rudolf Blaum, um dos responsáveis pela Abwehr em Lisboa - interrogado em Nuremberga no final do conflito -, confirmou que Rudloff chegou a Lisboa em junho de 1941, depois de outra equipa de sabotadores ter sido afastada por inação, mas apresenta uma versão diferente das atividades executadas. Um dos primeiros planos pretendia a colocação de explosivos nos aviões da carreira da Pan American que amaravam no Tejo vindos dos EUA, mas Canaris não o autorizou temendo que os aparelhos da Lufthansa, que voavam igualmente para Portugal, se transformassem também em alvos[165].

Em fevereiro de 1942 Rudloff e a sua equipa montaram explosivos em latas de sardinha que esperavam introduzir nos navios britânicos que aportavam a Lisboa, mas o plano foi descoberto pela PVDE que lhes deixou um sério aviso: caso fosse desferido algum ataque terminava a cooperação entre a polícia portuguesa e os serviços alemães. Canaris ordenou então o desmantelamento dos serviços de sabotagem em Portugal.

Um ano depois apareceu, no entanto, em Portugal um homem conhecido por “Fritzchen”, que afirmava ter chegado de uma missão em Inglaterra onde destruíra uma fábrica armamento. Este agente teve autorização - diretamente de Berlim - para sabotar um cargueiro britânico. Blaum preparou um explosivo disfarçado como uma pedra de carvão e “Fritzchen” assegurou que o colocou num navio. Não existem outros dados que confirmem o sucesso do ataque.

---

[160] TNA: Government Code and Cypher School; HW 13/26, *Attacks on shipping in Portuguese waters resulting from Abwehr information during April/Mau and May/june 1942,* de 03/06/1943 a 26/06/1943.
[161] TNA: Foreign Office; FO 371/31143, *Attack on British shipping in Portuguese territorial waters. Code 36 file 207,* 1942.
[162] Irene Flunser Pimentel, op. Cit. 2013, p.192
[163] No livro de “Espiões em Portugal durante a II Guerra Mundial”, Irene Pimentel identifica o oficial alemão como Hans Joachim Rudolph. Nos interrogatórios de Nuremberga não surge, no entanto, este nome enquanto elemento da Abwehr em Portugal e Espanha, mas sim Hans Joachim Rudloff.
[164] Irene Flunser Pimentel, op. Cit. 2013, p.192
[165] NARA: Interrogation Records Prepared for War Crimes Proceedings at Nuernberg, 1945-1947; ID647749, Roll: 0023, *Rudolf Blaum - Activities of Referrat II - KO Portugal,* 18/07/1946.

Houve também fortes suspeitas da actividade alemã e italiana em Moçambique, mas como parte importante das investigações estão relacionados diretamente com a actividade dos submarinos vamos desenvolver o tema no capítulo 4 onde detalhamos a guerra pelos abastecimentos naquela costa.

3.4 - Porta aberta aos Aliados

A neutralidade portuguesa foi útil aos Aliados de diversas formas, servindo os portos no continente, ilhas e colónias como pontos de abastecimento, reparação ou refúgio para embarcações militares e civis enquanto uma forte infiltração em vários serviços e o sistema de "navicerts" permitiu um controlo muito efectivo das atividade dos armadores portugueses durante este período.

A 19 de novembro de 1942 o Estado Maior Naval informava o Ministério da Marinha que o capitão do navio *Costeiro III*, Carlos Arruda, tinha sido substituído por imposição britânica. Segundo foi relatado o armador, percebendo que existiam dificuldades na saída do seu navio, tinha-se dirigido ao consulado inglês onde foi informado que não sendo o capitão (…) da simpatia das autoridades inglesas, era de toda a conveniência que não seguisse viagem, afim de evitar qualquer complicação com o navio no mar". Com base nesta advertência foi feita a troca e o *Costeiro* saiu sem dificuldades, apesar de - como refere o chefe do Estado Maior Naval - se ter tratado "de uma intromissão em actos (…) que dizem respeito inteiramente às autoridades portuguesas"[166].

O que aconteceu ao capitão Arruda não foi caso isolado pois em julho do ano seguinte a Junta Nacional da Marinha Mercante enviou ao Estado Maior Naval cópia de um ofício do Sindicato Nacional dos Capitães, Oficiais Náuticos e Comissários da Marinha Mercante onde são referidos como "impedidos de embarcar por imposição do Consulado Inglês em em Lisboa", para além de Arruda mais dois capitães, um 3º piloto, um 2º piloto, quatro criados, um padeiro e um despenseiro. Curiosamente os três capitães são todos da Sociedade Geral e a um deles os britânicos terão dito que não se oporiam ao embarque se o fizesse na condição de imediato[167].

Os Aliados controlavam também, de forma efectiva, o abastecimento de combustíveis nos portos nacionais. Após o início da guerra vários navios alemães entraram nos nossos ancoradouros na tentativa de fugir à monitorização britânica. Entre os que conseguiram chegar aos Açores estavam o navio tanque *Germania* e o vapor *Klaus Schoke*. Ambos tentaram sair e dirigir-se à Alemanha em dezembro de 1940, mas tiveram grande dificuldade em fazê-lo porque "os negociantes de combustível objectaram ao fornecimento de navios inimigos da Grã-Bretanha, colocados, como estão, sob um controlo britânico mais ou menos claro, e ameaçados de lhes ser negado o "navicert" para reabastecimento dos depósitos caso façam aqueles fornecimentos"[168]. Ambos abandonaram Ponta Delgada já que o primeiro conseguiu que a capitânia cedesse carburante e o segundo obteve carvão de outro navio alemão que também estava no porto.

---

[166] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224 - NO 176, *Substituição do capitão do vapor Costeiro III,* 19/11/1942.
[167] BCM-AH: Junta Nacional da Marinha Mercante; Cx. 2390, *Informação do Sindicato Nacional dos Capitães, Oficiais Náuticos e Comissários da Marinha Mercante,* 06/07/1943.
[168] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, No 256, *Sobre o que se tem passado no Porto de Ponta Delgada com o abastecimento de combustível a navios alemães e ingleses,* 19/12/1940.

Registaram-se também momentos de abuso da boa vontade portuguesa como aconteceu a 28 de outubro de 1940 quando o contratorpedeiro *Tâmega* realizou a escolta, em águas territoriais, ao navio britânico *Mirror* que, segundo o adido naval em Lisboa, iria trabalhar nos cabos submarinos de comunicações a sul do Algarve. O português regressou a Setúbal depois de ser informado que a operação iria continuar fora de águas territoriais, mas passado um dia surgiram queixas do adido naval italiano. O *Mirror* teria "apanhado" o cabo italiano nas águas territoriais e depois de se afastar tinha-o cortado, ligando a ponta ao cabo inglês de Gibraltar[169] cortando a ligação entre os transalpinos e a América do Sul.

De um modo geral o britânicos cumpriram as normas internacionais impostas por tratado, mas não tinham problemas em furar o protocolo e pedir desculpa depois, como aconteceu a 14 de julho de 1941, quando as autoridades portuguesas autorizaram o transbordo de náufragos do *Lady Sommers* e do *Rupert de Larrinaga* ao largo de Cascais. O que estava combinado era que estes seriam transferidos do espanhol *Campeche* para o inglês *Procris*, mas subitamente irromperam na baía dois navios de guerra que - sem qualquer autorização - também acolheram sobreviventes das embarcações afundadas[170].

Em muitos aspectos os portos portugueses - Lisboa, Leixões, Ponta Delgada, Horta, Lourenço Marques, e outros - serviram aos ingleses como pontos de apoio auxiliares tanto à "RN" como à marinha mercante, ainda antes da assinatura do Acordo das Lages que lhes disponibilizou - de facto - os portos da Horta e de Ponta Delgada. Não é difícil encontrar notícias da entrada de navios com avarias nos nosso portos.

A 9 de setembro de 1941, o navio *R356* entrou no Funchal rebocando o *R89* com avarias num condensador. As reparações levaram quase 60 horas. Também no Funchal aportou a 16 de novembro do mesmo ano a traineira armada *Lady Hogarth* com uma avaria nas máquinas. Em dezembro foi a vez do *Finland*, também com avarias, entrar em Lisboa. Em janeiro do ano seguinte há notícias de que o rebocador *Thames* deixou um navio avariado em Ponta Delgada antes de se dirigir para a Horta onde deu apoio à saída de outro navio ainda em dificuldades apesar das reparações feitas[171].

Estas reparações levantavam por vezes questões logísticas difíceis de resolver. A 29 de dezembro de 1940 entrou em Ponta Delgada o *Empire Trooper* - atacado pelo *Admiral Hipper* - com mais de 3000 tropas a bordo e o pedido para realizar a transferência dos homens para outro transporte mal chegasse. Uma questão que em termos legais poderia colocar em causa a neutralidade. A reparação, no entanto, foi rápida - cerca de um dia - ficando os militares a bordo durante esse período.

Noutra situação foi necessário descarregar toneladas de explosivos e transferi-los para um paiol quando o *Empire Brutos* entrou em Lisboa depois de ter sido atacado por aviões[172]. Arribado ao Tejo a 30 julho de 1943, sofreu reparações diversas e em outubro teve de dar entrada na doca nº 1 do porto de Lisboa, para trabalhos de monta que em vez de 12 dias inicialmente anunciados se prolongaram por cerca de 30, impedindo o aprontamento dos portugueses *Pêro de Alenquer* e *Nacala*. Sabendo que o navio iria sair a 25 de novembro a Embaixada inglesa enviou, dias antes, um pedido formal ao MNE solicitando que outro mercante aliado - o *Lalande* - o substituísse na mesma doca. No pedido os britânicos afirmam

[169] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, No 176, *Informação Nº 42 - Corte de cabo submarino italiano,* 05/11/1940.
[170] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Informação nº 51, Transbordo em águas territoriais portuguesas de náufragos ingleses para caça-minas britânicos*, 4 de agosto de 1941.
[171] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 266, *Pasta I/8/5 - Incidentes com navios dos beligerantes nos portos nacionais,* 1940 - 1944.
[172] Idem.

saber dos atrasos que esta opção causaria na preparação das embarcações nacionais, mas recordam que o *Nacala* não poderia ser reparado caso não tivesse obtido "material especial" do Reino Unido, cuja requisição contara com a insistência do Adido Naval da Embaixada na capital portuguesa. De resto lembram que o mesmo oficial - o capitão Benson - tinha sido crucial na obtenção de outro material essencial para a indústria naval portuguesa e que o Governo de Sua Majestade "apesar da escassez de navios" sempre disponibilizara unidades para colmatar as necessidades de abastecimento nacionais[173].

O pedido foi reencaminhado para a Junta Nacional da Marinha Mercante que deu um parecer negativo chamando a atenção para o facto da reparação do *Lalande* demorar pelo menos 40 dias, impedindo não só o aprontamento dos navios já referidos como "impossibilitará até ao princípio de 1944, a limpeza de fundo dos que forem chegando (…) alguns dos quais mais de um ano decorrido depois da última docagem". A JNMM salienta que a entrada do *Empire Brutos* "significou já, sem dúvida, nas condições em que se efectuou, uma deferência especial", e que o novo pedido não deve ser atendido dado o prejuízo que resultará para "o rendimento da marinha mercante portuguesa"[174]. Uma cópia do parecer, referindo a concordância de "Sua Excelência o Ministro da Marinha" e a assinatura do Chefe de Gabinete Américo Tomáz, chegou ao MNE a 27 de Novembro[175]. Neste caso as autoridade nacionais terão sabido defender a sua posição pois a entrada na doca do inglês aconteceu apenas a 2 de Março de 1944, saindo a 27 do mesmo mês na direcção de Gibraltar[176].

O interesse pelos portos e pelas suas facilidades afirmou-se ainda de outras formas por canais oficiais. A 27 de outubro de 1941 o adido naval da Embaixada Britânica quis saber o que seria necessário para estabelecer na Madeira ou nos Açores um rebocador oceânico - o *Salvonia* -, tendo a bordo o armamento defensivo autorizado a bordo de navios mercantes, para a "salvação de vidas e para prestar serviço a navios avariados no mar"[177]. Perante as dificuldades colocadas pelos portugueses em fevereiro foi avançada nova proposta que compreendia o fornecimento de um navio de salvação que "seria transferido para bandeira portuguesa", utilizaria "qualquer porto dos Açores como base" e "uma proporção da tripulação seriam portugueses alistados no Açores"[178]. Em agosto de 1942 foi ainda perguntado formalmente em que condições os portos de Lisboa e Leixões poderiam ser utilizados como locais de reparação para navios de guerra e civis Aliados. Tanto num caso como noutro foram negadas essas facilidades[179].

[173] BCM-AH: British Embassy Lisbon; Cx. 1390, *Aide Memoire related with ship Lalande,* 19/11/1943.
[174] BCM-AH: Junta Nacional sa Marinha Mercante; Cx. 1390, *Parecer para o Chefe de Gabinete de Sua Exª o Ministro da Marinha,* 26/11/1943.
[175] BCM-AH: Ministério da Marinha; Cx. 1390, *Parecer urgente para o Director Geral dos Negócios Económicos e Consulares,* 27/11/1943.
[176] TNA: Merchant shipping movement cards 1939-1945; BT 389/18/214, *Ship name Lalande,* 1939 -1946, p. 1.
[177] BCM-AH: Office of H. M. Naval Attaché, British Embassy; Núcleo 224, NO 266, *Pedido para colocação de rebocador de salvação Salvonis na Madeira ou nos Açores,* 27/10/1941.
[178] BCM-AH: Office of H. M. Naval Attaché, British Embassy; Núcleo 224, NO 266, *Aide Memoire com respeito ao assunto do navio de salvação Salvonia,* 11/02/1942.
[179] AHD-MNE: Repartição dos Negócios Políticos; C.E18.P6/1019, Entrada de navios de guerra ingleses em portos portugueses (pasta), 1943.

4 - A guerra no mar

O salvamento de náufragos por embarcações portuguesas ou a sua chegada a territórios sob sua administração esteve directamente relacionado com a forma como se desenrolou a guerra no mar. É a correlação entre estas duas realidades que desenvolvemos neste capítulo, especialmente, nos oceanos Atlântico e Índico, onde a presença portuguesa - território continental, ilhas adjacentes e ex- colónias - mais se fez sentir. Porque a situação vivida nestas áreas geográficas foi diferente e as soluções distintas, iremos analisar o que aconteceu nos dois oceanos referidos em capítulos individualizados.

Antes de entrarmos numa análise mais detalhada julgamos, no entanto, necessário acrescentar informação complementar que permita enquadrar o conflito no meio marítimo e a forma como os beligerantes se prepararam para ele.

4.1 - Arquitectura de uma guerra

Pelas 4.45 horas do dia 1 de setembro de 1939, em Danzing, na Polónia, ouviram-se os primeiros disparos do que viria a ser a II Guerra Mundial. Foram feitos pelo couraçado da "Kriegsmarine" *Schleswig-Holstein*, veterano da batalha da Jutlândia da I Guerra Mundial, que abriu fogo sobre a fortaleza da cidade com peças de 280 mm ainda antes das tropas terrestres cruzarem a fronteira[180].

Na mesma noite em Berlim, entre as 21.20 e as 22 horas, os embaixadores britânico e francês entregaram ao Ministro dos Negócios Estrangeiros alemão, Joachim Von Ribbentrop, duas notas com a mesma exigência: a retirada imediata das tropas alemãs de solo polaco, mas nenhuma impunha prazos. No dia 3, pelas 9 horas, britânicos e franceses entregaram nova nota, agora conjunta e em forma de ultimato, exigindo que a saída das forças nazis fosse confirmada até às 11 horas ou passaria a existir um estado de guerra entre a aliança franco-britânica e a Alemanha. O prazo passou sem resposta[181].

Ao princípio da noite do mesmo dia, pelas 19.30 horas, 220 milhas a sul da costa da Irlanda, o *Athenia*, um paquete britânico com 1417 pessoas bordo, foi afundado pelo submarino alemão *U-30* alegando o comandante, Fritz-Julius Lemp, que o tinha confundido com um cruzador auxiliar[182]. Morreram 118 passageiros e tripulantes, entre eles 22 americanos[183].

O *Athenia* foi o primeiro de uma longa lista de navios afundados por submarinos nos meses e anos seguintes. Mesmo sem ser possível avançar com números precisos apontavam-se, no final da II Guerra Mundial, para cerca de 3000 o número de mercantes Aliados afundados e para cima 30 mil os marinheiros que viram a vida ceifada pelos ataques de unidades navais do Eixo. Os U-boats, por seu lado terminaram a guerra com a mais alta taxa de mortalidade de qualquer das armas entre todos os beligerantes: cerca de 27 mil oficiais e marinheiros submarinistas pereceram no conflito, próximo de 75 por cento de todos os que combateram naquelas unidades[184].

---

[180] Antony Beevor, *A Segunda Guerra Mundial*, Lisboa, Bertrand, 2014, p. 45.
[181] Idem, i*bidem, p*p. 49-51.
[182] Richard Woodman, *The real cruel Sea - The merchant navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2004, pp. 26-27.
[183] Idem, i*bidem,* pp. 11-19.
[184] Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, p. xix.

Durante a guerra o primeiro-ministro britânico, Winston Churchill, teve a perceção da importância do que se desenrolava no mar tendo forjado a expressão "Batalha do Atlântico" que dali para a frente personificaria a campanha que se desenrolava em vários mares e oceanos. O conceito foi utilizado pela primeira vez numa diretiva publicada a 6 de março de 1941 com o objetivo de estabelecer orientações para combater os U-boats, a Luftwaffe e reforçar a segurança dos navios mercantes[185]. Os militares Aliados tinham compreendido que poderiam ser derrotados se não parassem a sangria[186].

Em setembro de 1939, no entanto, e talvez com a exceção do comandante da frota, o Almirante Karl Dönitz, poucos pareciam valorizar os U-boats enquanto arma capaz de contribuir de forma decisiva para o desenlace da guerra. De facto a "Kriegsmarine" dispunha nos primeiros dias unicamente de 46 submersíveis, dos quais 22 tinham capacidade para missões prolongadas no Atlântico, o que tendo em conta as reparações e programas de manutenção significava que seria possível garantir uma média de sete unidades operacionais em cada período[187].

Em 1938 Dönitz concluíra que para destruir a frota mercante e obrigar a Inglaterra a render-se necessitaria de 300 submarinos[188]. Erich Raeder, Chefe de Estado-Maior da "Kriegsmarine", prometeu-lhe 233 no"Plano Z", o programa de desenvolvimento da marinha alemã elaborado no outono daquele ano, e que previa uma frota com seis couraçados, uma dúzia de cruzadores pesados, quatro porta-aviões, vários cruzadores ligeiros, para além dezenas de contratorpedeiros e unidades de porte mais reduzido. Como Adolf Hitler assegurava que o país não desencadearia a guerra antes de 1944, restavam cinco anos para materializar o que estava no papel. A entrada na guerra em 1939 apanhou a marinha alemã muito longe da capacidade desejada[189]. Raeder continuava a acreditar que a guerra no mar seria resolvida num recontro entre unidades pesadas, nomeadamente, entre couraçados e cruzadores. A Inglaterra era então a maior potência marítima e o almirante alemão sabia que, com os meios disponíveis, não assumiria a supremacia sobre o inimigo[190].

A maioria dos oficiais alemães e ingleses eram discípulos das teorias de Alfred Mahan, um oficial americano que nos finais do século XIX e princípios do XX desenvolveu um conjunto de conceitos que colocavam o poder naval no cerne da afirmação da grandeza dos países, influenciando grandemente as marinhas do mundo durante o século XX. Na sua perspectiva era necessário assegurar o acesso ao mar, a defesa das rotas comerciais e o desenvolvimento do litoral, sendo necessário investir em frotas poderosas que tinham como elementos centrais grandes navios enquanto plataformas de armas capazes de assumir um papel dominante no que seria a batalha decisiva, o momento de confronto entre dois beligerantes e em que um afirmaria a supremacia sobre o outro, abrindo caminho para a vitória final[191].

Também em Inglaterra a crença de que a vitória se decidiria graças à dimensão dos navios de superfície e dos seus canhões estava enraizada nos altos comandos, mas mal começou a guerra o primeiro Lorde do Almirantado, Sir Dudley Pound, concluiu que também estava mal preparado. Apesar de contar com a

---

[185] TNA: War Cabinet; *The Battle of the Atlantic, March 18, 1941,* http://filestore.nationalarchives.gov.uk/pdfs/small/cab-66-15-wp-41-62-35.pdf, consultado a 14 de fevereiro de 2019.
[186] Richard Woodman, *op. cit.*, p. 243.
[187] Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, p. 23.
[188] Idem, *ibidem*, p. 23.
[189] Richard Woodman, *op. cit.*, pp. 21-22.
[190] Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, p. 23.
[191] Revista Militar: Almirante António Manuel Fernandes da Silva Ribeiro, *Mahan e as marinhas como instrumento político,* consultado online a https://www.revistamilitar.pt/artigo/569 a 1 de junho de 2020.

maior frota do mundo lutava com a escassez de escoltas para os navios mercantes, imprescindíveis para a sobrevivência do país tanto em termos civis como militares[192].

Para a maioria dos oficiais de ambos os lados o papel de submarinos e aviões era ainda difuso.

A invasão da Polónia não apanhou, no entanto, a Inglaterra completamente desprevenida. O primeiro-ministro britânico Neville Chamberlain ordenara, dez dias antes, a mobilização do pessoal da reserva de artilharia antiaérea e de defesa de costa. Só não foi ordenada a mobilização total para não causar pânico a nível mundial[193]. Em termos navais a preparação para a guerra tinha começado antes: em 1938 tinha sido distribuído pelos navios comerciais o guia "Defence of Merchant Shipping Handbook", que, entre outras directivas, obrigava as embarcações a integrar comboios[194]; em junho de 1939 foi ordenado o levantamento das disponibilidades de artilharia para equipar navios mercantes e a capacidade de treinar as tripulações no seu uso; a 26 de agosto, foi publicada a *Navigation Order n°1* que colocava os navios mercantes sob ordem direta do Almirantado em caso de conflito[195].

Nas primeiras semanas de guerra foram criados organismos para coordenar a construção e reparação dos navios mercantes; assegurar o transporte naval de produtos essenciais ao prosseguimento da guerra e ao abastecimento das populações; garantir a distribuição de bens essenciais; coordenar rotas navais e a constituição de comboios para além da informação militar que garantia a sua segurança, entre outros. Como prestavam contas a estruturas distintas, nomeadamente, ao "Ministry of Transport", à "Trade Division" do Almirantado e ao "Ministry of Shipping", surgiram dificuldades de articulação de que resultou uma situação caótica. Dois anos após o início da guerra a Inglaterra enfrentou a fome e a derrota, ultrapassadas, entre outras medidas, quando foi criado, em maio de 1941, o "Ministry of War Transport" que reuniu as competências de diferentes entidades responsáveis pela cadeia de transporte naval e terrestre dos abastecimentos[196].

Muitas destas medidas resultavam da experiência colhida durante a I Guerra Mundial onde os britânicos tinham visto a derrota muito próxima devido à incapacidade de defender o transporte marítimo. Só em 1916 tinham introduzido o sistema de comboios, numa altura em que a derrota parecia certa, mas nem todas as lições tinham sido aprendidas. Já então se tinha sentido a falta de escoltas e o submarino alemão assumira protagonismo enquanto instrumento de guerra[197].

No período entre guerras os britânicos terão acreditado que o problema dos submarinos não ressurgiria com a mesma acuidade e para isso terão contribuído questões de legalidade internacional e o desenvolvimento tecnológico.

Nos anos 20 e 30 do século passado assinaram-se tratados e protocolos com o objetivo de limitar a capacidade e o número de unidades navais disponíveis nos arsenais. Definidos foram também modelos de atuação dos vasos de guerra para com os navios mercantes de países inimigos. Determinava-se, por

[192] Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, p. 24.
[193] Antony Beevor, *op. cit.*, p. 48.
[194] Richard Woodman, *op. cit.*, p. 23.
[195] Idem, *ibidem*, pp. 55-65.
[196] Richard Woodman, *op. cit.*, pp. 67-68.
[197] Idem, *ibidem*, p. 39

exemplo, que só seriam afundados após serem bloqueados e a tripulação os abandonar. Os civis por seu lado não realizariam comunicações ou responderiam com fogo às intercepções[198].

Muitas diretivas eram pouco práticas e seriam cumpridas com dificuldade. Em muitos aspectos tinham ainda sido criadas à medida das necessidades britânicas, a maior potência naval da época. Os submarinos – o principal perigo que enfrentavam – ficariam expostos enquanto aguardavam o cumprimento das formalidades protocoladas, e como já se viu Londres não tinha intenção de deixar os seus navios serem afundados sem luta. Para além de pretender armá-los, as medidas de caráter militar compreendiam também a implementação de códigos de socorro que deveriam ser transmitidos mal se detectasse um ataque permitindo que os navios de guerra entrassem em acção: "SSSS" (S de Submarine) no caso de se tratar de submarinos; "RRRR" (R – Raider) no caso de unidades de superfície e "AAAA" (A de Aircraft) quando fossem aviões. A "RN" acreditava que os seus navios, dispostos em grupos de caça, teriam tempo de acorrer aos ataques e liquidar os inimigos[199]. A experiência mostraria que, mesmo quando se encontravam próximos quase nunca encontravam os agressores[200].

Apesar de saber das dificuldades Dönitz impôs no principio da guerra o cumprimento dos acordos o que, de modo geral, aconteceu. Não faltam notícias de U-boats a prestar assistência a feridos e a náufragos em salva-vidas ou balsas. A 21 de setembro de 1939 o Almirantado reuniu testemunhos dos primeiros 30 navios mercantes afundados e concluiu que – com raras exceções – as normas estavam a ser cumpridas, havendo até elogios aos alemães[201].

A ilusão da segurança em relação aos U-boats também foi reforçada no período entre guerras pelo surgimento de nova tecnologia, nomeadamente, a introdução do sistema de deteção de submersíveis ASDIC[202], hoje conhecido por sonar. Em 1939 esta invenção franco-polaca estava instalada em cerca de 200 contratorpedeiros ingleses e após exercícios o Almirantado considerou a ameaça submarina uma coisa do passado. A confiança no equipamento era claramente exagerada[203].

A Inglaterra enfrentava ainda outras dificuldades. Antes da I Guerra Mundial 42 por cento de todos navios mercantes de alto mar tinham a sua bandeira, enquanto em 1939 esse número tinha caído para menos de um terço. A falta de investimento dos armadores tinha também envelhecido a frota o que reduziu a velocidade de muitos comboios para 8 nós[204], tornando-os especialmente vulneráveis a ataques pois um U-boat do tipo IXB alcançava por exemplo 18 nós à superfície[205]. Ainda mais grave era o facto de apenas um quarto de todos os petroleiros lhes pertencerem[206]. Os Aliados reforçaram-se com navios apreendidos ao inimigo e com unidades norueguesas, gregas, francesas, etc..., países invadidos pelos nazis, mas cujos navios escaparam para manter viva a resistência. Com os americanos chegariam ainda os "Liberty Ships" e toda uma frota comercial e de guerra que fizeram a diferença[207].

---

198 Richard Woodman, *op. cit.*, p. 23.
199 Idem, *ibidem*, pp. 23-27.
200 Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, p. 38.
201 Richard Woodman, *op. cit.*, pp. 33-35.
202 Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, p. 38.
203 Richard Woodman, op. cit., p. 53.
204 Um nó equivale a 1,85 quilómetros por hora.
205 Uboat.net: *Type IXB*; https://uboat.net/types/ixb.htm, consultado a 13 de junho de 2019.
206 Richard Woodman, *op. cit.*, pp. 39-52.
207 Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, pp. 407-408.

4.2 - O sistema de comboios

Para proteger a frota mercante de ataques foi instituído pelos britânicos, às primeiras horas da II Guerra Mundial, o sistema de comboios ou seja o agrupamento de navios que seguiam protegidos por escoltas. Não se tratava de uma originalidade, pois como já vimos a solução tinha sido adotado durante a I Guerra Mundial, no outono de 1916, quando o Almirantado britânico teve a perceção de que os ataques dos submarinos dizimavam a frota mercante pondo em risco a capacidade de prosseguir o esforço de guerra. Esta decisão contrariava a intenção dos armadores que nem queriam ouvir falar deste sistema, pois condicionava a movimentação dos navios. Por outro lado não temiam as perdas pois as indemnizações de guerra eram chorudas[208]. A imposição dos comboios pelo primeiro ministro, Lloyd George[209], diminuiu o número de baixas na primavera de 1917, mas estas voltaram a subir depois, devido à escassez de escoltas. Só a entrada na guerra de dezenas de novos contratorpedeiros americanos impediram então que os Aliados soçobrassem[210].

Já vimos que em 1939, antecipando novo conflito, o Almirantado tinha publicado, a 26 de agosto, a "Navigation Order nº1", colocando a frota mercante às suas ordens e submetendo-a às necessidades da guerra. Encarregada de constituir e orientar os comboios ficou a "Trade Division", que assumiu crescente importância após criar uma unidade de análise à atividade submarina, com capacidade para tratar informação e desviar as rotas de comboios e navios individuais para longe do inimigo[211].

Logo a 3 de setembro Winston Churchill foi nomeado Primeiro Lorde do Almirantado, pedindo imediatamente informações sobre a dimensão e perspectivas de crescimento da frota submarina alemã. Os especialistas britânicos calcularam que tivesse cerca de 60 unidades operacionais e outra centena pronta nos primeiros meses de 1940. Tratava-se de um exagero, mas levou à adoção imediata do sistema de comboios no dia 6. Continuavam, no entanto, a faltar navios para efectivar as escoltas, acontecendo o mesmo em relação à capacidade aérea pois entre os três comandos da RAF - Bombardeiros, Caça e Comando Costeiro -, o último era, e seria durante muito tempo, o mais mal guarnecido tanto em aparelhos como em homens, faltando-lhes especialmente aviões de longo raio de ação[212].

Curiosamente Churchill, visto como um homem de ação e da ofensiva, acreditava pouco no sistema de comboios por considerar que se tratava de uma medida defensiva, advogando antes a constituição de grupos de caça capazes de procurar e interceptar submarinos[213].

A constituição de um comboio não era tarefa simples. A frota mercante era constituída por unidades muitos distintas e eram os mais lentos que ditavam a velocidade média da progressão. Para evitar que todos os tipos de navios ficassem expostos da mesma forma aos ataques foram criados comboios rápidos e lentos. Em 1939 os primeiros adotaram uma velocidade média de nove nós e os segundos de sete, mas um ano depois foram alteradas, respetivamente, para 7,5 e dez nós. Navios capazes de fazer quinze nós podiam ser autorizados a viajar sozinhos[214].

---

[208] Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, pp. 8-9.
[209] David Lloyd George (1863-1945) foi um político britânico pertencente ao Partido Liberal e primeiro ministro durante a I Guerra Mundial.
[210] Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, p. 10.
[211] Richard Woodman, *op. cit.*, pp. 58-59.
[212] Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, p. 14.
[213] Richard Woodman, *op. cit.*, p. 141.
[214] Idem, *Ibidem*, p. 144.

Como era impossível reunir dezenas de navios num porto estavam pré-definidos pontos de concentração e dispersão. Por exemplo os navios vindos da Índia, África e América do Sul reuniam-se ao largo de Freetown na Serra-Leoa e seguiam juntos até perto da costa Inglesa, altura em que se separavam em grupos mais pequenos ou isolados progredindo assim para o destino. Para facilitar a identificação cada rota tinha sigla e número. Assim os navios que integravam o percurso descrito acima seguiam sob a designação SL (Sierra-Leone) e se fosse o vigésimo a formar-se ficaria registado como SL.20, podendo ainda ser procedido de F ou S, consoante fosse rápido (F-Fast) ou lento (S-Slow)[215]. Os comboios referidos nesta dissertação podem ser encontrados no Apêndice 3.

Durante o percurso, feito em zig-zag, seguiam em colunas paralelas que podiam estender-se por sete ou oito milhas. Normalmente os comboios eram mais largos que profundos, progredindo nas zonas interiores os navios com cargas consideradas sensíveis, como combustíveis ou munições. Era também nessa zona que se encontrava o navio do Comodoro, responsável pela ordem e disciplina. Este oficial - que transitava de comboio para comboio - provinha geralmente da reserva naval, contando-se entre eles oficiais da Armada de alta patente na reforma chamados à atividade. Viajavam normalmente nos melhores navios de cada comboio, acompanhados por oficiais de comunicações e coadjuvados por contra comodoros, escolhidos entre os comandantes mais experientes das colunas. O seu poder exercia-se apenas sobre as unidades civis pois sobre questões militares decidia o comandante da escolta[216].

A falta de escoltas foi o principal problema sentido pelos britânicos no princípio da guerra e as campanhas em Dunquerque e Noruega afundaram várias destas unidades. Churchill foi obrigado a pedir aos EUA meia centena de contratorpedeiros desativadas há muito. Confirmada a entrega a 2 de setembro de 1940, passaria muito tempo até entrarem em ação devido ao seu estado de degradação[217].

Em 1940 foi lançado um novo tipo de navio de escolta, a corveta da série "Flower", baptizadas com nomes de plantas nativas do Reino Unido. O casco, baseado numa embarcação de caça à baleia, tinha um desenho simples e era construído em pequenos estaleiros civis. Pouco apreciadas pelas tripulações e sem comodidades, desempenharam, no entanto, um papel crucial tendo sido utilizadas cerca de 300 unidades[218].

4.3 - Os U-boats

Os submarinos alemães, normalmente conhecidos por U-boats, diminutivo de Unterseeboot[219], tinham dois sistemas de propulsão que definiram as práticas e táticas ao longo do conflito. Os motores a diesel eram utilizados à superfície e carregavam as baterias que alimentavam os motores elétricos que permitiam a mobilidade enquanto submersos, altura em que o sistema a combustível líquido se desligava pois nem se conseguia fornecer oxigénio para a combustão nem libertar os gases gerados.

[215] Richard Woodman, *op. cit.*, p. 142.
[216] Idem, i*bidem*, pp. 71-73.
[217] Idem, i*bidem*, pp. 148-149.
[218] Idem, i*bidem*,, *op. cit.*, pp. 74-76.
[219] A palavra Unterseeboot resulta da aglutinação de três palavras: Unter (sob/ debaixo); See (mar) e Boot (barco/ navio). Por esta razão o termo correcto deveria ser U-boot, mas como nos últimos anos se generalizou o termo anglófilo U-boat, optou-se nesta tese pela última grafia.

À superfície os U-boats deslocavam-se relativamente depressa quando comparados com os navios mercantes e até com algumas das escoltas. Por exemplo o U-boat oceânico do tipo VII – um dos mais produzidos nas suas diversas variantes – alcançava à superfície uma velocidade de ponta que rondava os 17 nós, enquanto submerso a sua prestação era de apenas 8[220]. Como arma principal utilizavam torpedos, carregando cada modelo um número variável destas ogivas que eram disparadas de tubos da proa – quatro a seis, consoante o tipo – e da popa – em número menor. Possuíam também um canhão naval – habitualmente de 88 ou de 105 milímetros - e peças antiaéreas.

Willhelmshaven, Kiel e Helgoland eram as principais bases de U-boats no início da guerra[221]. Para chegar ao Atlântico tinham de atravessar o Canal de Mancha – com inimigos em ambos os lados da costa – ou rodear a Escócia para chegar ao Atlântico. Na fase inicial do conflito foi considerado uma arma secundária na própria "Kriegsmarine"[222], mas teve um rápido período de afirmação e entre 3 de setembro de 1939 e 28 de fevereiro de 1940 os U-boats afundaram 199 navios[223], números que os colocaram no centro das atenções e garantiram a Dönitz o reconhecimento de Hitler que o promoveu pessoalmente[224].

Até ao fim de 1939 os U-boats limitavam-se a esperar pelas presas nas principais rotas e acessos a Inglaterra, seguindo-as até tomar posição para atacar. Quando se tratavam de navios individuais faziam-no tanto de dia como de noite, submersos ou emersos, utilizando torpedos ou artilharia, enquanto com os comboios as emboscadas aconteciam normalmente à noite e submersos, para evitar as escoltas. Em princípios de 1940 desenvolveram um sistema de aviso e localização que incluiu aviões de longo alcance da Luftwaffe e U-boats com ordens para assinalar e seguir navios individuais ou comboios retransmitindo a informação para que estas fossem passadas a outras unidades[225].

Após a invasão de França a atividade dos U-boats conheceu melhorais significativas. Em julho de 1940 utilizaram pela primeira vez os portos de Lorient e Brest, aproximando-os mais do Atlântico[226]. Em agosto houve uma alteração tática no ataque aos comboios: continuaram a ser realizados à noite, mas muito mais próximos das linhas de navios e progredindo à superfície, escapando assim à deteção do ASDIC e utilizando a velocidade para escapar quando detectados pelas escoltas[227].

Quando em setembro de 1940 começaram a utilizar o sistema de ataques em grupo ou matilhas - no alemão original “Rudeltaktic” (táctica do leme) – alguns comandantes tornaram-se ainda mais ousadas penetrando nas linhas dos comboios para atacar os navios com as cargas mais importantes.[228].

Estas táticas e a melhoria dos torpedos, que tinham falhado repetidamente nos primeiros meses da guerra, lançaram os U-boats, a partir de julho de 1940 e até ao final desse ano num período áureo que ficaria conhecido pelo primeiro período feliz[229]. O segundo período feliz ocorreria após a e entrada dos

---

[220] Uboat.net: *Type VIIC*; https://www.uboat.net/types/viic.htm, consultado a 17 de junho de 2019.
[221] Richard Woodman, *op. cit.*, p. 33.
[222] Gordon Williamson, *U-boat tactics in World War II*, (Kindle e-book), Suffolk, Osprey Publishing, 2010, posição 82.
[223] Richard Woodman, *op. cit*., p. 30.
[224] Gordon Williamson, *op. cit.*, pos. 86.
[225] Jak P. Mallmann Showell, *Dönitz, U-boats, Convoys: The British Version of His Memoirs from the Admiralty's Secret Anti-Submarine Reports*, (Kindle e-book), South Yorkshire, Frontline Books, 2013, posição 483.
[226] Jak P. Mallmann Showell, *op. cit.*, pos. 430.
[227] Idem, *ibidem*, pos. 525.
[228] Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, pp. 105-107.
[229] Jak P. Mallmann Showell, *op. cit.*, pos. 489.

EUA na guerra, altura em que Dönitz enviou as suas unidades para aquele país e os mercantes sem escoltas, recortados pelas luzes da costa – nunca houve black-out como em Inglaterra – se transformaram em alvos fáceis sendo afundados em grande número entre fevereiro e maio de 1942[230].

É durante este período que se torna efetivo o sistema de abastecimento em alto mar não só de combustível e comida como também de torpedos e obuses recorrendo a U-boats especializados. Os mais conhecidos foram o "Milchkuh" (vaca leiteira), um U-boat do tipo XIV adaptado[231], mas houve também outros como por exemplo o tipo VIIF[232]. Com estes meios e a construção de unidades de combate de maior dimensão e alcance – como os tipo IXC e IXD – foi também possível operar em mares distantes como o Atlântico sul e o Índico[233].

No momento em pareciam afirmar-se como a arma que poderia decidir a guerra, os Aliados responderam recorrendo a tecnologia e ao número esvaziando o protagonismo dos U-boats. A quebra dos códigos navais alemães[234], no último semestre de 1942, somado a novas armas e dispositivos eletrónicos instalados em navios e aviões de longo alcance manietaram de tal forma os submarinos que não mais conseguiram destacar-se após o primeiro semestre de 1943[235].

4.4 - A guerra no Atlântico

O Atlântico foi o oceano onde a batalha pelos abastecimentos ganhou forma e onde os portugueses tomaram primeiro contacto tanto com a guerra como com os náufragos.

4.4.1 - 1939: Os primeiro meses de conflito

Duas semanas antes da invasão da Polónia a "Kriegsmarine" ordenou às suas unidades que se posicionassem para atacar a marinha mercante Inglesa caso se desencadeasse um conflito no período próximo. Catorze U-boats saíram a 19 de agosto de Kiel e Willhelmshaven para o Atlântico Norte enquanto o cruzador de bolso *Admiral Graf Spee* fazia o mesmo, a 21, seguindo para o Atlântico Sul onde se iria encontrar com o navio abastecedor *Altmark*, saído dias antes com destino aos EUA para carregar combustível. A 22 mais dois U-boats fizeram-se ao mar, acontecendo o mesmo ao abastecer *Westerwald* e ao couraçado de bolso *Deutschland* que se dirigiu para o sul da Gronelândia[236].

A 25 o posto de rádio marítimo de "Norddeich" alertou os navios mercantes alemães para a iminência do estado de guerra e, dois dias depois, enviou ordens para que entrassem num porto alemão no prazo de quatro dias ou procurassem proteção num país neutro, o que levou vários a entrar em Portugal e nas suas antigas colónias.

---

[230] Jak P. Mallmann Showell, *op. cit.*, pos. 1457.
[231] Uboat.net: *The Milch Kows*; https://uboat.net/types/milkcows.htm, consultado a 18 de junho de 2019.
[232] Uboat.net: *Type VIIF*; https://uboat.net/types/viif.htm, consultado a 18 de junho de 2019.
[233] Lawrence Paterson, *Hitler's Grey Wolves, U-boats in the Indian Ocean*. Londres, Greenhill Books, 2004, pp. 11-12.
[234] Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, pp. 399-400.
[235] Idem, *ibidem,* p. 423.
[236] Richard Woodman, *op. cit.*, pp. 19-20.

Alertada pelos sinais a Royal Navy entrou de prevenção e vários navios saíram da base de "Scapa Flow" numa demonstração de força. Três contratorpedeiros polacos, que patrulhavam o Báltico, fizeram o percurso inverso refugiando-se no Reino Unido ainda antes dos primeiros tiros serem disparados às 4.45 horas do dia 1 de setembro de 1939. A guerra – declarada de modo oficial através dos canais diplomáticos – começaria às 11 da manhã do dia 3 e poucas horas depois registou-se a primeira baixa da Batalha do Atlântico: o contratorpedeiro britânico HMS *Somali* capturou o mercante alemão *Hannah Böge* e levou-o como presa para o Reino Unido[237].

Na mesma tarde Winston Churchill foi convidado pelo Governo de Neville Chamberlain para regressar ao Almirantado como Primeiro Lorde[238], um cargo que deixara após um desastroso desembarque em Galipoli, na Turquia, durante a I Guerra Mundial.

Os U-boats, dispostos perto das rotas que ligavam ao Reino Unido, receberam a notícia de que estavam em guerra e que deveriam começar as hostilidades às 12.56 horas e no princípio dessa noite - pelas 19.43 horas - o *U-30* afundava o *Athenia*, saído de Glasgow, na Escócia, para Montreal, no Canada. O navio tinha 1102 passageiros a bordo, entre eles 311 americanos, 469 canadianos e 150 refugiados, dos quais 33 eram judeus alemães[239]. O Oberleutnant zur See Fritz Julius Lemp, perseguiu o navio durante quase três horas, no percurso da escala entre Liverpool e Belfast, antes de disparar dois torpedos. De regresso à Alemanha afirmou que confundira o *Athenia* com um cruzador auxiliar porque aquele progredia em ziguezague e de luzes apagadas[240].

Os almirantes Dönitz, Raeder e o próprio Hitler ficaram alarmados pelo ataque. Tinham sido dadas ordens para o cumprimento integral dos acordos relativos à captura de presas e entre as vítimas encontravam-se americanos, cidadãos de um país que os nazis não queriam envolver no conflito. Para os Britânicos a morte de civis, entre eles crianças, num navio civil identificado abriu uma frente para a propaganda que contribuiu para a imagem negativa dos U-boats e do regime nazi. O ministro da Propaganda de Berlim, Joseph Goebbels, por seu lado, tentou sacudir o embaraço culpando o britânicos alegando que pretendiam desta forma atrair os americanos para a guerra[241].

Lemp não foi a conselho de guerra porque ninguém queria dar publicidade ao acontecimento que só foi completamente esclarecido nos julgamentos de Nuremberga no final da guerra. O ataque foi apagado dos registos e poucos oficiais da "Kriegsmarine" souberam o que tinha acontecido[242].

A notícia, no entanto, correu mundo e deixou a opinião pública inglesa e dos países neutrais incrédula e chocada. Também em Portugal o desastre mereceu destaques de primeira página. No vespertino Diário de Lisboa, por exemplo, a capa da edição do dia 4, toda dedicada ao acontecimento, ressaltava o facto de o ataque ter acontecido "sem aviso prévio". No dia seguinte dava-se eco aos testemunhos de sobreviventes, entre os quais um assegurava ter avistado um U-boat a emergir nas imediações após o torpedeamento[243]. No dia 6, com o título "A indignação dos jornais ingleses", dava-se conta de que "as alegações e explicações dadas por Berlim e principalmente aquelas em que se sugere que a Inglaterra

[237] Richard Woodman, *op. cit.*, p. 20.
[238] Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, pp. 1-2.
[239] Idem, *ibidem.*, p. 2.
[240] Idem, *ibidem*, p. 15.
[241] Idem, *ibidem*, pp. 15-17.
[242] Richard Woodman, *op. cit.*, p. 27.
[243] "Depois do ataque o submarino veio à superfície", *Diário de Lisboa*, 05/09/1939, p. 4.

teria aproveitado este pretexto para comover a América, são recebidos com o mais absoluto desprezo pelos jornais (britânicos)"[244].

O topo da mesma página era ocupada por duas notícias que davam conta de um combate naval próximo da nossa costa e que terminara com o "torpedeamento do *Bosnia*". Acrescenta-se de seguida que o "*Findager*" ou o "*Noriga*" - conforma a notícia[245] -, se encontrava a caminho de Lisboa com os náufragos (tratava-se na realidade do norueguês *Eidanger*).

O *Bosnia* foi o segundo navio britânico a ser afundado na guerra e a tripulação a primeira a chegar a território português. O ataque ocorreu 120 milhas a oeste da costa e foi realizado pelo *U-47*, comandado por Günther Prien, que se tornaria famoso nos meses seguintes. O fumo do cargueiro, a caminho de Glasgow, tinha denunciado a sua presença e o submarino limitara-se a submergir na proximidade realizando dois tiros de aviso com a peça da coberta. O mercante não parou e mudou de rota enquanto emitia pedidos de socorro, decisão que levou os alemães a fazer disparos mais certeiros.

Enquanto uma coluna de fumo subia os sobreviventes arriavam os salva-vidas. Um afundou-se e os homens de Prien ajudaram os que se debatiam na água, puxando até um deles para cima do submarino. Quando o *Eidanger*, que tinha captado a mensagem de socorro chegou, os alemães também cooperaram na recolha dos náufragos antes de voltar ao navio que continuava a arder, mas não se afundava. Um torpedo selou o seu destino em menos de um minuto[246]. Morreram dois tripulantes.

O *Eidanger* comunicou que pretendia deixar os náufragos em Lisboa, mas não tinha intenção de entrar no porto. Os serviços consulares ingleses fretaram o rebocador *Europa I* e o transbordo teve lugar na Baía de Cascais pelas 16 horas do dia 6 de setembro. Os 32 homens desembarcaram no porto entrando de imediato no cargueiro *Highland Brigade* que zarpou pela meia-noite[247].

Nos dias seguintes Prien continuou a enviar náufragos para portos portugueses. Depois do *Bosnia* afundou o *Rio Claro*, outro cargueiro britânico. Também aqui o comandante alemão tentou cumprir as diretivas, mas o navio continuou a enviar mensagens de socorro até a ponte ser atingida por um obus. Os sobreviventes foram recolhidos pelo holandês *Stad Maastricht* que os deixou no Faial no dia 11 de setembro[248]. A 7 de setembro Prien somou nova vitória quando destruiu o também inglês *Gartavon*[249], cujos sobreviventes chegaram à Horta também no dia 11 a bordo do sueco *Castor*[250].

Dias antes os jornais portugueses tinham vibrado com a história do *Manaar*, um dos primeiros cargueiros britânicos a receber um canhão do Almirantado para defesa própria[251], e que se envolveu no que foi relatado como um combate desigual contra quatro submarinos alemães[252]. Na realidade o único atacante foi o *U-38* e a sua presença foi assinalada pelo mercante cerca de 70 milhas a oeste do Cabo da Roca. Mesmo assim não conseguiu escapar aos tiros de canhão e um dos obuses atingiu a ponte destruindo o rádio antes de ser possível enviar um pedido de socorro. Os disparos dos artilheiros

[244] "A indignação dos jornais ingleses", *Diário de Lisboa*, 05/09/1939, p. 4.
[245] "O torpedeamento do Bosnia", *Diário de Lisboa*, 05/09/1939, p. 4.
[246] Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, pp. 27-28.
[247] TNA: Admiralty, ADM 199/2130; *Survivor Reports, Report of an interview with Captain Poole Master of the SS Bosnia*, 22 de setembro de 1942.
[248] Uboat.net: Ships Hit by U-boats - *Rio Claro*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/4.html, consultado a 15 de julho de 2019.
[249] Uboat.net: Ships Hit by U-boats - *Gartavon* –; https://uboat.net/allies/merchants/ship/6.html, consultado a 15 de julho de 2019.
[250] TNA: Admiralty, ADM 199/2130 – *Survivor Reports, Report of an interview with G. S. Hunter Master of the SS Gartavon*, 17 de outubro de 1942.
[251] Richard Woodman, *op. cit.*, p. 51.
[252] "Quatro submarinos alemães travaram combate com o vapor de carga inglês Manaar", *Diário de Lisboa*, 07/09/1939, p. 1.

britânicos ficaram a cerca de um terço da distância que separava as duas embarcações[253]. Foi longe para causar danos, mas suficiente para fazer o submarino mergulhar e concluir o ataque submerso[254].

Chegada dos náufragos do cargueiro britânico Mannar a Lisboa em setembro de 1939.
***Fonte**: Ilustração, 16 de Setembro de 1939.*

———

Sete homens morreram e os restantes escaparam em quatro salva-vidas. Um foi recolhido pelo holandês *Mars* e outro pelo português *Carvalho Araújo* que chegaram a Lisboa com poucas horas de diferença a 7 de setembro. Por ter sido o último a abandonar o *Manaar* enquanto tentava enviar o pedido de socorro pelo rádio e por salvar um ferido esquecido a bordo, o oficial de comunicações Turner recebeu a "Empire Gallantry Medal", um dos primeiros na marinha mercante distinguido nesta guerra com a condecoração.

A postura belicista do *Manaar* e o anúncio público de Winston Churchill, a 26 de setembro de 1939, de que iria armar os navios mercantes deram a Dönitz argumentos para defender uma guerra menos condicionada por tratados da década de 30[255]. A 17 de outubro de 1939 Hitler autorizou o afundamento sem restrições de todos os navios inimigos com a exceção dos paquetes, e um mês depois também aqueles foram considerados alvos legítimos. Excluída ficou a navegação de países amigos e neutrais[256].

Apesar do principal objectivo ser a disrupção dos abastecimentos ao Reino Unido, os sucessos dos U-boats não se limitaram ao afundamento de mercantes. A 17 de setembro de 1939 o *U-29* torpedeou o porta-aviões HMS *Courageous*[257]. Tratou-se de um duro golpe para a "RN", mas não tão grave como o que recebeu na madrugada de 14 de outubro quando o *U-47*, de Günter Prien, entrou na base naval de "Scapa Flow" e afundou o couraçado HMS *Royal Oak*, matando mais de 800 homens[258]. Outro porta-aviões, o HMS *Ark Royal*, só não teve mesma sorte – no dia 14 de setembro – porque três torpedos

[253] TNA: Admiralty, ADM 199/2130 – Survivor Reports, Report of an interview with Captain C. Shaw Master of the SS Manaar, 3 de outubro de 1942.
[254] Richard Woodman, *op. cit.*, p. 50.
[255] Idem, i*bidem*, p. 50.
[256] Idem, i*bidem*, pp. 88-89.
[257] Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, p. 33.
[258] Idem, i*bidem*, pp. 34-37.

disparados pelo *U-39* explodiram prematuramente revelando a sua posição. As escoltas afundaram-no pouco depois[259].

Torpedos erráticos ou que não explodiam foram um problema para os alemães nos primeiros meses da guerra e só seria resolvido no segundo semestre de 1940[260]. A situação mais crítica teve lugar durante os combates na Noruega, entre abril e maio de 1940, quando a frota de U-boats emboscou a força expedicionária britânica e apesar de quatro disparos contra couraçados, catorze contra cruzadores, dez contra contratorpedeiros e outros dez contra transportes apenas um dos últimos navios foi afundado[261].

No final de 1939 os britânicos tinham perdido 106 navios mercantes - 102 viajando sozinhos[262] -, contra nove U-boats dos quais três tinham perecido em contacto com minas e os restantes no confronto com navios britânicos, a maioria de guerra, mas nem todos[263]. O *U-42* ficou a dever o seu fim aos artilheiros do cargueiro britânico *Stonepool* que após dezena e meia de disparos conseguiram destruir a peça de artilharia e fazer estragos no U-boat impossibilitando a sua fuga até à chegada de dois contratorpedeiros britânicos que responderam aos pedidos de socorro[264].

Apesar das dificuldades os ingleses tiveram, no final do ano, razões para festejar. Os cruzadores pesado HMS *Exeter* e leves HMS *Ajax* e *Achilles* atacaram no Atlântico Sul o *Admiral Graf Spee*. O couraçado da "Kriegsmarine" causou importantes estragos aos inimigos, mas não escapou ileso e refugiou-se em Montevideo, no Uruguai, no dia 13 de dezembro. Enquanto os alemães reparavam as avarias os ingleses criaram um ardil e via rádio deram a entender que se reunia uma esquadra à saída do Rio da Prata. Temendo pela tripulação e acreditando que não teria possibilidades no confronto o Capitão-de-mar-e-guerra Hans Langsdorf ordenou o afundamento do navio perto da boca do rio no dia 17 e dezembro. Na sua curta carreira o *Spee* afundou nove navios[265].

4.4.2 - 1940: A "Kriegsmarine" e "Regia Marina" chegam a França

No princípio de 1940 registaram-se mais vitórias para somar prestígio à pequena frota de submersíveis alemães. Uma das mais proeminentes foi a do *U-29*, comandada por Otto Kretschmer, que a 12 de janeiro torpedeou um petroleiro dinamarquês ancorado no interior de um porto britânico. Após o afundamento do HMS *Royal Oak* fora ordenado o reforço das defesas portuárias, aparentemente com resultados sofríveis[266].

Logo na primeira semana de guerra chegaram dezenas de homens aos nossos portos, mas até dezembro nada mais aconteceu. Os U-boats deram novos sinais a 20 de janeiro de 1940 quando o *U-44* atacou o grego *Ekatontarchos Dracoulis*, e este afundou devido aos estragos causados pela explosão prematura de um torpedo[267]. Seis homens morreram e 22 escaparam em dois salva-vidas. Dez foram recolhidos

[259] Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, p. 33.
[260] Richard Woodman, *op. cit.*, p. 86.
[261] Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, pp. 65-67.
[262] Jak P. Mallmann Showell, op. cit., pos. 91.
[263] Uboat.net: *U-boat losses during 1939*; https://uboat.net/fates/losses/1939.htm, consultado a 16 de julho de 2019.
[264] Richard Woodman, *op. cit.*, pp. 82-85.
[265] Antony Beevor, *op. cit.*, pp. 75-76.
[266] Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, p. 42.
[267] Uboat.net: *Ships hit by U-boats - Ekatontarchos Dracoulis*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/190.html, consultado a 27 de julho de 2019.

pela traineira espanhola *Anton Fontana* e desembarcados em Peniche no dia 22[268]. Os restantes, entre eles o capitão, foram encontrados pelo italiano *Nino Padri* que os deixou em Gibraltar[269]. O mesmo *U-44* afundara cinco dias antes, na Baía da Biscaia, o holandês *Arendskerk* após uma inspeção em que detetaram contrabando. Antes do torpedeamento os 65 tripulantes abandonaram o cargueiro e, encontrados pelo italiano *Fedora*, foram depois transferidos para o holandês *Poelau Bras* que entrou em Lisboa também a 22 de janeiro[270].

Para além do *Ekatontarchos Dracoulis* o *U-44* afundou ao largo da costa portuguesa outros três navios. Dos franceses *Alscacien* e *Tourny*, atacados a 24 e 25 de janeiro não foi possível colher muita informação, mas os sobreviventes terão sido resgatados por embarcações espanholas. Já o grego *Flora* desapareceu sem sobreviventes no dia 28[271]. Dos franceses foram encontrados no norte do país destroços vários, enquanto do último arrojaram entre madeiras e bóias com o nome da embarcação, cerca de uma dezena de cadáveres no litoral do Porto, Espinho e Ovar[272]. Lisboa tinha sido o último porto tocado pelos gregos antes de desaparecerem[273].

Gregos e holandeses eram ainda neutrais e o afundamento dos seus navios terá gerado certamente protestos, mas não tiveram o impacto do ataque ao cargueiro espanhol *Banderas* pelo *U-53* a 18 de fevereiro. Apenas sete dos 29 tripulantes sobreviveram e Franco proibiu o abastecimento de submarinos alemães nos seus portos, um golpe na estratégia de Dönitz que deixava de contar com um apoio próximo do Atlântico. O *U-53* foi afundado a 23 de fevereiro com todos os tripulantes, sem que o comandante, Harald Grosse, soubesse dos problemas que havia causado.

A "Kriegsmarine" sofreu, nesta altura, outra perda que teria efeitos ainda mais catastróficos. A 5 de fevereiro o draga-minas *Gleaner* afundou o *U-33* que colocava minas no estuário do Rio Clyde. Houve dezassete sobreviventes e um tinha nos bolsos três rotores da máquina de código Enigma[274], fundamentais para os serviços de descodificação britânicos, em “Bletchley Park”, decifrarem o código naval alemão[275].

A 31 de março Raeder ordenou a saída dos cruzadores auxiliares, também conhecidos por corsários, pois navegavam disfarçados de mercantes. O *Atlantis*, o *Orion*, o *Komet*, o *Kormoran*, o *Michel*, o *Pinguin*, o *Stier*, o *Thor* e o *Widder* atuaram especialmente no Atlântico Sul, no Índico e no Pacífico, mas tiveram impacto reduzido na campanha. A sua presença em mares longínquos obrigou, no entanto, ao desvio de recursos que teriam sido importantes na escolta de comboios[276].

Em abril de 1940 a guerra centrou-se na Noruega ocupada pelos alemães. A importante frota do país – onde se destacavam um elevado número de navios tanque – seguiu maioritariamente o rei Haakon e o

---

[268] “Desembarcaram em Peniche dez sobreviventes do Ekatontarchos Dracoulis…”, *Diário de Notícias*, 24/01/1940, p. 1.
[269] “Ao largo da costa portuguesa foi torpedeado por um submarino alemão o vapor grego Ekatontarchos Dracoulis”, *Diário de Notícias*, 23/01/1940, p. 1.
[270] Uboat.net: *Ships hit by U-boats - Arendskerk*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/176.html, consultado a 27 de julho de 2019.
[271] Uboat.net: *Ships hit by U-44 during this patrol*; https://uboat.net/boats/patrols/patrol_299.html, consultado a 29 de julho de 2019.
[272] Ver edições do Diário de Notícias dos dias 2, 3, 11, 12, 13 de fevereiro e 10/03/1940.
[273] “Que destino teve o Flora Nomikas?”, *Diário de Notícias*, 10/03/1940, p. 1.
[274] A Enigma assemelhava-se uma máquina de escrever eletrónica com um sistema de rotores que permitia escrever e descodificar mensagens. O sistema de rotores permitia alterar as letras que eram introduzidas através do teclado e como os primeiros eram móveis geravam-se milhares de possibilidades para a decifração. No início da mensagem era introduzido um código que permitia saber qual a posição dos rotores e era com base nessa informação que a mensagem era reescrita na máquina pelos descodificadores. Em 1941 as Enigma tinham três rotores, mas mais tarde surgiria um novo modelo com quatro.
[275] Richard Woodman, *op. cit.*, p. 116.
[276] Idem, *ibidem*, pp. 128-129.

Governo norueguês para o exílio em Inglaterra ficando ao serviço dos Aliados[277]. Os petroleiros seriam cruciais para o desenrolar da guerra, até porque existiam poucos destes meios entre os britânicos.

Nos meses seguintes os U-boats continuaram distantes da nossa costa ou das rotas utilizadas pelos nossos navios porque as atenções da guerra estavam noutro lado. A 10 de maio os alemães invadiram o Luxemburgo, a Holanda, a Bélgica e a França. Bateram diversos exércitos nacionais e destroçaram a Força Expedicionária Britânica em França, que só escapou porque o Almirantado enviou em desespero centenas de pequenas embarcações civis que atravessaram o Canal da Mancha até Dunquerque para os ir buscar. Para trás ficaram, no entanto armas, camiões e outro material. Os governos belgas e holandês seguiram para o exílio britânico levando também consigo parte importante das respetivas frotas mercantes[278].

Quando em finais de junho se deu a rendição de França, Dönitz deslocou os seus submersíveis para bases mais próximas do Atlântico. O quartel-general – BdU[279] - instalou-se primeiro em Paris e depois perto da costa, em Kerneval, enquanto os U-boats aportavam em Lorient, La Rochelle, Saint Nazaire e La Pallice. Também perto da costa foram colocadas esquadrilhas de caças-bombardeiros da Luftwaffe vocacionadas para o atacar a navegação e servir como observadores para os U-boats. Enquanto os britânicos ficavam privados de circular livremente no Canal da Mancha e utilizar os seus portos, os alemães passaram a ter acesso directo aos seus campos de caça[280].

Com a Batalha de Inglaterra no horizonte, Churchill, já como primeiro-ministro, temia que a armada francesa mudasse de mãos e associada a italianos e alemães desafiasse a supremacia inglesa. A "RN" deslocou meios para a base gaulesa de Mers-el-Kébir, na Argélia, e, a 3 de julho, exigiu que a frota ali estacionada passasse para o lado Aliado ou aceitasse mudar-se para um porto britânico, onde ficaria inativa. Perante a resposta negativa foi dada ordem para a destruir[281].

Em junho as atividades de apoio aos náufragos pelos portugueses foram reassumidas. No dia 24, uma semana depois do seu navio ter sido afundado 300 milhas a oeste do Cabo Finisterra, os 17 tripulantes do cargueiro britânico *Wellington Star* chegaram à Figueira da Foz[282] e no mesmo mês desembarcaram na Horta 22 sobreviventes do grego *Antonis Georgandis*. A 7 de julho o *Alferrarede* encontrou 31 sobreviventes do holandês *Lucrecia*, mas um morreu a bordo devido aos ferimentos[283]. A 16 de agosto o vapor inglês *Grodno* entrou em São Vicente, Cabo Verde, com 29 sobreviventes do jugoslavo *Rad*[284]. Todos foram afundados por U-boats alemães, nomeadamente, os *U-38*[285] e *UA*[286].

Em agosto chegaram novos predadores ao Atlântico com a entrada em bases francesas dos primeiros submarinos da "Regia Marina". Os italianos – que entraram na guerra a 10 de junho de 1940 ao lado do Eixo - tinham quatro dezenas de unidades oceânicas que os alemães receberam de braços abertos. Os

---

277 Richard Woodman, *op. cit.*, p. 129.
278 Idem, *ibidem*, p. 129.
279 Befehlshaber der Unterseeboote – o termo traduzido quer dizer Comandante Supremo dos Submarinos, mas também foi utilizado para referir o Quartel General dos Submarinos.
280 Richard Woodman, *op. cit.*, p. 133.
281 Antony Beevor, *op. cit.*,, p. 175.
282 Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p.37.
283 BCM-AH: Estado Maior naval; Núcleo 224, NO 269, *Relatório de salvamento do Alferrarede*.
284 ADB-MNE : Ministério das Colónias; CE23.P5/1260 - *Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de Náufragos efetuados nas colónias portuguesas, Vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados nesta colónia (Cabo Verde)*, 8-01-1943, p. 118.
285 Uboat.net: *Ships hit by U-boats - Lucrecia*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/413.html, consultado a 10 de agosto de 2019.
286 Uboat.net: *Ships hit by U-boats - Rad*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/448.html, consultado a 10 de agosto de 2019.

transalpinos basearam-se em Bordéus, e a unidade Betasom[287], com comando próprio, foi ativada oficialmente a 30 de agosto[288], quando os "Sommergibili" já tinham feito estragos fora do Mediterrâneo.

Nos primeiros dias de agosto o *Alessandro Malaspina*, o *Barbarigo* e o *Dandolo* atravessaram submersos o estreito de Gibraltar. A 12 registaram o primeiro sucesso quando o *Malaspina* afundou o petroleiro *British Fame*. A notícia chegou ao contratorpedeiro português *Dão*, então nos Açores, que durante vários dias cruzou o mar à procura de sobreviventes. Recolheria apenas um dos botes já próximo de Ponta Delgada, enquanto dois outros arribavam sozinhos à ilha[289]. O navio português não os encontrara antes porque os italianos os tinham rebocado até ficarem com terra à vista[290].

Agosto de 1940 é rico em acontecimentos que terão reflexos na guerra marítima nos meses e anos seguintes. Na noite de 2 para 3, Otto Kretschmer no *U-99*, utilizou pela primeira vez uma táctica que só testara em exercícios. Deslocando-se à superfície penetrou no interior das linhas do comboio OB.191 e afundou três navios tanque a curta distância. Nem todos os alemães tinham experiência ou capacidade para repetir a manobra, mas o método passou a ser considerado padrão na esquadra de Dönitz[291].

No mesmo mês, a 13, após longas negociações, os EUA cederam aos britânicos meia centena de contratorpedeiros da I Guerra Mundial que se encontravam inativos nos portos[292]. No final do mês a BdU ordenou a concentração de vários U-boats no que foi o primeiro ataque bem-sucedido de uma matilha. As primeiras tentativas datavam de outubro do ano anterior, sem resultados visíveis[293], mas agora, a 30 de agosto, os alemães tinham recebido informações sobre a deslocação do comboio SC.2 – em rota da Nova Escócia para Liverpool - e colocaram três unidades no seu encalce. Apesar de uma tempestade de vários dias conseguiram afundar cinco navios confirmando as expectativas do alto comando alemão[294]. Em setembro reuniram-se novas matilhas e em outubro protagonizaram um ataque esmagador afundando 20 dos 34 navios do comboio SC.7[295]. Dias depois foi o comboio HX.79 que viu doze dos seus cinquenta navios afundados apesar da escolta ter chegado a contar com 17 unidades[296]. Foi o início do que ficaria conhecido pelo primeiro período feliz - "Erste glückliche Zeit"…

A atividade dos U-boats centrou-se neste período especialmente no norte do Atlântico. A nossa costa e as rotas habitualmente percorridas pelos nossos mercantes ficaram entregues aos italianos que actuavam isolados, depois de mostraram dificuldades para integrar as matilhas[297].

Entre setembro em dezembro de 1940 os portugueses assistiram náufragos de oito navios, seis deles vitimados por submarinos transalpinos, um por um U-boate e outro pelo cruzador auxiliar *Widder*, que atacou o cargueiro grego *Antonios Chandris*, a 9 de setembro, deixando 32 náufragos. A 8 de outubro o *Serpa Pinto*, encontrou 22 deles perto de Cabo Verde, quando em viagem de Lisboa para o Rio de Janeiro

---

[287] Betasom resulta da contração do "B" de Bordéus e que em termos militares é designada "Beta", com "som" de Sommergibili.
[288] Jean-Pierre Gillet, Les sous-marins Italiens en France – 1940-1943, Outreau, Lela Presse, 2002, pp. 15-17.
[289] BCM-AH: Contratorpedeiro Dão; Núcleo 22, NO 210, Relatório Confidencial nº 40, 18/08/1940.
[290] Jean-Pierre Gillet, *op. cit.*, p. 20.
[291] Jak P. Mallmann Showell, *op. cit.*, pos. 162-223.
[292] Richard Woodman, *op. cit.,* p. 149.
[293] Idem, *ibidem*, p. 87-88.
[294] Idem, *ibidem*, p. 171-174.
[295] Idem, *ibidem*, p. 194-199.
[296] G. H. And R. Bennet, *Survivors - British Merchant Seamen in the Second World War*, London, Hambledon Continuum, 1999, p. 155.
[297] Jean-Pierre Gillet, *op. cit.*, p. 25.

avistaram foguetes de sinalização disparados do salva-vidas. Seguiram como náufragos até ao Brasil e regressaram à Europa no mesmo paquete, mas como passageiros[298].

A 16 de setembro entrou no porto da capital o paquete americano *Exochorda* com 64 sobreviventes do inglês *Saint Agnes*[299], afundado dois dias antes pelo submarino italiano *Emo*[300]. No dia 26 foi a vez do *Dandolo* afundar o *Ilvington Court*, que perdeu oito homens enquanto os restantes chegavam, pelos próprios meios, a Santa Maria, nos Açores, dois dias e meio depois[301]. O *grego Aghios Nicolaos* foi torpedeado pelo Maggiore *Baracca*[302] no primeiro dia de outubro e dos 26 marinheiros que escaparam, 13 chegaram à Figueira da Foz a bordo do bacalhoeiro português *Ana I* e os restantes a Leixões em duas traineiras espanholas[303].

Também autoria italiana teve o afundamento do belga *Kabalo* com um desfecho que vale a pena detalhar. O *Capellini* atacou-o na noite de 15 para 16 de outubro e os tripulantes abandonaram o navio em dois salva-vidas. Um, com 16 homens, foi recolhido pelo americano *Panam* que entrou em Lisboa a 23. O outro foi rebocado pelos italianos que pretendiam deixá-los perto de terra, mas como durante a viagem o tempo piorou os náufragos foram acolhidos na torre do submarino. Arribaram à ilha de Santa Maria onde a história que contaram foi noticia em Inglaterra e por cá...[304].

Até ao final do ano chegaram náufragos de mais três navios. Os primeiros vinte eram do sueco *Meggie*, afundado a 27 de outubro, e que divididos por duas baleeiras, arribaram a sítios tão distantes como São Miguel, nos Açores, e Nazaré, no continente[305]. Os segundo grupo - 28 homens do britânico *Palmella* -, afundado a 1 de dezembro, entrou em Lisboa a 5 a bordo do espanhol *Navemar*[306]. Os últimos doze pertenciam ao sueco *Mangen*, aportados também na capital no *Garm*, da mesma nacionalidade, na véspera de Natal.

4.4.3 - 1941: Os U-boats alargam o raio de ação

No início de 1941 os submarinos alemães expandiram a área de atuação e chegaram a Cabo Verde náufragos com mais frequência. Ao Sal arribaram, a 6 de janeiro, 23 sobreviventes do *Shakespeare* que tinham sido rebocados durante horas, para terra, pelo submarino atacante, o italiano *Capellini*. Na ilha a ajuda de um fogueiro, de nacionalidade portuguesa, foi essencial para encontrarem ajuda[307]. No mesmo dia, o *Gonçalves Zarco*, fundeado em São Vicente, zarpou para os recolher e prestar apoio médico, pois o administrador da ilha do Sal acrescentava na informação enviada que estavam "quasi todos feridos de gravidade". Na noite de 7 para 8, entre o Sal e São Vicente, os britânicos foram assistidos pelo 2° tenente médico Luiz Maria da Veiga Rica, pelo enfermeiro e voluntariamente outros tripulantes[308].

---

298 "Chegaram no Serpa Pinto alguns náufragos de um vapor grego afundado por um corsário alemão", *Diário de Lisboa*, 3 de Novembro de 1940, p.7.
299 "64 náufragos de um vapor inglês afundado nos Açores chegaram ontem ao Tejo", *Diário de Notícias*, 17/09/1940.
300 Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 240.
301 Alan J. Tennent, *op. cit*, pp. 153-154.
302 Jean-Pierre Gillet, *op. cit.*, p. 20.
303 "Chegaram a Lisboa os náufragos do vapor grego Aghios Nicolás que desembarcaram na Figueira da Foz", *Diário de Notícias*, 10/10/1940, p. 3.
304 Jean-Pierre Gillet, *op. cit.*, p. 23.
305 "Os náufragos do vapor sueco Meggie afundado no Atlântico aportaram ontem à Nazaré", *Diário de Notícias*, 10/11/1940,p. 1.
306 Ian M. Malcolm, op. cit. P. 111.
307 TNA: Admiralty, ADM 199/2135; *Survivor Reports, Report of an interview with the 3rd mate of the Shakespeare – M. Jones*, 30 de janeiro de 1941, pp. 102-103.
308 BCM-AH: Aviso de 2ª Classe Gonçalves Zarco; Núcleo 142 - NO 380, *Relatório do comando referido a 31 de março de 1941,* p. 2 e 19.

O *Nalgora* foi afundado no dia 2 de janeiro, ainda antes do *Shakespeare*, e todos os 105 tripulantes e passageiros sobreviveram. O salva-vidas do capitão Aubrey Davies, com 26 homens a bordo[309], navegou oito dias para chegar a Santo Antão alimentando pelo caminho um gato, a mascote de bordo, com pequenos peixes que apanharam apesar da indesejada companhia de um grande tubarão[310].

Os primeiros dois meses de 1941 foram auspiciosos para o esforço de guerra alemão no Atlântico. O número de U-boats operacionais continuava baixo, apenas 22[311], mas conseguiram afundar cerca de 60 navios. A 7 de janeiro Hitler passou para o comando da BdU esquadrilhas de aviões de longo alcance[312], decisão que contribuiu para uma série de afundamentos. As unidades de superfície também ajudaram ao clima de otimismo somando vitórias no Atlântico[313] e disso houve ecos em Portugal: a 12 de fevereiro desembarcaram no Funchal cerca de uma centena de homens, recolhidos pelo HMS *Camito* e pelo *Blairathol*, sobreviventes de cinco mercantes integrados no comboio SLS.64 que, sem escolta, tinham sido atacados pelo cruzador *Admiral Hipper*[314]. Do mesmo comboio entraram em Ponta Delgada 37 elementos do *Oswestry Grange*. Nos primeiros dias de março chegavam à Horta, a bordo do grego *Papalemos*, 62 náufragos do *Huntingdon*.

Entre os Aliados formava-se a convicção de que o sistema de comboios falhava, a Batalha do Atlântico estava perdida e talvez a própria guerra. Ciente dos problemas Churchill remodelou o Governo, criou um novo Gabinete de Guerra com um comité específico para a "Batalha do Atlântico". A 15 de fevereiro também o Coastal Command da RAF passou a estar às ordens do Almirantado e do Western Approaches Command, responsável pela defesa dos comboios e da costa britânica[315].

As mudanças coincidiram com o fim do primeiro período feliz dos U-boats que em março perderam cinco unidades, três delas comandadas pelos ases Günther Prien, Joachim Schepke e Otto Kretschmer. O primeiro, no comando do *U-47*, deixou de dar notícias na noite de 6 para 7 quando perseguia o comboio OB.293. As escoltas do mesmo comboio afundaram também o *U-70*, recorrendo a cargas de profundidade[316]. Schepke morreu a 17 quando o *U-100* foi atingido por cargas de profundidade e abalroado pelo HMS *Walker*, contratorpedeiro que na mesma noite capturou Kretschmer, o ás entre os ases, no *U-99*[317]. A 23 foi ainda afundado o *U-551*. Somou-se ainda nos primeiros dias de abril, o *U-76*[318].

Entre os submarinistas alemães temeu-se a existência de uma nova arma. De facto, o U-100 tinha sido detetado por um novo radar de superfície, mas o sistema estava na infância e foi mais por sorte do que por habilidade que os britânicos o encontraram quando foi obrigado a emergir. A vaga de afundamentos terá ficado a dever-se mais a coincidências do que à eficácia de novos dispositivos ou táticas[319]. O súbito desaparecimento do trio de ases permitiu, no entanto, à imprensa do Reino Unido rejubilar com os feitos da sua marinha[320] até porque se somou, pela mesma altura, uma robusta vitória sobre a "Regia

---

309 ADB-MNE : Ministério das Colónias; CE23.P5/1260, *Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de Náufragos efetuados nas colónias portuguesas, Vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados nesta colónia (Cabo Verde)*, 8-01-1943, p. 118.
310 Richard Woodman, *op. cit.*, pp. 232-233.
311 Idem, *ibidem*, pp. 241-242.
312 Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, p. 136.
313 Richard Woodman, *op. cit.*, pp. 241-242.
314 Idem, *ibidem*, pp. 247-249.
315 Idem, *ibidem,* pp. 241-242.
316 Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, p. 138.
317 Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, pp. 140-141.
318 Uboat.net: *U-boat losses during 1941*; https://uboat.net/fates/losses/1941.htm, consultado a 10 de novembro de 2019.
319 Jak P. Mallmann Showell, *op. cit.*, pos. 91.
320 Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, p. 145.

Marina" quando a 28 de março na batalha do Cabo Matapan a "RN" afundou três cruzadores pesados e dois contratorpedeiros italianos, num recontro que efetivamente entregou o controlo do Mediterrâneo aos britânicos. Tratava-se do segundo sucesso sobre os transalpinos em poucos meses pois em novembro do ano anterior o almirante Cunningham tinha - recorrendo a meios aéreos – atacado a base naval de Taranto afundando um couraçado e danificando outros meios pesados contra a perda de dois aviões[321]. O ataque seria estudado pelos japoneses que o utilizaram como referência para o planeamento de Pearl Harbor.

Nos meses seguintes as perdas dos U-boats não aumentaram além do esperado, mas entre os Aliados multiplicaram-se os afundamentos. Em março e abril perderam-se no Atlântico 158 navios mercantes e a 9 de abril, no parlamento, Churchill não escondeu a preocupação se o nível de insucessos continuasse[322].

No dia 10 de abril Franklin Roosevelt decidiu, de forma unilateral, estender a zona de segurança dos EUA no Atlântico norte até uma linha imaginária entre a Gronelândia e os Açores. Com esta decisão a marinha americana passava efetivamente a patrulhar uma área extensa e a passar as informações recolhidas aos britânicos[323].

O interesse dos EUA, da Inglaterra e da Alemanha tanto nos Açores como em Cabo Verde, era intenso neste princípio de 1941. Como já vimos no capítulo 1 todos tinham avaliado a possibilidade de ocupar pelo menos um destes arquipélagos, mas se nestes locais nada aconteceu outros houve onde os beligerantes não hesitaram. A 10 de maio de 1940, antecipando um possível golpe alemão, a Inglaterra invadiu a neutral Islândia e um ano depois destacou para a ilha unidades do Coastal Command, algumas delas recém-formadas, na tentativa de combater mais eficazmente os U-boats[324].

Maio ficaria ainda marcado pelo choque de gigantes da marinha alemã e britânica. O couraçado *Bismarck* foi afundado em combates contra a "RN", mas a vitória saiu cara aos britânicos que perderam um dos seus símbolos, o cruzador HMS *Hood*[325].

A intensificação da Batalha do Atlântico fez-se sentir em Portugal. A 20 de março de 1941 o *Niassa* avistou uma baleeira com 23 homens do inglês *Andaluzian*, afundado três dias antes a norte de Cabo Verde. Outros dezanove tripulantes arribaram, quase ao mesmo tempo, à ilha da Boa Vista alcançada, no dia seguinte, por 25 sobreviventes do holandês *Tapanoeli* enquanto outros 39 punham pé em São Vicente. A 22, a mesma ilha viu chegar mais 35 tripulantes do *Clan MacNab*[326]. Neste primeiro semestre de 1941 tocariam ainda Cabo Verde 56 náufragos do belga *Calchas*, - a 4 de maio no Sal e a 8 na Boavista -, e 53 do britânico *Silveryew*, a 30 maio, em Santo Antão[327].

Registaram-se ainda arribadas a 22 de abril em Porto Santo, na Madeira, de náufragos do britânico *Aurillac*; a 13 de maio na ilha Caravela, na Guiné-Bissau, do norueguês *Fernlane*, e a 28 nas Berlengas do francês *Notre-Dame de Chatelet*.

---

321 Jonathan Dimbleby, *op. cit.,* p. 224.
322 Idem, *ibidem*, p. 146.
323 Idem, *ibidem*, p. 132.
324 Richard Woodman, *op. cit.*, p. 289.
325 Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, pp. 156-164.
326 ADB-MNE : Ministério das Colónias; CE23.P5/1260 - *Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de Náufragos efetuados nas colónias portuguesas, Vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados nesta colónia (Cabo Verde)*, 8-01-1943, p. 118.
327 ADB-MNE : Ministério das Colónias; CE23.P5/1260 - *Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de Náufragos efetuados nas colónias portuguesas, Vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados nesta colónia (Cabo Verde)*, 8-01-1943, p. 118.

Para além das vítimas do *Admiral Hipper*, aportaram a território português em navios estrangeiros, sobreviventes dos britânicos *Pizarro*, em Lisboa, a 5 de janeiro; *Huntigdon*, na Horta, a 4 de Março; *Western Chief*, em Ponta Delgada, a 27 de março e do sueco G*unda*, em Leixões, a 21 de junho. Os primeiros atacados por submarinos italianos e o último por um avião alemão FW200 - Condor, um quadrimotor da Luftwaffe com bases nas zonas de Cognac-Merrignac em França, e autonomia para chegar aos Açores. Eram utilizados como "olhos" dos U-boats e também realizavam operações de forma Independente. Churchill chamou-lhes o "Flagelo do Atlântico".

Se as arribadas de náufragos e os aportados em navios estrangeiros cresceram de forma substancial na primeira metade de 1941, o mesmo aconteceu em relação aos homens recolhidos por embarcações com bandeira portuguesa.

- Depois do Niassa foi a vez do *Gorgulho* salvar 19 tripulantes do *Aurillac*, *a 25 de abril*, enquanto outros 21 do mesmo navio chegavam a Porto Santo;

- O *Angola* recolheu, a 4 de maio, 43 sobreviventes do *Wray Castle*;

- O *Mirandella* encontrou 22 náufragos do *Queen Maud* a 7 de maio;

- As traineiras *Ás de Paus* e *Pátria e Liberdade* recolheram pescadores do bacalhoeiro francês *Martin Pecheur* a 10 de maio;

- O *Ganda* acolheu 23 homens do *British Grenadier* a 23 ou 24 de maio;

- O *Tarrafal* reuniu quatro baleeiras com 85 sobreviventes do *Clan MacDougall* a 1 de abril;

- O *Malange* encontrou os únicos cinco sobreviventes do *Djurdjura* a 15 de junho;

- O *Maria 3º*, uma pequena embarcação de pesca de Vila Real de Santo António que regressava da faina, a 19 de junho, e assistiu ao bombardeamento por aviões do *Empire Warrior*, perto da foz do Guadiana, transportando todos os tripulantes para terra.

Com a exceção do *Martin Pecheur*, todos os outros eram britânicos.

Pela singularidade merecem atenção especial as ações do *Mirandella*, do *Às de Paus* e do *Pátria e Liberdade*. O primeiro encontrava-se de viagem entre Lisboa e as colónias africanas quando foi avistada uma baleeira do *Queen Maud*. Os náufragos recusaram, no entanto, ser resgatados porque não queriam ir para território português e acreditavam conseguir chegar a Freetown. Após contactarem por rádio com um vaso de guerra britânico e entregarem víveres os portugueses seguiram viagem, cruzando-se pouco depois com o HMS *Dragon*, que recebera a mensagem e a quem deram as direcções necessárias[328]. O salva-vidas detetado seria encontrado acontecendo o mesmo a outro que estava nas imediações[329].

Já os tripulantes recolhidos pelas duas traineiras – *Às de Paus* e *Pátria e Liberdade* – não foram vítimas de torpedeamento, bombardeamento ou mina mas de um incêndio acidental quando cruzavam a costa

[328] BCM-AH: Estado-Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Ocorrência Marítima - Relatório do encontro do Mirandella com náufragos do Queen Maud*, 17/05/1941.
[329] TNA: Admiralty; ADM 199/2137, Survivor Reports, Report of an interview with a cadet of the Queen Maud - Mr. McGuckin, 06 de junho de 1943.

do Algarve. Integram, no entanto, esta lista porque o incidente ocorreu depois do *Martin Pecheur* ter sido capturado por um patrulha britânico que colocou a bordo um grupo de abordagem e os obrigou a dirigirem-se para Gibraltar. O fogo declarou-se durante o caminho e enquanto os pescadores procuraram a terra mais próxima, os britânicos remaram até Gibraltar[330].

Em julho registou-se uma súbita quebra no número de afundamentos, situação que intrigou o BdU. Foi por esta altura que as comunicações dos U-boats começaram a ser monitorizadas pelos serviços de descodificação britânicos localizados em Bletchley Park permitindo aos Aliados lançar avisos à navegação, desviar comboios das zonas perigosas e, não menos importante, ordenar emboscadas nos locais onde os submarinos combinavam abastecimentos, por exemplo[331].

Sem que os alemães suspeitassem os britânicos tinham adquirido a capacidade de descodificar as mensagens encriptadas da "Kriegsmarine". A 1 março, durante uma operação de comandos à ilha norueguesa de Lofoten, no círculo polar ártico, tinha sido capturada uma traineira armada da marinha alemã que tinha a bordo mensagens, dois rotores da máquina de encriptação Enigma e livros de códigos. Com o material capturado perceberam que existiam navios recolhendo e enviando informações meteorológicas no Atlântico Norte utilizando máquinas Enigma. Com base nesses dados os ingleses capturaram duas embarcações e apesar das tripulações terem atirado os aparelhos ao mar foi possível reunir documentos que deixaram pistas sobre o seu funcionamento. Como corolário, e de forma inesperada, em maio a "RN" capturou uma máquina a bordo do *U-101* e passou a ler as mensagens trocadas entre a BdU e os submersíveis[332]. O U-boat era comandado por Lemp, que fizera o primeiro ataque ao *Athenia* no princípio da guerra. O alemão afogou-se depois de se atirar à água.

A 9 de agosto teve lugar em Placentia Bay, nos EUA, o primeiro encontro oficial, apesar de secreto, entre o primeiro ministro britânico, Winston Churchill, e o presidente americano, Franklin Roosevelt. Da reunião resultaram dois compromissos importantes para o futuro da guerra: foi assumido que a derrota da Alemanha seria prioritária no caso do Japão entrar no conflito e os norte-americanos comprometeram-se a escoltar os comboios para lá da Gronelândia, um alivio para a "RN" em dificuldades para assegurar escoltas em todas as frentes[333].

As decisões tiveram consequências pouco depois quando os americanos USS *Kearny* e *Reuben James* foram atacados enquanto defendiam comboios. O primeiro ficou seriamente danificado, viu onze dos seus homens morreram e outros 22 ficarem feridos[334], mas conseguiu regressar, já o segundo afundou-se deixando vivos apenas 45 dos 160 tripulantes. Os ataques aconteceram a 17 e 31 de outubro e deixaram a opinião pública dos EUA em choque e ressentida com os alemães [335].

Até final de dezembro os afundamentos causados por ataques de submersíveis alemães mantiveram-se baixos, a tal ponto que o ano terminou com menos sucessos que no ano anterior. Enquanto em 1940 os U-boats tinham assinalado 563 ataques bem-sucedidos, em 1941 encontramos apenas 501[336].

---

330 'Um bacalhoeiro francês incendiado ao largo de Faro', *Diário de Notícias*, 10/05/1941, p. 4.
331 Gordon Williamson, *U-boat tactics in World War II*, (Kindle e-book), Suffolk, Osprey Publishing, 2010, posição 43 a 51.
332 Jonathan Dimbleby, *op. cit.,* pp. 196-205.
333 Richard Woodman, *op. cit.,* pp. 346-347.
334 Idem, *ibidem*, pp. 39
335 Richard Woodman, *op. cit.,* p.398.
336 Uboat.net: *Ship losses by month*; https://uboat.net/allies/merchants/losses_year.html, consultado a 03 de dezembro de 2019.

O último mês do ano ficou ainda assinalado por um recontro ao largo da costa portuguesa que deu importantes sinais a ambos os blocos. Entre 19 e 23 uma dezena de U-boats atacou o comboio HG.76, saído de Gibraltar para Liverpool com 32 navios mercantes e 24 escoltas, contando entre estas com o *Audacity*, um navio alemão capturado e transformado em porta-aviões de escolta equipado com caças Martlet. Os alemães conseguiram afundar o porta-aviões, um contratorpedeiro e dois mercantes, mas o grande número de navios de guerra e a sua coordenação permitiu afundar cinco submarinos e abater dois aviões Condor alemães. Baixas desta magnitude eram difíceis de colmatar pelas forças de Hitler. Quando os Aliados asseguravam quantidade e qualidade na proteção era difícil aos comandados por Dönitz manter a iniciativa[337].

A diminuição de sucessos registados pela marinha alemã no início do segundo semestre de 1941 não foi notada pelos portugueses. A 15 de julho entrava em Leixões o bacalhoeiro *Santa Princesa* com os únicos sete sobreviventes do *Designer*, um vapor britânico que na altura do afundamento tinha a bordo mais de setenta tripulantes. No dia 17 outro veleiro, o *Sultana*, registado em Cabo Verde, aportava a São Vicente com 23 homens do britânico *Auditor*. Do mesmo navio chegaram a Santo Antão, a 15 e a 17, baleeiras com mais 48 pessoas. A primeira arribada de julho tinha, no entanto, acontecido a 14, quando 37 homens do *Inverness* alcançaram a ilha do Corvo, nos Açores.

Por esta altura teve lugar na baía de Cascais uma transferência de náufragos que causou tensão entre as autoridades nacionais e britânicas. Através de canais oficiais os ingleses obtiveram autorização para fazer o transbordo de quase duas centenas de náufragos dos navios *Rupert de Larrinaga* e *Lady Somers*. Chegariam no petroleiro espanhol *Campeche*, que os encontrara, e os passaria diretamente para o mercante britânico *Procris*. Tal como acontecera no dia 6 de setembro de 1939 - aquando da chegada dos náufragos do *Bosnia* a bordo do *Eidanger* - a transferência seria feita por um rebocador na Baía de Cascais, mas os homens não entrariam no porto de Lisboa seguindo diretamente para o cargueiro, ancorado nas proximidades, e que zarparia após a operação.

O *Campeche* chegou à boca do Tejo na manhã do dia 18 de julho e fundeou pelas 8.10 horas. Para fazer a ligação com o *Procris* contrataram o rebocador *Falcão*, mas 20 minutos depois de começar a transferência, entraram na baía dois patrulhas britânicos que também receberam náufragos, seguindo de imediato para Gibraltar. O seu envolvimento não tinha sido comunicado e era irregular ter navios de guerra estrangeiros numa operação militar num porto neutro. Como agravante foi tornado público mais tarde que o *Lady Somers* e a sua tripulação eram afinal militares da "RN" e escoltavam um comboio quando foram afundados, factos escamoteados nas negociações.

Na troca de argumentos que se seguiu os britânicos sediados em Lisboa alegaram que não tinham conhecimento prévio da natureza do *Lady Somers* ou da intenção de enviar patrulhas para colaborar na operação, pois o transbordo tinha sido preparado em Gibraltar. Dos 192 náufragos recolhidos pelo *Campeche* - 44 do *Larrinaga* e 148 do *Somers* - quatro ficaram hospitalizados em Lisboa[338].

Em julho registaram-se também salvamentos protagonizados pelos navios portugueses *Saudades* e *Altair*. O primeiro regressava de Cabo Verde para Lisboa quando, a 24, avistou os 16 sobreviventes do

[337] Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, pp. 237-241.
[338] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, I*nformação nº 51, Transbordo em águas territoriais portuguesas de náufragos ingleses para caça-minas britânicos*, Lisboa, 4 de agosto de 1941.

inglês *Holmside*. O segundo pescava ao largo da costa africana quando a 25 acolheu 14 sobreviventes do norueguês *Ida Knudsen*, desembarcando-os em Las Palmas, nas Canárias, no dia 27.

Até ao final do ano, o número de salvamentos de navios diminuiria significativamente, sendo um deles de aviadores que se despenharam no mar. A 6 e a 1 4 de agosto os vapores *África Ocidental* e *Maria Leonor* encontraram, respetivamente, 12 e 14 sobreviventes do britânico *Hornshell*. Os primeiros foram deixados em Cabo Verde[339], enquanto os outros foram transbordados em alto mar para o contratorpedeiro britânico HMS *Avon Vale*, depois do comandante português avisar por rádio que os tinha encontrado. Os ingleses interceptaram os portugueses deixando apenas os feridos a bordo[340].

Em agosto o contratorpedeiro *Vouga* protagonizou uma intervenção peculiar quando recolheu os únicos náufragos de um mercante alemão encontrados por um navio português. Tratavam-se de 19 tripulantes do vapor *Frankfurt*, um dos muitos navios do Eixo que, no começo da guerra, se tinham abrigado em portos neutros para escapar aos Aliados[341]. Após dois anos no Chile e reforçado com tripulantes de outros navios alemães que ficaram para trás foi tentado o regresso à Alemanha. Partiu a 17 de Maio de 1941, passou o Cabo Horn e chegou ao Rio de Janeiro, no Brasil, de onde voltaram a partir no dia 26 de junho, agora para atravessar o Atlântico. Na noite de 4 de agosto foram interceptados pelo auxiliar HMS *Cavina* e para evitar que o cargueiro caísse em mãos inimigas a tripulação afundou-o, refugiando-se em três baleeiras. Duas foram capturadas, mas 20 homens fugiram e tentaram chegar aos Açores[342].

A 7 avistaram o panamiano e neutral *Norden*. Por falta de entendimento apenas um ferido ficou a bordo e os restantes continuaram viagem no salva-vidas depois de receberem mantimentos. Ao fim da tarde do dia 9 foram surpreendidos pelo *Vouga*[343]. O panamiano comunicara a localização dos alemães e o contratorpedeiro português saiu para os procurar. A 13 entraram em Lisboa, onde a Legação Alemã aproveitou a saga para ações de propaganda.

O salvamento seguinte foi feito pelo *Alferrarede*, que no dia 17 de agosto entrou na Horta, nos Açores, com 33 tripulantes do jugoslavo *Sud*. O *Gronelândia* foi o último navio português a realizar o resgate de marítimos naquele ano. Cinco homens do *Trinidad* foram encontrados no dia 25 quando o bacalhoeiro regressava da Terra Nova. Entraram em Leixões dois dias depois, onde também aportou o barco de pesca espanhol *Moderno Agujas* com mais cinco indivíduos do mesmo navio.

A lista de salvamentos realizados por navios portugueses deste ano termina a 28 de dezembro com um salvamento peculiar realizado pelo vapor *Congo*. Um avião da RAF teve uma avaria durante uma patrulha e amarou próximo do navio, em viagem de Lisboa para São Tomé. Tratava-se de um *Lokheed Hudson*, com a matricula AE641, com quatro tripulantes que a 31 foram transferidos para o HMS *Croome* com o qual os portugueses se cruzaram. Tratando-se de um avião não o incluí no Apêndice 1.

---

339 TNA: Admiralty; ADM 199/2137, Survivor Reports, *Report of an interview with the Master of the Hornshell - Captain A. MacDougall*, 16 de outubro de 1941, pp. 330-332.
340 BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 268, *informação do Grémio dos Armadores de Pesca de Arrasto ao Estado maior naval sobre atitude de comandante do Novo Horizonte sobre os náufragos do Maria Leonor*, 22 de agosto de 1941.
341 Rudolf M. H. Nicolaus, *Shiffbruchig im Atlantic,* in *Cap Horniers – Die Letzen Seeleute von Kaap Horn*, Hamburgo, Amicale Internationale des Capitaines ao Long Cours, 2001, pp 196-222.
342 Idem, *Ibidem*.
343 BCM-AH: Contratorpedeiro Vouga; Núcleo 48 - NO27, *Diário de Navegação 1941*.

Para além das arribadas que tiveram lugar em julho - e que já referimos - até ao final do ano há notícias de mais quatro eventos semelhantes, todos de gente de embarcações britânicas: a 8 de agosto chegaram a Ponta Delgada e São Miguel náufragos do *Sharistan* e do *Robert Max; a* 10 de novembro sobreviventes do *Bradford City* desembarcaram na baía dos Tigres, em Angola e finalmente, a 4 de dezembro, tripulantes do *Ashby* entraram no Faial.

Do *Sharistan* chegaram ainda a Ponta Delgada outros 36 náufragos, a bordo do espanhol *Campero*. Entre estes figuravam militares do exército britânico. A necessidade de perceber qual o tratamento a dar-lhes pelo facto de não serem civis - estatuto dado aos marinheiros mercantes - resultou no pedido de um parecer aos serviços jurídicos da Marinha pelo Estado Maior Naval. O documento, entregue ainda em agosto de 1941, esclarecia que como tinham chegado por mar assumiam o mesmo estatuto dos marinheiros. Os 13 militares e oito tripulantes que tinham sido internados no hospital foram enviados pelas autoridades portuguesas de Ponta Delgada para Lisboa a 9 de dezembro de 1941, onde ficaram a aguardar repatriamento[344].

O *Campero* trouxe também dois homens do *Sitoebondo*, um navio holandês de que foram recolhidas outras 58 pessoas pelo também espanhol *Campeche*, que entrou em Ponta Delgada a 1 de agosto. Dias depois chegou a Lisboa o britânico *Petrel* com 35 sobreviventes do *Ciscar*, da mesma nacionalidade.

Em finais de Setembro desembarcaram, em Ponta Delgada, cerca de 150 náufragos de diversos navios que pertenciam ao comboio SL.87[345]. Os primeiros 25 eram do *Niceto de Larrinaga* e vinham na corveta HMS *Gardenia.* No dia seguinte chegava ao mesmo porto o HMS *Gorleston*, com os restantes pertencendo ao *Saint Clair*, *John Holt* e *Lafian*. Em outubro o espanhol *Castillo Montjuich* deixou em São Vicente, Cabo Verde, 18 náufragos do *Cingalese Prince*.

A 8 de dezembro os japoneses atacaram a base de Pearl Harbor onde estava a esquadra americana do pacífico e os EUA entravam na guerra.

4.4.4 - 1942: O difícil despertar americano

Depois de saber do ataque a Pearl Harbor, Churchill afirmou que tinha "dormido o sono dos justos"[346], pois acreditava que com a colaboração americana seria impossível perder a guerra, mas o período que se seguiu trouxe poucas boas notícias.

Na Ásia, de dezembro de 1941 a maio de 1942, os Aliados sofreram pesadas perdas: parte importante da frota do Pacífico dos EUA, os couraçados britânicos *Prince of Wales* e *Repulse*, e territórios como Nova Guiné, Singapura, Hong Kong, Malásia, Java, Filipinas, entre outros[347].

No Atlântico a campanha também beneficiou o Eixo. Após estrada dos EUA na guerra o almirante Dönitz organizou a "Unternehmen Paukenschlag", enviando cinco U-boats para a costa americana onde actuaram a partir de 11 de janeiro. Os sucessos foram tão inesperadas que nos meses seguintes outros

---

[344] TNA: War Office, WO 361/127 – *SS Shahristan torpedoed,* 1941.
[345] uboat.net: *Convoy Battles – HG73;* https://www.uboat.net/ops/convoys/convoys.php?convoy=sl-87, consultado a 15 de maio 2019.
[346] Antony Beevor, *op. cit.*, p. 373.
[347] Idem, *Ibidem*, pp. 330 - 368.

20 foram patrulhar o golfo do México, as Caraíbas e toda costa este, zonas onde os mercantes viajavam sozinhos e eram facilmente visíveis, recortados pelas luzes da costa que as autoridades americanas nunca desligaram. As escoltas também eram escassas. Só quando, em meados do ano, o sistema de comboios foi implementado e as defesas melhoradas na costa dos EUA, os alemães retiraram deixando centenas de navios afundados e uma experiência que não voltariam a viver. O período ficou conhecido como o segundo período feliz e graças à utilização de U-boats de abastecimento - as vacas leiteiras - cada unidade percorreu os territórios de caça durante semanas[348].

E os Aliados sofreram mais revezes. Em fevereiro de 1942, a marinha alemã introduziu um novo sistema de codificação conhecido por "Triton", uma máquina Enigma que em vez de três tinha quatro rotores. Bletchley Park deixou de ler o tráfego codificado dos U-boats[349]. Entre 11 e 13 do mesmo mês os couraçados *Scharnhorst*, *Gneisenau* e o cruzador pesado *Prinz Eugen*, bloqueados em Brest, França, enganaram os ingleses e escaparam para a Alemanha,[350] uma iniciativa que envergonhou a "RN"[351].

Foi no meio destas adversidades que, no primeiro semestre de 1942, os Aliados reorganizaram as forças disponíveis e activaram 14 grupos de escolta - cinco ingleses, outros tantos americanos e os restantes canadianos - destacados em diversos pontos do percurso entre os EUA e a Europa, para se revezarem no acompanhamento de comboios[352]. As defesas foram ainda concentrados de forma vigorosa nos comboios de tropas que começaram atravessar o Atlântico e neste caso foi adoptado um sistema de vigilância contínuo, mais numeroso do que com os demais[353].

O Almirantado insistiu na necessidade de obter mais recursos, nomeadamente, bombardeiros de longo alcance para o Comando Costeiro da RAF. Apesar dos pedidos regulares a maior parte dos aviões eram entregues ao Comando de Bombardeiros, que liderava a campanha de bombardeamento estratégico sobre cidades alemãs. Em março alertavam para o facto de que perder a guerra no mar significava perder a guerra em terra. O Coastal Command tinham pouco mais de 500 aviões e, para o tornar efectivo, eram necessários cerca de 1900 entre bombardeiros médios e pesados[354].

Este debate sobre o reforço de meios terminou quando foi conhecido o destino do comboio PQ.17 com destino à Russia. A frota de 33 mercantes ingleses e americanos, escoltados por quatro cruzadores, três contratorpedeiros e dois submarinos partiram da Islândia com destino à Rússia, a caminho de um desastre. Descoberto por aviões alemães o Almirantado acreditou que se preparava um ataque liderado pelo couraçado *Tirpitz*, um adversário que os navios da "RN" não conseguiriam enfrentar e foram dadas ordens para se retirarem deixando os civis entregues a si próprios. O couraçado alemão nunca saiu da Noruega, mas sem escoltas para os amedrontar os U-boats e os aviões alemães afundaram 24 navios. Desacreditado o Almirantado a exigência de meios aéreos caiu por terra[355].

No primeiro semestre de 1942 temos contacto com náufragos de uma dezena de navios, a maioria salvos diretamente por navios portugueses:

---

[348] Richard Woodman, *op. cit.*, pp. 410-417.
[349] Jak P. Mallmann Showell, *op. cit*, posição 2295.
[350] Idem, *ibidem*, posição 1396.
[351] Richard Woodman, *op. cit.*, p. 420.
[352] Idem, *Ibidem*, pp. 420 - 421.
[353] Richard Woodman, *op. cit.*, p. 422.
[354] Idem, *Ibidem*, p. 423.
[355] Richard Woodman, *op. cit.*, pp. 426 427.

- Quatro do belga *Gandia*, desaparecido a 22 de janeiro, foram apanhados pelo arrastão *João Corto Real*;

- 37 do britânico *Dago,* bombardeado a 14 de março ao largo de Peniche por aviões, foram resgatados pelo salva-vidas *Almirante Sousa e Faro*;

- 29 do norueguês *Svenør*, afundado a 27 de março e encontrados pelo Cunene, que também recolheu 12 do *Koll*, outro norueguês, desaparecido a 6 de abril. O *Lobito* salvou outros 9 marinheiros do *Koll*;

- 29 do holandês *Polyphemus*, torpedeado a 26 de maio, também se viram divididos por dois vapores portugueses, o *Maria Amélia* e o *Mirandella*.

- 12 do britânico *Empire Clough*, torpedeado a 10 de junho, e recuperados pelo *Argus*.

O que aconteceu com o português *Cunene* destaca-se*,* não só porque que na viagem de ida para os EUA salvou 29 homens do *Svenør* e na volta 12 do *Koll,* mas também pelo que aconteceu à chegada a Baltimore. Na ida os portugueses desviaram-se da rota porque avistaram clarões e acabaram interceptados por um U-boat. Após um curto interrogatório os alemães apontaram-lhes a direção de duas baleeiras com náufragos de um navio tanque que tinham afundado. Após desembarcarem os 29 noruegueses, os marinheiros lusos viram-se no centro das suspeitas americanas porque tinham estado em contacto com alemães. Nunca foram autorizados a ir a terra. O comandante foi várias vezes interrogado e o abastecimento de peixe para o retorno foi cortado em metade por medo de que fosse entregue ao inimigo[356]. Com a costa dos EUA assolada pelos submersíveis alemães, aparentemente tudo era suspeito. Veremos mais à frente que a desconfiança americana continuaria a castigar embarcações nacionais durante vários meses.

A 2 de fevereiro deu-se a única arribada deste semestre quando chegou à ilha do Pico, nos Açores, um tripulante do *U-581*, afundado pelo HMS *Westcott*. O submarino fazia parte de uma matilha que aguardava a saída da Horta do transporte de tropas *Llangibby Castle*, entrado com importantes danos depois de ser torpedeado e bombardeado. Após reparações ia tentar chegar a Gibraltar, acompanhado por três escoltas. Emboscados estavam três U-boats, mas os contratorpedeiros da "RN" evitaram não só que o transporte voltasse a ser atingido como afundaram um dos atacantes. A maioria dos submarinistas foi aprisionada, mas um nadou durante horas, nu, e conseguiu chegar a terra.

Nestes seis meses aportaram ainda a portos portugueses náufragos do norueguês *Pan Norway* e do britânico *Peder Bogen*, trazidos respectivamente pelo grego *Mont Aetna* e espanhol *Gobeo*, depois de terem sido afundados a 27 de janeiro e 15 de março.

Junho de 1942 marca também o início da campanha submarina dos japoneses no Canal de Moçambique de que resultaram a chegada de centenas de náufragos à colónia portuguesa, tema que será desenvolvido no capítulo 4.5 - A guerra no Índico.

No Atlântico o número de U-boats chegou aos 300 em agosto. Tratava-se do número que Dönitz considerara necessário - três anos antes - para estrangular a economia britânica. De agosto a novembro

[356] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 568, *Vapor Cunene, Relatório da Viagem Lisboa - Ponta Delgada - Gloucester - Norfolk - Lisboa*, 29/04/1942.

o número de afundamentos chegou aos 380[357] e em Inglaterra o impacto do decréscimo nos abastecimentos tinha um efeito muito visível. Churchill enviou uma mensagem a Roosevelt onde não escondia a preocupação por ver tanto navio - carregado com bens essenciais à vida e à guerra - ser afundado. “O mar, que é o escudo, ameaça transformar-se numa gaiola”, concluía[358].

A partir de agosto o número de navios afundados cresceu sempre e no final do ano a Inglaterra tinha um défice de um a quatro milhões de toneladas de bens, e as reservas de combustível eram tão curtas que punham em causa a produção industrial e a "RN". Ao ritmo a que a frota mercante estava a ser destruída o ano de 1943 poderia representar uma quebra ainda maior pondo em causa a progressão da guerra[359].

Para além da batalha que decorria no Atlântico, Dönitz enviou grupos de submarinos para o Atlântico Sul e para o Índico onde os navios ainda navegavam sem escoltas e isolados. Um dos que seguiu esses rota foi o *U-156*, que interrompeu a missão a 360 milhas da ilha de Ascensão, no dia 12 de setembro, após torpedear o *Laconia*, um transporte de tropas e que naquela viagem tinha a bordo 360 passageiros e mais de 1800 prisioneiros italianos. Quando o comandante Werner Hartenstein percebeu que tinha afundado um navio com aliados começou a recolhê-los pedindo ao BdU que enviasse ajuda. Três submersíveis, entre eles um italiano, juntaram-se às operações. Apesar de terem enviado mensagens alertando para o facto de estarem a realizar uma missão de salvamento, de transportarem náufragos sobre a coberta e rebocarem baleeiras, foram atacados por um avião americano[360].

Nenhum foi afundado, mas os náufragos foram abandonados quando alemães e italianos mergulharam. A maioria seria salva posteriormente por navios franceses enquanto Dönitz emitia a chamada Ordem Laconia, que proibia a frota de voltar a realizar salvamentos, fossem quais fossem as circunstâncias[361].

No mesmo período os Aliados conseguiram vitórias cujos resultados ajudariam a vencer a guerra. A 30 de outubro aviões e contratorpedeiros britânicos obrigaram o *U-559* a emergir, momento aproveitado por um grupo de abordagem para subir a bordo e capturar a nova máquina Enigma e os livros de cifras. Dois ingleses morreram afogados, mas em dezembro Bletchley Park voltava a ler os códigos navais alemães[362]. Novos tipos de navios de escolta estavam a ser introduzidos, armas e tecnologia radar mais avançada, tanto para navios como para aviões, estava a ser testada. No final de 1942 o lançamento de novos navios mercantes produzidos em série, os chamados “Liberty Ships”, tinha também alcançado um desenvolvimento que poucos teriam acreditado anos antes: o primeiro levou cerca de 200 dias a ser lançado à água, mas em setembro de 1942 o “Robert E. Peary” foi construído e lançado no espaço de dez dias. No pico da construção chegaram a ser lançados 140 navios novos por mês[363].

Com tão elevado número de submersíveis em operações os meios e territórios com bandeira portuguesa assistiram, entre julho e dezembro, náufragos de cerca de três dezenas de navios, alguns afundados na sequência de grandes batalhas entre comboios e U-boats.

---

[357] Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, pp. 337.
[358] Idem, Ibidem, pp. 338.
[359] Idem, Ibidem, pp. 340.
[360] Richard Woodman, *op. cit.*, pp. 504 - 510.
[361] Richard Woodman, *op. cit.*, pp. 504 - 510.
[362] Idem, *ibidem*, pp. 553 - 554.
[363] Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, pp. 407 - 408.

Uma das fotografias com a respectiva legenda existente no relatório do aviso Pedro Nunes sobre o salvamento do Avila Star.

Fonte: *BCM-AH, Núcleo 2, NO 65, Relatório do salvamento de 28 náufragos do navio mercante inglês Avila Star, 28 de julho de 1942, p. 21.*

Os primeiros foram do inglês *Avila Star*, afundado a 6 de julho, e avistados pelo contratorpedeiro *Lima* - em rota de Lisboa para Ponta Delgada - na noite seguinte. Até à manhã do dia 8 recolheram mais dois salva-vidas totalizando 110 pessoas feridas e exaustas. Os náufragos deram notícia de mais duas baleeiras, mas o contratorpedeiro não as encontrou e entrou em Ponta Delgada sem combustível[364]. O aviso *Pedro Nunes,* apoiado por aparelhos da Aviação Naval, encontrou uma das embarcações quase três semanas depois, com 29 sobreviventes, entre eles "senhoras". A última não voltou a ser vista[365].

Já no caso do grego *Leonidas M.*, atacado a 19 de julho, pode dizer-se que foram os náufragos a encontrar o *San Miguel*, parado à ordem do *U-332*, o mesmo que os havia afundado. Os 31 homens remaram até junto do navio português e ficaram no bote à espera que terminasse a fiscalização dos alemães. Metidos a bordo e entregues às autoridade americanas em Baltimore, nos EUA, os portugueses foram surpreendidos pela entrada de uma força armada que passou a dar ordens sobre cada movimento do navio e da tripulação. O tratamento não foi tão rude como no caso do *Cunene*, mas notou-se um cuidado especial na verificação da documentação e persistência do destacamento da Guarda Costeira[366].

Dias antes tinham sido capturados em território americano espiões e sabotares alemães deixados na costa por submarinos. O facto dos portugueses terem tido contacto com um U-boat deixou as autoridades locais receosas, mas não seriam os únicos a ficar sob suspeita. Em agosto o Ministro

[364] 'Salvos pela Armada portuguesa! Quando a mágica palavra Portugal refulgindo em letras brilhantes de luz apareceu aos pobres náufragos do Avila Star', *Revista de Marinha*, nº 173, pp. 13 - 17.
[365] BCM-AH: Aviso de 2ª classe Pedro Nunes; Núcleo 2, NO 65, *Relatório do salvamento de 28 náufragos do navio mercante inglês Avila Star*, 28 de julho de 1942.
[366] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 568, *Relatório do comandante do San Miguel sobre o salvamento dos náufragos do Leonidas M.*, 28/08/1942.

Plenipotenciário em Washington, João António de Bianchi, enviou para Lisboa um telegrama onde, além do *San Miguel,* refere dificuldades com o *Niassa* e o *Gonçalo Velho* que também não foram autorizados a desembarcar as tripulações. O diplomata escrevia que a opinião pública americana tinha ficado impressionada com as notícias do desembarque dos sabotares e espiões reclamando medidas de repressão enérgicas que contribuíram "para (os) excessos (e) dificuldades (de que) são objecto (os) nossos navios". Mostra-se também certo de que se deveriam continuar a contar com incidentes semelhantes nos portos americanos[367].

Para além destes registaram-se ainda os seguintes salvamentos:

- O *Clan Macwhirter*, afundado a 27 de agosto, viu os seus 74 náufragos recolhidos pelo aviso *Pedro Nunes*, que saiu duas vezes para procurar as três baleeiras;
- Os náufragos do inglês *Trevilley* e holandês *Breedijk*, num total de 28 pessoas, foram encontrados pelo *Cunbango* que os deixou em Lisboa;
- Do HMT *Aloutte*, atacado a 19 de setembro perto da costa portuguesa, foram trazidos 30 homens para terra por embarcações de pesca, nomeadamente, o *Dois Gémeos* e o *Ilha Graciosa*;
- Os ingleses do *Medon,* atacado a 10 de agosto foram encontrados pelo *Luso;*
- Sobreviventes do *Baron Ogilvy,* afundado a 29 de setembro, foram recolhidos pelo *Mouzinho;*
- Os do *Dagomba* foram apanhados pelo aviso *Bartolomeu Dias,* depois de ser afundado a 14 de novembro.

Contabilizaram-se também sete arribadas:

- De ingleses do *Siris,* afundado a 12 de julho, que navegaram até São Vicente, Cabo Verde;
- Os náufragos do *Elmwood e Stella Likes,* ambos perdidos a 27 de julho, chegaram pelos próprios meios à Guiné Bissau.
- Os do *Jack Carnes*, torpedeado a 30 de agosto, chegaram à Ilha Terceira.
- Às Desertas, perto da Madeira, arribou uma baleeira do *Bulmouth* a 6 de novembro.
- À baía de Santa Marta, em Angola, chegaram os homens do *Star of Scotland* a 1 de dezembro.

Os sobreviventes do Bulmouth, apenas seis em 56 homens, foram testemunhas do combate, entre 27 e 31 de outubro, que opôs 4 escoltas do comboio SL.125 - constituído por 37 mercantes -, a uma dezena de U-boats. Os Aliados foram detectados quando se reuniam ao largo da costa algarvia, vindos do Atlântico Sul e do Mediterrâneo para seguir para o Reino Unido, tendo os alemães formado uma matilha que afundou 12 mercantes[368].

[367] AHD-MNE: Legação de Washington; S11.E5.P2/68668 - *Consulado Baltimore, Incidentes vapores portugueses,* 03/08/1942.
[368] uboat.net: *Convoy Battles – SL125;* https://uboat.net/ops/convoys/convoys.php?convoy=SL-125, consultado a 10 de junho 2020.

Do mesmo comboio desembarcaram no Funchal, a 1 de novembro, cento e dezassete sobreviventes do *Hopecastle*, *Baron Vernon* e *Tasmania*. Lisboa viu chegar 46 homens do *President Doumer* e mais 44 do *Tasmania* que vinham a bordo do norueguês *Alasca,* também torpedeado enquanto realizava os salvamentos. Apesar dos estragos manteve-se a flutuar e enviou vários pedidos de socorro ouvidos pelo *Serpa Pinto* que, por duas vezes, se ofereceu para ajudar sem que os noruegueses aceitassem, preferindo o apoio de navios de guerra que eventualmente chegaram e o acompanharam até à capital portuguesa onde aportarem a 11 de novembro.

Apesar das perdas o comodoro do SL.125, Vice-almirante na Reserva Cecil Reyne, que quase perdeu a vida quando o seu navio foi afundado, recebeu uns inesperados parabéns do Almirantado. O seu comboio tinha atraído tanta atenção dos U-boats que nem se tinham apercebido das tropas que cruzaram o Atlântico para realizar os desembarques do Norte de África. A operação "Torch" seria um sucesso e o comandante alemão dos submarinos reconheceria na sua autobiografia que a surpresa tinha sido total, apesar do grande número de unidades que estavam no mar[369].

Dois meses depois do SL.125 entraram em Ponta Delgada dois navios de guerra com cerca de 300 náufragos oriundos de oito mercantes do comboio ON.154. Eram testemunhas de um confronto que opôs seis escoltas canadianas, acompanhando 45 mercantes, a duas alcateias de 19 U-boats. Perderam-se quase 500 marinheiros e 14 navios. Dos HMS *Milne* e HMCS *Shediac* desembarcaram tripulantes do *Melrose Abbey, Ville de Rouen, Melmore Head, Empire Shackleton, Lynton Grange, President Francqui, Baron Cochrane e Zarian*[370]*.*

Foi a última vez que as ilhas Atlânticas receberam tão elevado número de náufragos. Como veremos em 1943 a sorte da guerra no mar mudaria de forma irreversível pendendo definitivamente para o lado Aliado e os confrontos entre alcateias e comboios tornaram-se acontecimentos raros.

Ainda antes desta massa humana os portos portugueses tinham recebido outros náufragos aportados em navios estrangeiros:

- Os ingleses do *British Yeoman*, afundado a 15 de junho, entraram em São Vicente, Cabo Verde, a bordo do espanhol *Castillo Alemenara*;

- Os também britânicos *Hollinside* e *Penrose*, afundados perto de Sines a 3 de setembro, foram salvos por dois barcos de pesca galegos que os deixaram em Lisboa;

- Os tripulantes do *West Kebar*, afundado a 30 de outubro, entraram no Funchal a bordo do espanhol *Campero*.

Não foram também poucas as vezes que os portugueses tropeçaram em histórias mais infelizes. Em setembro de 1942 pescadores de Cabo Verde encontraram sete carteiras numa desguarnecida baleeira que pertencera ao mercante inglês *Cortona*. Foram entregues ao cônsul britânico em São Vicente que as encaminhou para os familiares[371]. O navio foi atacado a 12 de junho primeiro pelo *U-166* e depois pelo

[369] Richard Woodman, *op. cit.*, p. 539.
[370] uboat.net: *Convoy Battles – ONS154;* https://uboat.net/ops/convoys/convoys.php?convoy=ONS-154, consultado a 10 de junho 2020.
[371] AHD-MNE: British Embassy Lisbon; C.E23.P6/1261, *Nota da Embaixada Inglesa agradecendo a devolução das carteiras dos tripulantes do Cortona,* 07/05/1943.

U-201 que o afundou com 3 torpedos. Os 54 tripulantes escaparam em dois salva-vidas, mas só um, com 24, foi recolhido[372]. Do outro sobraram sete carteiras…

No dia 10 de dezembro de 1942 entrava no porto da Horta o contratorpedeiro *Dão* com quatro dos seus marinheiros feridos - dois com alguma gravidade -, água nos paióis, casas das máquinas e todos os locais onde existiam vigias inundados, diversas cavilhas dos pés dos balaustres partidos, balaustres retorcidos e portas estanque empenadas. Houve ainda um princípio de incêndio junto a uma das turbinas do motor que sobreaqueceu. O navio tinha saído um dia antes para procurar sobreviventes do transporte inglês *Ceramic*, afundado por um submarino, mas uma forte tempestade impossibilitou a missão e causou tanta avaria que o obrigaram a regressar ao porto sem nada avistar[373].

Das 645 pessoas do Ceramic apenas sobreviveu uma, aprisionada pelo *U-515,* autor do ataque[374].

4.4.5 - 1943 a 1945: A tecnologia vence o U-boats

Em janeiro de 1943 reuniram-se na recém conquistada Casablanca, em Marrocos, Roosevelt e Churchill numa conferência que ficaria conhecida especialmente pela declaração em que asseguravam que a guerra só terminaria com a rendição incondicional dos países do Eixo, mas o encontro serviu também para discutir o futuro - invasão da Sicília e da França - e para tomar decisões em relação a diversos teatros de operações entre os quais a Batalha do Atlântico[375].

Os U-boats foram considerados uma das principais ameaças e foi decidido atacar as suas bases Francesas. Há muito que o Almirantado pedira estas operações, nomeadamente, durante o período em que estas estavam em construção, mas sem resultados. Quando finalmente os aviões fizeram as surtidas pouco havia a fazer contra as estruturas de betão armado que tinham sido erguidas desde 1940[376].

Também no mar se sentiam as dificuldades dos Aliados. Janeiro foi tempestuoso, mas mesmo assim 38 navios foram afundados[377]. Em fevereiro foram 63[378] e em março 97[379]. Dois terços seguiam em comboios e a eficácia do sistema voltou a ser questionada. Alguns historiadores consideram que após Dunquerque este foi o período em que a derrota dos Aliados esteve mais próxima[380].

Em Berlim a ineficácia das grandes unidades de superfície e outros desentendimentos com Hitler levaram, no primeiro mês do ano, à demissão do responsável máximo da "Kriegsmarine", o almirante Raeder. Para o substituir foi designado Dönitz o homem que quatro anos antes tinha começado na liderança de uma pequena frota com menos de cinco dezenas de unidades, mas mostrara resultados[381].

---

372 Ian M. Malcolm, *op. cit*, p. 85.
373 BCM-AH: Contratorpedeiro Dão; Núcleo 22, NO 211, *Relatório do Comandante referente a 26 de setembro de 1942 a 24 de janeiro de 1943*, pp. 4 - 9.
374 uboat.net: *Boats Sunk by U-boats - Ceramic;* https://uboat.net/allies/merchants/ship/2496.html, consultado a 10 de junho 2020.
375 Antony Beevor, *op. cit.*, pp. 532 - 533, 537.
376 Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, pp. 353 - 358.
377 Idem, *ibidem*, p. 377.
378 Idem, *ibidem*, p. 378.
379 Idem, *ibidem*, p. 382.
380 Idem, *ibidem*, p. 382.
381 Idem, *ibidem*, p. 344 - 348.

Do outro lado do Canal da Mancha também se sentiram o efeito das mudanças de comando. A 17 de novembro de 1942 foi nomeado para liderar o Western Approaches Command o Almirante Max Horton, um submarinista, que se mostrou mais persistente junto do Governo. Mal tomou posse insistiu também na necessidade de reforçar o Coastal Command com aviões de muito longo alcance o que aconteceu a partir de abril do ano seguinte. Implementou o conceito de grupos de suporte constituídos para reforçar escoltas de comboios em caso de necessidade e dar apoio ás patrulhas aéreas. Beneficiou ainda de novos tipos de contratorpedeiros e corvetas, de armas novas, tecnologia que permitia localizar U-boats através das comunicações e novos radares mais precisos, agora também instalados em aviões[382].

Os primeiros resultados surgiram em finais de março quando os radares dos aviões começaram a assinalar com frequência a presença de U-boats na Baía da Biscaia. Mesmo não registando afundamentos esta interferência obrigava os submarinos a mergulhar, impedia que progredissem normalmente e deixavam as tripulações com os nervos à flor da pele[383].

Em abril caiu para metade o número de mercantes Aliados destruídos e em maio mudou tudo. Nos primeiros dias, durante o ataque ao comboio ON.55 perderam-se doze navios, mas cinco U-boats foram afundados[384]. No dia 31 as baixas alemãs cifravam-se em quatro dezenas sendo que 14 tinham perecido em emboscadas a comboios[385]. Os alemães não suportavam perdas tão elevadas de forma continuada e Dönitz deu ordem para retirarem para sul dos Açores[386], longe do apoio aéreo Aliado. No Atlântico não haveria retorno a tempos felizes, e só no Índico se continuaram a somar êxitos visíveis.

Para as autoridades portuguesas o primeiro semestre foi semelhante ao ano anterior, mesmo que ligeiramente mais modesto. Neste período os únicos náufragos a chegar a território português num navio estrangeiro foram catorze tripulantes do americano *Charles C. Pinckney*, afundado a 27 de janeiro, que entraram no Faial a bordo do navio suíço *Caritas I*. As arribadas por meios próprios terão sido três, nomeadamente, em Ponta Delgada onde deram entrada todos os 63 sobreviventes do inglês *Roxburgh Castle*, afundado a 22 de fevereiro, e as restantes nas Flores, onde os homens do inglês *California Star* e norueguês *Thorstrand* conseguiram chegar depois de terem sido atacados a 4 e 6 de março.

O contratorpedeiro *Lima* foi o primeiro navio português a envolver-se numa operação de busca e salvamento em 1943. A 26 de janeiro saiu de Ponta Delgada para responder ao pedido de socorro enviado pelo *City of Flint*. Na madrugada de 28 avistaram luzes brancas e very-lights que assinalavam 71 náufragos que eram afinal de um outro navio americano, o *Julia Ward Howe*. Na mesma manhã seriam também encontrados os primeiros 16 tripulantes do *City of Flint*. No final do dia eram 48, mas faltou encontrar uma das baleeiras que só seria recolhida 46 dias depois por um vaso de guerra britânico. No regresso o português também enfrentou uma tempestade de que resultou a perna partida de um homem da guarnição e ferimentos em alguns americanos. Registou ainda uma inclinação de 67 graus e uma lista de estragos semelhante à apresentada pelo *Dão* um mês antes.

A 10 de fevereiro o *Tagus* protagonizou um salvamento diferente do habitual, rebocando para Casablanca o espanhol *Duero* que tinha chocado com uma mina.

---

[382] Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, p. 383 - 384.
[383] Idem, *ibidem*, p. 383 - 384.
[384] Idem, *ibidem*, pp. 403 - 406.
[385] Idem, *ibidem*, p. 416.
[386] Idem, *ibidem*, pp. 422 - 423.

Nos meses seguintes encontram-se menções aos seguintes salvamentos:

- 71 sobreviventes do americano *Keystone*, afundado a 13 de março, encontrados pelo vapor *Sines;*
- Nove tripulantes do *Moanda*, afundado a 28 de março, encontrados a 30 pelo *Foca;*
- 10 homens do americano *James W. Denver,* afundado a 11 de abril, recolhidos a 4 de maio pelo *Albufeira;*

Na segunda parte do ano de 1943 assinala-se a assinatura do Acordo dos Açores entre portugueses e britânicos. Desde 18 de junho que estava a ser negociado depois do embaixador em Lisboa Ronald Campell ter solicitado oficialmente a sua cedência apelando à Aliança. O acordo foi assinado em agosto e antes do fim do ano a base aérea na Ilha Terceira estava operacional com aviões de longo alcance a fazer patrulhas, mas também navios que passaram a contar com portos no arquipélago.

A frota de Dönitz passou a ter como objetivo manter os Aliados ocupados. As matilhas desapareceram. Afundar um navio passou a ser um prémio e não um objetivo[387]. Estas medidas não impediram que 1943 terminasse com a perda de 244[388] U-boats. Cerca de 180 desapareceram após 1 de maio[389]. Um ano antes as baixas tinham sido de 87[390]…

O declínio da frota de U-boats e a redução no número de afundamentos Aliados no segundo semestre de 1943 sentiu-se no número de assistências por portugueses. O *Inhambane* recolheu a 22 de julho 46 sobreviventes do inglês *Harmonic*, afundado a 15, deixando-os na Baía, no Brasil. A 19 de novembro o *Angola*, em viagem de São Tomé para o Funchal, foi interceptado pelo *U-103* que lhe pediu para acolher um dos seus homens diagnosticado com tuberculose. O alemão seria hospitalizado no Funchal.

Em 1944 o registo de náufragos encontrados no Atlantico é praticamente inexistente. Apenas foi possível assinalar o caso do *Peleus*, cujos únicos três sobreviventes, foram encontrados pelo *Alexandre Silva,* a caminho de Angola. O navio tinha sido afundado a 13 de março pelo *U-852*, e o comandante alemão, Heinz-Wilhelm Eck, deu ordens para matar todos os tripulantes que estavam na água, com a aparente intenção de evitar que denunciassem a sua presença caso fossem resgatados. Inicialmente houve quatro sobreviventes, mas apenas três viveriam o suficiente para serem encontrados pelo mercante português a 20 de abril, mais de um mês depois do incidente. No pós-guerra, nos julgamentos de Nuremberga, Eck seria o único comandante de U-boats condenado à morte por crimes de guerra.

Novas armas, soluções engenhosas e mesmo novos tipos de submarinos surgiram até ao fim da guerra, mas foram rapidamente ultrapassados pelos aliados, tendo pouco impacto no resultado do conflito. O ano de 1944 terminaria com 249 U-boats destruídos.

Os últimos náufragos a arribar a Portugal seriam aliás tripulantes de U-boats cujos comandantes entenderam - após a rendição alemã - não se entregar aos ingleses preferindo afundar os seus navios e remar até à praia de um país neutral. Estão nessa situação o U-963, cujos 48 tripulantes chegaram à

[387] Jonathan Dimbleby, *op. cit*., p. 427.
[388] uboat.net: *U-boat losses 1939 - 1945;* https://uboat.net/fates/losses/, consultado a 10 de junho 2020.
[389] Jonathan Dimbleby, *op. cit*., p. 429.
[390] uboat.net: *U-boat losses 1939 - 1945;* https://uboat.net/fates/losses/, consultado a 10 de junho 2020.

Nazaré na manhã de 20 de maio, e os 47 tripulantes do U-1277 que fizeram o mesmo próximo do Porto a 3 de junho.

4.5 - A guerra no Índico

A actividade bélica no Oceano Índico, especialmente na proximidade de Moçambique, deu os primeiros sinais em novembro de 1939, mas nos anos seguintes ficou à distância, apesar de combates em territórios relativamente próximos.

A meio de 1942 uma primeira vaga de ataques, feitos por submarinos japoneses, trouxe a guerra até às imediações da antiga colónia portuguesa e nos anos seguintes seriam especialmente U-boats alemães, que substituíram os nipónicos, a emboscar no Canal de Moçambique os mercantes Aliados.

Se no Atlântico a ameaça submarina se tornou em 1943 quase obsoleta, no Índico os U-boats continuaram a constituir uma ameaça mais eficaz.

4.5.1 - A actividade bélica na fase inicial da guerra

A presença de forças do Eixo no Índico fez-se notar nos primeiros meses da guerra através de unidades de superfície alemãs, nomeadamente, os couraçados de bolso *Admiral Graf Spee, Admiral Sheer* e os cruzadores auxiliares ou corsários.

O *Admiral Graf Spee* saiu de Wilhelmshafen a 21 de agosto de 1939 enquanto o seu navio de apoio, o *Altmark*, zarpara semanas antes com destino aos EUA onde se abasteceu de diesel seguindo depois para um ponto de encontro pré-designado no Atlântico sul[391]. O primeiro afundamento realizado por esta dupla aconteceu a 19 de setembro quando interceptaram o britânico *Clement* carregado com combustível ao largo da costa brasileira[392].

O Kapitän zur See Hans Langsdorff realizou afundamentos no Atlântico Sul até 22 de outubro, altura em que - sabendo que a sua presença já era conhecida dos britânicos - rumou para o Índico[393], onde encontrou poucas presas tendo, no entanto, afundado o navio tanque britânico *Africa Shell* em águas territoriais Moçambicanas. O comandante do mercante foi aprisionado e a tripulação chegou a uma praia entre Quíssico e Závora, a sul da colónia[394].

Como já referimos o *Admiral Graf Spee* foi afundado pela tripulação no Rio da Prata a 17 de dezembro de 1939 e Hans Langsdorff suicidou-se pouco depois[395]. O seu navio de abastecimento, o *Altmark*, com mais de 300 prisioneiros a bordo, tentou regressar à Alemanha, mas foi capturado pela "RN" em águas

391 Richard Woodman, *op. cit.*, p. 9
392 Idem, *ibidem*, pp. 77, 78
393 Idem, *ibidem*, pp. 79,80
394 TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 132.
395 Richard Woodman, *op. cit.*, pp. 103, 104

norueguesas a 14 de fevereiro de 1940, numa operação muito festejada pela opinião pública do Reino Unido[396].

O *Admiral Sheer*, por seu lado, foi mandado para sul no princípio de novembro de 1940 e entrou no Índico no mês seguinte[397], regressando à Alemanha com um total de 16 navios afundados[398], um pecúlio muito celebrado pela "Kriegsmarine". Para o Atlântico Sul e Índico zarparam ainda vários cruzadores auxiliares ou corsários dos quais o primeiro foi o *Atlantis*, a 31 de março de 1940. A 6 de abril foi a vez do *Orion* e nas semanas e meses seguintes outros como o *Komet*, o *Kormoran*, o *Michel*, o *Pinguin*, o *Stier*, o *Thor* e o *Widder*[399].

Ao contrário do que temia o Almirantado Britânico e acreditava o Quartel General da "Kriegsmarine" o impacto na campanha tanto dos cruzadores auxiliares como dos couraçados de bolso foi modesto quando comparado com o dos U-boats no mesmo período. Foram, no entanto, úteis para desviar navios de guerra britânicos e grupos de combate para operações prolongadas de busca e destruição em mares distantes, evitando que reforçassem as escoltas mercantes noutros locais[400].

Num mar que banhava essencialmente colónias ou aliados da Inglaterra houve um curto período de tempo em que os italianos, presentes na Eritreia, Etiópia e Somália Italiana também representaram uma ameaça à navegação aliada no Índico, no canal do Suez e no Mar Vermelho. No porto eritreu de Massava a “Regia Marina” tinha sete contratorpedeiros, oito submarinos e duas lanchas torpedeiras.

O ditador italiano declarou guerra aos Aliados a 10 de junho de 1940 e, na primeira semana, perdeu quatro submarinos da frota colonial contra dois mercantes, um contratorpedeiro e um patrulha Aliados[401]. Nas semanas seguintes invadiu a Somália Britânica ocupando, a 19 de agosto, a capital Berbera, realizando ainda surtidas nas fronteiras do Quénia e do Sudão, mas em janeiro de 1941 ingleses e sul-africanos ultrapassaram as posições italianas chegando a Mogadíscio – capital da Somália italiana – a 25 de fevereiro. Massava foi ocupado a 2 de abril, numa altura em que os contratorpedeiros e as lanchas torpedeiras já tinham sido perdidas e apenas sobreviviam quatro submarinos – *Archimede, Ferraris, Guglielmotti e Perla* -, que escaparam para o Atlântico e chegaram a Bordéus, em França, onde integraram o comando Betasom[402]. O Império italiano na África Oriental desapareceu a 27 de novembro de 1941 após o fim dos combates nas montanhas no norte da Etiópia.

As forças francesas de Vichy também foram responsáveis pelo torpedeamento de um navio próximo de Moçambique. O vapor norueguês *Thode Fagelund* foi afundado ao largo da costa da Africa do Sul a 17 de novembro de 1941 pelo submarino *Les Héros*, como retaliação pela apreensão da *Royal Navy* de três navios de um comboio francófono que partira de Madagáscar para França[403].

Semanas depois, a 8 de dezembro, aconteceu o ataque japonês a Pearl Harbor e a guerra estendeu-se ao pacífico, passando o indico a ter como novos protagonistas do Eixo os japoneses.

---

396 Jonathan Dimbleby, *op. cit.*, pp. 45 - 59
397 Richard Woodman, *op. cit.*, p. 212
398 Lawrence Paterson, *op. cit.*, p. 26
399 Richard Woodman, *op. cit.*, p.128
400 Idem, *ibidem*, p. 129
401 Os submarinos italianos perdidos foram o *Macallé*, o *Galieleo Galilei*, o *Evangelista Toricelli* e o *Galvani*. Os mercantes Aliados afundados foram o norueguês *James Stove* e o grego *Atlas*; o contratorpedeiro foi o *Khartoum* e o patrulha o *Pathan*.
402 Lawrence Paterson, *op. cit.*, pp. 24, 25
403 Idem, *ibidem*, pp. 25-26.

Foi neste "dia de infâmia" - segundo frase do presidente dos EUA, Franklin Roosevelt - que se deu a chegada a Timor de 14 náufragos do navio nipónico *Nanyei Maru* atacado, pelas 17 horas, ao largo da ilha por um avião Hudson australiano com base na parte holandesa da ilha[404]. Os tripulantes - um deles ferido num braço - arribaram ao cais de Dili perto da meia noite em duas baleeiras, duplicando praticamente a comunidade japonesa na ilha[405]. Curiosamente o navio não se afundou e foi rebocado dias mais tarde para Dili onde acabaria por se afundar.

4.5.2 - A presença japonesa

Nesta fase Moçambique pouco sentiu os efeitos do conflito. Tendo a norte a Tanzânia, governada pelos britânicos, e a sul a África do Sul, potência regional e aliada dos ingleses, poucos combates entre unidades de superfície aconteceram nas suas imediações, sendo a exceção o caso que envolveu o *Africa Shell*. Ambos os territórios tinham também bases navais e aéreas.

O Índico assumiria, no entanto, um papel fundamental no abastecimento dos exércitos britânicos no Egipto que viram o acesso através do Mediterrâneo cortado após a entrada da Itália na guerra e a ocupação por forças do Eixo da Grécia e de zonas do Norte de África. A rota pelo Cabo da Boa Esperança, transformou-se numa espécie de porta das traseiras para chegar ao oitavo exército britânico no Cairo[406].

Longe das alcateias de U-boats que emboscavam os mercantes no Atlântico, as rotas para lá do Cabo da Boa Esperança eram muitas vezes percorridos de forma independente e sem escolta. Para os submarinos do Eixo o Índico viria a revelar-se um terreno fértil como recordou mais tarde num livro de memórias o comandante de submarinos japonês Moshitsura Hashimoto: "Our losses were small and the harvest large, while in the Pacific it was just the other way round. As a result all submarine captains preferred operating in the Indian Ocean"[407].

As operações japonesas nesta parte do mundo tiveram lugar logo em fins de 1941, pouco depois do ataque a Pearl Harbor e ainda antes de Singapura ser ocupada[408]. Como base foi escolhida a ilha de Penang, na Malásia, invadida a 17 de Dezembro, e que depressa recebeu uma unidade de engenharia da marinha para construir as infra-estruturas necessárias à manutenção de uma frota de submarinos[409].

Os primeiros afundamentos foram realizados a sudoeste de Sumatra e chegaram também ao Canal de Moçambique. Os *I-10, I-16, I-18 e I-20* estiveram nas imediações da antiga colónia portuguesa entre 5 junho e meados de julho reclamando o afundamento de 22 navios[410].

Na primeira investida, de 5 a 12 de junho, os nipónicos reclamaram uma dúzia de sucessos enquanto os ingleses asseguram que foram apenas nove afundados e um danificado, sendo certo que a Moçambique chegaram notícias e náufragos de sete mercantes. A 5 o *I-10* afundou o panamiano *Atlantic Gulf,* a 180 milhas da cidade da Beira. No dia seguinte seria a vez do iugoslavo *Susak* desaparecer atacado pelo *I-19*

[404] NAA: Navy Office; A981, TIM P 11, *Timor (Portuguese) Intelligence Reports*, 24/12/1931, p.13.
[405] Carlos Cal Brandão, *Funo - Guerra em Timor*, Porto, Edições AOU, 1946, pp. 35 a 39.
[406] Lawrence Paterson, *op. cit.*, pp. 33-34.
[407] Mochitsura Hashimoto, *op. cit.*, p. 67.
[408] Idem, *ibidem*, p. 67.
[409] Lawrence Paterson, op. cit., pp. 29-30.
[410] Mochitsura Hashimoto, op. Cit., p. 256.

e até ao fim da primeira campanha os submersíveis nipónicos tiveram ainda sucesso com o norueguês *Wilford*, o grego *Agias Georgios IV*, o holandês *Kota Tjandy*, o inglês *Mahronda*, o panamiano *Hellenic Trader*, o inglês *Cliftonhall* e o jugoslavo *Superar*. Os registos britânicos referem ainda um ataque ao *Roger B. Taney ,* a 09 de junho*,* mas o navio conseguiu escapar[411].

Mal chegaram notícias do primeiro afundamento saíram de Lourenço Marques o aviso *Gonçalves Zarco*, e de Chinde o vapor costeiro *Sena,* a canhoneira *Tete* e aviões da DETA, a companhia de aviação do Governo Colonial. Nos dias seguintes reforçaram a presença portuguesa no mar o rebocador *Nacala* e um barco a motor pertencente à capitania. Cinco dos navios afundados viram todos ou parte dos seus tripulantes recolhidos por unidades navais portuguesas, num total de 248 homens. Mais 133 pessoas arribaram à costa moçambicana utilizando meios próprios e com exceção do *Agias Georgios IV* e do *Kota Tjandy* - cujos sobreviventes foram apanhados por navios que os levaram para outros destinos - Moçambique acolheu tripulantes dos restantes.

Depois destes ataques os quatro submarinos japoneses abandonaram a região durante 18 dias. A tática repetir-se-ia nos anos seguintes também com os alemães, que realizavam os ataques no Canal de Moçambique por vagas, com os agressores a desaparecer durante semanas ou meses voltando depois de forma inesperada. Estas ausências justificavam-se pela necessidade de reabastecer, mas eram também uma forma de confundir o inimigo e escapar aos meios de defesa.

A 30 de junho os japoneses regressaram. O *I-20* afundou o americano *Express* e os 41 náufragos chegaram em salva-vidas à praia de Malamba a 7 de julho. O *I-10* atacou o norueguês *Goviken,* do qual sobreviveram apenas seis dos 48 tripulantes, mas as provações destes homens continuaram. Recolhidos no mesmo dia pelo sueco *Eknaren,* voltaram a ser torpedeados no dia seguinte pelo I-16. Salvaram-se em três salva-vidas com todos os 39 tripulantes suecos. Um bote com nove homens - cinco do mercante norueguês – foi recolhido por um navio e deixado em Durban, enquanto os restantes arribaram a Moçambique[412].

Nesta segunda vaga os japoneses reclamaram uma dezena de sucessos[413], mas os registos britânicos apontam para um pecúlio menor assinalando apenas sete afundados – *Goviken, Express, Alchiba, Eknaren, Kabinga, Nimphae* e *Hartismere* – e outros tantos atacados – *Rookley, Dallington Court, Steaua Romana, Phemius, Munda, Bogie* e um navio que não foi possível identificar[414].

A Moçambique chegariam náufragos de todos os navios destruídos, mas ao contrário do aconteceu na primeira vaga não há registo de salvamentos por navios portuguesas. Com a exceção do *Alchiba*, cujos tripulantes foram recolhidos pelo holandês *Suriname* e deixados no porto da Beira, todos os outros - num total de 227 pessoas - chegaram pelos próprios meios à costa da colónia portuguesa. Fora do Canal de Moçambique, e servindo simultaneamente como corsários e abastecedores, encontravam-se os navios *Hokoku Maru* e *Aikoko Maru* que também afundaram um navio e capturaram outro.

---

411 TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, pp. 128-138.
412 TNA: Admiralty; ADM 199/2493, Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Despatch British Consulate-General Lourenço Marques, 26 de Janeiro de 1943.
413 Mochitsura Hashimoto, *op. Cit.*, p. 256.
414 TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943,

Apesar do sucesso não se repetiriam ações de envergadura da Marinha Imperial Japonesa no Canal de Moçambique porque o mês de junho de 1942 se revelou catastrófico para as pretensões do imperador Hirohito. Desde Pearl Harbor tinham conquistado aos britânicos territórios como Penang, Singapura e Hong Kong; derrotado os americanos em Wake, Guam e Filipinas; submetido os holandeses em Java e os Chineses em Xangai. A expansão foi interrompida quando atacaram a ilha de Midway, de onde os meios aéreos japoneses pretendiam atacar de forma consistente Pearl Harbor, o centro operacional das forças americanas no Pacífico.

Os japoneses planeavam ocupar a ilha e, simultaneamente, preparar uma armadilha que destruísse a esquadra de porta-aviões americana, mas os serviços navais dos EUA, que tinham decifrado os códigos navais inimigos, anteciparam-se às movimentações. A 4 de junho numa batalha em que os navios nunca se avistaram e o combate ficou praticamente a cargo dos meios aéreos desapareceram quatro porta-aviões, um cruzador e 250 aviões nipónicos, contra as perdas de um porta-aviões, um contratorpedeiro e centena e meia de aviões americanos[415].

Somou-se a esta derrota a captura da ilha de Guadalcanal pelos americanos em agosto, e a ocupação preventiva de Madagáscar pelos britânicos que temiam um avanço japonês para aquela colónia francesa de Vichy, o que estrangularia a rota que ligava o Cabo ao Suez. Em Maio de 1942 fuzileiros desembarcaram em Diego Suarez, esperando a rendição negociada com o governador local. A campanha estendeu-se, no entanto, até novembro altura em que as forças francófonas foram derrotadas[416].

Os japoneses não recuperariam a iniciativa e os planos onde se incluíam a conquista da Índia, caíram por terra. As forças navais disponíveis, incluindo as que operavam no Índico, foram concentradas no Pacífico, especialmente, junto às ilhas Salomão onde se previa que os americanos atacassem a seguir. O vazio no Oceano Índico foi ocupado pelos U-boats alemães[417].

4.5.3 - A presença alemã e o regresso dos italianos

Os primeiros U-boats chegaram ao Índico em Outubro de 1942[418], estabelecendo uma presença que se iria prolongar para lá da rendição da Alemanha em maio de 1945 em bases próprias tanto para unidades de ataque como de transporte. Com eles regressaram também meios da marinha italiana.

O interesse alemão em bases nos oceanos Índico e Pacífico foi demonstrado de forma oficial a 8 de Dezembro de 1939 quando o almirante Erich Raeder, requereu aos japoneses a disponibilização de bases que pudessem receber meios navais nazis. As negociações iniciais foram inconclusivas, alimentadas pelas suspeitas nipónicas de que Hitler tinha pretensões territoriais sobre as colónias dos países europeus com os quais estava em guerra, nomeadamente, a França, a Inglaterra e a Holanda [419].

Quando Hitler tornou público que os seus interesses não se sobrepunham aos japoneses foi possível avançar mais depressa e a 27 de setembro de 1940 foi assinado o Pacto Tripartido que também incluiu a

[415] Antony Beevor, *op. cit*, pp. 409-413.
[416] Idem, *ibidem*, pp. 502-503.
[417] Lawrence Paterson, *op. cit.*, pp. 34-35.
[418] Idem, *ibidem*, pp. 11-12.
[419] Idem, *ibidem*, pp. 20-23.

Itália, uma nação com uma marinha poderosa capaz de controlar o Mediterrâneo e que durante este período ainda estendia a sua presença a partes do norte de África e do Índico. O tratado estabeleceu a esfera de influência de cada um dos subscritores e a cooperação militar no âmbito do intercâmbio de informações, bases, planos, projetos e material militar[420].

Apesar do acordo só em dezembro de 1942 - e após pressão do almirante Paul Wenneker, adido naval alemão em Tóquio – foi possível abrir bases alemãs no Índico. Singapura, Jacarta e Surabaya, na Indonésia, foram designados para receber navios e submarinos de transporte que fariam ligação entre o oriente e a Europa, enquanto a base naval na ilha de Penang, na Malásia, foi apetrechada para receber os U-boat de combate, estruturas que ficaram prontas no primeiro semestre de 1943[421]. As bases foram guarnecidas, maioritariamente, com homens originários de navios da marinha mercante alemã retidos no oriente e no Índico desde o início do conflito[422].

Os navios mais rápidos foram utilizados como fura bloqueios entre o Japão e a Alemanha e vice-versa carregando matérias-primas essenciais, material bélico, projetos e técnicos militares ou civis[423]. Conseguiram alguns sucessos, mas a decifração dos códigos navais alemães e o controlo das rotas atlânticas pelos Aliados permitiram um grande número de intercepções. Entre setembro de 1942 e abril de 1943, sete dos 17 navios enviados de França e doze dos dezasseis que saíram do oriente foram afundados[424].

O transporte por cargueiros foi cancelado a 18 de janeiro de 1944, mas manteve-se ativo o realizado por submarinos. Unidades italianos de grande dimensões, que actuavam no Atlântico, foram adaptados para transporte, mas os resultados dececionaram porque a capacidade de carga era muito reduzida[425].

O primeiro submarino a fazer a ligação entre Oriente e Ocidente foi o japonês *I-30*, um dos pioneiros dos ataques no Canal de Moçambique, que após dobrar o Cabo da Boa Esperança chegou a Lorient a 5 de agosto de 1942 com mercadorias e informações detalhadas sobre as facilidades encontradas no Índico. A 22 do mesmo mês regressou aportando em Singapura a 13 de outubro, antes de voltar a zarpar para o Japão onde não chegaria porque chocou com uma mina que causou a morte a 14 tripulantes e arrastou para o fundo maquinaria e projetos militares alemães que trouxera na viagem de torna[426].

Como já referimos as operações japonesas no Canal de Moçambique, Mar Vermelho e Canal do Suez serviam os interesses alemães que em 1942 tentavam chegar ao Egito e viam os exércitos Aliados receber abastecimentos utilizando essas rotas. Talvez devido às notícias recém obtidas pelo *I-30* o almirante Karl Dönitz foi pressionado a preparar o envio de uma força para o Atlântico Sul e Índico[427].

Neste período o único u-boat com capacidade para cumprir missões a tão grande distância era o tipo IXC, que entrara ao serviço durante o ano de 1941, e guarnecia a 2ª Flotilha de submarinos, baseada em Lorient. Com pouco menos de 77 metros, entre 48 e 56 tripulantes tinha capacidade para percorrer

[420] Yale Law School - The Avalon Project: Three-Power Pact Between Germany, Italy, and Japan, Signed at Berlin, September 27, 1940; http://avalon.law.yale.edu/wwii/triparti.asp, consultado a 23 de fevereiro de 2019.
[421] Lawrence Paterson, op. cit., p. 73.
[422] Idem, *ibidem*, pp. 126-127.
[423] Idem, *ibidem*, pp. 37-38.
[424] Idem, *ibidem*, pp. 68-69.
[425] Idem, *ibidem*, p. 267.
[426] Lawrence Paterson, op. cit., p. 33.
[427] Idem, *ibidem*, p. 39.

13450 milhas náuticas sem necessidade de reabastecimento o que permitia a sua utilização em missões de longa distância.[428]

O primeiro grupo a seguir para o Oceano Índico teve o nome de código *Eisbär* (Urso Polar), talvez um forma de desviar a atenção para o objetivo dos quatro U-boats - *U-172, U-504, U-156 e U-68* - e um "Milchkuh" - *U-459* -, que deveria abastecer a frota no Atlântico sul, antes desta passar para lá do Cabo da Boa Esperança. Numa fase inicial o objetivo destes meios, liderados por veteranos com provas dadas, era emboscar mercantes que navegassem na costas da África do Sul, onde o comando alemão sabia que tinham passado mais de 200 navios na primeira metade de 1942[429].

A 19 de agosto de 1942 partiram de Lorient os *U-156* e *U-172*, seguidos pelo *U-459*. Fariam o reconhecimento à costa sul africana, passando informações às restantes unidades que sairiam para sul até 12 setembro. Como o objetivo era a surpresa havia ordens para não fazer ataques após a linha do equador, de modo a não denunciar a sua presença em paragens tão longínquas[430].

A missão de reconhecimento não correu como planeado pois o *U-156* foi primeiro desviado para atacar um comboio no Atlântico Norte e, posteriormente, afundou o paquete *Laconia*, transformando-se no protagonista do incidente já referenciado no capítulo 4.4.4.. Interrompida a sua progressão para o Índico seguiu para sul o U-159[431].

Em vez da abundância junto à costa sul-africana os alemães encontraram inicialmente um deserto de alvos, mas a situação alterou-se a partir de 8 de outubro, ultrapassado-se rapidamente a dezena de sucessos. No dia 17 o *U-504* fez o primeiro ataque bem-sucedido no Índico afundando o *Empire Chancer*.

Os quatro U-boats iniciais foram reforçados por mais quatro também saídos de Lorient e Kiel. Os *U-177, U-178, U-179* e *U-181* saíram da Europa entre agosto e setembro de 1942, mais por pressão de Hitler do que por vontade de Dönitz, que não gostou de ver os seus navios desviados para rotas tão distantes[432].

Em novembro de 1942 os U-boats tinham dobrado o Cabo da Boa Esperança e subido o Canal de Moçambique, onde, a 4, fizeram a primeira vítima. Tratava-se do norueguês *Hai Hing* cujos 42 tripulantes foram recolhidos pelo rebocador Chaimite[433], que saiu de Lourenço Marques avisado pela equipagem de um navio grego que assistiu ao ataque e ali regressou procurando abrigo. O responsável foi o *U-178* que pouco depois também afundou o cargueiro britânico *Trekieve* que viu os 47 tripulantes arribarem à ilha de Inhaca, de onde seguiram para Lourenço Marques no rebocador *António Enes*[434].

Foi o princípio da terceira vaga de afundamentos no Canal de Moçambique que se prolongaria até 12 de dezembro vitimando um total de 14 navios. Os tripulantes de uma dezena receberam apoio de autoridades portuguesas. Para além dos dois já referidos chegaram também a diferentes pontos de Moçambique náufragos das seguintes embarcações:

---

[428] Uboat.net: Type IXC; https://uboat.net/types/ixc.htm, consultado a 13 de março de 2019.
[429] Lawrence Paterson, op. cit., pp. 40.
[430] Idem, *ibidem*, pp. 41.
[431] Idem, *ibidem,* pp. 41.
[432] Idem, *ibidem,* pp. 41-43.
[433] TNA: Admiralty; ADM 199-2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channels - Statement of sinking's of British and Allied vessels by Axis submarines during 1942 in Mozambique Channel*, 27 janeiro 1943 e ADM 199-83 - B*ritish and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports*.
[434] Uboat.net: *Ships hit by U-178*; https://uboat.net/boats/successes/u178.html, consultado a 18 de março de 2019.

Náufragos do Nova Scotia fotografados do aviso Afonso de Albuquerque.
***Fonte**: BM-AHM, Núcleo 150, N.º 114 (2) - Relatório do salvamento do Nova Scotia.*

———

- Oito do norueguês *Gunda,* afundado a 19 de novembro, arribaram no mesmo dia à Praia da Ponta do Ouro;
- 19 do grego *Corinthiakos,* afundando a 20 de novembro, chegaram no mesmo dia à ilha de Inhaca;
- 55 do *Alcoa Pathfinder*, afundado a 22 de novembro, pisaram terra cinco milhas a norte da Ponta do Ouro;
- 39 do britânico *Dorington Court,* afundado a 24 de novembro, também arribaram à Ponta do Ouro;
- 32 do *Evanthia,* afundado a 28 de novembro, chegaram à Vila João Belo;
- Dois do *Saronikos,* afundado a 7 a dezembro, pisaram terra perto da Barra do Limpopo;

Recolhidos por embarcações portuguesas encontramos tripulantes e passageiros do *Nova Scotia*, afundado a 28 de novembro; do *Cleanthis,* desaparecido dois dias depois, e do *Amarilys* torpedeado a 2 de dezembro[435].

Desta vaga de ataques destaca-se a maior operação de socorro realizada por navios portugueses. O *Nova Scotia* era um paquete convertido em transporte de tropas, mas quando na manhã de 28 de novembro

[435] TNA: Admiralty; ADM 199-2493 - *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channels - Statement of sinking's of British and Allied vessels by Axis submarines during 1942 in Mozambique Channel*, 27 janeiro 1943.

foi torpedeado transportava, entre o Egito e a África do Sul, mais de setecentos civis italianos oriundos da Eritreia, para além de duas centenas de guardas e soldados Aliados[436].

Quando o comandante alemão Robert Gysae, do *U-177*, emergiu para recolher informações sobre o navio que acabara de afundar, percebeu que no mar se falava italiano, então um país aliado. Ainda com o caso *Laconia* fresco o oficial comunicou o caso à BdU, que enviou a mensagem para Lisboa onde os responsáveis pela Legação puseram as autoridades marítimas portuguesas a par do desastre[437]. Ao início da noite a notícia chegou finalmente ao *Afonso de Albuquerque* que zarpou de madrugada[438].

Pouco depois das 13 horas o aviso estava sobre a zona do desastre, um cenário que dificilmente seria esquecido. A mancha de destroços estendia-se por milhas e entre madeiras, colchões e todo o tipo de destroços boiavam centenas de corpos. Um banquete para tubarões de todos os tamanhos.

O resgate decorreu de forma ininterrupta ao longo de 27 horas, retirando-se da água um total de 194 pessoas, sendo que cerca de 130 eram italianos. Mais de 850 morreram. Como corolário inédito da operação existem nos arquivo da Marinha e do MNE notas oficiais de agradecimento tanto das autoridades Aliadas como do Eixo, uma questão que desenvolvemos no capítulo 6.

4.5.4 - Submarinos e espiões

"A colónia portuguesa neutral da África Oriental é, em determinado sentido, uma base inimiga no continente africano. Dali os espiões e agentes inimigos podem comunicar para Berlim, Roma e Tóquio, os movimentos dos navios pertencentes às Nações Unidas. Estes agentes da Gestapo, recrutam em Lourenço Marques marítimos holandeses e gregos que fazem parte das tripulações dos navios Aliados. É dali que um dos mais hábeis, dos muitos, agentes alemães transmite para Berlim as informações que acumula relativas às Nações Unidas, e cujas funções no continente africano se podem comparar com as exercidas por Von Papen, nos Balcãs, e por Grobba, no Próximo Oriente"[439].

Este parágrafo é apenas um extrato de uma longa reportagem publicada na revista americana Collier's em novembro de 1942 onde se faz eco de um conjunto de suspeitas que a eficácia dos ataques japoneses e alemães, levantaram entre os Aliados. O agente alemão referido era o vice-cônsul em Lourenço Marques Luitpold Werz, que com o cônsul italiano Umberto Campini[440], controlavam uma rede que se dedicava à recolha de informações sobre o movimento naval no Canal de Moçambique, e as atividades militares e políticas da África do Sul.

As suspeitas alargavam-se também à colónia alemã estabelecida nas zonas rurais da Beira e de Moçambique. A desconfiança cresceu mais quando chegaram náufragos do *Mahronda*[441] e do *Hellenic Trader*, afundados a 11 de junho de 1942, e que declararam que alguns brancos com quem se tinham

[436] Uboat.net : Ships hit by U-boats; https://www.uboat.net/allies/merchants/ship/2476.html , consultado a 02de fevereiro de 2019.
[437] TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943.
[438] Gomes Ramos (1º tenente), *O Afonso de Albuquerque salva náufragos do Nova Scotia*, separata dos Anais do Clube Militar Naval, 1952.
[439] Frank Gervasi, 'African Danger Spot', *Collier's Magazine*, 7 de novembro de 1942, pp. 13, 67.
[440] TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Umberto Campini*, 28 de dezembro de 1943, pp. 51-53.
[441] TNA: Admiralty; ADM 199/2141, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Mahronda - Captain W. Hill*, 11 de agosto de 1942, pp. 50-52.

cruzado no mar não tinham mostrado vontade de os socorrer. De um dos salva-vidas do primeiro navio teriam mesmo avistado dois alemães que transportavam no seu bote um radiotransmissor.

Os ataques e as suspeitas permitiram ao primeiro ministro da África do Sul, Jan Smuts, pressionar os britânicos para que autorizassem uma maior intervenção na defesa de Moçambique, sugerindo que os portugueses impedissem o envio de mensagens codificadas através de telegramas e autorizassem a instalação de uma base aérea para patrulhar o canal. Já aqui referimos o interesse sul-africano, enquanto potência regional, em expandir-se para a colónia portuguesa, e os afundamentos no canal reforçaram essa pretensão perante os Aliados[442].

O assunto preocupou as autoridades portuguesas que em inquérito concluíram que não havia razões para suspeitar que a colónia alemã pudesse estar a ajudar a frota submarina quer com informações, quer com mantimentos ou combustíveis. Cópias do relatório foram enviados ao Presidente do Conselho de Ministros, António de Oliveira Salazar[443].

Também os britânicos se empenharam num inquérito analisando não só a costa moçambicana, mas também denúncias particulares, concluindo que com a excepção das informações reunidas pelos cônsules do Eixo em Lourenço Marques, não existiam condições ou abastecimentos suficientes na colónia - e ainda menos em mãos dos alemães - capazes de sustentar uma frota de submarinos de combate. Curiosamente entre a documentação reunida encontra-se também a tradução de parte do relatório elaborado pelo capitão João de Figueiredo, governador da província do Niassa[444].

4.5.5 - 1943 a 1945: A redução dos ataques e o fim da guerra

Alemães e japoneses não voltariam a ter um período tão proveitoso no Canal de Moçambique como o de 1942, mas as autoridades portuguesas ainda prestariam assistência a tripulantes oriundos de 17 navios afundados entre março de 1943 e agosto de 1944.

Em 1943 os primeiros náufragos beneficiados pela presença de navios portugueses no Índico foram os 32 sobreviventes do inglês *Aelybryn*, afundado ao largo da África do Sul a 11 de março e recolhidos três dias depois pelo vapor *Lourenço Marques*, que os deixou na Cidade do Cabo[445]. Dois meses depois o U-181 fez uma surtida pelo Canal para afundar o inglês *Tinhow* e o sueco *Sicilia*. Do primeiro salvaram-se 124 pessoas, das quais oito foram recolhidos pelo rebocador *Chaimite* e pela embarcação de pesca *Nossa Senhora dos Milagres*, enquanto os restantes chegaram perto da costa de Vila João Belo, onde foram assistidos pela população local para alcançar a praia[446]. O outro, apesar de neutral, foi afundado após uma inspecção que detectou que o navio tinha transportado carga para portos Aliados. Os 23

[442] TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Information from General Smuts about Mozambique*, 05 de dezembro de 1942, pp. 11 - 13.
[443] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 1474, *Majoria General da Armada - Resultados do inquérito aos afundamentos na costa de Moçambique*, 12 de janeiro de 1943.
[444] TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, British Consulate-General Lourenço - Marques Statement of sinking of British and Allied vessels by Axis submarines during 1942 in Mozambique Channel*, 05 de dezembro de 1942, pp. 119 - 140.
[445] ANTT: Companhia Nacional de Navegação; PT/TT/CNN/L598-1, NT9784-Cota 337, *Diários de Navegação do vapor Lourenço Marques - Viagem 604*, 14/03/1943.
[446] TNA: Admiralty; ADM 199/1404 – *Consular Shipping Adviser, Lourenço Marques - British S. S. Tinhow U-boat attack, 11.5.43 Sunk*, pp. 6-10.

tripulantes foram autorizados a abandonar o cargueiro, tendo chegado pelos próprios meios próximo de cabo Correntes[447].

Em julho três U-boats - *U-177, U-178 e U-198* - concentraram-se no canal e entre 4 e 17 de julho afundaram 8 navios de que resultaram cerca de 400 náufragos:

- 39 do grego *Michael Livanos*, afundado a 4, arribaram na Ponta da Burra Falsa;
- 33 do norueguês *Breiviken*, afundado a 4, arribaram também na Ponta da Burra Falsa;
- 38 do grego *Hydraios*, afundado a 6, chegaram a terra no distrito de Zamora;
- 57 do britânico *Leana*, afundado a 7, arribaram junto ao farol de Ichi Ichi;
- 79 do americano *Alice F. Palmer*, afundado a 10, arribaram uns na ilha de Bazaruto e outros próximo de Lourenço Marques;
- 28 do grego *Mary Livanos*, afundado a 11, arribaram próximo de Motomonho;
- 66 do americano *Robert Bacon*, afundado a 14, chegaram a diversos pontos de Moçambique;
- Dos 95 do britânico *City of Canton*, - afundado a 17 -, 19 foram recolhidos pelo vapor português *Luabo*, enquanto os restantes arribaram a diversos pontos de Moçambique;

Em 1943 o último afundamento perto da costa moçambicana foi feito pelo submarino japonês *I-37*. A vítima foi o grego *Faneromeni,* cujos 38 náufragos arribaram na proximidade de Angoche.

No ano seguinte os primeiros náufragos assistidos por portugueses no Índico arribaram a uma praia a sul de Mormugão, na Índia portuguesa. Tratavam-se de 21 tripulantes do britânico *Shahzada* que chegaram a terra nove dias após o ataque.

A última vaga de ataques na proximidade da costa moçambicana aconteceu entre julho e agosto de 1944 tendo como protagonistas os *U-198* e *U-862*. A 15 de julho foi torpedeado o inglês *Director*, do qual sobreviverem 56 homens, sendo que 29 foram encontrados pelo *NRP Gonçalves Zarco*.

Um total de 48 homens do *Empire City*, afundado a 6, arribaram em três salva vidas entre Quiratejo e Ibo. Um homem do também britânico *Radbury*, arribou à praia de Namerrumo a 1 de novembro de 1944, mas o seu navio tinha sido afundado a 13 de agosto. O caso deste navio é uma tragédia cujos detalhes vale a pena ler no Apêndice 1, pois a nota enviada pelo Departamento Marítimo da colónia deixa no ar a possibilidade de se ter assistido a um salvamento que se ficou a dever a canibalismo. Os últimos náufragos, oriundos de embarcações inglesas, arribaram a Moçambique também em agosto, nomeadamente do *Empire Lancer* - afundado a 16 - e do *Wayfarer* - afundado a 19. Do primeiro pisaram terra 37 náufragos perto de Lunga e, do outro, 10 na ilha de Muazine.

Como se pode verificar o mês mais ativo destes dois anos foi o de julho de 1943 quando os *U-177, U-178* e *U-198*, atuando em matilha destruíram no canal quase uma dezena de navios, números dignos de

[447] AHD-MNE : Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260 - *Ofício confidencial do Governo Geral de Moçambique acerca do afundamento do navio sueco Sicilia*, 07-08-1943, pp. 104-111.

registo numa altura em que os Aliados desenvolviam com sucesso esforços para minimizar o seu impacto em todos os oceanos. Com a decifração dos códigos os serviços secretos de Londres e Washington monitorizavam com sucesso a actividade naval alemã e japonesa[448] desviando comboios e navios mercantes dos locais mais perigosos, enquanto orientavam grupos de combate para dar caça a navios e submarinos do inimigo[449].

A rendição alemã encontrou no Índico vários U-boats e tripulações. Ao contrário do que aconteceu na Europa, onde estes se entregaram aos Aliados, naquela parte do mundo houve um pré-acordo com os japoneses que mal souberam da capitulação apreenderam os navios e internaram as tripulações. Alguns alemães continuariam a cooperar com os antigos aliados para lá desta data, não como militares, mas como técnicos ou especialistas[450].

Entre 1942 e 1945 ficaram registados um total de 68 saídas de U-boats de portos alemães e franceses com destino ao Índico. Entre estes contam-se unidades de reabastecimento e de transporte. Vários nunca regressaram porque foram afundados ou porque, a partir de certa altura, deixaram de existir condições para realizar reabastecimentos e regressar à Europa. Apesar destas dificuldades os submarinos alemães destruíram no Índico 133 navios Aliados ou neutrais[451] e foi possível encontrá-los até na Austrália[452].

[448] Lawrence Paterson, *op. cit.*, pp. 224-225.
[449] Idem, *ibidem*, p. 219.
[450] Idem, *ibidem*, pp. 259-266.
[451] Idem, *ibidem*, p. 255.
[452] Idem, *ibidem*, pp. 235-238.

5 - Náufragos e meios de salvamento Aliados

Neste capítulo pretende-se dar a conhecer a forma como evoluíram os sistemas de apoio a náufragos e também o esforço feito por médicos, técnicos, marinheiros, armadores e outros para munir de meios de salvamento eficazes os navios mercantes Aliados, as vítimas da Batalha do Atlântico com quem os portugueses tiveram mais contacto.

Como guia para a abordagem a esta temática seguimos as páginas da obra de G. H. e R. Bennett, "Survivors – British Merchant Seamen in the Second World War", um estudo sobre esta temática. Tal como nos capítulos anteriores, e sempre que possível, serão estabelecidas pontes com as experiências vividas por portugueses que com eles tiveram contacto.

A maioria dos relatórios oriundos de navios civis que foi possível encontrar são omissos em muitos aspetos enquanto as informações compiladas por oficiais da Armada detalham de forma circunstanciada as observações sobre comportamentos de náufragos, condições e meios de salvamento existentes, razão porque iremos recorrer a estes de forma mais insistente.

5.1 - Tripulações, baixas e organizações governamentais

As tripulações dos navios mercantes ingleses eram constituídas por uma amálgama de gente onde se podiam encontrar indivíduos oriundos dos quatro cantos do mundo, uma situação que facilmente se confirma quando se analisam as listas de sobreviventes recolhidos pelas nossas embarcações[453]. Árabes, africanos ou indianos oriundos do império britânico constituem o grosso desta população multicultural, mas há também muitos de fora do império como chineses ou goeses. Com origem europeia encontramos portugueses, espanhóis e - após o avanço de Hitler pela Europa – também holandeses, belgas, franceses, noruegueses e gregos, entre outros.

Esta miríade de gente cresceu nos anos da guerra até porque 42 por cento da força de trabalho inglesa foi militarizada[454] deixando vastos sectores da economia à mingua de mão de obra. A escassez obrigou que tanto as autoridades como os armadores importassem trabalhadores, por vezes com resultados trágicos, como aconteceu na noite de 8 de Dezembro de 1940 quando ao largo da Irlanda o *U-103*, sob comando de Victor Schütze, afundou o *Calabria*, um navio britânico que tinha partido da Índia rumo ao Reino Unido, transportando carga e 360 passageiros, entre os quais 230 contratados em Calcutá para completar tripulações de navios britânicos surtos no Reino Unido. Não houve sobreviventes e na lista de óbitos encontramos sobrenomes como Fernandes, Pereira, Cardoso ou Gomes, homens da Índia portuguesa à procura de melhores condições de vida[455].

Nas estatísticas britânicos estes 230 mortos foram adicionados ao rol de baixas dos marítimos conhecidos apenas por "lascars", - a segunda maior comunidade representada na frota britânica -, e onde se inseriam de forma indiferenciada todos os oriundos do Índico fossem eles indianos, goeses,

[453] Não foi possível encontrar as listas de sobreviventes de todos os navios, mas na BCM-AH existem vários relatórios realizados por oficiais de navios portugueses com informação sobre o tema. Podem ser encontrados nas pastas com os Números de Ordem 258 e 269 do Núcleo 224.
[454] Richard Woodman, *op. cit.*, p. 3.
[455] Idem, *ibidem*, p. 226.

paquistaneses, malaios, nepaleses ou de qualquer nacionalidade e etnia que vivesse para lá do Cabo da Boa Esperança. Em 1946 o número de mortos na marinha mercante britânica com origem naquela parte do globo foi calculado em 6140 indivíduos – 4903 por ação direta do inimigo e os restantes por outras causas – numa pesquisa realizada por Sir William Elderton, um dos conselheiros do departamento de estatística do "Ministry of War Transport"[456], trabalho apontado como um dos mais fiáveis da época.

Outros estudos apontam números ligeiramente acima ou abaixo, razão porque é difícil estabelecer uma cifra concreta de baixas. Se nos socorrermos dos dados mais recentes, por exemplo, no portal da Commonwealth War Graves Commission[457] (CWGC) o número de indivíduos falecidos na guerra e identificados como pertencendo à "Indian Merchant Navy" é de 6114. Refinando a nossa busca percebemos que neste grupo estão incluídos todos os grupos étnicos que já referimos atrás como "lascars", sendo que há entre eles – por exemplo - 56 com o sobrenome Gomes e 186 Fernandes, dois nomes de família portugueses escolhidos ao acaso.

Baseado no registo geral de navios e marinheiros existente no ministério o estudo de Elderton somou mais 23.237 marinheiros de diversas nacionalidades falecidos ao serviço da marinha mercante inglesa e ainda 2.465 elementos da Royal Navy e do Exército, responsáveis por manejar as peças de artilharia que seguiam a bordo. Os seus cálculos não incluíam, no entanto, tripulantes de meios navais de pequeno porte, não referenciados pelo "Ministry of War Transport" por operarem em zonas distantes do Império, mas estudos posteriores baseados na tonelagem estimaram essas perdas em 4.537 vidas, sendo que cerca de 3.600 seriam "lascars"[458].

Consultando o portal da CWGC encontramos um total de 37.606 falecidos ao serviço da marinha mercante inglesa. Destes 28.981 são referidos como britânicos, 6.114 como "lascars", 1.289 como canadianos, 444 como australianos, 443 como holandeses, seguindo-se outras nacionalidades onde se destacam 172 noruegueses e 29 gregos[459], mas os óbitos das últimas nacionalidades referem-se apenas a marinheiros embarcados em navios britânicos, pois a contagem total é bastante superior, até porque os seus navios estiveram ao serviço dos Aliados com bandeira própria. Há também dois portugueses.

O portal U-boat.net[460] lista os cinco países que mais mercantes perderam e no topo encontramos a Inglaterra com 1660 unidades, seguida pelos EUA (549), Noruega (314), Holanda (137) e Grécia (124)[461]. Em termos de mortos surgem pela mesma ordem a Inglaterra com 32.238, os EUA com 9.460, a Noruega com 2.557, a Holanda com 1.075 e a Grécia com 418[462]. Como este portal da internet analisa apenas afundamentos realizados por submarinos alemães é difícil comparar dados quer com os do relatório Elderton, quer com os da CGWC.

---

[456] G.H. and R. Bennet, *Survivors – British Merchant Seamen in the Second World War*, Cornwall, Hambledon Continuum, 1999, p.210.
[457] A CWGC é uma organização intergovernamental da Commonwealth, fundada após a I Guerra Mundial, com a missão de cuidar dos cemitérios e das sepulturas dos mortos das guerras em que participaram o Reino Unido e seus Aliados. O portal pode ser encontrado em: https://www.cwgc.org/
[458] G.H. and R. Bennet, op.cit, pp.210-211.
[459] CWGC: *Second World War – Merchant Navy*; https://www.cwgc.org/search-results?tab=wardead&fq_warliteral=2&fq_servedinliteral=Merchant+Navy, consultado a 23 de junho de 2019.
[460] https://www.uboat.net/
[461] U.boat.net: *5 nations hit the hardest*; https://uboat.net/allies/merchants/, consultado a 23 de junho de 2019.
[462] U.boat.net: *Crew lists from Ships hit by U-boats*; https://uboat.net/allies/merchants/crews/, consultado a 23 de junho de 2019.

O Museu Nacional da II Guerra Mundial dos EUA, por seu lado, indica um total de 11.324 baixas mortais na marinha mercante do país, sendo que 37 morreram em campos de prisioneiros e 4.780 estão dados como desaparecidos e presumivelmente mortos[463].

Se não é fácil encontrar números rigorosos no que se refere aos óbitos na marinha mercante durante a II Guerra Mundial, tudo se torna ainda mais difícil quando se procura saber quantos foram salvos depois dos seus navios terem sido atacados. Durante o período da guerra alimentaram-se discussões sobre a taxa de sobrevivência dos marítimos e, consoante a fonte, ela variava entre os 68 e os 87 por cento. No final da guerra um estudo com uma amostra de navios afundados que transportavam cerca de 27 mil tripulantes, concluiu que 68 por cento tinham escapado com vida[464].

Assumindo a última percentagem é possível extrapolar um número aproximado de homens salvos após o desaparecimento dos navios, mesmo sabendo que – mais uma vez - ele terá apenas um valor indicativo. Nesse sentido foi julgado prudente utilizar os poucos dados disponíveis e, quando existem diversos, aqueles que pareceram mais credíveis. Somados 37.606 mortos ao serviço do Reino Unido apurados pela CWGC, aos 11.287 americanos indicados pelo Museu Nacional da II Guerra Mundial dos EUA (sem os 37 dados como mortos em campos de prisioneiros), e ainda os dados fornecidos pela U-boat.net no que se refere à Noruega (2.557), Holanda (1.075) e Grécia (418), ficamos com um total de 52.943 baixas entre as cinco marinhas mercantes mais atingidas. Se estas representam 32 por cento de todos os náufragos, aqueles que foram recolhidas no mar rondarão os 112.500. É nesta conjuntura que se devem inserir os cerca de 1800 salvos directamente por portugueses e outros 4000 que de outras formas chegaram a território nacional.

Salvar-se ou morrer dependia de circunstâncias diversas e a ajuda da sorte não pode ser descurada. Se trabalhasse ou estivesse no interior do navio aquando do ataque havia probabilidades maiores de não sobreviver. Era ainda mais fácil escapar de um graneleiro que transportava madeira ou carga geral do que de um carregando ferro, pois o primeiro poderia flutuar durante mais tempo enquanto o outro tinha tendência a desaparecer no espaço de poucos minutos. Quando carregavam munições, explosivos ou combustíveis as probabilidades eram ainda mais sombrias.

A existência de meios adequados para escapar também eram cruciais e a preocupação com o salvamento dos marinheiros mercantes começaram mal soaram os primeiros tiros e logo a 13 de outubro de 1939 foi criado o "Ministry of Shipping", que entre as suas funções também acompanhava os náufragos. Um conselho consultivo que juntava especialistas designados pelo Governo, representantes dos armadores e organizações de trabalhadores, foi instituído em novembro, numa tentativa corresponder às diversas necessidades. Foi desenvolvido trabalho junto dos marinheiros, para quem a segurança era muitas vezes olhada como uma fraqueza, e junto de armadores para quem os meios de salvamento podiam ser secundarizados perante as necessidades militares ou o lucro[465].

Também o Almirantado, atento à questão dos náufragos, criou em agosto de 1939, dentro da chamada Divisão de Comércio (Trade Division*)* uma Secção de Baixas (Casualty Section), entregue ao comando de

---

[463] The National WW II Museum, New Orleans: *Research Starters-US Military by the Numbers*; https://www.nationalww2museum.org/students-teachers/student-resources/research-starters/research-starters-us-military-numbers, consultado a 23 de junho 2019.
[464] G.H. and R. Bennet, *op.cit*, p.231.
[465] Idem, *ibidem*, pp.20-21.

um oficial submarinista da I Guerra Mundial – o Comandante Norman Holbrook –, que saiu da reforma com o objetivo primordial de reunir informação sobre os ataques a navios britânicos. Logo a 15 de setembro foi ordenado aos comandantes - ou sobreviventes mais graduados - dos navios afundados e atacados que se dirigissem a Londres para serem questionados. Nos primeiros meses as perguntas centraram-se especialmente na atividade dos U-boats numa tentativa de conhecer as características das unidades, dos seus homens e das suas táticas, mas rapidamente se reorientaram para os problemas vividos durante o abandono do navio e a sobrevivência posterior. Salvar vidas passou a ser preocupação central do serviço, saindo dos inquéritos um sem número de ideias, sugestões e propostas que serviram para melhorar a vida dos que eram obrigados a abandonar os navios mercantes[466].

Desconhece-se o paradeiro dos inquéritos originais ou das recomendações, mas os resumos, os "Survivor Reports", estão acessíveis nos National Archives, do Reino Unido[467], dando a conhecer em primeira mão o que passaram aqueles homens. A sua informação teve vasta utilização neste trabalho.

5.2 - Meios individuais, balsas e baleeiras de salvamento

Mesmo num naufrágio em tempo de paz é elevada a possibilidade de tripulantes ou passageiros não conseguirem chegar aos salva-vidas, acabando a debater-se na água. Em tempo de guerra essa possibilidade é ainda mais palpável, razão porque os dispositivos de socorro individual assumem importância primordial, nomeadamente, os coletes salva-vidas que em 1939 eram já obrigatórios para cada um dos tripulantes ou passageiros em todos os navios da frota mercante inglesa[468].

Dois tipos dominavam o mercado. Um com flutuadores de cortiça e outro com sumaúma[469], também conhecido por kapok, mas tanto um como outro raramente eram usados durante as jornadas de trabalho porque eram grandes e maciços, limitavam os movimentos e impediam o trabalho normal. Em termos estruturais eram pouco mais do que um sistema de correias com flutuadores sendo que o mais generalizado, o de cortiça, era tido como melhor pela sua flutuabilidade, mas era também alvo de fortes críticas por representar um perigo para os utilizadores, sempre que estes saltavam das amuradas para o mar. Para muitos tratava-se de um salto para morte porque os blocos de cortiça tinham tendência para se deslocar ao contacto com a água partindo por vezes vezes o pescoço de quem os usava[470].

A necessidade premente de salvar vidas levou a indústria a desenvolver novos equipamentos. Um destes, com sumaúma, tinha o formato de um casaco, assentava no corpo e permitia o uso durante os períodos de trabalho a quase todos os profissionais embarcados, com exceção dos maquinistas, que operavam num espaço restrito e quente. Em finais de 1940 o "Ministry of Shipping" tornou obrigatória a sua entrega a cada um dos tripulantes. Em finais de 1943 e princípios de 1944 estes dispositivos foram substituídos por mais modernos, também com sumaúma, em forma de colete, mas com a flutuabilidade

[466] G.H. and R. Bennet, *op.cit,* pp. 22-23.
[467] Os Survivor Reports estão disponíveis no TNA entre as cotas ADM 199/2130 e ADM 199/2148.
[468] G.H. and R. Bennet, *op.cit*, p. 96.
[469] Em inglês é conhecida por kapoc. A sumaúma é a designação dada a uma fibra vegetal parecida ao algodão que se pode encontrar numa árvore com o mesmo nome crescendo em certas zonas da América Central, América do Norte e África. Antigamente foi utilizada para encher almofadas, colchões ou para isolamento. O facto de as fibras serem resistentes à água também a tornaram o material escolhido para enchimento de coletes de salvação.
[470] G.H. and R. Bennet, op.cit, p. 97.

dos de cortiça. Nesta altura foi o "Ministry of War Transport" a tomar a decisão de impor aos armadores a aquisição, porque alguns aceitavam as inovações sem problemas, mas outros resistiam[471].

Se na questão dos coletes salva-vidas se registou uma evolução assinalável ao longo dos seis anos da guerra, foi ainda mais expressiva a mudança no apetrechamento das jangadas e das baleeiras salva-vidas dos navios mercantes britânicos. Uma das mudanças mais óbvias passou pelo aumento da quantidade de água e pela introdução de novos alimentos.

No primeiro ano de guerra a maior parte dos afundamentos aconteceu nos acessos ao Reino Unido ou em rotas próximas de terra e são poucos os relatos de permanências prolongadas no mar, mas a partir da segunda metade de 1940, com ataques em locais cada vez mais distantes, tornou-se mais comum aos náufragos ficarem em baleeiras ou balsas por períodos longos e a inadequação dos abastecimentos evidenciou-se[472].

Se juntarmos ainda o facto destes se poderem apresentar estragados, fora de prazo, danificados durante o lançamento à água, expostos aos elementos – o sol, o frio, a chuva, etc… – ficam reunidas condições para o desastre como o que aconteceu aos sobreviventes do belga *Gandia*, afundado a 22 de janeiro de 1942. Dos 79 tripulantes, trinta perderam-se no ataque e dos restantes, distribuídos por duas baleeiras, apenas sobreviveram 14. Quatro foram encontrados pelo arrastão português *João Corte Real* às portas da morte, 27 dias depois do torpedeamento. Os jornais portugueses fizeram alarde da tragédia a bordo do salva-vidas onde, devido à falta de água e ao frio, tinham morrido 24 homens[473].

Nalguns casos há relatos de alimentos fornecidos pelos atacantes, o que permitia um conforto adicional, mas a exposição ao sol, a morte de camaradas, o passar do tempo sem socorro contribuíam para um crescente desespero como aconteceu aos 22 sobreviventes do cargueiro grego *Antonios Chandris*, afundado a 3 de setembro de 1940 pelo cruzador corsário alemão Widder. Os helénicos foram obrigados a abandonar o navio e receberam dos alemães água e alimentos. Só seriam, no entanto, descobertos a 8 de outubro pelo *Serpa Pinto*, numa altura em que, segundo divulgou imprensa portuguesa, os náufragos tinham já talhado mensagens na madeira da baleeira para dar a conhecer o seu destino, acreditando que nunca seriam encontrados com vida[474].

Noutros casos recorreu-se à violência física para manter a paz e evitar perigos maiores nas pequenas embarcações. O Capitão-de-mar-e-guerra António Coucelo, comandante do aviso *Bartolomeu Dias*, conta no seu relatório sobre o salvamento de náufragos do inglês *Dagomba,* a 14 de novembro de 1942, que o comissário de bordo Bennett tinha "dado indícios de alucinação querendo lançar-se à água pelo que os companheiros se viram obrigados a usar da força e de um pau de voga para o manterem a bordo forçando-o a jazer no fundo da embarcação". Internado na enfermaria do aviso o homem não sobreviveria. Do mesmo navio, o capitão J. T. Marschall, "havia desregulado algum tanto tendo-lhe sido administrados alguns socos no queixo para o chamar à razão". Já a bordo do navio da Armada o oficial britânico continuou em "estado de depressão (…), abalado por contínuos tremores" [475]. O navio tinha sido afundado a 3 de novembro pelo submarino italiano *Ammiraglio Cagni,* que teve a mesma atitude

[471] G.H. and R. Bennet, op.cit, pp. 98-100.
[472] Idem, *ibidem,* pp. 169-151.
[473] 'Uma tragédia no mar', Diário de Notícias, 26/02/1942, p. 1.
[474] 'Chegaram no Serpa Pinto alguns náufragos de um vapor grego afundado por um corsário alemão', *Diário de Lisboa*, 03/11/1940, p. 7.
[475] BCM-AH: Aviso de 1ª classe Bartolmeu Dias; Núcleo 209-NO200- Relato do salvamento do N/M Dagomba em 14 de novembro de 1942, pp. 4-5

do *Widder* após o ataque, "muito amável fornecendo-lhes água, biscoitos, chocolate e tabaco e indicando-lhes o rumo"[476].

Os regulamentos vigentes em 1939 – muito semelhante aos aprovados em Portugal em 1934[477] - impunham que cada escaler de salvamento tinha de estar homologada para um determinado número de passageiros e armazenando, para cada um deles, pouco mais de um litro de água, 900 gramas de biscoito e uma lata com 450 gramas de leite condensado[478]. Alguns armadores ou comandantes ingleses acrescentaram, no início da guerra, também latas com *corned beef* ou outras carnes em conserva. Sobreviventes inquiridos em 1941 consideraram os abastecimentos completamente desajustados para permanências prolongadas no mar, mais que não fosse porque causavam sede e a água era escassa[479].

O "Ministry of Shipping" e depois o "Ministry of War Transports", organizações sindicais, armadores, nutricionistas e médicos investiram tempo e recursos neste problema e em colaboração com a indústria alimentar desenvolveram tanto novos produtos alimentares como embalagens mais adequadas para preservar os alimentos. Tabletes de malte de leite, chocolate, pemmican[480] e biscoitos mais finos, mais moles e com mais gordura, embalados individualmente ou em pequenas porções, foram algumas das inovações que passaram a ser obrigatórias a partir de 30 de setembro de 1941. Cada embarcação passava a transportar cerca de 400 gramas de cada um dos produtos referidos por passageiro homologado e como ocupavam menos espaço triplicou-se a reserva de água. Curiosamente só em outubro de 1942 passaram a ser obrigatórios anzóis e linhas de pesca[481].

As balsas ou jangadas tinham de ter a bordo 27 litros de água e 2,200 kg de cada alimento referido[482]. Estes dispositivos assumiram papel importante em diversos salvamentos, até porque nem sempre foi possível arriar baleeiras ou elas ficaram destruídas nos ataques. Um exemplo da sua importância, mesmo que numa situação extrema, foi o caso que envolveu o afundamento do grego *Peleus* e a chacina que se seguiu à ordem do comandante do *U-852*. No ataque todos os botes salva-vidas foram destruídos a rajadas de metralhadora e granadas. Os três tripulantes que escaparam esconderam-se em balsas de borracha que, mesmo atingidas a tiro, mantiveram flutuabilidade até 20 abril[483], altura em que foram recolhidos pelo *Alexandre Silva*[484].

A partir de junho 1941 foram também introduzidos rádios portáteis. Montados numa mala impermeável, que se podia atirar à água durante o abandono do navio, permitia o envio de pedidos de socorro dos próprios salva-vidas. O primeiro modelo foi desenvolvido pelos britânicos, mas revelou-se pouco fiável com as baterias a falhar quando eram mais necessárias. Outro de origem americana – e posteriormente adotado pelos restantes Aliados - era alimentado a energia mecânica, girando uma manivela, e teve mais sucesso. Apesar da aparente utilidade e várias tripulações agradecerem o salvamento a estes

[476] BCM-AH: Aviso de 1ª classe Bartolomeu Dias; Núcleo 209-NO200 - Relato do salvamento do N/M Dagomba em 14 de novembro de 1942, p.6
[477] República portuguesa; Decreto nº 25:536 de 1 de fevereiro de 1934, Diário do Governo, número 26 - I Série, Lisboa: Ministério da Marinha.
[478] Tratam-se de medidas aproximadas porque os britânicos utilizam nos seus regulamentos medidas de peso e volume como onças, "pints" ou galões em vez de quilos e litros.
[479] G.H. and R. Bennet, op.cit, pp. 168.
[480] Pemmican era uma barra energética à base de frutos secos, fruta e carne desidratadas.
[481] G.H. and R. Bennet, op.cit, p. 172.
[482] G.H. and R. Bennet, op.cit, pp. 169-170.
[483] TNA: War Office; WO 311/219 - *Further alleged German breaches of International Law (torpedoing of Greek s.s. Peleus)*, novembro 1945.
[484] AHD-MNE: Ministério das Colónias; CE 23. P5/ 1260 - *Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de Náufragos efetuados nas colónias portuguesas, Ofício confidencial do Ministério das Colónias para o MNE de 19 de maio de 1944*, p. 103.

dispositivos houve queixas várias: pessoal com pouca prática considerou-os complicados e outros não conseguiram estabelecer contacto apesar de terem navios em linha de vista[485].

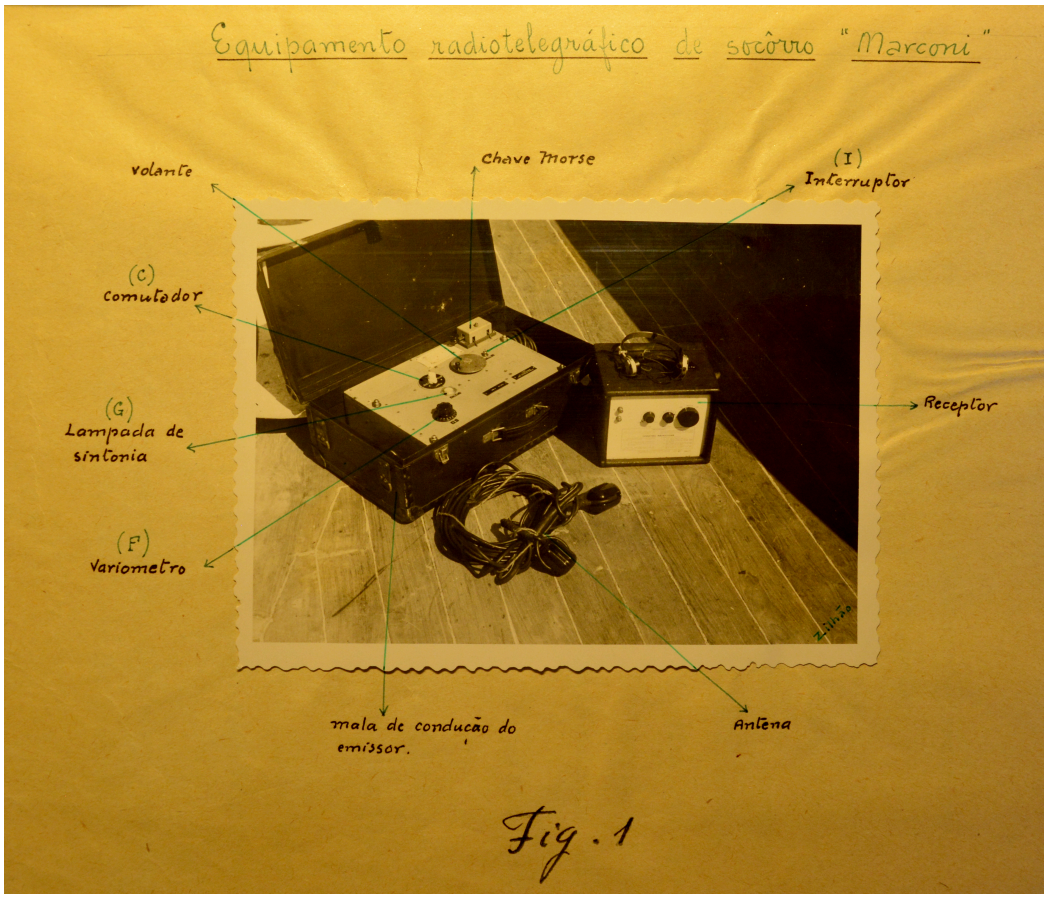

Diagrama fotográfico para estudo do aparelho de "radiotelegrafia de socorro Marconi", que estava na baleeira do Clan Macwhirter.. Depois de revisto nas oficinas da Marinha foi colocado a bordo do salva-vidas do petroleiro português Sam Brás.

***Fonte**: BCM-AH: Aviso de 2ª classe Pedro Nunes; Núcleo 2-NO 251 – Relatório do comandante relativo ao salvamento dos sobreviventes do vapor inglês Clan Macwhirter afundando no Atlântico em 26 de agosto de 1942.*

Entre os que foram salvos ou receberam apoio de portugueses contam-se experiências diversas na sua utilização. Os sobreviventes do *Inverness*, afundado no Atlântico a 09 de julho de 1941, não conseguiram colocar um dos aparelhos do último modelo a funcionar apesar de terem a bordo da baleeira três operadores de rádio. Chegaram cinco dias depois à ilha do Corvo graças ao navegador que levara consigo um sextante. O capitão transportaria o pequeno transmissor até ao Reino Unido com a intenção de o entregar aos técnicos e perceber o que tinha corrido mal[486].

Os náufragos do inglês *Harmonic*, afundado no Atlântico a 15 de julho de 1943 enviaram mensagens de emergência durante duas noites, em intervalos de duas horas e em frequências diversas, até a bateria se esgotar e nunca obtiveram qualquer resposta. Seriam encontrados por acaso pelo *Inhambane*[487].

Já os tripulantes do *Hartismere*, afundado ao largo de Moçambique a 07 de julho de 1942, enviaram mensagens que não chegaram quer à África do Sul quer a Lourenço Marques. No entanto foram captados fragmentos por outro navio que, mesmo não percebendo as coordenadas, retransmitiu o SOS

[485] G.H. and R. Bennet, *op.cit*, pp. 163-165.
[486] TNA: Admiralty, ADM 199/2137 – *Survivor Reports, Report of an interview with the Master from the Inverness – Captain J. M. Henderson*, 31 de julho de 1941, pp. 297-299.
[487] TNA: Admiralty, ADM 199/2145 – *Survivor Reports, Report of an interview with the Master from the Harmonic – Captain R. Stott*, 2 de novembro de 1943, pp. 234-237.

que foi captado em Moçambique. Foi pedido aos pilotos da DETA que se mantivessem em alerta e às 7.30 horas da manhã seguinte, um dos aviões viu as baleeiras a aproximarem-se de terra[488].

A 31 de agosto de 1942 o navio português *Congo* informou a capitânia do Funchal que captara uma transmissão dando conta da presença de náufragos britânicos 40 milhas a norte da Ponta do Pargo. Entre as 9.11 horas e as 11.00 horas foram trocadas, várias mensagens. O *Pedro Nunes* encontrou posteriormente duas baleeiras do *Clan MacWhirter* e numa estava o transmissor alimentado por bateria de onde partira o pedido de socorro intercetado. A novidade, um emissor de socorro Marconi tipo 741 com um recetor tipo 765, foi alvo de atenção especial pelo oficial de transmissões do navio, Primeiro-tenente Pedro Zilhão, que fez uma ampla descrição do aparelho ilustrando-o com uma fotografia legendada. Curiosamente este "equipamento muito prático", depois de revisto nas oficinas da Direção dos Serviços de Eletricidade e Comunicações da Armada, equipou um dos salva vidas do petroleiro *Sam Brás*, construído no Alfeite e lançado em março daquele ano[489].

Em dezembro de 1942 outro oficial de comunicações do *Pedro Nunes* cruzou-se com outro rádio portátil, mas agora com o sistema de alimentação mecânico, a bordo do salva-vidas do britânico *Wallsend* recolhido pelo aviso português no Tarrafal, em Cabo Verde. O 2º Tenente Joaquim Gromicho Boavida também elaborou um relatório detalhando a sua análise: "No dia 9 do Mês de Dezembro veio para bordo, numa baleeira dos náufragos do navio inglês *Wallsend* um transmissor portátil tipo TG.5-B, da International Marine Radio Company, trabalhando em onda contínua modulada, na frequência de 500KHz, quer em automático quer em manual. Transmitia automaticamente o sinal de SOS e uma série de 4aa "sinal de ataque aéreo", dispondo também de uma chave destinada à transmissão da posição ou de qualquer mensagem, durante o período de 2 minutos e 30 segundos durante o qual a alimentação estava estabelecida"[490].

Outros elementos que se tornaram obrigatórios a partir de março de 1942 foram mapas que permitiam calcular posições e estabelecer rumos. No princípio da guerra não era obrigatória tê-los a bordo e as normas compeliam os navegadores a levá-los para as baleeiras, o que nem sempre era possível. Como as cartas disponíveis eram complexas e caras raramente eram colocadas nas baleeiras ou balsas, mas em princípios de 1942 o sindicato britânico dos navegadores e dos engenheiros de bordo distribuiu um modelo barato e simplificado com a representação do Atlântico Norte – baseado num modelo americano –, impresso com tinta impermeável em linho que rapidamente se tornou popular. Posteriormente foram anunciados mapas semelhantes para o Atlântico Sul e o Índico[491].

O chefe dos oficiais do britânico *Trevilley*, D. I. Spencer, recolhido pelo *Cubango* a 20 de setembro de 1942, com mais 14 tripulantes e após oito dias numa baleeira, estava a utilizar um destes mapas para chegar a terra e assegurou que tinham sido muito úteis[492].

---

[488] TNA: Admiralty, ADM 199/2141 – *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Hartismere – Captain K. Long*, 19 de setembro de 1942, pp. 179-180.
[489] BCM-AH: Aviso de 2ª classe Pedro Nunes; Núcleo 2-NO 251 – *Relatório do comandante relativo ao salvamento dos sobreviventes do vapor inglês Clan MacWhirter afundando no Atlântico em 26 de agosto de 1942*.
[490] BCM-AH: Aviso de 2ª classe Pedro Nunes; Núcleo 2-NO 65 - R*elatório de entregue pelo comando do Pedro Nunes referido a 1 de Janeiro de 1943/ Relatório do chefe de serviços de TSF e comunicações.*
[491] G.H. and R. Bennet, *op.cit*, pp. 177-178.
[492] TNA: Admiralty; ADM 199/2142 – *Survivor Reports, Report of an interview with the Chief Officer D. I. Spencer Trivelley,* 22 de outubro de 1942.

Para além da bússola nenhum outro aparelho de navegação se tornou obrigatório nas pequenas embarcações britânicas. Houve quem conseguisse levar instrumentos para os salva-vidas, como foi o caso já referido do navegador do *Inverness*, e também quem ultrapassasse dificuldades recorrendo à criatividade, como verificou o chefe de navegação do *Pedro Nunes* quando encontrou instrumentos manufaturados de forma artesanal pelo imediato do *Wallsend* no salva-vidas que arribou a Cabo Verde: "Para cronómetro usou o relógio de pulso, mas o mais curioso foi a maneira como ele idealizou um sextante (…). Cortou uma tampa de uma caixa de cartão de modo a ter um triângulo retângulo, dividindo depois a hipotenusa ao meio e obteve 45º, dividindo novamente e obteve 22,5º, 11,2º, etc… Fez depois uma pequena régua de cartão (…). Colocava um dos lados do triângulo paralelo ao horizonte e com a régua apontava para o sol à hora da passagem meridiana e como conhecia a declinação determinava a latitude meridiano". Com este sistema e recorrendo a apontamentos feitos pelo navegador "conseguiram aterrar na ilha de Santo Antão navegando a remos 180 milhas"[493].

Pequenas farmácias seguiam também nas baleeiras e com a progressão da guerra a atenção com as questões médicas cresceu. A partir de setembro de 1941, passou também a ser obrigatório colocar a bordo uma lata de óleo para massajar os pés evitando que criassem chagas devido à submersão prolongada em água salgada[494]. Em 1943 foi introduzido um folheto médico com vários páginas de conselhos práticos de sobrevivência em substituição de outro - mais reduzido - que estava a ser utilizado desde os primeiros meses do conflito. Com folhas impermeáveis para ser utilizado em todas as condições foi elaborado por uma junta médica que consultou dezenas de sobreviventes.

Estes produtos médicos chamaram a atenção dos mais altos escalões da Armada como prova um relatório confidencial assinado pelo Inspetor da Saúde Naval, o Capitão-de-mar-e-guerra médico Manuel Máximo Prates, que se encontra arquivado junto do relatório de salvamento do *Dagomba*. O clínico refere dois produtos que tinham sido destacados pela informação elaborada pelo comandante António Coucello, nomeadamente, "uma pomada para tratamento dos olhos dos gazeados, de que não dá composição; e um colírio de cocaína a meio por cento de sublimado corrosivo a 1:3000, para tratar a irritação dos olhos causada pelo óleo de nafta". Prates desaconselha o último produto por ter "efeitos corrosivos que acabam por irritar ainda mais os olhos", aconselha outro tratamento e mostra saber o que em termos clínicos "se recomenda nas instruções aos serviços de saúde do Almirantado britânico".

A experiência acumulada pelos náufragos resultou ainda na inclusão a bordo de uma bandeira amarela e panelas de fumo laranja que se juntaram aos foguetes vermelhos que já equipavam os salva-vidas. Os últimos eram ótimos de noite, mas durante o dia podiam passar completamente despercebidos a navios e até a aviões, enquanto as cores amarela e laranja chamavam muito mais a atenção[495]. Estas cores foram eventualmente também utilizadas nas velas que equipavam alguns salva-vidas e se, de facto, os tornavam mais visíveis também acarretavam consequências inesperadas como aconteceu no caso dos tripulantes do inglês *Harmonic* que tentaram captar chuva com a vela, mas depressa perceberam que a água lavava a tinta da lona, tinha um sabor intragável e claramente não era potável[496].

---

493 BCM-AH: Aviso de 2ª classe Pedro Nunes; Núcleo 2-NO 253 - *Relatório de entregue pelo comando do Pedro Nunes referido a 1 de Janeiro de 1943 - Relatório do chefe do serviço de navegação referente ao período de 14 de novembro a 31 de dezembro de 1942.*
494 G.H. and R. Bennet, *op.cit*, p. 170.
495 G.H. and R. Bennet, *op.cit*, pp. 193-195.
496 TNA: Admiralty, ADM 199/2145 – Survivor Reports, Report of an interview with the Master from the Harmonic – Captain R. Stott, 2 de novembro de 1943, pp. 234-237.

Apesar da regulamentação os equipamentos de socorro podiam escassear ou não funcionar de todo. Em novembro de 1942 o *Bartolomeu Dias* salvou tripulantes do *Dagomba* mais graças à persistência do comandante português do que à fiabilidade do material embarcado pelos náufragos. Durante a noite os homens da Armada avistaram um momentâneo lampejo vermelho que desapareceu tão depressa como havia aparecido. O navio ligou os holofotes e calcorreou as ondas em diversas direções sem grande resultados. Passaram horas que poderiam ter levado outros a desistir, mas com o raiar da manhã foi finalmente avistado fumo, mais uma vez de forma fugaz que permitiu encontrar gente. O relatório revela surpresa porque os sobreviventes "não tinham qualquer lâmpada portátil com que fizessem sinais de socorro e a lâmpada vermelha de tipo especial usado nestas embarcações (de pilha e cujo eletrólito é a água do mar) só tinha tido carga para o funcionamento durante escassos segundos. O fumo da manhã fora feito deitando papéis e estopa com óleo num balde e largando-lhe fogo que o aguaceiro apagara pouco depois"[497].

Apesar destas falhas pontuais as embarcações salva-vidas, os alimentos e os equipamentos que transportavam mereceram normalmente nota positiva dos oficias que as inspeccionavam e algumas até ficaram no país. A 26 setembro de 1942 os armadores Cayzer Irvine & Cº Ltd, donos do mercante inglês *Clan Macwhirter* – salvos pelo *Pedro Nunes* – ofereceram às autoridades portuguesas uma das três baleeiras em que os seus homens tinham sido recolhidos. Foi entregue para serviço no Instituto de Socorros a Naúfragos[498].

Ao aviso *Bartolomeu Dia*s foi oferecido o salva-vidas onde tinham encontrado os sobreviventes do *Dagomba*. Um "melhoramento" dos equipamentos salva-vidas do próprio navio que foi de imediato "pintada com as cores regulamentares" e cujas qualidades mereceram elogios rasgados do comandante português que destacou a "bomba de esgoto manual fixada na borda, a cor vermelha da vela e amarela dos fatos"[499].

Também o Capitão-de-fragata Arnaldo Guedes da Silva Moreira, comandante do contratorpedeiro *Dão*, deixa largos elogios aos salva-vidas no relatório de busca e salvamento que realizou após encontrar os tripulantes do petroleiro *British Fame* em agosto de 1940: "As baleeiras eram esplendidas, em ferro e dotadas de grandes caixas-de-ar e vinham providas de tudo o que se torna necessário, em abundância: alimentos, água, bússola, cartas, sextante e demais material náutico, cintos, cobertores e toda a palamenta para navegar a remos e à vela"[500]. As duas embarcações foram entregues à capitânia desconhecendo-se o destino que lhes foi dado.

Não é de estranhar algum deslumbramento dos oficiais portugueses quando analisavam os salva-vidas dos Aliados, mesmo no período inicial da guerra, pois o equipamento dos seus meios estavam longe de se poder comparar. Em termos de alimentação, por exemplo, a palamenta das baleeiras dos navios civis neste período compreendia, por pessoa, um quilograma de bolacha, um litro de água doce numa ancoreta e meio quilograma de leite condensado. Para além dos equipamentos necessários para

[497] BCM-AH: Aviso de 1ª classe Bartolomeu Dias; Núcleo 209-NO200, *Relato do salvamento do N/M Dagomba em 14 de novembro de 1942*, pp.6-7
[498] BCM-AH: Aviso de 2ª classe Pedro Nunes; Núcleo 224-NO 102 – *Oferta de salva-vidas do navio Clan MacWhirter,* 26 de setembro de 1942.
[499] BCM-AH: Aviso de 1ª classe Bartolomeu Dias; Núcleo 209-NO200 - Relato do salvamento do N/M Dagomba em 14 de novembro de 1942, p. 7
[500] BCM-AH: Contratorpedeiro Dão; Núcleo 22-NO210 – Anexo 2, Relatório confidencial da operação de busca e salvamento do British Fame, p.5

manobrar a baleeira pouco mais se encontra nas imposições legais daquele período, não havendo qualquer referência a material médico[501].

Também não se podia comparar com o que seguia nos salva vidas da Armada portuguesa. Em junho/julho de 1942 o contratorpedeiro Tejo equipou as suas baleeiras e o bote "com os meios indispensáveis para o caso de abandono do navio"[502]. Foram mandadas fazer "caixas de folha de ferro zincado com tampa roscada para armazenamento de mantimentos, material de primeiro socorros e outro material julgado indispensável". Encontramos utensílios para a manobra, pistola e espingarda, apetrechos médicos - de comprimidos a ligaduras - e em termos de comida as baleeiras transportavam 175 latas de atum, oito latas de leite (não especifica se condensado), um barril com 50 litros de água e uma caixa com 50 quilos de bolacha.

5.3 - Os meios de salvamento americanos

Os meios de salvamento utilizados pelos britânicos não eram muito diferentes dos americanos que são possíveis de detalhar graças à descrição deixada pelo Capitão-tenente Manuel Maria Sarmento Rodrigues, comandante do contratorpedeiro *Lima*, no relatório relativo ao salvamento dos tripulantes dos cargueiros americanos *Julia Ward Howe* e o *City of Flint*[503], em janeiro de 1943. Nesta operação os portugueses recolheram 71 sobreviventes do primeiro navio em duas embarcações e duas jangadas, enquanto do segundo foram encontrados 48 homens divididos por três baleeiras. Meios de armadores diferentes, respetivamente, a American-West African Line Inc. e a Moore-McCormack SS Co., ambos de Nova Iorque, permitem atestar como a marinha mercante dos EUA se equipava.

Sobre as jangadas a informação é nula, mas das baleeiras sabemos que eram "metálicas, muito semelhantes, com idêntico equipamento", "munidas de caixas estanques (…), de folha de zinco com tampa de roscar" contendo "comidas, medicamentos, material de reparações de embarcações, artigos de pesca, grande variedade de objetos de socorro, água" e ainda remos, croques e lonas, velas vermelhas e uma bandeira amarela para içar no mastro. Uma de cada navio trazia também um "posto de TSF com antena e uma vara de bambu para a estender"[504].

A informação sobre os mantimentos é descrita com minúcia. Encontraram-se pacotes contendo cada um 16 rações especiais com chocolate Ration C Bar; pequenas latinhas de uma ração de Pemmican; pacotes de bolacha; paus de chocolate açucarado Nestlé; frascos de comprimidos de leite Horlioks; pacotes com comprimidos Beech-nut e latas de tomate. Nas páginas seguintes são também descritas as composições dos alimentos, e as doses das duas refeições diárias tomadas "fora das horas do sol". A água também não devia ser bebida "com o sol alto", mas "à noitinha ou ao amanhecer"[505].

---

[501] República Portuguesa; Ministério da Marinha, Decreto nº 25:536, A*dequação da legislação portuguesa à Convenção Internacional para a salvaguarda da vida humana no mar assinada em Londres em 1929*, Diário do Governo, I Série, número 26, 1 de fevereiro de 1934, p.26.
[502] BCM-AH: Contratorpedeiro Tejo; Núcleo 47 - NO211 – Anexo 2, Relatório do comandante do torpedeiro Tejo - Comissão de 08/06/1942 a 23/09/1942, pp. 12 - 14
[503] Manuel Maria Sarmento Rodrigues (capitão-tenente), *Contratorpedeiro Lima – Relatório do comandante de 15 a 31 de janeiro de 1943*, Lisboa, Colecção Documentos – Edição Cultural da Marinha, 2005, pp. 74-82.
[504] Manuel Maria Sarmento Rodrigues, *op. cit.*, p.74.
[505] Idem, *ibidem,* p.75.

Sobre os medicamentos foi pedido parecer ao chefe dos serviços de saúde da Armada que considerou que "as embarcações de náufragos vinham muito bem guarnecidas (…) embora muitos artigos estivessem um pouco avariados pela água do mar, da nafta e devido ao mau tratamento que teriam levado". Na lista de material são assinalados compressas e pensos, empolas de tintura de iodo, garrote, tesoura, pinças, alfinetes, ligaduras, pacotes de algodão e sulfamidas, latas com óleo para massagens, madeiras leves para talas, outros materiais e dispositivos[506].

A bordo havia cintos de salvação, de cortiça e de sumaúma, âncoras flutuantes, fachos de sinais, pistolas de sinalização – algumas com pára-quedas -, panelas de fumo, lanternas elétricas de mão, espelhos para sinais, aparelhos de pesca, mapas de ventos e correntes dos Atlântico Norte e Sul, Pacífico Norte e Sul, Índico, América Central e com diagramas lunares. Todas tinham bússolas e algumas cronómetros ou binóculos, mas não havia sextantes, tábuas náuticas ou almanaques[507].

A palamenta completava-se com material para reparações: ferramentas, tapa rombos de madeira, de metal, parafusos tapa buracos, cimentos e colas.

Um dos náufragos tinha consigo um livro que Sarmento Rodrigues classificou como "precioso". Tratava-se de "How to abandon Ship" de Phil Richards e John J. Banigan, editado em 1942 pela Cornell Maritime Press[508], "onde vem explicado tudo o que um aspirante a náufrago deve aprender", mas a fraca opinião com que o oficial português ficou dos americanos que salvou levaram-no a considerar que "poucos dos atuais marítimos o terão lido, ou chegarão a saber o indispensável".

5.4 - Os meios de salvamento noruegueses

A frota norueguesa viveu uma situação muito particular durante o período da II Guerra Mundial. Após a invasão do país o rei exilou-se em Inglaterra e ordenou à frota - a quarta maior do mundo na época - que o seguisse para Inglaterra e apesar da pressão alemã a maior parte dos navios conseguiu reunir-se no que ficou conhecido com a Frota Livre[509].

A 22 de abril 1940 os navios foram compulsivamente reunidos pelo governo no exílio na Norwegian Shipping and Trade Mission ou, como ficou conhecida, a Nortraship, a maior empresa de navegação do mundo supervisionando cerca de um milhar de navios e 27 mil marinheiros. O facto de no princípio dos anos 30 a Noruega ter construído a maior e mais moderna armada de navios-tanque deu-lhe grande importância estratégica que com a escassez de meios ainda se tornou mais relevante[510].

Parte importante da frota norueguesa foi alugada aos britânicos e franceses em novembro de 1939 e após o exílio a política de aluguer de navios continuou, primeiro apenas aos Ingleses e, posteriormente, também aos americanos. Os proventos desta política suportaram não só o Governo no exílio, mas também deram capacidade financeira à Nortraship para ser auto-suficiente, implementando políticas

[506] Manuel Maria Sarmento Rodrigues, *op. cit.*, p.75.
[507] Idem, *ibidem*, pp. 80-82.
[508] Um exemplar da edição original pode ser encontrado e descarregado em: https://archive.org/details/HowToAbandonShip-nsia
[509] Bjørn Tore Rosendahl, *Seafarers or war sailors? - The ambiguities of ensuring seafarers' services in times of war in the case of the Norwegian merchant fleet during the Second World War*, Tese de doutoramento em Filosofia, Faculdade de Humanidades e Educação, Universidade de Agder, Noruega, 2017, p.17.
[510] Idem, *ibidem*, p. 18

laborais e meios de salvamento próprios, o que nem sempre aconteceu com outras frotas que escaparam para os Aliados. Por exemplo os holandeses continuaram nas mãos dos armadores até 1942, altura em que o governo no exílio montou uma estrutura semelhante à norueguesa, e as embarcações gregas foram entregues à gestão das autoridades inglesas[511].

A Nortraship e o Departamento de Comércio do governo no exílio tentaram reunir os melhores meios salva-vidas que existiam, ocuparam-se da proteção dos marinheiros e tal como os britânicos também entrevistaram náufragos e recolheram sugestões que resultaram na implementação de medidas. Uma das primeiras foi a distribuição, a partir de 1941, de fatos de borracha de corpo inteiro, a cada um dos tripulantes, e que davam aos náufragos maiores possibilidades de sobrevivência nas frias águas do Atlântico. Tratava-e de um equipamento caro e que apenas nos navios noruegueses foi distribuído a cada tripulante, enquanto noutras frotas - como a inglesa - era apenas recomendado ou distribuído a parte dos homens[512].

Em 1942 tomaram-se decisões mais robustas e os salva-vidas foram totalmente reequipados recebendo entre outros mais remos, velas vermelhas, lanternas e foguetes mais confiáveis, material de pesca, nova medicação, uma corrente metálica, um tecido impermeável para recolher água, um par de meias de lã e um casaco impermeável para cada homem autorizado a subir a bordo. Em termos de alimentação foi aumentada a capacidade de armazenamento de água e de outros produtos. Cada tripulante passou a dispor de três litros de água, 1,5 quilos de pão, 400 gramas de chocolate, biscoitos e pemican[513].

5.5 - Salvamentos, navios de resgate e ajudas

Estudos realizados no pós-guerra indiciaram que cerca de metade das baleeiras e dois terços das jangadas foram encontradas ou chegavam a porto seguro no período de três dias após os naufrágios. Um terço das primeiras eram normalmente recolhidas no primeiro dia e o mesmo acontecia com metade das outras[514].

Ser afundado na proximidade da costa ou em rotas comerciais frequentadas eram garantia de um salvamento rápido. Nos primeiros meses do conflito a possibilidade de se ser resgatado por navios neutrais era também grande pois continuaram a navegar livremente holandeses, noruegueses, gregos, italianos, americanos para além de espanhóis e portugueses, tudo países com frotas comerciais e de guerra que percorriam rotas extensas por negócio ou porque mantinham colónias.

Não se deve menosprezar a importância destes movimentos até porque um olhar atento para os náufragos que chegaram a território português nos primeiros seis meses da guerra mostram que de um total de sete navios apenas em um caso os homens foram deixados no Funchal por um cargueiro da mesma nacionalidade. Tratava-se do inglês *British Endeavour* que em fevereiro de 1940 viu os seus 33

---

511 Bjørn Tore Rosendahl, *op. cit.*, pp. 19, 20.
512 Informações obtidas através de contacto com Thea Eriksen, autora da tese de mestrado "Safety on board Norwegian merchant ships during the Second World War", publicada em norueguês em janeiro de 2020 e que pode ser encontrada na sua versão original em https://www.idunn.no/arbeiderhistorie/2020/01/sikkerheten_paa_norske_handelsskip_i_uteflaaten_under_andre_v .
513 idem.
514 G.H. and R. Bennet, *op.cit*, p. 152.

sobreviventes recolhidos pelo *Bodnat*. Nos restantes casos o protagonismo pertenceu a neutrais, nomeadamente, a um norueguês, dois holandeses, um sueco, um italiano, um espanhol e ao português *Carvalho Araújo*. Também dois navios afundados - o holandês *Arendskerk* e o grego *Ekatontarchos Dracoulis* – pertenciam a países ainda neutrais.

Não se pode também descurar a persistência dos oficiais de comunicações que muitas vezes com o navio debaixo de fogo insistiram no envio de pedidos de socorro que direcionaram meios navais e aéreos para ajudar. Entre os casos estudados encontra-se o afundamento do inglês *British Fame*, a 135 milhas a Leste de Ponta Delgada, que enviou um SOS captado pela estação da Marconi instalada na ilha no dia 12 de agosto de 1940[515], e os casos dos americanos *City of Flint* e *Julia Ward Howe* em que aconteceu o mesmo. Como já vimos na primeira situação o contratorpedeiro *Dão* saiu de Ponta Delgada para os procurar e no segundo o *Lima* fez o mesmo, a 26 de janeiro de 1943[516].

Também no Índico as comunicações tiveram papel fundamental para orientar a saída de meios de busca como se pode verificar num relatório elaborado pelo cônsul-geral Britânico em Lourenço Marques em janeiro de 1943. Destaca ainda que a maioria das mensagens enviadas do Canal de Moçambique foram captadas pela estação radionaval da antiga capital da colónia portuguesa, enquanto chegavam com dificuldade aos recetores da África do Sul[517].

Nos comboios o salvamento de náufragos não podia depender de acasos ou de transmissões que podiam ou não chegar ao destino. Cedo foi estabelecido que os últimos navios das colunas ficavam responsáveis pelo resgate dos que seguiam à frente na linha e, quando isso não era possível, a responsabilidade passava para as escoltas. O conceito tinha demasiadas falhas para ser eficaz.

Os mercantes eram, por vezes, de difícil manobra; o bordo alto não facilitava o içar de homens cansados, feridos ou em choque; alguns não assumiam a função temendo perder-se da segurança do comboio e outros eram afundados quando paravam para fazer os resgates, engrossando a tonelagem e carga perdidas[518]; raros eram os que podiam dar apoio médico e ainda menos tratar vítimas com ferimentos complexos. As escoltas, tinham apoio médico, mas enquanto assistiam marinheiros não protegiam navios e também eram pouco adequadas para transportar grande número de pessoas durante longas distâncias[519].

A inadequação evidenciou-se a partir de setembro de 1940 quando os U-boats alemães começaram a atacar em matilha. Em dois meses três comboios – SC.2[520], SC.7 e HX.79 – perderam mais de 30 navios. Nestes casos as escoltas não conseguiram cumprir funções básicas, enredadas em tarefas que se sobrepunham: proteger o comboio, guardar navios avariados e recolher sobreviventes[521].

Os insucessos confirmaram a necessidade de encontrar soluções que assegurassem procedimentos mais eficazes e menos penosos. A 22 de setembro de 1940, o almirante Martin Dunbar-Nasmith, comandante

---

[515] BCM-AH: Contratorpedeiro Dão; Núcleo 22-NO210 – Anexo 2, Relatório confidencial da operação de busca e salvamento do British Fame, p.1.
[516] Manuel Maria Sarmento Rodrigues, *op. cit.*, p.26.
[517] TNA: ADM 199-2493 - Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channels - Statement of sinking's of British and Allied vessels by Axis submarines during 1942 in Mozambique Channel, 27 janeiro 1943, pp. 128-138.
[518] James R. Smith, *Convoy Rescue Ships – The background to the requirement for Convoy Rescue Ships*, Historical Society Royal Fleet Auxiliary, http://www.historicalrfa.org/archived-stories/1116-convoy-rescue-ships-service, consultado a 23 de julho 2019.
[519] G.H. and R. Bennet, op.cit, pp. 153-154.
[520] Richard Woodman, op. cit., pp. 173-175.
[521] G.H. and R. Bennet, op.cit, p. 155.

do Western Approaches Command, defendeu junto do Almirantado a criação de navios especializados na recolha de náufragos para não sacrificar capacidade de carga, preciosa para a prossecução da guerra, e libertar escoltas para a função em que eram necessárias[522]. Estas unidades integrados nos comboios teriam também um importante papel no moral dos tripulantes.

O Almirantado agarrou a ideia e requisitou navios capazes de desempenhar o papel. Tratavam-se normalmente de transportes de passageiros utilizados no tráfego costeiro do mar do norte ou no mediterrâneo, de pouca tonelagem e com um baixo perfil para facilitar a recolha dos náufragos. As tripulações eram civis e a "RN" guarnecia-os com médicos, enfermeiros, oficiais de comunicações e artilheiros. Em janeiro de 1941 atuaram os primeiros três navios deste tipo e outros 26 foram ativados até ao fim da guerra apoiando mais de 800 comboios e recolhendo cerca de 4200 náufragos. Nunca foram suficientes para acorrer às necessidades e as escoltas continuaram envolvidas nos salvamentos[523].

A continuada intervenção dos navios da "RN" nas operações de resgate, mesmo após a entrada ao serviço dos navios especializados, foi evidente também nos portos portugueses. Do comboio *SL.87*[524], que entre Freetown e Liverpool viu sete dos seus 13 navios serem afundados, chegaram a 25 e 26 de setembro de 1941 a Ponta Delgada a corveta HMS *Gardenia* e o aviso HMS *Gorleston*, com mais de 150 sobreviventes dos *Niceto de Larrinaga, Saint Clair*, *John Holt* e *Lafian*. Do *ON.154*[525], que partiu do Reino Unido para os EUA com 50 cargueiros[526] e viu 13 serem afundados, aportaram no mesmo porto açoreano, a 31 de dezembro de 1942, a corveta canadiana HMSC *Shediac* com tripulantes dos navios *Melrose Abbey*, *Ville de Rouen*, *Melmore Head*, *President Francqui* e *Empire Shackleton*, e, no 1 de janeiro de 1943, a bordo do HMS *Milne* os náufragos do *Lynton Grange*, *Baron Cochrane* e *Zarian* totalizando cerca de 300 almas. O HMCS *Shediac* trazia entre os sobreviventes vários que tinham sido transferidos pelo navio de resgate *Toward* que continuou a acompanhar o comboio[527].

Os navios de resgate desenvolveram uma cultura própria adaptada às dificuldades particulares da sua missão. Para além de aperfeiçoarem a arte de recolher homens do mar ou de baleeiras com uma rapidez inigualável, foram também pioneiros quando introduziram kits com roupa para náufragos, uma ideia que contou inicialmente com o empenho da população canadiana que contribuiu voluntariamente com vestuário e sapatos e que, em 1943, acabou por se tornar comum nos escoltas do Atlântico e do Ártico[528].

A necessidade de vestir os resgatados também surge habitualmente na documentação portuguesa. Muitos apresentavam-se nus ou com a indumentária molhada, em farrapos, suja e estragada.

No relatório do salvamento do *Dagomba*, de novembro de 1942, o Capitão-de-mar-e-guerra António Coucelo, do *Bartolomeu Dias*, refere por exemplo que os "náufragos foram encaminhados para a enfermaria onde se despojavam dos míseros trajos que os cobriam" e, um pouco mais à frente, explica que lhes foi "distribuído vestuário após um banho e mais cuidados de limpeza de que bastante

---

[522] James R. Smith, *Convoy Rescue Ships – The background to the requirement for Convoy Rescue Ships*, Historical Society Royal Fleet Auxiliary, http://www.historicalrfa.org/archived-stories/1116-convoy-rescue-ships-service, consultado a 23 de julho 2019.
[523] G.H. and R. Bennet, op.cit, pp. 157-158.
[524] uboat.net: *Convoy Battles – HG73,* https://www.uboat.net/ops/convoys/convoys.php?convoy=sl-87, consultado a 15 de maio 2019.
[525] uboat.net*: Convoy Battles – ON154*, https://uboat.net/ops/convoys/convoys.php?convoy=ONS-154, consultado a 17 de maio 2019.
[526] Idem, *Ibidem*.
[527] Idem, *Ibidem*.
[528] G.H. and R. Bennet, *op.cit*, pp. 198-199.

necessitavam"[529]. Também na exposição sobre o salvamento do *Nova Scotia* pelo *Afonso de Albuquerque* encontramos referência ao facto de terem despojado os homens "das vestimentas rudimentares que traziam, limpos sumariamente da nafta que cobria a maioria deles", destacando que foi a tripulação que vestiu os recém-chegados com as suas roupas[530].

O Capitão-tenente Sarmento Rodrigues, do *Lima*, detalha que a despesa da roupa entregue aos náufragos dos americanos *Júlia Ward Howe* e *City of Flint*, foi de 3.440$00[531]. O mesmo faz o comandante do *Gonçalves Zarco* em relação ao vestuário fornecido aos náufragos do *Director* que totalizou uma despesa de 723$20[532]. O *Pedro Nunes*, pormenoriza as peças de roupa que cada tripulante cedeu por "empréstimo" aos resgatados do *Avila Star* e na lista encontramos de roupões a meias[533].

5.6 - Apoios em terra

Para muitos náufragos as atribulações não terminavam com o resgate ou a arribada porque precisavam de apoio médico, vestuário, comida, alojamento e repatriamento. Em dezembro de 1939 vários sindicatos chamaram a atenção do Governo para este problema e como resultado foram estabelecidas estruturas que reuniram organizações estatais, mecenas privados e instituições de caridade como a British Sailors Society, a Roman Catholic Apostelship of the Sea[534], a Shipwreked Mariners Society ou a Anglican Missions to Seamen[535], entre outras. Em Portugal, ilhas adjacentes e antigas colónias encontramos entidades e instituições no apoio a marítimos, trabalhando normalmente com voluntários das comunidades britânicas que amiúde surgem referidos em relatos, relatórios ou jornais. No próximo capítulo iremos dar mais detalhes sobre este tema.

O Almirantado nomeou para os principais portos Aliados e para diversos países neutrais os "Naval Control of Shipping Officers (NCSO)", antigos oficiais da "RN" ou da marinha mercante, e encarregou-os de seguir a atividade portuária, controlar os marinheiros em terra e enviar informações pertinentes às autoridades no Reino Unido. Quando entraram na guerra os americanos adotaram um sistema semelhante[536]. Em Portugal, nomeadamente, em Lisboa, o "NCSO" em 1940 era o comandante A. Benson, da "RN"[537], e um ano depois estava no cargo o comandante Greenwood. Como nem sempre os armadores tinham representantes em todos os portos eram também eles que orientavam os náufragos à chegada, tratavam da alimentação, alojamento, pagamentos e também do repatriamento[538].

---

[529] BCM-AH: Aviso de 1ª classe Bartolomeu Dias; Núcleo 209-NO 200, *Relato do salvamento do N/M Dagomba* em 14 de novembro de 1942, p.6.
[530] BCM-AH: Aviso de 1ª classe Afonso de Albuquerque; Núcleo 150 – NO114, *Relatório do Salvamento dos Náufragos do Nova Scotia*, 29 e 30 de novembro de 1942, p. 13.
[531] Manuel Maria Sarmento Rodrigues, *op. cit.*, p. 1144.
[532] BCM-AH: Aviso de 2ª Classe Gonçalves Zarco; Núcleo 142 – NO281, *Salvamento dos náufragos do vapor inglez SS Director*, 18 de julho de 1944, s/p.
[533] BCM-AH: Aviso de 2ª classe Pedro Nunes; Núcleo 2-NO251 - *Relatório do comandante relativo ao salvamento de 28 náufragos do navio mercante inglez Avila Star*, 12 de agosto de 1942, p. 20.
[534] Richard Woodman, *op. cit.*, p. 206.
[535] G.H. and R. Bennet, *op.cit*, pp. 203-204.
[536] Richard Woodman, *op. cit.*, pp. 60-61.
[537] TNA: Foreign Office: FO 371/25215 - *German propaganda among Allied seamen in Portugal – Naval Control Service Office Lisbon*, 8 de outubro 1940, p. 193.
[538] G.H. and R. Bennet, *op.cit.*, pp. 207-208.

Representantes locais dos Armadores, agentes consulares e das embaixadas também costumavam esperar os náufragos à chegada. Como a maior parte dos países não tinham nada semelhante a um "NCSO" eram normalmente os cônsules ou os adidos navais a assumir esse papel.

6 - Portugal resgatando um mundo em guerra

Cada salvamento, arribada ou aportagem de náufragos tem uma história própria, mas o elevado número de casos obrigou as autoridades a tomar medidas, criar rotinas e providenciar meios para lidar com os que chegaram a Portugal ou a territórios sob administração portuguesa.

Tentaremos neste capítulo perceber como actuaram os que se viram envolvidos nestes incidentes, que práticas e modelos de atuação foram implementados tanto entre as autoridades policiais, militares e administrativas como na relação com os poderes beligerantes.

Vamos ainda perceber como a aviação encontrou na busca e salvamento um novo papel e como a nossa intervenção foi olhada pelos beligerantes tanto pelas autoridades como pelos socorridos.

6.1 - Salvamentos, arribadas e aportagens em navios estrangeiros

Foguetes, very-lights, panelas de fumo, velas e bandeiras coloridas foram largamente utilizadas pelos náufragos para se fazerem notar das 65 vezes que tripulantes de embarcações portugueses avistaram no horizonte salva-vidas ou jangadas com gente que havia perdido os navios por razões relacionadas com a guerra.

Com os dados reunidos é possível concluir que os portugueses recuperaram tripulantes de pelo menos 57 navios, sendo que nos casos dos *Martin Pecheur, Hornshell, Svenør, Polyphemus, Avila Star,* HMT *Alouette* e *Tinhow*, estiveram envolvidos no resgate dois navios com bandeira nacional. Curiosamente quando o *Maria Amélia*[539] e o *Mirandella*[540] encontraram as baleeiras do holandês *Polyphemus* vinham também a bordo sete noruegueses do *Norland*, náufragos pela segunda vez em poucos dias.

A maioria destes salvamentos - 51 do total - aconteceram de forma acidental, ou seja sem que houvesse um pedido da ajuda que os tenha obrigado a um assinalável desvio de rota ou à saída do porto com o propósito de participar numa operação de busca e salvamento. Entre os 14 navios que zarparam já com esse objectivo há uma clara preponderância de meios da Armada. No Atlântico apenas o salva-vidas *Almirante Sousa Faro* e em Moçambique os rebocadores *Nacala* e *Chaimite* não pertenciam às forças armadas. O primeiro, que recolheu os tripulantes do *Dago*, era do Instituto de Socorros a Náufragos e os restantes pertenciam ao Estado estando ao serviço dos portos de Lourenço Marques e da Beira - intervindo na procura do *Mahronda*, do *Hellenic Trader* e do *Tinhow*.

A expressão mais reduzida de sucessos neste último tipo de ações não está diretamente relacionada com a falta de pedidos de ajuda, mas sim com as dificuldades inerentes a estas intervenções. Nesse trabalho já assinalámos a infrutífera ação do NRP *Dão* na procura do funesto *Ceramic*, mas não se tratou de uma situação única. Em Dezembro de 1941 o NRP V*ouga* andou em busca dos sobreviventes do

[539] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Relatório do capitão do vapor Maria Amélia sobre o salvamento do Polyphemus*, 1 de julho de 1942.
[540] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Vapor Mirandella, Ocorrência marítima - Salvamento de náufragos do Polyphemus*, (s/ data).

Miguel de Larrinaga[541] mas nada encontrou e o mesmo aconteceu com o NRP *Tejo*, em Julho e Agosto do ano seguinte, quando zarpou para tentar localizar os náufragos do *Torvanger* e do *Jack Carnes*[542].

Enquanto elaborava o relatório sobre os salvamentos dos americanos do *City of Flint* e *Julia Ward Howe*, o Capitão-tenente Manuel Maria Sarmento Rodrigues, comandante do contratorpedeiro *Lima*, entendeu "divagar um pouco por este problema de procurar sobreviventes no mar", mostrando-se convencido que "um dos fundamentos do êxito (…) está na urgência em chegar às imediações do teatro de ação" pois qualquer atraso "de um dia já coloca na frente do explorador uma tão vasta zona a percorrer que bem se pode dizer que o que for suceder será sobretudo baseado na sorte"[543], pois "nunca se saberá o rumo que uma embarcação (…) decidiu tomar, muito menos aquela que na realidade seguiu"[544].

Os atrasos, a vastidão do oceano e a volatilidade das decisões humanas, que podiam conduzir náufragos para sul enquanto se procurava a norte, eram apenas parte do problema e o outro estava diretamente relacionada com a escassez de meios existente nos Açores. Normalmente encontrava-se na zona apenas um contratorpedeiro em comissão, pouco para realizar uma busca sistemática e "sendo impossível a um só navio correr lépido pelas vastas zonas que caem debaixo da nossa suspeição, não há outro remédio do que entrar no domínio dos palpites", queixava-se o oficial[545].

A fraca desenvoltura e autonomia aos meios utilizados também foi evidenciado pelo comandante do *Lima*: "Os nossos contratorpedeiros não são os melhores navios para estes casos. Sete ou oito horas para acender agravam muito as já de si naturais dificuldades. O raio de ação também lhes não permite grandes asas"[546].

Sarmento Rodrigues baseia as suas reflexões nas várias operações em que participou, não só dos navios americanos mencionados, como também do *Avila Star*, *Roxbourgh Castle* e *Charles C. Pinckney*. Do primeiro faltou encontrar uma das cinco baleeiras e dos outros dois, apesar da cooperação entre meios navais e aéreos, nada foi avistado. Mais tarde os homens do segundo arribaram a Ponta Delgada e do terceiro foram recolhidos pelo suíço *Caritas I* e deixados no Faial, ficando a saber-se que tinham estado nas áreas pesquisadas pelos aviões. Insucessos, assegurava, relacionados também com falta de coordenação entre navios e aeronaves e pela forma como os últimos desempenhavam as missões de busca e salvamento: "Outro bico de obra"[547], asseverava…

"A não ser a pesquisa do *Avila Star* (…) as outras que conheço , empreendidas pela nossa aviação, não deram em nada. Muitas vezes ficou a ignorar-se se haveria ou não náufragos no mar, (…) mas algumas se verificou havê-los, sem que tivessem sido vistos do ar"[548], salienta. Acredita que o fracasso estava associado à altitude a que voavam: "Alguns aviadores pensam (…) que ver embarcações é como quem vê terra ou mesmo navios. De modo que sobem aos 500 ou 1000 metros (…). Melhor seria voar rasos com a água, como navios, não querer abarcar mais do que estes e aproveitar apenas a velocidade para bater

[541] BCM-AH: Contratorpedeiro Vouga; Cx 1397, *Relatório de busca do Náufragos do Miguel de Larrinaga*, 01 de janeiro de 1942.
[542] BCM-AH: Contratorpedeiro Tejo; Núcleo 47, NO211, *Relatório do comandante do Torpedeiro Tejo - Comissão de 08-06-1942 a 23-09-1942*, 01 de janeiro de 1942, pp. 8-11, 33-37.
[543] Manuel Maria Sarmento Rodrigues, *op. cit.*, p. 28.
[544] Idem, *Ibidem*, p. 29.
[545] Idem, *Ibidem*, p. 29.
[546] Idem, *Ibidem*, p. 30.
[547] Idem, *Ibidem*, p. 31.
[548] Idem, *Ibidem*, pp. 31 - 32.

uma zona 10 vezes mais depressa. O resto é gastar gasolina"[549]. O assunto era preocupante porque as zonas já reconhecidas pelos meios aéreos eram normalmente consideradas livres de náufragos e os navios encaminhados para outra paragens.

Aperceber-se de dificuldades de outros parece ter sido uma tarefa difícil mesmo para os que seguiam em navios e em todas as épocas há descrições de náufragos que viram embarcações passarem próximo sem que fossem vistos.

Há também suspeitas mais graves e em pelo menos três situações navios portugueses foram acusados de negar ajuda a homens em dificuldades, desrespeitando o uso das gentes do mar e a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar - normalmente referido pela sigla SOLAS (Safety of Life At Sea) cuja segunda versão foi assinada em Londres em 1929 - e onde se obrigavam homens, navios e estados a prestar socorro ás vítimas de desastres marítimos[550].

Em outubro de 1941 a Embaixada Britânica recebeu uma queixa assinada por dois portugueses que culpavam o capitão do vapor *Catalina*, José Francisco Bichão, de se ter recusado a recolher uma baleeira durante uma viagem entre a Islândia e Portugal. O salva-vidas terá sido visto a 26 de abril do mesmo ano, mas o comandante negou-se a socorrê-los dizendo "que era a justiça dos homens para os bulldogs ingleses"[551]. Não foi possível saber o resultado do inquérito aberto pelo Estado Maior Naval, mas doa sua leitura percebe-se que foi difícil identificar os autores da denúncia.

O *Catalina* seria afundado a 15 de janeiro de 1942 e não houve sobreviventes…

Em dezembro de 1942 as autoridades na Cidade do Cabo informavam o Almirantado em Londres que no momento em que se estavam a afundar os náufragos do grego *Corinthiakos* viram o navio *Lourenço Marques* a quatro ou cinco milhas, mas este em vez de os socorrer tinha desligado as luzes e seguido viagem. As autoridades sul-africanas sugeriram que o português fosse interceptado em Freetown com o objetivo de interrogar o comandante e, especialmente o imediato, um conhecido "pro-nazi que estaria de vigia à hora do incidente" (known pro-Nazi and (…) probably on watch at the time)[552]. No relatório desta viagem há apenas referência à intercepção por um U-boat que entre Freetown e o Funchal identificou o *Lourenço Marques* sem os abordar[553]. Não foi possível encontrar qualquer comunicação deste acontecimento à autoridades portuguesas…

A última queixa teve por alvo o *Angola* e também foi formalizada pelas autoridades sul-africanas. Às 20 horas do dia 16 de junho de 1944 o *Columbine* foi torpedeado e afundou-se. O navio português encontrava-se nas imediações e foi acusado de se ter afastado quando os náufragos mais precisavam. Em Lisboa o Estado Maior Naval entrevistou tripulantes e passageiros, mas o inquérito concluiu que apesar de terem visto o Columbine ninguém se apercebeu do ataque[554].

---

[549] Idem, *Ibidem*, p. 33.
[550] Library of Congress: Safety of life at sea - Convention signed at London May 31, 1929; https://www.loc.gov/law/help/us-treaties/bevans/m-ust000002-0782.pdf, consultado a 25 de novembro de 2020.
[551] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 273, Queixa contra o capitão José Francisco Bichão entregue na Embaixada de Inglaterra em Lisboa, 11 de outubro de 1941.
[552] NARA: Admiralty; Reel: A2151, *World War II Diaries 1941-1945, Foreign Stations - South Atlantic*, 11/12/1942.
[553] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 268, *Relatório de viagem do vapor Lourenço Marques às colónias,* 22/02/1943.
[554] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 177, *inquérito ao afundamento do Columbine,* 20/07/1944.

Em agosto os comandantes da Companhia Nacional de Navegação contestaram junto da JNMM a iluminação nocturna obrigatória da bandeira colocada sobre a ponte, alegando que "a muita claridade que se lança (…) encadeia os oficiais de manobra". A missiva detalha ainda que o capitão do *Angola* "atribui a tal circunstância o facto de ter passado despercebido de bordo o torpedeamento do vapor *Colombina* ocorrido a pequena distância (…), à saída de Capetown"[555].

Se procurar náufragos era problemático, as dores de cabeça não terminavam depois de os encontrar. Os que tinham sucesso eram por vezes testemunhas de quadros arrepiantes. "O seu aspecto era constrangedor, e andrajosamente trajados como vinham, mais pareciam farrapos humanos"[556], recordava o comandante do *Pedro Nunes* após o primeiro contacto com os passageiros da última baleeira do *Avila Star*, encontrados 20 dias após o afundamento.

Uma das primeiras preocupações passava por metê-los a bordo. Devido ao confinamento nos salva-vidas era normal a rigidez dos membros inferiores sendo necessário engajar a ajuda de terceiros para se fazerem os movimentos mais básicos. O capitão Caufield, do *Holmside*, relata que quando foram encontrados pelo *Saudades* - seis dias e cinco noites depois de terem sido atacados -, mal conseguiam andar porque tinham os pés cheios de bolhas causadas pelo sol e pela água. Sem ajuda dos portugueses não teriam conseguido subir a bordo[557].

Tratar das mazelas e ferimentos - alguns causados pelos combates - também não era uma preocupação de somenos. Joaquim Rainho, comandante do *Saudades*, destacou no seu relato a ação do enfermeiro "Evaristo Gomes Pinto, que no exercício da sua profissão não se poupou a esforços, tratando os feridos, alguns de certa gravidade, sendo muito apreciado por todos o seu valioso auxilio"[558]. A Capitania e o Departamento Marítimo do Centro concordaram na atribuição de uma recompensa, mas não foi possível apurar se chegou a ser atribuída.

No *Malange* um dos cinco sobreviventes do *Djurdjura*, o belga De Wit Frans, apresentava "fortes queimaduras, resultantes da exposição do corpo nu à luz solar durante três dias, pelo que foi necessário ligá-lo untado com vaselina"[559]. Infelizmente a maior parte dos relatórios dos navios civis que consegui encontrar são relativamente vagos nas suas descrições e dos dois feridos graves do *Moanda* - um deles com queimaduras -, recolhidos pelo *Foca*, só foi possível saber através das notícias dos jornais[560]. Não há pormenores de como foram tratados, mas no mesmo dia em que foram recolhidos, 30 de março de 1943, foram deixados no Funchal[561]. Por seu o lado o Sines, "em virtude do estado grave dos feridos", aportou na Horta por decisão do seu conselho de oficiais que reuniu depois de recolherem 71 homens do americano Keystone, dois dos quais com as pernas fracturadas[562].

---

[555] BCM-AH: JNMM; Núcleo 224, NO 568, *Iluminação de navios nacionais,* 22/07/1944.
[556] BCM-AH: Aviso de 2ª classe Pedro Nunes; Núcleo 2, NO 65, *Relatório do Comandante relativo ao salvamento de 28 náufragos do navio mercante inglês "Avila Star"*, 29 de julho de 1941, p. 8.
[557] TNA: Admiralty, ADM 199/2137 – Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Holmside – Captain N. Caulfield, 8 de agosto de 1941, pp. 317-319.
[558] BCM-AH: Departamento Marítimo do Centro; Núcleo 10, NO 1303, Protesto de mar do vapor Saudades - *Participação do salvamento dos náufragos do Holmside - Informação da Polícia Marítima de Lisboa* , 04 de outubro de 1941.
[559] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Malange - Participação do salvamento dos náufragos do Djurdjura*, 19 de junho de 1941.
[560] 'Nove náufragos belgas e ingleses salvos pelo vapor português Foca', *Diário de Notícias*, 04/04/1943, P. 1.
[561] 'Um navio português salvou nove náufragos de um vapor belga torpedeado no Atlântico', *O Século*, 07/04/1943, P. 4.
[562] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Sines - Relatório da viagem nº 83 - Lisboa, Philadelphia, Lisboa* , 21/03/1943.

Os relatórios dos navios da Armada são mais detalhados. O 2º tenente médico José Nobre Leitão, do aviso *Pedro Nunes*, deixou uma narrativa circunstanciado e em certos aspectos eloquente sobre as horas que se seguiram à descoberta da última baleeira do *Avila Star*. O primeiro paciente que lhe chegou estava morto e os dois seguintes lutaram contra a morte durante horas enquanto o médico, enfermeiro e voluntários os reanimavam repetidamente de um estado moribundo, sem respiração, sem pulso, delirantes, "com vómitos biliosos". Para salvar um deles fez-se uma transfusão de sangue, o que aconteceu apesar das dificuldades de material - requisitado mas nunca entregue - como pela falta de sangue compatível. "Não nos faltam voluntários para dar sangue, mas como quasi todos os que estão classificados são sifilíticos, tivemos dificuldade em encontrar um dador" explicou o clínico[563]. O homem que chegou morto a bordo foi sepultado no cemitério dos ingleses em Lisboa[564] e o mesmo aconteceu mais tarde a outros dois que enviados ao Hospital Inglês não resistiriam[565].

Os restantes náufragos também receberam tratamento pois "devido ao seu estado de decadência orgânica, falta de vitaminas e resistências diminuídas, estavam num estado de predisposição para as infecções, que grassavam em todos eles, sobretudo nos membros inferiores e superiores, sob a forma de flexões, furúnculos profundos ou em botão de camisa, flictenas infectadas, panarícios, feridas infectadas, etc."[566]. Instalados na coberta dos praças e nas suas macas foi necessário posteriormente mandá-las a terra - com a roupa de cama - "a fim de serem convenientemente lavadas e desinfectadas visto ser impossível com os meios de bordo conseguir a sua desinfecção perfeita"[567].

No aviso *Gonçalves Zarco* o 2º Tenente médico Rui Terenas Latino também não teve facilidades quando se viu a braços com dois feridos do *Wilford*, afundado a tiros de canhão pelo submarino japonês I-18 a 7 de junho de 1942. Encontrados seis dias após o ataque o "estado geral de ambos era mau, com inúmeras feridas todas infectadas e sem terem sido tratados, tendo o pessoal de enfermaria sido utilmente ajudado (…), apesar do desagradável aspecto e cheiro que os feridos exalavam". Ambos tinham feridas penetrantes na cabeça, face e outras partes do corpo; fracturas nos membros inferiores e tecidos necrosados[568]. Em Lourenço Marques foram internados no Hospital Miguel Bombarda[569].

Quando em novembro de 1942 o aviso *Afonso de Albuquerque* recolheu sobreviventes do *Nova Scotia*, ao largo de Moçambique, a equipa médica e outros voluntários encetaram uma jornada que se prolongou por 48 horas, conseguindo "verdadeiras ressurreições" enquanto tratavam 185 pessoas com as mais variadas mazelas. Apesar dos esforços registaram-se dois mortos que foram sepultados no mar a 30 de novembro[570]. A realização de exéquias no mar foi um acontecimento raro, mas natural neste período e aconteceu em vários navios portugueses, como foi o caso do *Alferrarede*[571], que em 1940 viu

---

563 BCM-AH: Aviso 2ª classe Pedro Nunes; Núcleo 2, NO 65, *Relatório do Comandante relativo ao salvamento de 28 náufragos do navio mercante inglês "Avila Star" - Relatório do Chefe do Serviço de Saúde*, pp. 28 a 35, 29 de julho de 1941.

564 'O torpedeamento do Avila Star - Vinte dias de tragédia à mercê das ondas numa baleeira sofrendo os horrores do sol e da sede chegaram ontem a Lisboa salvos pelo Pedro Nunes vinte e sete sobreviventes do naufrágio', *Diário de Notícias*, 27/07/1942, p. 1.

565 'Morreram dois tripulantes do Avila Star que estavam hospitalizados em Lisboa', *Diário de Notícias*, 30/07/1942.

566 BCM-AH: Aviso 2ª classe Pedro Nunes; Núcleo 2, NO 65, *Relatório do Comandante relativo ao salvamento de 28 náufragos do navio mercante inglês "Avila Star" - Relatório do Chefe do Serviço de Saúde*, 29 de julho de 1941, p. 30.

567 BCM-AH: Aviso de 2ª classe Pedro Nunes; Núcleo 2, NO 66, relatórios Diversos 1935 a 1942 - *Informação do Imediato capitão tenente Ferreira da Silva ao Comando do Aviso de 2ª classe Perto Nunes*, 27 de julho de 1941.

568 BCM-AH: Aviso de 2ª classe Gonçalves Zarco; Núcleo 142, NO 380, R*elatório da viagem do Aviso de 2ª Classe Gonçalves Zarco, combinando o transporte João Belo, desde Lourenço Marques até Mormugão e de regresso do primeiro à colónia de Moçambique*, 1942, - *Documento nº 29*, 18 de junho de 1942.

569 BCM-AH: Gonçalves Zarco; Núcleo 142, NO 380, R*elatório da viagem do Aviso de 2ª Classe Gonçalves Zarco, combinando o transporte João Belo, desde Lourenço Marques até Mormugão e de regresso do primeiro à colónia de Moçambique*, 1942, - *Documento nº 30*, 20 de junho de 1942.

570 BCM-AH: Aviso de 1ª classe Afonso de Albuquerque; Núcleo 150, NO 114, *Relatório do Salvamento de náufragos do Nova Scotia - 29 e 30 de novembro de 1942,* pp. 9, 13.

571 BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Comunicação do Alferrarede sobre a descoberta dos náufragos do vapor holandês Lucrecia,* pp. 9, 13

morrer a bordo um dos homens do vapor holandês *Lucrecia,* queimado pela explosão de um torpedo, e do *Bartolomeu Dias* que em Novembro de 1942 lançou à água "com todas a formalidades legais" um elemento do *Dagomba* que tinha sido encontrado já com alucinações[572].

A assistência médica era apenas parte de um conjunto de questões que tinham de ser adereçados quando se encontravam náufragos, como aliás deixou manifesto o 1º tenente Gomes Ramos quando em 1952 escreveu nos Anais do Clube Naval Militar as suas memórias sobre os salvamentos do *Nova Scotia* pelo *Afonso de Albuquerque*: "Na parte de vante a faina iniciava-se normalmente por um banho para safar a nafta, muitas vezes depois de escorrida parte de que alguns haviam bebido; seguiam-se os cuidados julgados necessários tanto de carácter clínico como de reconforto com bebidas e alimentos e que se completava com um sono reparador nas macas e beliches"[573].

Os "cuidados de reconforto" variavam com o tipo e as dimensões dos navios, mas de um modo geral todos tentavam dar o máximo de comodidade aos que eram encontrados no mar, mesmo que fosse por pouco tempo. A bordo do contratorpedeiro *Dão* os náufragos do *British Fame* receberam uma refeição da cozinha, reforçada pela generosidade dos marinheiros portugueses que repartiram a sua própria comida, ofereceram roupa e dois praças fizeram-lhes "a barba, que, como nota interessante, era a coisa que mais manifestavam necessitar"[574].

No *Gonçalves Zarco* os 29 náufragos do *Director* "tomaram um banho quente de imersão e em seguida receberam um fato de cotim ou de ganga, uma camisola, um par de meias, uma cueca"; o pequeno almoço foi constituído por um ovo estrelado, pão, torradas, chá e leite e uma laranja tendo também sido posto à disposição o barbeiro do navio.

Dos navios civis, mais uma vez, predomina a escassez de informação. É no noticiário da época que se descobrem detalhes do que aconteceu aos náufragos do *Holmside* depois de encontrados pelo *Saudades*. Devido ao estado de fraqueza em que se encontravam, após dias sem água e a comer apenas bolachas, o capitão Rainho decidiu introduzir alimentos de forma faseada: no primeiro dia uns golos de conhaque com água; no segundo bolachas e água e só no terceiro "alimentos mais substanciais e tabaco de que há tanto estavam privados".

Os nossos meios navais, civis e militares, recolheram pelo menos 1835 náufragos e destes a maioria - 1454 pessoas em 50 navios - foram deixados em portos nacionais. Outros 331 acolhidos por 12 navios foram deixados em portos estrangeiros, e 50 apanhados por 4 navios foram transbordados em mar alto para embarcações aliadas.

Alguns casos classificados como transbordos têm contornos mais difusos. Os primeiros foram os 22 náufragos do *Queen Maud,* encontrados pelo *Mirandella* no dia 7 de maio de 1941, mas que recusaram ser embarcados argumentando que não queriam ir para um porto português e preferiam continuar até Freetown nas baleeiras. Os portugueses fizeram alertas de rádio, mantiveram-se junto dos náufragos durante algum tempo, forneceram-lhes mantimentos e meia hora depois de zarparem encontraram o

[572] BCM-AH: Aviso de 1ª classe Bartolomeu Dias; Núcleo 209, NO 200, *Relato do salvamento de náufragos do N/M Dagomba em 14 de novembro de 1942*, 15 de dezembro de 1942, p. 6.
[573] Gomes Ramos (1º tenente), *O Afonso de Albuquerque salva náufragos do Nova Scotia*, separata dos Anais do Clube Militar Naval, 1952, p. 16.
[574] BCM-AH: Contratorpedeiro Dão; Núcleo22, NO210, *Relatório de salvamento do British Fame*, 18/08/1940, p.4.

cruzador HMS *Dragon*, alertado pelas mensagens rádio, que pediu a posição da baleeira, então a cerca de seis milhas pela popa[575].

No caso do *Ganda,* que encontrou os 23 sobreviventes do *British Grenadier,* em Maio de 1941, existem versões diversas do que terá sucedido. Documentação britânica refere que foram deixados em Freetown[576], enquanto uma notícia publicada em Lisboa assegura que os portugueses se dirigiam para o porto mas encontraram um auxiliar da Royal Navy fazendo o transbordo dos náufragos no mar[577]. Optou-se pela segunda hipótese por se tratar de um testemunho recolhido junto do navio…

O terceiro transbordo foi forçado e parcial deixando o *Maria Leonor* como o único navio que simultaneamente transferiu náufragos para um navio estrangeiro e entrou em Lisboa com os restantes. A abordagem ao vapor português surgiu na sequência da indiscrição de um outro navio de pesca - o *Novo Horizonte* - que enquanto era inspecionado na costa portuguesa informou os oficiais ingleses da aproximação do *Maria Leonor* com sobreviventes ingleses a bordo. A notícia foi passada ao contratorpedeiro HMS *Avon Vale* que retirou 8 dos 13 homens do *Hornshell,* encontrados dias antes[578].

O transbordo do *Argus* também foi inesperado, mas bem vindo pelos portugueses. O navio estava a caminho dos mares do Canadá para faina ao bacalhau quando descobriu 12 náufragos do *Empire Clough.* Como um desvio para terra atrasaria ainda mais o início da faina decidiram continuar e distribuir os náufragos por outros barcos de pesca da mesma companhia, mas antes foram abordados por um patrulha da Guarda Costeira Americana[579]. As comunicações dos portugueses tinham sido ouvidas e a pedido dos britânicos os americanos tinham saído para recuperar os sobreviventes do cargueiro[580].

A quase totalidade navios que deixaram náufragos em portos estrangeiros fizeram-no porque se dirigiam para eles, e apenas o *Inhambane*, que viajava de Montevidéu para Lisboa desviou a sua frota para o Rio de Janeiro porque os 46 náufragos do *Harmonic* representavam um excesso de lotação que complicaria a travessia do Atlântico[581]. Foi também ao Rio de Janeiro que chegou o *Serpa Pinto* com 22 sobreviventes do grego *Antonios Chandris,* e no regresso a Portugal os gregos também vieram, mas como passageiros[582].

Nos portos os náufragos eram entregues às autoridades locais e, quando pertenciam a uma nação terceira, também era costume convocar funcionários consulares, das embaixadas, mandatários das empresas, adidos navais ou outros representantes oficiais que assumiam daí em diante a responsabilidade pelo seu bem estar. O mesmo acontecia nos portos portugueses onde as persistentes chegadas de sobreviventes em navios nacionais e estrangeiros, ou em baleeiras e jangadas, agilizou a formação de comités de recepção que rapidamente se coordenavam para comparecer onde era

---

575 BCM-AH: Estado-Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Ocorrência Marítima - Relatório do encontro do Mirandella com náufragos do Queen Maud*, 17/05/1941.
576 TNA: Admiralty; ADM 199/2137, Survivor Reports, *Report of an interview with the Master of the British Grenadier - Captain H. G. Jeary*, 26 de junho de 1941, pp. 111-113.
577 'A guerra no mar - O vapor Ganda salvou 23 náufragos de um navio tanque inglês', Diário de Notícias, 08/06/1941.
578 BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 268, *informação do Grémio dos Armadores de Pesca de Arrasto ao Estado maior naval sobre atitude de comandante do Novo Horizonte sobre os náufragos do Maria Leonor*, 22 de agosto de 1941.
579 BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Memorial do comandante do Argus sobre o salvamento dos náufragos do Empire Clough*, 26 de setembro de 1942.
580 NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945, Foreign Stations - America and West Indies*, 29/06/1942; NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945, Foreign Stations - America and West Indies*, 07/01/1942; NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A50, *World War II Diaries 1941-1945, Enemy Action and Distress Diary*, 22/06/1942.
581 BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Relatório do Inhambane relatando o salvamento dos náufragos do Harmonic,* 12/08/1943 .
582 'Chegaram no Serpa Pinto alguns náufragos de um vapor grego afundado por um corsário alemão', *Diário de Lisboa*, 03/11/1940, p. 7.

necessário. É isso que transparece no relatório elaborado pelo comandante do *Pedro Nunes*, em setembro de 1942, que após ter recolhido 74 homens do *Clan MacWhirter* alertou a capitânia do Funchal para a sua chegada, pedindo apenas uma maca para um ferido, acrescentando:

"Não dizia mais nada porque na Capitânia sabiam muito bem o que era preciso fazer neste caso, e quando cheguei ao Funchal estava tudo a postos: o patrão-mor, a Polícia Internacional, o Delegado de Saúde, o vice-cônsul inglês e mais outros funcionários do consulado"[583].

Após fundearem informaram ainda o vice-cônsul inglês "que se tornava necessário mandar para bordo alguns artigos de vestuário, a-fim-de evitar que parte dos sobreviventes do *Clan Macwhirter* tivessem que desembarcar com as fardas emprestadas pelos oficiais, sargentos e praças do navio". Ao funcionário consular foi também entregue a conta de 1385$40, despesas tidas com os náufragos em géneros cedidos do paiol, rancho dos oficiais e cantina[584].

Os custos das operações, tanto em navios civis como militares, eram endereçadas às autoridades dos países proprietários dos navios naufragados, mas nos primeiros anos parece existir desorganização na metodologia das unidades do Estado e, em dezembro de 1942, o Ministério da Marinha publicou um despacho para evitar a "diversidade de critério e de procedimento". As despesas eram entregues ao cônsul da nacionalidade do navio, no local onde os náufragos eram entregues, e o cheque era depositado no Banco de Portugal como receita do Estado. Ainda podiam ser incluídos os gastos relativos a "quaisquer peças de roupa, artigos ou géneros, não pertencentes à fazenda, cujo fornecimento se considera acção particular, nos casos em que a sua devolução não haja sido efectuada e os fornecedores pretendam ser indemnizados"[585], ou seja também se podiam pedir contas dos empréstimos particulares.

Os relatórios dos navios da Armada incluem normalmente as diversas despesas - vestuário, alimentação, médicas, etc… - , mas no caso do salvamento do *Amarylis* o comandante do *Gonçalves Zarco* deixou também uma nota: "Ao cônsul foram entregues as notas das despesas com os náufragos as quais foram satisfeitas por meio de cheque. As praças que tinham cedido peças de roupa ofereceram à Cruz Vermelha as importâncias com que tinham sido indemnizados".[586]

Esta generosidade também pode ser encontrada em alguns navios civis e, mais uma vez, recorremos a notícias sobre o caso do *Saudades* que encontrou sobreviventes do *Holmiside* a quem trataram, alimentaram e emprestaram roupas. O Diário de Notícias conta que em Lisboa, quando o cônsul inglês quis saldar as despesas, o capitão Rainho recusou qualquer compensação, dizendo que era sua forma de agradecer o seu salvamento aos britânicos quando fora náufrago durante a I Guerra Mundial[587].

Estas operações podiam, no entanto, acarretar dispêndios inusitados como explicou ao Estado Maior Naval o comandante do *Afonso de Albuquerque* após a experiência com o *Nova Scotia* que deixou membros da guarnição com fardas inutilizadas devido à nafta que envolvia a maioria dos náufragos:

---

583 BCM-AH: Aviso de 2ª classe Pedro Nunes; Núcleo 2, NO 251, *Relatório do comandante relativo ao salvamento dos sobreviventes do vapor inglês Clan MacWhirter afundado no Atlântico em 26 de agosto de 1942*, 24 de setembro de 1942, p. 9.

584 BCM-AH: Aviso de 2ª classe Pedro Nunes; Núcleo 2, NO 251, *Relatório do comandante relativo ao salvamento dos sobreviventes do vapor inglês Clan MacWhirter afundado no Atlântico em 26 de agosto de 1942*, 24 de setembro de 1942, pp. 9-10, 28.

585 Aviso Gonçalves Zarco; Núcleo 142, NO 281, *Despacho Ministerial Nº 208/23-12-942 - Relatório do salvamento dos Náufragos do vapor inglez SS Director em 18 de julho de 1944, s/p.*

586 BCM-AH: Aviso de 2ª Classe Gonçalves Zarco; Núcleo 142, NO 380, *Relatório da Viagem do Aviso de 2ª Classe comboiando o transporte João Belo, desde Lourenço Marques até Mormugão e de regresso do primeiro à colónia de Moçambique, junho de 1942 a fevereiro de 1943,* p.50.

587 'Vapor Saudades salvou 16 náufragos dum cargueiro inglês afundado no Atlântico', *Diário de Notícias*, 02/08/1941, p. 1.

"Quando os oficiais, guarda-marinhas, sargentos e praças deram começo ao salvamento, fizeram-no com um único objectivo - cumprindo as ordens do Comando, salvar o maior número de pessoas possível. Não pensaram em si, nem nos prejuízos que lhes pudessem advir. Mas a verdade é que esses prejuízos se deram, e eles afectarão mais ou menos profundamente os orçamentos particulares de cada um, em regra já bastante combalidos"[588].

Para além do pagamento de despesas facilmente contabilizáveis o governo britânico tinha ainda por hábito compensar outras perdas como por exemplo o tempo perdido, a interrupção da faina da pesca, a necessidade de desviar a rota para fazer salvamentos ou deixar os náufragos em algum porto e "alguns pagamentos desta natureza foram feitos a navios portugueses"[589] durante a II Guerra Mundial.

Os náufragos desembarcados de navios estrangeiros em territórios sob tutela portuguesa - 1831 no continente, ilhas e colónias atlânticas e 97 em Moçambique, Índia e Timor, no Índico - eram normalmente recebidos de forma muito semelhante à que já foi referida, mesmo que nos portos mais pequenos o número de interlocutores pudesse ser mais reduzido. De um modo geral ficavam entregues às autoridades dos seus países ou representantes dessas autoridades, e não desamparados.

Os que chegavam ao continente e aos arquipélagos da Madeira e dos Açores eram, com raras excepções que analisaremos mais tarde, encaminhados para Lisboa onde os britânicos tinham organizado o repatriamento aproveitando os navios que arribavam regularmente ao Tejo. Em navios estrangeiros chegaram ao continente náufragos a Lisboa, Peniche e Leixões. Os Açores assistiram a desembarques na Horta, Ponta Delgada e Faial e a Madeira no Funchal. Em Cabo Verde o porto de São Vicente foi o único a assistir a estes momentos.

No Índico apenas Moçambique assistiu à chegada de navios estrangeiros com sobreviventes. O principal porto foi o de Lourenço Marques, assistindo-se a situações semelhantes na Beira e em Angoche.

As arribadas - 1071 no Atlântico e 1147 no Índico - eram mais aleatórias não sendo incomum chegarem a locais com reduzida presença humana e, mesmo quando se desembarcava em zonas habitadas, a ajuda oficial podia levar algum tempo a chegar.

Na madrugada do dia 9 de novembro de 1940 arribaram próximo da Figueira da Foz dez náufragos do sueco *Meggie*, afundado 13 dias antes e a população só se apercebeu da sua presença quando lhes bateram á porta. Segundo o Diário de Notícias depois de cinco dias sem água e a comerem uma bolacha por dia só uns poucos estavam capazes de caminhar até à vila e pedir ajuda para os outros que "de rastos" os tentavam seguir[590].

Arribar jangadas não era tarefa fácil pois apesar do sucesso enquanto salva-vidas elas eram pouco manobráveis, algo que os seis sobreviventes do *Bullmouth* descobriram em novembro de 1942. Depois de verem desaparecer o navio e 50 camaradas, conseguiram atar duas jangadas uma a outra e, a 1 de novembro de 1942, avistaram a Madeira, mas nunca se conseguiram aproximar ou chamar a atenção dos locais, apesar de terem utilizado very-lights. A 6 arribaram no Búgio, nas Desertas, onde as jangadas

[588] BCM-AH: Aviso de 1ª classe Afonso de Albuquerque; Núcleo 150, NO 114, *Relatório do Salvamento de náufragos do Nova Scotia - 29 e 30 de novembro de 1942,* p. 14.
[589] TNA: Foreign Office; FO 371/39615, *Recognition of Portuguese rescue work,* 1944, p. 9
[590] 'Dez náufragos do vapor sueco Meggie afundado no Atlântico aportaram ontem à Nazaré', *Diário de Notícias*, 10/11/1940.

se desintegraram. Descobertos por pescadores que iam procurar cabras, dois foram levados até ao Funchal onde o oficial local da "RN" organizou um grupo de resgate para trazer os restantes no dia seguinte. Um foi encontrado já cadáver[591].

Encontrar o local ideal para desembarcar também é difícil quando não se conhece o litoral. Dezanove sobreviventes do *Andalusian* andaram dia e meio, numa baleeira, ao largo da ilha da Boa Vista, Cabo Verde, para encontrar uma praia deserta onde quase se afogaram quando a baleeira se virou apanhada por uma onda. Passaram a noite sozinhos e só no dia seguinte, divididos em dois grupos, encontraram dois colonos portugueses que os levaram, de burro e mula, até ao porto onde embarcaram no vapor do Governo Colonial *28 de Maio* que os entregou ao cônsul em São Vicente[592].

Em dezembro do mesmo ano os homens do inglês *Wallsend* só conseguiram chegar à praia do Tarrafal de Monte Trigo, em Santo Antão, ajudados por embarcações locais. Tommy Thompson, um dos 36 náufragos, conta como após horas de tentativas de aproximação a terra foram pescadores locais que os foram buscar. A baleeira foi ancorada com uma pedra fora da zona de rebentação e, dois a dois, chegaram à praia deitados nas canoas, uma operação difícil devido à ondulação que obrigava os cabo-verdianos a esperar pela onda certa para os “surfar” até terra. O inglês tem a certeza de que sem ajuda teriam morrido afogados[593].

Na extensa costa de Moçambique duas baleeiras com 37 homens do grego *Faneromeni* arribaram a uma praia deserta. Um grupo fez uma caminhada nocturna, de várias horas, atravessando pântanos e floresta para chegar a Angoche. Um português de nome Rodrigues, que fazia parte da tripulação, reuniu algumas canoas e convenceu um médico a seguir por mar até ao local onde o resto esperava salvação[594].

Os náufragos que chegavam a estes territórios mais longínquos podiam encontrar apoio das populações locais, mas continuar longe de consulados ou demais representantes e passar dias entre o momento em que punham pé em terra e aquele em que, finalmente, encontravam quem pudesse tratar dos seus problemas.

Na manhã de 11 de maio de 1941 arribaram à ilha Caravela, na Guiné Bissau, quatro baleeiras - uma com motor rebocava as restantes - com 35 náufragos do norueguês *Fernlane* afundado quatro dias antes. Foram recebidos pela população que lhes deu comida e tratou dos ferimentos. Por fim ofereceram-lhes também gasolina para continuarem viagem até Bissau onde finalmente encontraram o seu cônsul[595].

A 15 de março de 1943 os 23 náufragos do *California Star* alojaram-se, durante alguns dias, em casa de portugueses nas Lages, ilha das Flores, à espera de uma boleia até à Horta de onde o cônsul avisou que assumiria todas as despesas[596].

---

[591] TNA: Admiralty; ADM 199/2142, *Survivor Reports, Report of an interview with Mr. E. J. Mann and F. W. Walters from the Bullmouth*, 08 de dezembro de 1942, pp. 389-391.
[592] TNA: Admiralty; ADM 199/2136, *Survivor Reports, Report of an interview with the Chief Officer of the Andalusian – A. L. Hewson*, 24 de abril de 1941, pp. 112-114.
[593] Tommy Thomson, memórias do naufrágio do Wallsend em 1942, *correspondência com Roy Martin entre Junho e Julho de 2015.*
[594] TNA: Admiralty; ADM 199/1405 – *Consular Shipping Adviser, Lourenço Marques - SS Faneromeni, report of attack by U-boat, 23/10/43,* pp. 230-239.
[595] Warsailors.com: M/S Fernlane; https://www.warsailors.com/singleships/fernlane.html, consultado a 01 de outubro de 2019.
[596] TNA: Admiralty; ADM 199/2144, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the California Star - Captain S. Foulkes*, 19 de abril de 1943, p. 142.

6.2 - Organização, estruturas de apoio em terra e repatriamento

Em julho de 1943 os 22 homens do americano *Alice F. Palmer* fizeram um percurso ainda mais intrincado para chegar junto dos deus representantes. Um deles, Charles Howland[597], conta que arribaram perto do farol da ilha de Bazaruto onde foram rodeados por uma dezena de nativos a quem explicaram em espanhol que eram náufragos. Dormiram no farol de onde foi enviada uma mensagem de rádio para Vilanculos, a localidade mais próxima, e na manhã seguinte uma lancha a motor levou-os para lá. Receberam tratamento médico e quatro foram internados alguns dias.

Howland assegura que não existia na aldeia um rádio capaz de contactar a cidade mais próxima, e terá - estranhamente - sido utilizado um sistema de tambores para avisar da sua presença. Em resposta souberam que as autoridades americanas de Lourenço Marques iam enviar um autocarro para os recolher, mas como uma semana depois não havia sinal do transporte partiram a pé. Quando se cruzaram com a camionete, uma Ford de 1929 de caixa aberta, já tinham feito vários quilómetros e pernoitado em duas aldeias indígenas com poucas condições. Pararam também numa quinta de europeus que fizeram uma pequena festa para os receber. Em Inhambane dormiram numa igreja e finalmente embarcaram num navio costeiro que os levou para Lourenço Marques, a cidade onde as autoridades portuguesas e Aliadas optaram por concentrar a quase totalidade dos náufragos que desembarcavam na costa moçambicana. O porto muito concorrido por navios Aliados e neutrais, um aeroporto e sobretudo a ligação de comboio e a proximidade com a África do Sul, para onde estes americanos e a maioria dos outros foi repatriada, tornaram a cidade uma escolha óbvia.

Moçambique viveu uma situação peculiar durante o período da II Guerra Mundial recebendo cerca de 1800 náufragos entre 1942 e 1944, um número que em alguns momentos esticou ao máximo os recursos de alguns locais. Logo após os primeiros afundamentos em junho de 1942, o Governador Geral de Moçambique enviou ao MNE "um relatório circunstanciado" preparado pelo Governador da Província do Niassa, João de Figueiredo, que no extremo norte do país, foi a terreno verificar onde tinham arribado sobreviventes e o que estava a ser feito "tornando menos dolorosa a sua infelicidade"[598]. São sete páginas onde se resumem as dificuldades e as soluções encontradas para enfrentar tão inesperadas visitas, para além de descrições dos afundamentos e das movimentações navais assinaladas no canal.

João de Figueiredo explica que que foram autorizados gastos até 4.000$00 em António Enes e que em Moçambique nove homens ficaram internados no Hospital. No Mossuril o grande número de náufragos tinha sido distribuído pelas instalações das maiores empresas da região, nomeadamente, as Ferreira Santos, Zuid e Hotel do Lumbo[599]. O chefe do Hotel do Lumbo funcionou como o elemento de ligação com o vice-cônsul britânico assegurando ao Governador que os náufragos estavam satisfeitos com o tratamento que estavam receber, mas que precisavam de 45 colchões para deitar tanta gente, um problema resolvido de forma rápida pois para a visita do Presidente da República em 1939 tinham sido mandados fazer cerca de 200[600]. Informado que os britânicos asseguravam o pagamento imediato de

---

[597] Armed-Guard.com: *A lifeboat journey by Charles T. Howland*; http://www.armedguard.com/lboat2.html, consultado a 12 de julho de 2015.
[598] AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Relatório circunstanciado do Governador da Província do Niassa sobre os torpedeamentos e naufrágios que se deram na zona do mar*, 02-07-1942, pp. 124-132.
[599] AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Relatório circunstanciado do Governador da Província do Niassa sobre os torpedeamentos e naufrágios que se deram na zona do mar*, 02-07-1942, p. 125.
[600] Idem, *Ibidem.*

todas as despesas tidas com os seus marítimos o Governador autorizou ainda as circunscrições marítimas do seu território a gastar até 2500 escudos "com os primeiros socorros a náufragos"[601].

As medidas não se resumiam à província do Niassa. Na nota introdutória do Governador Geral da colónia ficamos também a saber que "nas províncias do Sul do Save e Zambézia deram-se ordens às autoridades indígenas para conduzirem aos locais onde se encontrassem brancos (…) todos os náufragos que dêem com as suas embarcações à costa, tendo-se mesmo no sul do Save estabelecido postos de socorros, com cobertores, bolachas, água e aguardente para os primeiros socorros a prestar (…) emprestados pela W. N. L. A. dos seus depósitos, contribuindo assim para serem rápidos os referidos socorros, à maioria dos que são seus compatriotas ou trabalham para as nações unidas"[602].

A W. N. L. A. - Witwatersrand Native Labour Association era uma agência de recrutamento de trabalhadores criada pela indústria de mineração de ouro da África do Sul com agências em vários territórios da União Sul Africana, mas também em Moçambique e Angola[603].

Parece existir uma preocupação genuína das autoridades locais com a situação dos náufragos e no atendimento das suas necessidades. A 27 de setembro de 1943 é a pedido do Governo Geral da colónia que o Ministério das Colónias promulga o decreto nº 33:099, que tem um artigo único:

"É autorizado o governo geral da colónia de Moçambique a, mediante despacho, isentar de direitos e demais imposições aduaneiras os artigos que se destinem ao depósito de equipamento para náufragos instalado em Lourenço Marques pelos Consulado Geral da Inglaterra naquela cidade".[604]

Não foi possível encontrar promulgação semelhante para qualquer dos outros territórios.

Papel importante na gestão das várias crises que foram surgindo no território parecem ter tido também as forças armadas. Não só a marinha nas operações de busca e salvamento, mas também o exército que facultou nos quartéis espaço para alojamento, alimentação, vestuário, produtos de higiene pessoal, etc… No historial do Comando Militar de Moçambique encontram-se dezenas de facturas e pedidos de pagamento aos representantes locais dos beligerantes, mas também notas de agradecimento que dão conta da dimensão da tarefa. No caso do *Nova Scotia* foi o exército que forneceu meios e homens para o transporte de "feridos e estropiados" ao Hospital Miguel Bombarda e para unidades militares onde foram alojados e alimentados. A 8ª Companhia Indígena, aquartelada em Inhambane, por seu lado forneceu camas de campanha aos jugoslavos do *Supetar*[605].

No apoio às autoridades britânicas, especialmente em Lourenço Marques, encontramos uma forte comunidade britânica que recebia os náufragos em suas casas, cozinhava para eles, reunia dinheiro para lhes fornecer roupa e produtos de higiene, e no casso do *Nova Scotia* também encontrou forma dos soldados sul-africanos escaparem da cidade quando correu o boato de que os portugueses pretendiam

[601] Idem, *Ibidem, p. 126.*
[602] Idem, *Ibidem, p. 124.*
[603] Apesar de ter contactado a Drª Carol Nonkwelo, Directora Executiva da área de pesquisa e inovação da Universidade de Johanesburgo, e de esta ter passado o meu pedido a outros colegas conhecedores dos arquivos da associação que ali estão depositados, não me foi possível perceber como evoluiu esta sua faceta no apoio aos náufragos que arribavam a Moçambique
[604] República Portuguesa; Ministério das Colónias - Inspecção Superior das Alfândegas Coloniais, Decreto nº 33:099, *Autorização para o Governo Geral de Moçambique isentar de imposições aduaneiras artigos que se destinem ao depósito de equipamento para náufragos*, Diário do Governo, I Série, número 209, 27 de setembro de 1943, p. 646.
[605] AHM: Comando Militar de Moçambique; PT/AHM/FO/006/4/34, Cx. 407, *Pasta Náufragos - Departamento Marítimo, Nota ao Comando Militar de Moçambique e às unidades militares da colónia*, 04/05/1943.

interná-los até ao fim da guerra. A forma como a fuga foi organizada e levada a cabo é explicada no diário deixado por Charles Francis Spence, residente em Lourenço Marques, que descreve também festas em honra dos sobreviventes ou para onde estes eram convidados. O voluntarismo das famílias britânicas convergia para uma organização de caridade - a British War Charities Fund - financiada localmente e recurso prioritário quando eram necessários fundos para suportar as estadias dos náufragos na cidade. Era também através desta estrutura que se apoiavam os feridos ou doentes no Hospital Miguel Bombarda e se pressionavam os médicos para os colocar nas melhores alas[606].

A existência de bons hospitais foi uma das razões porque as autoridades de ambos os blocos, e também dos neutrais, tentavam concentrar os náufragos nas maiores cidades dos diferentes territórios. Era também mais fácil coordenar o apoio logístico e o repatriamento. Os que chegavam a Portugal continental eram concentrados em Lisboa, onde chegavam através da rede de transportes existente, nomeadamente, o autocarro, como nos casos do *Notre Dame du Châtelet* e do *Dago,* ou o comboio como aconteceu com as gentes do *Agios Nicolaos* e do *Martin Pecheur*. Na capital estavam embaixadas, legações, consulados, hospitais, hotéis e também o porto, aeroportos - marítimo e terrestre - e estações de comboio internacionais que ligavam ao resto do mundo.

Muitos dos que chegaram aos Açores foram inicialmente concentrados em Ponta Delgada, Horta ou Faial e depois encaminhados para a capital portuguesa de forma rotineira nos navios que faziam essas rotas. O mesmo aconteceu com muitos que alcançaram Cabo Verde onde as autoridades britânicas concentravam os náufragos em São Vicente. Os que atingiam outras ilhas eram recolhidos por navios pertencentes ao Governo Colonial como o *28 de Maio,* que transportou os 25 homens do *Tapanoeli*[607] e cerca de 50 do *Calchas*[608] arribados à Boa Vista e ao Sal, ou o *Tarrafal,* responsável por colocar na capital do arquipélago meia centena de homens do *Silveryew*[609] que tinham tocado Santo Antão.

Foram ainda utilizados navios da Armada sempre que estes se encontravam no arquipélago, como ocorreu nos casos do *Gonçalves Zarco* que foi buscar 23 náufragos do *Shakespeare* ao Sal, em janeiro de 1941[610], ou do *Pedro Nunes* que recuperou 36 náufragos do *Wallsend* chegados a Santo Antão em dezembro de 1942[611]. Desta última ilha há o curioso e único registo de um draga-minas britânico que fez o transporte de 26 náufragos do *Nalgora* para São Vicente[612].

Em Lisboa os ingleses contavam com duas estruturas de apoio para acolher e tratar os náufragos, nomeadamente, o Hospital Inglês e o British Seamen Institute.

O hospital, localizado à época junto ao cemitério dos ingleses na Estrela, acolhia os náufragos feridos e estropiados, como aconteceu nos casos de marítimos oriundos dos navios *Manaar*[613], *Holmside*[614], HMT

---

606 NML-MMM-MAL: Spence Family; DX/2592, *Diary account of the Spence family assisting Allied merchant seafarers in Lourenço Marques, Mozambique, during the Second World War, with photographs, correspondence and news cuttings 1939 - 1980,* pp. 20- 30.
607 'Foi torpedeado o vapor holandês Tapanoel', *Diário de Notícias*, 21/03/1941.
608 'Os náufragos do vapor Calchas chegaram a Cabo Verde', *Diário de Notícias*, 11/05/1941.
609 '140 náufragos de dois barcos torpedeados foram salvos pelo vapor português Tarrafal', *Diário de Notícias*, 01/06/1941.
610 BCM-AH: Aviso de 2ª Classe Gonçalves Zarco; Núcleo 142, NO 380, *Relatório do comando referido a 31 de março de 1941,* pp. 2, 19.
611 BCM-AH: Aviso de 2ª Classe Pedro Nunes; Núcleo 2, NO 65, *Relatório do comandante referido a 1 de janeiro de 1943*, pp. 6, 9.
612 'Chegaram a Cabo Verde 29 náufragos de um vapor inglês torpedeado no Atlântico Sul', *Diário de Notícias*, 12/01/1941.
613 'A Europa em Guerra - Quatro submarinos alemães travaram combate com o vapor inglês Manaar metendo-o no fundo a tiros de canhão", *Diário de Lisboa*, 07/09/1939, pp.1-2.
614 'Vapor Saudades salvou 16 náufragos dum cargueiro inglês afundado no Atlântico', Diário de Notícias, 02/08/1941, p. 1.

Alouette[615], *Hollinside* e *Penrose*[616]. E quando o número de feridos era muito elevado recorria-se aos hospitais portugueses, como aconteceu no caso do *Avila Star* quando por excesso de lotação sete pessoas foram desviadas para o Hospital da Marinha[617].

Não foi possível perceber se as portas também estavam abertas a tripulantes de outros Aliados, mas os gregos do *Ekatontarchos Dracoulis,* por exemplo*,* foram assistidos no Hospital de São José.

Acessível a todos os que "pertençam a um navio de nacionalidade aliada à Grã-Bretanha"[618] estava o "British Seamen Institute", uma organização privada instalada num segundo andar da Rua da Moeda, onde os náufragos encontravam uma muda de roupa, uma refeição, um livro ou um espaço de convívio. Mais uma vez a informação existente sobre este equipamento é escasso e dos contactos feitos com instituições semelhantes no Reino Unido, apenas obtive resposta da "Mission to Seafarers" - que durante a II Guerra Mundial se chamava "The Mission to Seaman" - e não foi possível apurar se alguma vez existiu alguma ligação com a referida entidade em Lisboa. Os arquivos da organização britânica estavam em finais de 2018 na Universidade de Hull, em organização e não disponíveis para consulta[619].

Recorremos assim aos detalhes revelados numa reportagem do Jornal do Comércio que na sua edição de 27 de setembro de 1941 fez uma visita guiada pelas instalações na companhia dos seus dirigentes. A entrada dá-se à hora do chá e na sala de convívio "dezenas de homens, comodamente instalados, absorviam a reconfortante infusão acompanhada das competentes bolachas e pão com manteiga". Havia ainda gente a escrever para casa, outros faziam um "renhido match de bilhar" e um grupo "de senhoras e meninas, impecáveis nos seus aventais brancos, circulavam de grupo para grupo, tornando a encher chávenas vazias". Eram voluntárias que, por turnos, tomavam conta da biblioteca, do armazém, da cozinha e do resto.

O financiamento é assegurado em exclusivo pela colónia britânica em Portugal e há apoios de outras partes do mundo. No armazém há de tudo e entre fatos completos, calças, camisolas, casacos, roupa interior há também vários caixotes de grande dimensão: "A nunca desmentida caridade americana (…) enviou-nos um presente real", explicou o "Mr. Ramsay" ao repórter enquanto abria a tampa de um deles revelando dezenas de camisolas de "excelente lã". Tinham sido enviadas pela "British War Relief Society" de Nova Iorque e compunham-se de 7.000 peças de vestuário.

O "British Seamen Institute" da capital realizava saraus para e com os náufragos, organizava idas a sessões de cinemas, peças de teatro e excursões aos pontos de interesse da cidade e dos arredores.

Em Ponta Delgada também havia um "British Seamen Institute". O único documento encontrado sobre esta organização nos Açores é um relatório onde se faz um balanço da actividade de 1943 e percebe-se que a sua intervenção é mais alargada do que em Lisboa. Só entre o fim de 1942 e os primeiros dias de 1943 prestaram ali assistência a 267 náufragos britânicos que chegaram em três vagas sucessivas. Perto do fim de janeiro o NRP *Lima* trouxe mais 118 americanos*.* Do primeiro grupo foram alojados nas suas instalações 48 e do seguinte 50. Forneceram ainda vestuário a cerca de 180 pessoas e tanto para o

[615] 'Chegaram a Setúbal 27 náufragos dum barco inglês torpedeado ao largo do Cabo Espichel', *Diário de Notícias*, 20/09/1942, p. 1.
[616] '96 náufragos de dois vapores britânicos torpedeados chegaram ao Tejo a bordo de pesqueiros espanhóis', *Diário de Notícias*, 04/09/1942, p. 1.
[617] BCM-AH: Aviso de 2ª Classe Pedro Nunes; Núcleo 2, NO 251, *Relatório do comandante relativo ao salvamento de 28 náufragos do navio mercante inglês Avila Star,* 01/08/1942, p. 43.
[618]'O Instituto dos Marinheiros Britânicos em Lisboa', *Jornal do Comércio*, 27/09/1941, p. 2, 3.
[619] Contacto com Jan Webber da Mission to Seafarers realizado através do portal da instituição: https://www.missiontoseafarers.org/sea-sunday

primeiro grupo, que esteve cinco dias na ilha, como para o segundo que ficou cerca de 11 semanas, funcionou em contínuo e de forma gratuita o catering servindo café, chá e sandes[620].

Os investimentos feitos para melhorar as instalações também foram de monta em 1943. Instalaram-se chuveiros para substituir as antigas banheiras; foram reparados os sistemas de drenagem de água; a biblioteca foi transformada em sala de primeiros socorros; a biblioteca passou para a sala de escrita; foi construído um novo tanque de água potável e alguns quartos foram arranjados. Os estatutos do BSI foram também aprovados em março daquele ano e quando as primeiras forças Aliadas chegaram às Lajes receberam pilotos da RAF obrigados a fazer uma aterragem de emergência[621].

Na Madeira não foi possível confirmar que tipo de estrutura existia, mas é certo que entre a comunidade gibraltina transferida para a ilha em 1940 - na sequência de um acordo entre os britânicos e o governo de Salazar - houve voluntários que prestaram assistência aos náufragos que ali chegaram, nomeadamente, aos do *Moanda*[622].

O repatriamento era a última fase do processo de passagem pelos nossos territórios. Não foi possível apurar de que forma os alemães do *Frankfurt* e os franceses do *Martin Pecheur* ou do *Notre Dame de Châtelet* o fizeram, mas o óbvio seria o comboio, até porque foi dessa forma que regressaram ao país os portugueses do *Alpha*, depois de arribarem em França, em 1940, quando o seu navio foi afundado por aviões[623].

O repatriamento dos marítimos Aliados era um pouco mais complicado, não só porque eram mais, mas também pelas distâncias que alguns tinham de percorrer. Por exemplo em dezembro de 1942 o *Mouzinho* deixou em Lourenço Marques 56 indianos que estavam a caminho de casa depois do seu navio, o *Clan MacWhirter,* ter sido afundado[624]. Os náufragos - 74 no total - foram encontrados pelo *Pedro Nunes* e deixados no Funchal[625], de onde viajaram para Lisboa no cargueiro *Lima* (não confundir com o contratorpedeiro). Os indianos prosseguiram no paquete já referido; oficias e marinheiros britânicos foram direccionados para Gibraltar num navio que passou pelo Tejo, enquanto o segundo oficial e o engenheiro chefe apanharam um avião civil em Sintra que os deixou em Bristol[626].

Foram todas as facilidades já referidas e esta versatilidade dos transportes que tornaram a cidade um local tão apetecível enquanto plataforma giratória para o repatriamento de náufragos, não só dos que arribavam nos territórios do império, mas também para outros. Por exemplo, em princípios de novembro de 1940, o consulado de Inglaterra trouxe de Espanha os tripulantes do irlandês *Luimneach* por ser mais fácil embarcá-los para casa no Tejo[627] e em junho do ano seguinte foi a vez de 119

---

620 TNA: Admiralty; ADM 1/16050, *Seamen's Institute - Ponta Delgada - Honorary Secretary's annual Report - The year 1943*, 24 de março de 1944, p. 1.
621 TNA: Admiralty; ADM 1/16050, *Recognition of services rendered by Portuguese East Africans to survivors of British ships sunk by enemy action - Seamen's Institute, Ponta Delgada, Honorary Secretary's annual Report - The year 1943*, 24 de março de 1944, pp. 1, 2.
622 Joe Gingel, *We Thank God and England - A collection of memorabilia about the evacuation of the Gibraltar civilian population 1940-1951*, Gibraltar, Edit by Dennis D Beiso, 2012, p. 74.
623 BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224 - NO 270, *Relatório do afundamento do vapor Alpha por bombardeamento,* 25 de junho de 1940.
624 '32 náufragos recolhidos a bordo do Mouzinho homenagearam a tripulação do navio', *Diário de Notícias*,13/12/1942.
625 BCM-AH: Aviso de 2ª classe Pedro Nunes; Núcleo 2, NO 251, *Relatório do comandante relativo ao salvamento dos sobreviventes do vapor inglês Clan MacWhirter afundado no Atlântico em 26 de agosto de 1942*, 24 de setembro de 1942.
626 TNA: Admiralty; ADM 199/2130, *Survivor Reports, Report of an interview with the Chief Officer of the Clan Macwhirter - John V. Findlay*, 14 de outubro de 1942, pp. 152-154.
627 'A Chegada dos Náufragos do Muimneach', *Diário de Notícias*, 09/11/1940.

náufragos americanos do *Zam Zam*, afundado no Atlântico Sul, esperarem em Lisboa por transporte para o outro lado do oceano[628].

Com marinheiros dispersos por tantos locais nem sempre terá sido fácil organizar a logística necessária para movimentar com a rapidez necessária massas humanas de alguma dimensão. Em princípio de junho de 1941 chegaram a São Vicente, em Cabo Verde, os náufragos do inglês *Silveryew* e nas notícias publicadas em Lisboa podia ler-se que ainda lá se encontravam os homens do *Tapanoeli* afundado a 3 de março[629]. A 16 de julho outro jornal noticiava a entrada no Tejo do paquete Guiné com cinco tripulantes do referido *Silveryew* e dava conta que 300 tripulantes de navios ingleses ainda esperavam no arquipélago por repatriamento[630].

No primeiro semestre de 1941 chegaram a Cabo Verde 338 náufragos de 8 navios diferentes e a sua saída do território só se evidenciou a partir de maio e junho, tendo sido utilizados para o efeito navios portugueses e britânicos. Curiosamente os portugueses *Guiné* e *Mouzinho* transportaram várias dezenas de homens desviando-se das suas rotas habituais para tocar Bathurst (actual Banjul), na Gâmbia, enquanto o paquete Colonial aportou na Cidade do Cabo, na África do Sul[631].

O vapor *Guiné* foi também fretado pelo consulado britânico em Lisboa para recolher cerca de uma dezena de náufragos ingleses do *Elmwood* e um do americano *Stella Lykes* que arribaram na Guiné Bissau em julho de 1942. O plano previa uma passagem pela Gâmbia, onde se encontravam os restantes tripulantes dos navios, e continuaria até Lisboa onde todos aguardariam transporte, mas à última da hora os Aliados encontraram um navio com capacidade para os repatriar diretamente para o Reino Unido de Bathurst. O português só fez assim parte do frete[632].

As autoridades britânicas também optavam por repatriar grupos maiores directamente para o Reino Unido sem passar por Lisboa, como aconteceu quando se juntaram em Ponta Delgada 263 náufragos dos navios M*elrose Abbey, Ville de Rouen, Melmore Head, Empire Shakleton, Lynton Grange, President Francqui, Baron Cochrane* e *Zarian*, todos pertencentes ao comboio ON.154, atacado por uma alcateia de U-boats e ali deixados por escoltas britânicos na véspera e no dia de ano novo de 1943[633]. Cinco dias depois de chegarem foram embarcados num único navio que os levou para o Reino Unido[634].

Se na Europa o repatriamento dos marinheiros Aliados podia levantar problemas de logística enquanto aos do Eixo bastava seguir de comboio para casa, em Moçambique acontecia o contrário. Lourenço Marques encontrava-se próxima da fronteira da África do Sul e bastava uma pequena viagem de automóvel ou de comboio para a atravessar, situação que se terá verificado a maior parte das vezes.

---

628 '119 náufragos do Paquete Egípcio Zam-Zam ficaram ontem alojados em Sintra', *Diário de Notícias*, 04/06/1941, p. 1.
629 '140 náufragos de dois barcos torpedeados foram salvos pelo vapor português Tarrafal', *Diário de Notícias*, 01/06/1941.
630 'Náufragos ingleses', *República*, 16/07/1941, p. 5.
631 AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de Náufragos efetuados nas colónias portuguesas, Vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados na colónia de Cabo Verde*, 8-01-1943, p. 118.
632 O processo de repatriamento está descrito nos seguintes Naval Diaries: NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945, Foreign Stations - South Atlantic*, 08/08/1942 / NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945, Foreign Stations - South Atlantic*, 11/08/1942 / NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945, Foreign Stations - South Atlantic*, 13/08/1942/ NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945, Foreign Stations - South Atlantic*, 14/08/1942/NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945, Foreign Stations - South Atlantic*, 22/08/1942.
633 Uboat.net: *Convoy Battles – ONS-154*; https://uboat.net/ops/convoys/convoys.php?convoy=ONS-154, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
634 TNA: Admiralty; ADM 1/16050, *Seamen's Institute - Ponta Delgada - Honorary Secretary's annual Report - The year 1943*, 24 de março de 1944, p. 1.

Uma das excepções foi o caso do americano *Alcoa Pathfinder* cujos 55 náufragos arribaram no dia 22 de novembro de 1942, a norte da Ponta do Ouro. Dois chegaram efectivamente a Lourenço Marques, mas os restantes foram encaminhados directamente para o aeródromo de Maputo de onde voaram para Durban, na África do Sul[635]. Já os últimos 10 náufragos a arribar em Moçambique, pertencentes ao inglês Wayfarer, afundado a 19 de agosto de 1944, chegaram à costa no norte do país e saíram de carro para a Tanzânia[636].

Os náufragos do Eixo estavam numa situação mais complicada. Com o mar controlado pelos Aliados a sua saída foi bloqueada durante o período da guerra e só após o seu final o repatriamento foi possível. Falamos essencialmente de italianos sobreviventes do Nova Scotia em Moçambique desde finais de 1942. Em junho de 1945 um abaixo assinado em representação dos mais de cem transalpinos foi enviado ao Governador Geral da colónia exigindo a concessão de facilidades para saírem, um tema que foi discutido com os Aliados que terão autorizado a viagem[637].

Alguns marinheiros de navios italianos surtos nos portos portugueses de Moçambique e Cabo Verde desde 1940 - quando Mussolini lançou o país na guerra ao lado do Eixo -, tinham sido repatriados após a rendição do ditador em 1943. Apenas os considerados não-fascistas foram abrangidos por esta autorização que partiu dos Aliados, mas nenhum dos náufragos do Nova Scotia foi contemplado[638].

Destino diverso tiveram os últimos náufragos que chegaram a Portugal. Os tripulantes do U-963 e do U-1277 que em maio e junho de 1945 afundaram os seus navios à vista de costa perto da Nazaré e de Matosinhos, foram internados pelas autoridades portuguesas e depois levados para Inglaterra como prisioneiros de guerra. Um fim que envolveu o próprio Presidente do Conselho, António Oliveira Salazar, que tratou do caso através de conversações directas com o embaixador inglês Ronald Campell[639].

6.3 - O apoio aéreo nas operações de busca e salvamento

Foi durante a II Guerra Mundial que o serviço de busca e salvamento aéreo despontou em Portugal, nomeadamente, através da Aviação Naval - o braço aéreo da Armada - que especialmente dos Centros de Aviação Naval (CAN) de Lisboa e dos Açores[640] realizaram centenas de horas de voo em operações deste tipo a partir de junho de 1941, altura em que os aviões americanos Grumman Goose com as matrículas 107 e 108 partiram do Tejo para procurar sobreviventes do navio português *Ganda* afundado por um submarino ao largo da costa sul[641].

É difícil traçar um quadro inequívoco sobre a actividade destes meios com os dados existentes. Os suplementos das ordens da Armada que abrangem os períodos entre setembro de 1939 e dezembro de 1944 (momento em que deixam de ser assinalados os movimentos), somam 312 horas e 45 minutos de

---

635 Robert J. Cressman, *The Official Chronology of the U. S. Navy in World War II*, USA, Uncommon Valor Reprint Edition, 2016, p. 145.
636 TNA: Admiralty; ADM 199/2147, *Survivor Reports, Report of an interview with the Bo'Sun of the Wayfarer - Mr. A. Apps*, 16 de janeiro de 1945, pp. 258 - 260.
637 AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Repatriação de italianos, alemães e polacos em Moçambique* , 1945, pp. 584-590.
638 TNA: Foreign Office; FO 371/34697, *Italian ships in Portuguese ports*, 1944.
639 TNA: Foreign Office; FO 371/49496, *Germans in Portugal: exchange of Germans in Portugal and Allied nationals in hands of German authorities: activities of P.V.D.E. (Portuguese international police),* pp. 70-73.
640 Redondo Júnior, *O Centro de Aviação Naval de Lisboa*, Monografia - Sociedade Nacional de Tipografia, 1949, s/p.
641 Ordens da Armada: Movimentos dos Centros de Aviação Naval, Suplemento à Ordem da Armada referido a 31 de julho de 1941.

voo em 81 operações de busca e salvamento[642], um número que peca por escasso porque alguns voos realizados nos Açores não estão discriminados por tipologia, sendo apenas possível saber o total de horas voadas por cada piloto. Encontraram-se ainda relatórios com intervenções que não coincidem com o que está documentado[643]. Uma monografia/reportagem sobre a construção do Centro de Aviação no Montijo, realizada por Redondo Júnior em 1949, e onde se desenvolve o tema dos salvamentos realizados durante a guerra, assegura por seu lado que entre o princípio do conflito e o ano da elaboração da notícia se tinham cumprido 86 operações deste tipo que representavam 289.57 horas voados pelos aparelhos da Aviação Naval[644].

No Atlântico há notícias de operações de busca e salvamento com partida dos CAN's de Lisboa, Açores (Ponta Delgada) e Escola de Aviação Naval Almirante Gago Coutinho (em São Jacinto, Aveiro). No entanto o primeiro pedido de apoio aéreo feito pelas autoridades portuguesas, nesta parte do globo, foi dirigido à PANAM, a empresa americana de aviação cujos Clippers cruzavam o oceano com passageiros entre Lisboa e Nova Iorque, com paragem nos Açores. Os "War Diaries" americanos explicitam - a 14 de agosto de 1940 - que os portugueses enviaram o *Dão* e outro navio para procurar os náufragos do *British Fame* e que tinha também sido solicitado aos tripulantes americanos para estarem atentos a quaisquer indícios. Nenhum conseguiu localizar os náufragos naquele dia… O contratorpedeiro português fá-lo-ia mais tarde.

No Atlântico os hidroaviões da Aviação Naval que surgem com mais frequência nas operações de busca e salvamento são os bimotores americanos Grumman Goose e Grumman Widgeon, ambos adquiridos nos EUA. Os 12 G-21 Goose chegaram em 1940 e formaram os núcleos dos vários centros de aviação naval. Dois anos depois chegaram 12 Widgeon para reforçar as capacidades da marinha[645].

O CAN de Ponta Delgada foi criado durante a II Guerra Mundial tendo os primeiros três aviões Grumman Goose voado para as ilhas a 16 de dezembro de 1940. Estabelecidos no continente e no meio do Atlântico a primeira operação de busca e salvamento em que foram envolvidos foi a procura de uma baleeira do vapor português *Ganda*, torpedeado a 20 de junho de 1941. Os aviões só levantaram do Tejo quatro dias depois do ataque quando se tomou conhecimento do que acontecera, mas não tiveram sorte. A baleeira e os ocupantes já tinham sido recolhidos por uma embarcação espanhola e levados para Huelva[646].

Já lemos, neste capítulo, as críticas feitas às operações aéreas protagonizadas pelo comandante Sarmento Rodrigues e não foi possível encontrar um documento que relacione os voos com os alvos das operações de busca e salvamento ou com os eventuais sucessos. Os relatórios das tripulações da Aviação Naval a que foi possível aceder também não concretizam normalmente qual o objecto da procura. Há, no entanto, duas situações em que acontece o contrário.

O primeiro tem a ver com a pesquisa dos sobreviventes do também português *Cassequel*, afundado pelo *U-108* a 14 de dezembro de 1941[647]. As ordens para a pesquisa chegaram apenas a 17 e tarde, havendo

---

642 Ver Apêndice 2.
643 Ordens da Armada: Movimentos dos Centros de Aviação Naval, Suplementos à Ordem da Armada referidos de 1939 a 1944.
644 Redondo Júnior, *op. cit.*.
645 Mário Canongia Lopes, *op. cit.*, p. 127.
646 BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 270, *Afundamento do Ganda*, 03 de julho de 1942.
647 Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Cassequel*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1224.html, consultado a 15 de julho de 2020.

apenas tempo para lançar um voo (Grumman nº 104) que não trouxe resultados, mas no dia seguinte foram enviados três aparelhos (Grumman's nºs 99, 101 e 108) que transportavam, para além do material habitual, "água em cantis e uma lata de bolacha devidamente fechada sendo estas provisões convenientemente acondicionadas e amarradas a cintos de borracha". A secção levantou pelas 10 da manhã descobrindo uma baleeira vazia pelas 12.50 horas e, dezassete minutos depois, outra com as 12 pessoas que procuravam, a quem foram lançados os alimentos e também uma mensagem que dava notícia do ponto em que se encontravam e qual a rota que deveriam seguir[648].

Uma das fotografias dos náufragos do navio português Cassequel tirado por um dos aparelhos da Aviação Naval.

Fonte: *BCM-AH; Núcleo224, NO270 - Relatório do Centro de aviação Naval de Lisboa, 20-12-1941.*

"A mensagem continha além disso algumas palavras de encorajamento, a comunicação de que um navio os iria buscar e que todos os restantes tripulantes (…) haviam sido salvos", esclarece o relatório que descreve ainda que "se a satisfação nos hidros foi grande as manifestações dos náufragos são impossíveis de escrever num relato oficial". O comandante, Capitão-tenente aviador Paulo Viana, elogia a atuação das tripulações mas não exclui "o factor sorte sempre necessário em toda e qualquer missão". Este documento é tanto mais importante quando é acompanhado por quatro fotografias da baleeira com os náufragos, talvez uma das primeiras operações de busca e salvamento realizada em Portugal de que há imagens[649].

Outra intervenção bem sucedida e com grande impacto internacional, foi a busca de duas baleeiras do *Avila Star*, afundado a 6 de julho de 1942 pelo *U-201*, uma operação que se saldou por um sucesso graças ao factor sorte, mas também aos instintos de quem conhecia bem o mar, as suas correntes e os seus ventos.

A história desta busca foi contada na primeira pessoa pelo Almirante Malheiro do Vale em 1995 numa entrevista à Rádio Difusão Portuguesa e remonta ao tempo em que era um jovem 2º Tenente e co-piloto de Grumman's[650]. Cento e doze náufragos tinham sido recolhidos pelo *Lima* nos dias 7 e 8 de julho, mas

[648] BCM-AH: CAN Lisboa; Núcleo 224, NO 270, *Relatório de pesquisa dos náufragos do Cassequel,* 19/12/1941, pp. 2, 3.
[649] Idem, Ibidem, pp. 3, 4.
[650] Arquivo RTP: Arquivo sonoro RDP; AHD14418 _1, "Os portugueses e a II Guerra Mundial" *Episódios que envolveram portug. inclui entrev. com M. do Vale sobre a sua participação nas acções da II G.M., 27/05/1995, tempo entre 00:20:29 a 00:30:30.

continuavam a faltar duas baleeiras e as autoridades portuguesas foram insistentemente solicitadas para organizar grupos de busca. "Havia um argentino muito importante a bordo de uma das baleeiras e insistiam connosco para fazermos as buscas quando eles tinham melhores aviões para isso, como o Sunderland[651]" explicou o oficial.

"Andávamos já desanimados por termos vasculhado tudo entre os Açores e Lisboa e não termos encontrado nada, quando recebemos informação do Almirante Botelho de Sousa que se tinha debruçado sobre as suas cartas de navegação e entendia que era possível - uma hipótese longínqua, mas possível -, que as baleeiras, empurradas pelo vento, tivessem mais perto da costa marroquina. Em dois aviões fomos sem fé nenhuma e voámos baixo, a 20 ou 30 metros, por causa da neblina para conseguir ver alguma coisa e de repente apareceu-nos uma vela encarnada à frente do avião. Era a baleeira nº 2 do Avila Star com uma data de gente lá dentro, tudo a fazer gestos, mandando abraços e beijinhos", lembrou Malheiro do Vale.

Também neste caso foram lançadas latas com bolachas, material de primeiros socorros, uma carta de navegação com a posição e uma mensagem onde se pedia que se mantivessem naquela zona ou rumassem em direcção à ajuda que seria enviada de Lisboa. A 25 de julho foram encontrados pelo *Pedro Nunes* 29 pessoas que ainda sobreviviam na baleeira. Dez tinham morrido desde o ataque, um morreria a bordo do aviso português e outros dois no hospital em Lisboa[652].

Os Grumman não chegaram ao Índico e o apoio aéreo para a busca e salvamento naquela parte do globo socorreu-se dos meios disponíveis, parte deles de âmbito civil pertencentes à DETA, a companhia de aviação criada pelo Governo Geral da Colónia de Moçambique ainda antes da Guerra. Esta surge amiúde referenciada em relatórios britânicos, nomeadamente, em junho de 1942 quando das buscas pelo *Antlantic Gulf* onde é assinalada a presença de um aparelho da companhia, em contacto com o *Gonçalves Zarco* responsável pelas operações[653].

O recurso a estes aviões terá estado longe de ser pontual. A 8 de julho de 1942 o *Hartismere* enviou um SOS que eventualmente chegou às estações terrestres de Moçambique e um alerta foi enviado à DETA para que os seus aparelhos se mantivessem atentos. Pelas 7.30 horas da manhã do dia seguinte uma das aeronaves avisou o cônsul inglês de que os náufragos se aproximavam de terra perto da Ponta da Caldeira[654]. O capitão britânico do *Dorington Court*, naufragado e acolhido em Lourenço Marques, relata que se mostrou desconfiado pelo inquérito conduzido pelo Capitão do Porto português, mas foi aconselhado pelo cônsul-geral a responder de forma verdadeira às perguntas do oficial pois aquele era considerado uma "pessoa diligente" e sempre disponível para enviar meios navais e aéreos para os locais dos afundamentos socorrendo possíveis náufragos. Não sendo habitual a presença de aviões militares naquele território, deve assumir-se que se tratavam de aparelhos DETA[655]. Outro indício desta intervenção encontra-se numa a missiva enviada pelo Consulado britânico em Lourenço Marques a 31 de dezembro de 1943, onde se listam portugueses da colónia medalhados pelo Instituto de Socorros a Náufragos, entre os quais se encontram o major Álvaro Herculano Pinho da Cunha, chefe da Divisão de

[651] O Short Sunderland era um hidroavião quadrimotor da RAF utilizado em patrulhas anti-submarinas e operações de busca e salvamento, com capacidade para realizar voos que podiam prolongar-se entre 8 e 14 horas.
[652] BCM-AH: Aviso de 2ª classe Pedro Nunes; Núcleo 2, NO 65, *Relatório do salvamento de 28 náufragos do navio mercante inglês Avila Star*, 28 de julho de 1942.
[653] TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel - Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 132.
[654] TNA: Admiralty, ADM 199/2141 – Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Hartismere – Captain K. Long, 19 de setembro de 1942, pp. 179-180.
[655] TNA: Admiralty; ADM 199/2143, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Dorington Court - Captain E. D. A. Gibbs,* 04 de março de 1942, pp. 197-198.

Exploração dos Transportes Aéreos, "os serviços aéreos da colónia" que "em várias ocasiões fizeram longos voos de reconhecimento na busca de salva-vidas"[656].

Naquela parte do Império a Armada surge creditada por utilizar dois aparelhos em duas operações de busca distintos. Um é o Avro 86[657] embarcado no aviso *Bartolomeu Dias* que no dia 13 de maio de 1943 participa nas buscas dos sobreviventes do inglês *Tinhow*, afundado dois dias antes pelo *U-181*. No mesmo dia e na mesma operação é ainda utilizado o bimotor Monospar da Marinha, que estava nesta altura em Moçambique para a execução de trabalhos de cartografia. Encontramos este avião de novo a 27 de maio de 1942 envolvido nas buscas da tripulação do neutral *Sicilia*.

Fora dos registos da Marinha foi ainda possível assinalar um voo da Aeronáutica Militar - pertencente ao exército - realizado a 20 de novembro de 1942 com o objetivo de localizar os náufragos do grego *Corinthiakos*. Não foi possível apurar de que tipo de avião estamos a falar, mas deverá ter sido uma unidade com alguma dimensão pois para além de um piloto - o Tenente aviador Correia - seguiram também dois observadores, nomeadamente, o Tenente-coronel Abranches Pinto e o tenente Álvaro de Oliveira[658]. Poderá até tratar-se do mesmo Monospar, cujo historial é confuso, e que em alguns locais é referido como tendo sido entregue ao exército após finalizar os trabalhos de cartografia.

6.4 - Agradecimentos, ofertas e diplomacia

A 31 de dezembro de 1941 o cônsul-geral britânico em Lourenço Marques, Claude Ledger, enviou para o secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros em Londres uma nota onde sugeria, como forma de agradecimento pelos salvamentos e apoio a náufragos, a atribuição de condecorações a vários oficiais e representantes do estado português na colónia, e também a criação de um fundo que atribuísse bolsas a filhos de marítimos para permitir que prosseguissem estudos em Lisboa depois de terminarem o liceu na colónia. As verbas poderiam ser doadas pelas companhias de navegação que tinham visto o seu pessoal assistido localmente e pelo Governo de Sua Majestade[659].

A sugestão abriu uma discussão que passou nos meses seguintes por várias estruturas do governo britânico e teve importância suficiente para se abrirem dossiês próprios no Almirantado[660] e no Foreign Office, o Ministério dos Negócios Estrangeiros britânico[661]. É com base nessa troca de correspondência que é possível reconstruir parte das conversações que se seguiram.

Em junho de 1944 o Almirantado acolheu a ideia, mas entendia - face às estatísticas existentes - que as bolsas deveriam abranger as populações de Moçambique, Açores e território continental português. A Embaixada em Lisboa, defensora entusiasta da proposta, sugeriu reunir donativos entre as colónias britânicas residentes, valorizando também a excelente propaganda que representaria. O "Ministry of War Transport", por seu lado, reconheceu que Portugal teria "provavelmente feito mais que qualquer outro neutral pelos nossos marinheiros", mas não via como interessar os armadores depois destes terem

---

656 TNA: Admiralty; ADM 1/16050, *Recognition of services rendered by Portuguese East Africans to survivors of British ships sunk by enemy action - British Consulate General, Survivors from British, Allied and Neutral Ships landed on the coasts of Portuguese East Africa*, 31 de dezembro de 1943.
657 Suplemento à Ordem da Armada nº 12, referido a 30 de junho de 1943.
658 AHM: Comando Militar de Moçambique; PT/AHM/FO/006/4/34, Cx. 407, Náufragos - *Departamento Marítimo, Agradecimento ao Comando Militar pela saída de um avião militar com o objetivo de realizar buscas do Corithiakos*, 02 de dezembro de 1942, s/p.
659 TNA: Admiralty; ADM 1/16050, *Recognition of services rendered by Portuguese East Africans to survivors of British ships sunk by enemy action - British Consulate General, Survivors from British, Allied and Neutral Ships landed on the coasts of Portuguese East Africa*, 31 de dezembro de 1943.
660 TNA: Admiralty; ADM 1/16050, *Recognition of services rendered by Portuguese East Africans to survivors of British ships sunk by enemy action,* 1944.
661 TNA: Foreign Office; FO 371/39615, *Recognition of Portuguese rescue work,* 1944.

suportado despesas com salvamentos, repatriamentos, horas trabalho ou de pesca perdidas pelos portugueses, contas de hospital, alojamento e outras.

Defendeu-se a certa altura a atribuição de oito bolsas, quatro para alunos de Lisboa e Açores e quatro para Moçambique, mas para o projecto ter continuidade eram necessárias 40 mil libras, uma verba elevada que - consideravam os intervenientes - seria impossível de reunir. Cortou-se o projecto para metade, mas as contas continuaram difíceis e em princípios de 1945 delineou-se um plano menos dispendioso, nomeadamente, a oferta de camas de hospital completas para unidades de saúde portuguesas. Cada uma custaria cerca de mil libras, verba mais fácil de reunir.

De forma breve também se considerou recompensar os aldeãos moçambicanos que tinham ajudado os náufragos, mas a política corrente só permitia premiar salvamentos efectivos e não as ações de apoio em terra.

Não foi possível apurar se alguma das propostas vingou e não se encontram noutros locais informações que sustentem a concretização das intenções britânicas, mas a existência de um debate envolvendo o Foreign Office, o Almirantado e o "Ministry of War Transport" mostra a importância dada à intervenção portuguesa na busca, salvamento e apoio aos náufragos. É também importante salientar que não foi possível, com palavras chave semelhantes encontrar nos arquivos britânicos em Kew, referências a debate análogo envolvendo Espanha ou Suíça, neutrais que tiveram forte presença no mar e também realizaram salvamentos como é referido nesta dissertação.

Para além destes gestos que teriam importante notoriedade pública os intervenientes concordaram em agraciar personalidades portuguesas, nomeadamente, oficiais da Marinha e do Exército, representantes governamentais e alguns particulares pelo seu empenho nas operações de busca e salvamento. Surgem nessa situação o Capitão do Porto de Lourenço Marques, Capitão Raul Queimado de Sousa, e um certo Carlos da Silva, da província da Beira, mas - para não ferir susceptibilidades - preferiam esperar pelo fim da guerra para as entregar. Eventualmente isso terá acontecido pois nos arquivos britânicos encontra-se facilmente a atribuição de condecorações britânicas a vários portugueses - civis e militares - entre 1940 e 1950[662]. A necessidade de consultar outra documentação relevante para a concretização deste trabalho impediram-me de examinar esse material com mais minúcia.

Longe dos corredores de poder da Londres da II Guerra Mundial os gestos de reconhecimento parecem ter sido menos condicionados por política ou orçamentos, sendo fácil encontrar notícias em jornais, notas diplomáticas e particulares onde é demonstrada a gratidão para com os salvadores e para com aqueles que os ajudaram em terra. Por exemplo na carta já referida do cônsul-geral britânico em Lourenço Marques foram transcritos os agradecimentos enviados, em 1942 e 1943, aos capitães dos portos de Moçambique e Porto Amélia, ao governador da província do Niassa, aos capitães do vapor *Luabo* e do aviso *Gonçalves Zarco,* navio onde cada tripulante recebeu cem cigarros de oferta como agradecimento pelo esforço nas buscas dos sobreviventes do *Atlantic Gulf*, *Suasak* e *Wilford*.

Nos arquivos portugueses também não faltam notas oficiais enviadas por autoridades diplomáticas oriundas dos mais diversos países e de ambos os blocos, ou pelas empresas proprietárias dos navios em

[662] Os resultados de uma consulta ao portal de National Archives em Kew com as palavras chave "Portuguese Award" revelam pelo menos meia dúzia de listagens contendo nomes portugueses: http://discovery.nationalarchives.gov.uk/results/r/2?_q=portuguese%20award&_dss=range&_sd=1939&_ed=1950

causa. Nos registos guardados pela Marinha encontramos, por exemplo, uma nota de agradecimento da embaixada britânica apensa ao relatório do *Pedro Nunes* relativo ao salvamento dos náufragos do *Avila Star*[663], mas também há outras como a da Elder Dempster Lines Lda., proprietária do navio *Dagomba*, recolhidos pelo *Mouzinho* e deixados em Luanda, Angola.

É, no entanto, no arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros que o testemunho de gratidão é mais evidente com um dossier, sob o título "Agradecimentos dos governos estrangeiros pelo salvamento dos seus súbditos tripulantes de navios naufragados"[664] a reunir dezenas de reconhecimentos dos governos britânico, norte-americano, grego, norueguês, sul-africano, argentino, jugoslavo e sueco.

Alguns foram entregues pessoalmente como aconteceu a 4 de fevereiro de 1943 quando o Ministro, o conselheiro da Legação e o adido Naval dos Estados Unidos da América se reuniram com o Secretário Geral do MNE para a leitura de uma nota de agradecimento pela ação do contratorpedeiro *Lima* no salvamento na região dos Açores de "numerosos náufragos americanos"[665]. Referia-se obviamente aos tripulantes do *Julia Ward Howe* e do *City of Flint*.

A 11 do mesmo mês fez o mesmo o embaixador inglês em Lisboa, Ronald Campell, que dirigiu pessoalmente a António Oliveira Salazar um agradecimento pelas ações do *Dão,* pela tentativa de encontrar sobreviventes do *Ceramic*, do *Pedro Nunes,* por acolher gente do *Walsend,* e do *Afonso de Albuquerque,* pela operação do *Nova Scotia*[666].

Neste capítulo o caso do *Nova Scotia* destaca-se dos restantes porque reune agradecimentos alemães[667], italianos[668], ingleses, sul-africanos e Argentinos[669]. Os germânicos exprimiram não só "o seu reconhecimento especial aos esforçados marujos por este acto de salvamento", como acrescentaram um cheque com a verba de 20 mil escudos "com o pedido que a mesma seja destinada (…) para fins beneficentes da Marinha de Guerra Portuguesa". O Major General da Armada, almirante Botelho de Sousa, atribuiu o dinheiro "à instituição benemerente Hospital Corporativo e Legionário, que tem a seu cargo hospitalizar e tratar marinheiros da marinha mercante, legionários e pescadores, assim como famílias de marinheiros da marinha de guerra"[670].

Esta não foi a única oferta monetário feita no âmbito destas operações. O 2º Tenente-médico Luiz Veiga Ricca foi presenteado pela casa consignatária do navio *Shakespeare* com três mil escudos como agradecimento pela assistência prestada aos seus homens, que durante uma noite estiveram aos seus

---

663 BCM-AH: Aviso de 2ª classe Pedro Nunes; Núcleo 2, NO 65, *Relatório do salvamento de 28 náufragos do navio mercante inglês Avila Star*, 28 de julho de 1942, p. 42.

664 AHD-MNE: Negócios Estrangeiros; C.E23.P5/1261, *Agradecimentos dos governos estrangeiros pelo salvamento dos seus súbditos tripulantes de navios naufragados, 1941/ 1944*.

665 AHD-MNE: Legação de Portugal em Washington; C.E23.P5/1261, *Agradecimentos dos governos estrangeiros pelo salvamento dos seus súbditos tripulantes de navios naufragados, 1941/ 1944 - Telegrama enviado para Legação em Washington com informações reunião com Ministro dos EUA, 04/02/1943*.

666 BCM-AH: Embaixada de Inglaterra em Lisboa; Núcleo 224, NO 101, *Cópia do agradecimento da Embaixada de Inglaterra a António Oliveira Salazar*, 11 de fevereiro de 1943.

667 BCM-AH: Legação da Alemanha; Núcleo 224, NO 101, *Agradecimento da Legação da Alemanha pelo salvamento dos náufragos do Nova Scotia pelo Afonso de Albuquerque*, 11 de maio de 1943.

668 AHM: Real Consulado de Itália em Lourenço Marques; PT/AHM/FO/006/4/34, Cx. 407, Pasta Náufragos, No*ta de pagamento de despesas e agradecimento italiano pelo tratamento dos náufragos do Nova Scotia em Moçambique*, 15/01/1943.

669 AHD-MNE: Negócios Estrangeiros; C.E23.P5/1261, *Agradecimentos dos governos estrangeiros pelo salvamento dos seus súbditos tripulantes de navios naufragados, 1941/ 1944*.

670 BCM-AH: Legação da Alemanha; Núcleo 224, NO 101, *Agradecimento da Legação da Alemanha pelo salvamento dos náufragos do Nova Scotia pelo Afonso de Albuquerque*, 11 de maio de 1943.

cuidados, enquanto o *Gonçalves Zarco* percorria a distância entre as ilhas do Sal e São Vicente, em Cabo Verde. O clínico encaminhou o dinheiro para a Cruz Vermelha Britânica[671].

Dinheiro foi também o que o representante diplomático francês em Lisboa foi entregar ao Algarve, para agradecer a forma como os náufragos do bacalhoeiro francês *Martin Pecheur* tinham sido salvos e tratados depois do seu navio se incendiar ao largo da costa. O diplomata deslocou-se ao sul do país a 16 de novembro de 1941, numa visita oficial, para entregar 500 escudos ao Asilo dos Velhinhos de Olhão, cidade onde vários tripulantes franceses tinham sido deixados depois de recolhidos na noite de 10 maio do mesmo ano[672].

A maior parte das ofertas, no entanto, foram de objectos físicos, alguns de valor simbólico. Ao Capitão-tenente Sarmento Rodrigues os 70 náufragos do *Júlia Ward Howe* ofereceram o cronómetro do navio. O aparelho, da marca Negus e com número 1682, foi encaminhado para a Majoria General da Armada[673]. Já os armadores do *Clan Macwhirter* ofereceram uma das três baleeiras recolhidas pelo *Pedro Nunes* ao Instituto de Socorros a Náufragos[674], enquanto a "RN" oferecia à empresa do barco de pesca *Duas Gémeas*, que salvou tripulantes do HMT *Alouette*, tanto a baleeira como a jangada que tinham recolhido[675].

O comandante do *Mouzinho* recebeu das mãos dos sobreviventes do inglês *Baron Ogilvy* "um valioso relógio" e "uma placa comemorativa do salvamento que foi colocada num dos salões"[676]. As ofertas tiveram lugar na Cidade do Cabo onde os 32 náufragos foram deixados depois de terem sido encontrados sete dias após o seu navio ter sido afundado. Já os tripulantes do arrastão *João Corte Real* foram alvo de uma homenagem pública no "British Seamen's Club", em Lisboa, a 6 de março de 1942. Com as instalações repletas de personalidades o Ministro da Bélgica em Lisboa presenteou cada um dos portugueses com uma cigarreira de prata em reconhecimento pelo salvamento de quatro tripulantes do vapor belga *Gandia*[677].

O comandante do *Angola*, Nazareth Cardoso, por seu lado recebeu das mãos de diplomatas alemães uma pequena caixa de ébano com uma placa de prata que agradecia o gesto humanitário que teve quando acolheu a bordo um tripulante do *U-103* com tuberculose, a 19 de novembro de 1943. Mais pomposa foi a festa preparada para os oficiais do contratorpedeiro *Vouga* que encontraram os náufragos do *Frankfurt*. A iniciativa reuniu na Legação da Alemanha a colónia germânica que assistiu à entrega ao Capitão-tenente Martins de Magalhães de uma caravela em filigrana com uma dedicatória em alemão:

"Aos nossos salvadores do perigo a expressão de cordial agradecimento pelo seu heróico feito e pelo acolhimento que nos dispensaram, para o qual não há louvores que cheguem"[678].

A maior parte destas ofertas e homenagens foram públicas e mereceram ampla cobertura na imprensa portuguesa, interesse que se estendeu também aos jornais e rádios estrangeiros. Por exemplo a já

---

[671] BCM-AH: Aviso de 2ª Classe Gonçalves Zarco; Núcleo 142, NO 380, *Relatório do comando referido a 31 de março de 1941,* pp. 2, 19.
[672] 'O reconhecimento do Ministro da França pelos pescadores algarvios que salvaram alguns marítimos franceses', *Diário de Notícias*, 17/11/1941.
[673] BCM-AH: Contratorpedeiro Lima; Núcleo 224, NO 101, *Informação sobre oferta e encaminhamento de cronómetro do Julia Ward Howe,* 02/07/1943.
[674] BCM-AH: Majoria General da Armada; Núcleo 224, NO 102, *Processo de oferta do salva-vidas do Clan MacWhirter ao ICN,* 26/09/1942.
[675] BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Agradecimento do Adido Naval Britânico pelo salvamento dos sobreviventes do Alouette*, 22/09/1942.
[676] '32 náufragos recolhidos a bordo do Mousinho homenagearam a tripulação do navio', *Diário de Notícias*,13/12/1942.
[677]'Navio à vista', *Mundo Gráfico*, 15/05/1942, pp. 10, 27.
[678] 'Na Legação da Alemanha uma festa ao náufragos do Frankfurt e aos tripulantes do Vouga que os salvaram', *Diário de Notícias*, 18/08/1941, p1.

referida carta do Cônsul Geral britânico de Lourenço Marques, enviada a 31 de dezembro de 1943, reproduz parte uma notícia publicada no Johanesburg Star, a 18 de março de 1943, com declarações de náufragos do *Aelybryn* recolhidos pelo vapor *Lourenço Marques* e deixados na Cidade do Cabo:

"Os portugueses foram maravilhosos connosco… Ofereceram-nos bebidas quentes, comida e cigarros, quando chegámos à coberta. Tiraram a roupa que tinham e deram-na para vestirmos. Deram-nos banhos quentes e instalaram-nos nas cabines dos passageiros. Não podiam ter feito mais por nós. Nenhum elogio é grande o suficiente…"[679]

Também nos arquivos do Ministério dos Negócios Estrangeiros encontramos várias notícias relacionadas. Enviada pela Legação Portuguesa em Washington encontramos por exemplo uma do The New York Times, datada de 1 de setembro de 1943, com o agradecimento de Joseph Curran, presidente da americana "National Maritime Union", aos portugueses que em Moçambique apoiaram náufragos pertencentes aquele sindicato[680].

Outra notícia, agora em português, datada de 12 de julho de 1943, mas sem a origem de publicação, dá conta de ter sido comentada "no Congresso americano" a intervenção portuguesa com o título a dar facilmente ideia do conteúdo: "O valor e humanitarismo dos marinheiros portugueses elogiado por individualidades americanas"[681]. De facto os discursos terão sido proferidos no Senado e não no Congresso pois tanto Richard G. Russell[682], da Georgia, como Dennis Chavez[683], do Novo México, foram senadores e as suas intervenções talvez sejam resultado da ação do Ministro Português em Washington, João de Bianchi, que a 17 de fevereiro do mesmo ano tinha enviado ao MNE um telegrama solicitando informações muito concretas:

"Seria interessante conhecer-se aqui número de náufragos de guerra teem sido salvos por embarcações portuguesas e aqueles que teem arribado as nossas Ilhas Adjacentes com alguns detalhes nomeadamente sobre respectivas nacionalidades e outros. Julgo Ministério da Marinha poderá fornecer estes elementos (…)."

No mesmo dossier encontramos uma "Relação dos salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais", curiosamente com data de 31 de janeiro de 1943, anterior ao pedido do diplomata. Não foi possível perceber se este ou outro inventário semelhante foram enviados ou qual o objetivo do pedido, mas depreende-se que seria para apoiar algum tipo de operação de propaganda ou promoção diplomática do estado português nos EUA. Não há também conhecimento se no pós guerra estas intervenções - e tendo em conta a dimensão revelada - tiveram algum tipo de impacto ou efeito nos contactos político-diplomáticos entre estados.

No entanto, para os que foram salvos pelos portugueses a memória dos acontecimentos não se apagou como revelam dois episódios que foi possível de descobrir.

---

[679] TNA: Admiralty; ADM 1/16050, *Recognition of services rendered by Portuguese East Africans to survivors of British ships sunk by enemy action - British Consulate General, Survivors from British, Allied and Neutral Ships landed on the coasts of Portuguese East Africa*, 31 de dezembro de 1943.
[680] 'Portuguese aide lauded by seamen', *The New York Times*, 07/09/1943 in AHD-MNE: Legação de Portugal em Washington; S11.E5.P2/68668.
[681] 'O valor e humanitarismo dos marinheiros portugueses elogiado por individualidades americanas', *Publicação desconhecida*, 12/07/1943 in AHD-MNE: Legação de Portugal em Washington; S11.E5.P2/68668.
[682] senate.gov: *Biography's – Richard Russel*; https://www.senate.gov/senators/FeaturedBios/Featured_Bio_Russell.htm, consultado a 21 de julho de 2020.
[683] senate.gov: *Biography's – Dennis Chavez*; https://www.senate.gov/senators/FeaturedBios/Featured_Bio_Chavez.htm, consultado a 21 de julho de 2020.

Em janeiro de 1952 o 2º Tenente Abel de Campos da Costa Oliveira e a família[684] instalaram-se no Hotel Girassol, em Lourenço Marques, esperando transporte para a Índia portuguesa onde ia cumprir uma comissão. No restaurante da unidade hoteleira foi abordado pelo chefe de mesa que falava português com um sotaque estrangeirado e o conduziu a um lugar. Quando o oficial português o questionou sobre a sua nacionalidade o homem respondeu que era italiano o que imediatamente levou a nova pergunta:

- *Nova Scotia*?

A resposta positiva fez Costa Oliveira, um dos guarda-marinhas do *Afonso de Albuquerque* que tomara parte no salvamento dos náufragos daquele navio, recuar uma década nas suas memórias. Quando explicou ao italiano que estivera a bordo do aviso português, o italiano abraçou-o de imediato e virando-se para os restantes empregados disse-lhes que até à partida apenas ele serviria aquela família. Assim aconteceu de facto sendo diariamente "servido como um príncipe" até à partida para a Índia.

Na viagem de instrução do curso de cadetes D. Lourenço de Almeida, que decorreu entre 18 de março e 9 de julho de 1960, os portugueses foram recebidos em Oakland, nos EUA, na "city hall" pelo "Mayor", Clifford Rishell, que durante a recepção perguntou pelo cadete Artur Sarmento, pedindo-lhe depois - para surpresa de todos - que se sentasse na cadeira presidencial. Explicou de seguida que era um dos náufragos recolhidos pelo *Lima* e pelo comandante Sarmento Rodrigues - pai de Artur Sarmento - na zona dos Açores durante o período da II Guerra Mundial…[685]

[684] Abel da Costa Campos Oliveira, *O salvamento dos náufragos do Nova Scotia pelo NRP Afonso de Albuquerque (Memória deixada à família)*, 10/09/2007, p. 6.
[685] Luiz Augusto Roque Martins, *A viagem de Circum-navegação do curso D. Lourenço de Almeida*, Lisboa, Academia de Marinha, 2010, p. 10.

Conclusão

Quando em dezembro de 2012 fui desafiado por Michael Pease, um britânico octogenário a viver em Lagos, para apurar o número de náufragos salvos por navios portugueses não imaginava que uma busca na internet, planeada para uma ou duas tardes, continuaria até aos dias de hoje e ainda menos que as pesquisas revelassem uma realidade histórica com esta dimensão.

Apesar dos anos empenhados na compilação de informação e das leituras sobre esta temática confesso que durante a preparação desta dissertação fui diversas vezes surpreendido pela análise mais detalhada dos conteúdos e pela forma como registos de origens diversas se interligavam para dar uma perspectiva complementar e alargada sobre os acontecimentos.

Apesar dos números nos relatórios nem sempre coincidirem e, num caso ou noutro, não ter sido possível apurar os sobreviventes envolvidos, passaram em navios ou territórios portugueses pelo menos 5998 pessoas. Uma imensidão de gente que se concentrou especialmente entre os anos de 1940 e 1943.

Como se pode ver pelo Quadro 3 o Atlântico viu a maior parte dos casos registando um total de 4154 náufragos, sendo que destes 1251 foram salvos por navios nacionais, 1071 arribaram por meios próprios - com especial incidência nos Açores e em Cabo Verde - e 1831 foram deixados em portos nacionais - mais um vez com os Açores no topo agora acompanhado pelo continente.

No Índico, em condições diversas, os números apontam para 600 indivíduos salvos por embarcações com bandeira portuguesa, 1147 arribados por meios próprios - 1112 em Moçambique - e apenas 98 encontrados por navios estrangeiros e deixados em portos, no caso todos em Moçambique.

Tão importante quanto os números importou também perceber como as autoridades portuguesas, em colaboração com os beligerantes - especialmente os Aliados -, souberam responder a este fluxo de gente que em Lisboa poderia ser pouco notado, mas certamente impressionava numa qualquer ilha dos Açores ou de Cabo-Verde. Julgo ter conseguido reunir informação suficiente para demonstrar que existiu uma colaboração, senão estreita pelo menos voluntariosa, e que foram criadas rotinas a vários níveis da estrutura administrativa, policial e militar tanto no continente como noutros locais.

Como referi a recolha de material para este trabalho começou há muitos anos com objetivos que nada tinham a ver com actividades académicas. Acredito, no entanto, ter respondido ao essencial das questões que uma dissertação coloca à partida, mas reconheço que durante a preparação - e certamente durante a vossa leitura - outras interrogações emergiram que encontrarão respostas noutras abordagens com outras perspectivas e diferentes fontes.

A certa altura questionei-me, por exemplo, como estas experiências terão influenciado a prática de toda uma geração de oficiais de marinha que nos anos seguintes integraram a OTAN onde reencontraram os beligerantes - agora lado a lado - que tinham ajudado a salvar anos antes.

Durante a procura dos “meus” náufragos também me confrontei com toda uma história naval portuguesa da II Guerra Mundial que vai muito para além das operações de busca e salvamento e o apoio aos marinheiros e passageiros sobreviventes. Deixo algumas pistas no capítulo 3 desta dissertação, mas não tenho dúvidas que há uma história daquele período que merece ser olhada com mais atenção.

Quadro 3
Número de náufragos beligerantes e neutrais salvos e/ou apoiados por portugueses durante a II Guerra Mundial

	Salvos por navios portugueses	Arribada por meios próprios	Aportados em navio estrangeiro	Totais
* Atlântico	1251			1251
Portugal		149	760	909
Açores		390	807	1197
Madeira		27	209	236
Cabo Verde		382	56	438
Guiné BIssau		85		85
Angola		38		38
* Índico	600			600
Moçambique		1112	97	1209
India		21		21
Timor		14		14
Totais	1851	2218	1929	5998

Mais do que um ponto de chegada, entendo que estas páginas são - ou pelo menos devem ser - um ponto de partida, sendo que deixo à descrição de cada um o rumo a seguir…

Termino esta conclusão com quem comecei… Michael Pease tem um sonho. Um livro que publiquei em 2008 relatava a história de aviadores americanos que tinham sido salvos por pescadores frente a Faro, quando o bombardeiro em que realizavam uma patrulha ali se despenhou numa noite de dezembro de 1943. O meu amigo inglês queria (e ainda quer) construir, um monumento de homenagem aos "salvadores portugueses"…

Numa conversa prévia tinha-lhe dito que lera qualquer coisa sobre outros salvamentos. Pease pediu-me que procurasse informação que o ajudassem a convencer mecenas de que não se tratava apenas de um caso isolado, mas de um feito dos portugueses que merecia ser recordado.

A recolha de dados - mais coisa menos coisa - está feita. Michael já tem um pedaço de terreno cedido pela câmara de Faro, na baixa da cidade, perto do local onde os pescadores desembarcaram os aviadores em 1943…

Falta tão pouco.

Fontes e Bibliografia

Arquivo Histórico Militar

PT/AHM/FO/006/4/34, Cx. 407 - *Comando Militar de Moçambique - Náufragos.*

Arquivos Nacionais Torre do Tombo

PT/TT/AOS/CO/IN/8 - *Processo de expulsão de Walter Lucas, jornalista PM, 1940/ 1941.*

PT/TT/AOS/D-I/2/1/1, *Situação da Companhia Nacional de Navegação, Relatório do Comissário do Governo sobre o Exercício de 1940.*

PT/TT/AOS/D-I/2/1/7 - *Situação da Marinha Mercante Portuguesa 1944, 27 de agosto de 1944.*

PT/TT/AOS/D-I/3/3/23 - *Relatório sobre a descoberta dos Náufragos dos navios City of Flint and Julia Ward Howe.*

PT/TT/AOS/D-I/3/3/33 - *Chegada de navios com carvão, coque, correio e carga geral para o governo português.*

PT/TT/AOS/D-I/3/3/37 - *Fretamento pelo governo português de tonelagem disponível nos navios espanhóis no regresso de Filadélfia, para transporte de trigo comprado nos EUA.*

PT/TT/AOS/D-J/8/4/17 - *Fretamento de navios suecos para abastecimento de Portugal.*

PT/TT/AOS/D-M/37/5/2 - *Espionagem em Portugal.*

PT/TT/CTM-CCN/2347 - *Companhia Colonial de Navegação - Navio Serpa Pinto.*

PT/TT/CNN/L598-1, NT9711-Cota 363 (2 e 3) - *Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos - Diários de Navegação do vapor Angola.*

PT/TT/CNN/L598-1, NT9784, Cota 337 - *Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos - Diários de Navegação do vapor Lourenço Marques.*

PT/TT/CNN/L598-1, NT9868, Cota 368 (1 a 4) - *Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos - Diários de Navegação do Quanza.*

PT/ TT/MÇ513/NT390 - *Ministério do Interior, telegramas sobre náufragos em Ponta Delegada, 1940.*

Arquivo Diplomático e Biblioteca dos Ministério dos Negócios Estrangeiros

C.E23.P5/1260 - *Informações enviadas pelo Ministério das Colónias.*

C.E23.P5/1261 - *Informações enviadas pelas Embaixadas e Legações estrangeiras em Lisboa.*

C.E18.P6/1019 - *Repartição de Negócios Políticos. Entrada de navios de guerra ingleses em portos portugueses.*

S7.E1.P5/60038 - *Troca de pessoal oficial e mais nacionais dos países beligerantes em Lourenço Marques - 1ª troca Nipo-Americana.*

S7.E1.P5/60039 - *Troca de pessoal oficial e mais nacionais dos países beligerantes em Lourenço Marques - 2ª troca Nipo-Americana.*

S11.E5.P2/68667 - *Informações da Legação de Portugal em Washington e consulados nos EUA.*

S11.E5.P2/68668 - *Informações da Legação de Portugal em Washington e consulados nos EUA.*

Arquivo da Rádio e Televisão de Portugal

AHD14418 _1, - *"Os portugueses e a II Guerra Mundial" *Episódios que envolveram portugueses inclui entrevista com M. do Vale sobre a sua participação nas acções da II G.M., (Registo Sonoro)* 27/05/1995.

Biblioteca Central de Marinha - Arquivo Histórico

Cx 1390 - *Documentação diversa: correspondência com entidades estrangeiras, pareceres jurídicos, etc. .*

Cx 1396-4 - *Contratorpedeiro Lima.*

Cx 2405 - *Documentos sobre a Marinha Mercante.*

Núcleo 2, NO 65 - *Aviso de 2ª classe Pedro Nunes.*

Núcleo 10, NO 1246 - *Estado Maior Naval.*

Núcleo 10, NO 1303 - *Departamento Marítimo do Centro: Protestos de mar.*

Núcleo 22, NO 128 - *Majoria General da Armada.*

Núcleo 22, NO 210 - *Contratorpedeiro Dão*.

Núcleo 29, NO 106 a Núcleo 29, NO 116 - *Polícia Marítima do Porto de Lisboa: Livros de Serviço Diário, 1939 - 1944.*

Núcleo 48, NO 27 - *Contratorpedeiro Vouga.*

Núcleo 142, NO 380 - *Aviso de 2ª Classe Gonçalves Zarco.*

Núcleo 150, NO 114 - *Aviso de 1ª classe Afonso de Albuquerque.*

Núcleo 209, NO 200 - *Aviso de 1ª classe Bartolomeu Dias.*

Núcleo 224, NO 101 - *Estado Maior Naval: Agradecimentos de países e entidades estrangeiras pelos salvamentos realizados.*

Núcleo 224, NO 102 - *Estado Maior Naval: Oferta do salva-vidas do Clan MacWhirter ao Instituto de Socorros a Náufragos, 26 de setembro de 1942.*

Núcleo 224, NO 176 - *Estado Maior Naval: Intervenções de estrangeiros na actividade naval.*

Núcleo 224, NO 177 - *Estado Maior Naval: Incidentes com vapores portugueses.*

Núcleo 224, NO 260 - *Estado Maior Naval: Documentos diversos relativos à actividade naval.*

Núcleo 224, NO 261 - *Estado Maior Naval: Incidentes com vapores portugueses.*

Núcleo 224, NO 268 - *Estado Maior Naval: Relatórios de viagens de vapores de companhias portuguesas.*

Núcleo 224, NO 269 - *Estado Maior Naval: Relatórios, informações e ofícios relativos aos salvamentos realizados por vapores de companhias portuguesas.*

Núcleo 224, NO 270 - *Estado Maior Naval: Relação dos navios portugueses afundados por incidentes de guerra de 1939 a 1945, s/d.*

Núcleo 224, NO 272 - *Estado Maior Naval: Incidentes com vapores portugueses.*

Núcleo 224, NO 273 - *Estado Maior Naval: Incidentes com vapores portugueses e relatórios de viagem.*

Núcleo 224, NO 568 - *Estado Maior Naval: Relatórios de viagem e salvamentos de vapores portugueses.*

Núcleo 224, NO 1474- *Estado Maior Naval: Resultados do inquérito aos afundamentos na costa de Moçambique, 12 de janeiro de 1943.*

Núcleo398, NO 07 - *Junta Nacional da Marinha Mercante.*

National Archives of Australia

A981, TIM P 3 PART 1 - *Timor (Portuguese) Occupation of. 1.*

A981, TIM P 11 - *Timor (Portuguese) Intelligence Reports.*

A981, TIM P 9 - *Timor (Portuguese) Report by C. H. Archer (Including movements by Archer).*

A981, WAR 72 - *War Records. War Developments Portuguese Timor.*

National Museums Liverpool - Merseyside Maritime Museum -Maritime Archive and Library

DX/2592 - *Spence Family; Diary account of the Spence family assisting Allied merchant seafarers in Lourenço Marques, Mozambique, during the Second World War, with photographs, correspondence and news cuttings 1939 - 1980.*

The National Archives (Londres)

ADM 1/11580 - *German nationals removed from Portuguese ships Portuguese request for their release*.

ADM 1/16050 - *Recognition Portuguese action saving.*

ADM 199/80 a ADM 199/84 - *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports (1941 - 1943).*

ADM 199/457 - *Portuguese Navy equipping, arming and assistance to Allied ships.*

ADM 199/1404 e ADM 199/1405 - *Enemy submarine attacks on merchant shipping Apr-July 1942, Mozambique Channel.*

ADM 199/2130 a ADM 199/2148 - *Survivor Reports 1939-1945.*

ADM 199/2493 - *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel.*

ADM 358/3007 - *HMT Alouette, 19 September 1942; sunk by enemy action; torpedoed of Sesimbra.*

FO 371/25215 - *German propaganda among Allied seamen in Portugal and Spain.*

FO 371/31143 - *Attack on British shipping in Portuguese territorial waters/ Protest against sinking of Leadgate and Dago.*

FO 371/31746 - *Arrangements for the Anglo-Japanese exchange at Lourenco Marques.*

FO 371/39549 - *Repatriation of Italians and disposal of Italian ships in Portuguese ports*.

FO 371/39615 - *Portuguese rescue work recognition*.

FO 371/42713 - *Repatriation of Italian seamen from Lourenço Marques*.

HW 13/26 - *Attacks on shipping in Portuguese waters resulting from Abwehr information*.

MT 9/3411 - *Crew trouble in Portuguese and Spanish ports due to enemy propaganda*.

WO 208/4678 - *Scuttling of U-Boat 1277 off Oporto, Portugal*.

WO 309/409 - *Casualties at sea, Indian Ocean SS Nova Scotia, sunk off Cape St Lucia, South Africa*.

WO 311/219 - *Further alleged German breaches of International Law (torpedoing of Greek s.s. Peleus)*.

WO 361/127 - *SS Shahristan, torpedoed*.

WO 361/158 - *Casualties at sea, Atlantic SS Llangibby Castle (Y7), sunk on 16 January 1942*.

WO 361/403 - *Casualties at sea, Atlantic SS President Doumer, sunk west of Spain*.

Bibliografia

ADMIRALTY, Lords Comissioners of the. *A seman's pocket-book - June 1943*, London, Osprey Publishing, 2015.

ALMEIDA, José Alfredo Ferreira Almeida. A campanha do Ananás - Os Açores na II Guerra Mundial, Ponta Delgada, Publiçor, 2013.

ANTUNES, José Freire. *Roosevelt, Churchill e Salazar - A luta pelos Açores 1939-1945*, Alfragide, Ediclube, 1995.

BEEVOR, Antony. *A Segunda Guerra Mundial*, Lisboa, Bertrand, 2014.

BENNET, G. H. And R..*Survivors - British Merchant Seamen in the Second World War*, London, Hambledon Continuum, 1999.

BRANDÃO, Carlos Cal. *Funo - Guerra em Timor*, Porto, Edições AOU, 1946.

CARR, J. Revell. *All Brave Sailors: The Sinking of the Anglo-Saxon*, Nova Iorque, Simon & Schuster, 2007.

CARRILHO, Maria. 'Política de Defesa e de Rearmamento', in *Portugal na Segunda Guerra Mundial – contributos para a uma reavaliação*, Lisboa, Publicações Dom Quixote, 1989.

CORSÉPIOS, Yolanda. *A guerra não era ali*, Horta, edição de autor, 2010.

CRESSMAN, Robert J.. *The Official Chronology of the U. S. Navy in World War II*, USA, Uncommon Valor Reprint Edition, 2016.

DIMBLEBY, Jonathan. *The Battle of the Atlantic - How de allies won the war*, Saint Ives plc, Penguin Books, 2015.

DINKLAGE, Ludwig & Hans Jürgen Witthöft. *Die Deutsche Handelsflotte 1939 - 1945*, Ulm, Nikol Verlagsgesellschaft, 2001.

DUARTE, António Paulo. *A política de defesa nacional 1919-1958*, Imprensa de Ciências Sociais, Lisboa, 2010.

ERIKSEN, Thea. Sikkerheten på norske handelsskip i uteflåten under andre verdenskrig (Safety on board Norwegian merchant ships during the Second World War), Tese de Mestrado em História, Faculdade de Humanidades e Educação, Universidade de Agder, Noruega, 2020.

GARRIDO, Álvaro. *As pescas em Portugal*, Lisboa, Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2018.

GOMES, Adildo Soares. *Cabo Verde e a Segunda Guerra Mundial*, Lisboa, Chiado Books, 2018.

GILLET, Jean-Pierre. *Les sous-marins Italiens en France – 1940-1943*, Outreau, Lela Presse, 2002.

GINGEL, Joe. *We Thank God and England - A collection of memorabilia about the evacuation of the Gibraltar civilian population 1940-1951*, Gibraltar, Edit by Dennis D Beiso, 2012.

GUERREIRO, Carlos. *Aeroporto de Faro - A pista do sol*, Portugal, Ana-Vinci, 2018.

HASHIMOTO, Mochitsura. *Sunk – The story of the Japanese submarine fleet 1941-1945*, Joshua Tree, Progressive Press, 2010.

JORDAN, Roger. *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999.

JÚNIOR, Redondo. *O Centro de Aviação Naval de Lisboa*, Monografia - Sociedade Nacional de Tipografia, 1949.

LAURET, Pedro. *A Marinha de Guerra Portuguesa - Do fim da II Guerra Mundial ao 25 de Abril de 1974*, Vila do Conde, Verso da História, 2015.

LOCHERY, Neill. *Lisboa, a guerra nas sombras da cidade da luz 1939-1945*, Lisboa, Editorial Presença, 2012.

LOPES, Mário Canongia. *Os aviões da Cruz de Cristo*, Lisboa, Dinalivro, 2000.

MALCOLM, Ian M.. *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013.

MARTINS, Luiz Augusto Roque. *A viagem de Circum-navegação do curso D. Lourenço de Almeida*, Lisboa, Academia de Marinha, 2010.

MACINTYRE, Ben. Jogo Duplo - A herdeira História dos espiões do Dia D passou por Lisboa, Alfragide, D. Quixote, 2012.

MCNAB, Chris. The Merchant Navy Seaman , Pocket Manual 1939-1945, Oxford, Casemate Publishers, 2018.

MORITO, Morishima. *Pearl Harbor - Lisboa - Tóquio*, Almada, Ad Litteram, 2017.

MOUTINHO, Mário. *História da Pesca do Bacalhau - por um antropologia do fiel amigo*, Lisboa, Editorial Estampa, 1985.

NICOLAUS, Rudolph M. H.. *Shiffbrüchig im Atlantic.* In *Cap Horniers - Die letzen Seeleute von Kap Horn*, Hamburg, Die Barque, 2001.

NOGUEIRA, Franco. *Salazar (volume III) - As grandes crises (1936-1945)*, Porto, Civilização Editora, 2000 (5ª edição).

OLIVEIRA, Abel da Costa Campos. *O salvamento dos náufragos do Nova Scotia pelo NRP Afonso de Albuquerque (Memória deixada à família)*, 10/09/2007.

PATERSON, Lawrence. *Hitler's Grey Wolves, U-boats in the Indian Ocean*. Londres, Greenhill Books, 2004.

PIMENTEL, Irene Flunser. *Espiões em Portugal durante a II Guerra Mundial*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2013.

PIMENTEL, Irene Flunser. *Judeus em Portugal durante a II Guerra Mundial*, Lisboa, A esfera dos livros, 2015 (4ª edição).

RAMOS, Gomes (1º tenente). *O Afonso de Albuquerque salva náufragos do Nova Scotia*, Separata dos Anais do Clube Militar Naval, 1952.

RODRIGUES, José Augusto. *A batalha de Aljezur,* Aljezur, Junta de Freguesia de Aljezur, 2018 (4ª edição).

RODRIGUES, Manuel Maria Sarmento (capitão-tenente). *Contratorpedeiro Lima – Relatório do comandante de 15 a 31 de janeiro de 1943*, Lisboa, Colecção Documentos – Edição Cultural da Marinha, 2005.

ROSAS, Fernando. *Portugal entre a paz e a guerra 1939-1945*, Lisboa, Editorial Estampa, 1990.

ROSENDAHL, Bjørn Tore. *Seafarers or war sailors? - The ambiguities of ensuring seafarers' services in times of war in the case of the Norwegian merchant fleet during the Second World War*, Tese de doutoramento em Filosofia, Faculdade de Humanidades e Educação, Universidade de Agder, Noruega, 2017.

SHOWELL, Jak P. Mallmann. *Dönitz, U-boats, Convoys: The British Version of His Memoirs from the Admiralty's Secret Anti-Submarine Reports*, (Kindle e-book), South Yorkshire, Frontline Books, 2013.

SNYDER, Louis L.. *Encyclopedia of the Third Reich,* Hertfordshire, Wordsworth Editions, 1976.

TELO, António José. *A neutralidade portuguesa e o ouro nazi*, Lisboa, Quetzal Editores, 2000.

TELO, António José. *Portugal na Segunda Guerra*, Lisboa, Perspectivas & Realidades, 1987.

TELO, António José. *Portugal na segunda Guerra Mundial (1941-1945) (vol. 1)*, Lisboa, Vega, 1991.

TENNENT, Alan J.. *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001.

WILLIAMSON, Gordon. *U-boat tactics in World War II*, (Kindle e-book), Suffolk, Osprey Publishing, 2010.

WOODMANN, Richard. *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004.

Legislação

República Portuguesa; Ministério da Marinha, *Decreto nº 25:536, Adequação da legislação portuguesa à Convenção Internacional para a salvaguarda da vida humana no mar assinada em Londres em 1929*, Diário do Governo, I Série, número 26, 1 de fevereiro de 1934, p.26.

República Portuguesa; Ministério da Marinha, *Decreto-lei 29:962, Cria a Junta Nacional da Marinha Mercante (JNMM) e o Fundo corporativo da mesma Junta,* Diário do Governo, 1ª Série – Número 236, 9 de outubro de 1939, p. 1065.

República Portuguesa; Ministério das Colónias - Inspecção Superior das Alfândegas Coloniais, *Decreto nº 33:099, Autorização para o Governo Geral de Moçambique isentar de imposições aduaneiras artigos que se destinem ao depósito de equipamento para náufragos*, Diário do Governo, I Série, número 209, 27 de setembro de 1943, p. 646.

Publicações periódicas

Diário da Manhã (1939 - 1945)

Diário de Notícias (1939 - 1945)

Jornal do Comércio (1939 - 1945)

Mundo Gráfico (1939 -1945)

Notícias (Lourenço Marques, Moçambique) (1939 - 1945)

O Século (1939 - 1945)

O Século Ilustrado (1939 - 1945)

Diário de Lisboa (online) (1939 - 1945)

Revista de Marinha (1939 - 1945)

Neptuno - Revista da Marinha Mercante (1939 - 1945)

Portais de Internet

Commonwealth War Grave Commission: http://cwgc.org/

Convoy Web: http://convoyweb.org.uk/

História Dentro: http://historiadentro.pt/

Library of Congress: https://www.loc.gov/

Mútua dos Pescadores: https://www.mutuapescadores.pt/

National Archieves Kew: https://nationalarchives.gov.uk/

Royal Fleet Auxiliary Historical Society: http://historicalrfa.org/

The Avalon Project: https://avalon.law.yale.edu/

The National WWII Museum, New Orleans: https://www.nationalww2museum.org/

The United Sates Senate: https://www.senate.gov/

Uboat-net: https://uboat.net/

Warsailors: http://warsailors.com/ Wreck Site: https://www.wrecksite.eu/

World War II U.S. Navy Armed Guard and World War II U.S. Merchant Marine: http://armed-guard.com/

Apêndice 1

Apêndice 1

Índice dos navios afundados que receberam apoio de meios portugueses

Este apêndice reúne a informação essencial sobre cada um dos navios naufragados, por causas de guerra, e cujos tripulantes receberam assistência em navio ou território sob bandeira portuguesa durante o período compreendido entre 1939 e 1945.

Os diferentes naufrágios estão ordenados de forma cronológica tendo por referência a data do afundamento dos navios, fórmula adoptada não só porque se tratou do ponto de partida para os acontecimentos subsequentes mas também por duas outras razões: Por um lado não foi possível concretizar todas as datas em que os tripulantes foram salvos, arribaram ou foram deixados em algum porto sob administração portuguesa e, por outro, houve náufragos que pertencendo à mesma embarcação foram recolhidos por mais de um navio português ou estrangeiro, ou arribaram em dias distintos.

A informação fornecida prossegue com o nome, a nacionalidade do navio naufragado e o oceano onde se deu o incidente. Para facilitar a consulta existe também um índice que os ordena de forma alfabética e que pode ser encontrada logo após esta introdução.

No quadro seguinte estão referidas informações sobre quatro aspetos distintos. Primeiro o que se relaciona com a autoria do afundamento; depois o número de mortos e sobreviventes; a tipologia do que aconteceu aos náufragos assistidos e, em quarto e último a informação em forma de resumo/detalhe sobre cada uma das tipologias referidas.

Em relação aos dois primeiros conjuntos de informações julgo que são claros os objetivos. Em relação aos seguintes é importante deixar algumas notas. Como no resto da obra foram adoptadas três tipologias diferentes, nomeadamente, “Salvos por navio português”, “Arribada por meios próprios” e “Aportados em navio estrangeiro” que resumem a forma como os náufragos ficaram sob assistência de portugueses. No primeiro grupo encontramos os que devem o salvamento ao facto de terem sido encontrados por uma embarcação portuguesa; no grupo seguinte os que chegaram por meios próprios - a nado, em jangada ou baleeira - a território sob administração portuguesa e por fim os que foram deixados num porto nacional por um meio naval estrangeiro. À frente e cada uma destas tipologias - que em caso e acumulação surgem ordenadas da forma apresentada - está um resumo da informação obtida sobre cada uma delas.

Segue-se a informação essencial sobre cada um dos naufrágios - exposta sempre do ponto de vista do interesse português - seguida das fontes e da bibliografia consultada sobre cada um deles. Tal como em todo o trabalho no corpo do texto os nomes dos os navios estão em itálico.

Para melhor aceder à informação encontra-se nas próximas páginas o “Índice alfabético de navios afundados cujos tripulantes ou passageiros foram apoiados por meios portugueses”, que conduz o leitor às páginas onde se podem encontrar referências às embarcações atacadas. Destacado a negro está a página onde pode aceder à ficha individual de cada um dos casos encontrados.

Índice alfabético de navios afundados cujos tripulantes ou passageiros receberam apoio de meios portugueses

Navio	Origem	Data	Local	Pags.
Aelybryn	GB	11 mar 43	Índico	79, 123, **326.**
Africa Shell	GB	15 nov 39	Índico	69, 71, **148**.
Aghios Nicolaos	Grécia	1 out 40	Atlântico	52, **161**.
Alchiba	Holanda	1 jul 42	Índico	72, 73, **265**.
Alcoa Pathfinder	USA	22 nov 42	Índico	76, **296**.
Alice F. Palmer	USA	10 jul 43	Índico	79, 109, **338**.
Amarylis	Panamá	2 dez 42	Índico	106, **302**.
Andalusian	GB	17 mar 41	Atlântico	108, **178**, 180, 182.
Antonios Chandris	Grécia	9 set 40	Atlântico	52, 85, 105, **159**.
Antonis Georgandis	Grécia	14 jun 40	Atlântico	50, **152**.
Arendskerk	Holanda	15 jan 40	Atlântico	49, 94, **149**.
Ashby	GB	30 nov 41	Atlântico	59, **230**.
Atlantic Gulf	Panamá	5 jun 42	Índico	72, 121, **244**, 246.
Auditor	GB	4 jul 41	Atlântico	57, **200**.
Aurillac	GB	15 abr 41	Atlântico	55, **183**.
Avila Star	GB	6 jul 42	Atlântico	v, 63, 96, 99, 100, 102, 103, 112, 118, 121, 178, **261**, 323, 360.
Baron Cochrane	GB	29 dez 42	Atlântico	65, 95, 114, 310, **313**, 314.
Baron Ogilvy	GB	29 set 42	Atlântico	64, 122, **282**.
Baron Vernon	GB	30 out 42	Atlântico	65, **287**.
Bosnia	GB	5 set 39	Atlântico	xviii, 57, **143**.
Bradford City	GB	1 nov 41	Atlântico	59, **229**.
Breedijk	Holanda	14 set 42	Atlântico	64, 278, **279**.
Breiviken	Noruega	4 jul 43	Índico	79, **334**, 335.
British Endeavour	GB	22 fev 40	Atlântico	93, **151**.
British Fame	GB	12 ago 40	Atlântico	51, 90, 94, 104, 116, **156**.
British Grenadier	GB	22 mai 41	Atlântico	55, 104, **191**.
British Yeoman	GB	15 jul 42	Atlântico	65, **267**.
Bullmouth	GB	29 out 42	Atlântico	107, **284**.
Calchas	GB	21 abr 41	Atlântico	54, 111, **184**, 192.
California Star	GB	4 mar 43	Atlântico	67, 105, **324**.
Charles C. Pinckney	USA	27 jan 43	Atlântico	67, 100, **321**.
Cingalese Prince	GB	20 set 41	Atlântico	59, **222**.

Ciscar	GB	19 ago 41	Atlântico	59, **220**.
City of Canton	GB	17 jul 43	Índico	79, **343**.
City of Flint	USA	25 jan 43	Atlântico	67, 91, 94, 96, 100, 121, **317**, 319
Clan MacDougall	GB	31 mai 41	Atlântico	55, **193**.
Clan MacNab	GB	17 mar 41	Atlântico	54, 178, **182**.
Clan Macwhirter	GB	27 ago 42	Atlântico	64, 87, 90, 105, 113, 122, **273**, 282.
Cleanthis	Grécia	30 nov 42	Índico	76, **301**.
Cliftonhall	GB	12 jun 42	Índico	72, **254**.
Corinthiakos	Grécia	20 nov 42	Índico	76, 101, 119, **395**.
Dago	GB	15 mar 42	Atlântico	61, 99, 111, **236**.
Dagomba	GB	3 nov 42	Atlântico	64, 85, 89, 90, 95, 103, 121, **289**.
Designer	GB	8 jul 41	Atlântico	57, **202**.
Director	GB	15 jul 44	Índico	80, 96,104,**349**.
Djurdjura	GB	13 jun 41	Atlântico	55, 102, **196**.
Dorington Court	GB	24 nov 42	Índico	76, 119, **297**.
Duero	Espanha	10 fev 43	Atlântico	68, **322**.
Ekatontarchos Dracoulis	Grécia	20 jan 40	Atlântico	49, 94, 112, **150**.
Eknaren	Suécia	1 jul 42	Índico	72, **257**.
Elmwood	GB	27 jul 42	Atlântico	64, 114, 270, **271**.
Empire City	GB	6 ago 44	Índico	80, **350**.
Empire Clough	GB	10 jun 42	Atlântico	61, 105, **248**.
Empire Lancer	GB	16 ago 44	Índico	80, **352**.
Empire Shackleton	GB	28 dez 42	Atlântico	65, 95, **308**.
Empire Warrior	GB	19 jun 41	Atlântico	55, **197**.
Evanthia	Grécia	28 nov 42	Índico	76, **298**.
Express	USA	30 jun 42	Índico	72, **258**.
Faneromeni	Grécia	23 out 43	Índico	79, 108, **344**.
Fernlane	Noruega	7 mai 41	Atlântico	55, 108, **188**.
Frankfurt	Alemanha	4 ago 41	Atlântico	58, 113, 123, **216**.
Gandia	Bélgica	22 jan 42	Atlântico	61, 85, 122, **233**.
Gartavon	GB	7 set 39	Atlântico	46, **147**.
Goviken	Noruega	30 jun 42	Índico	72, **257**, 259.
Gunda	Suécia	19 jun 41	Atlântico	55, **199**.
Gunda	Noruega	19 nov 42	Índico	75, **294**.
Hai Hing	Noruega	4 nov 42	Índico	76, **291**.
Harmonic	GB	15 jul 43	Atlântico	68, 87, 89, 105, **342**.

Hartismere	GB	7 jul 42	Índico	73, 87, 118, 263, **264**.
Hellenic Trader	Panamá	11 jun 42	Índico	72, 78, 99, 250, **252**, 263,264.
HMT Alouette	GB	19 set 42	Atlântico	99, 112, 122, **280**.
Hollinside	GB	3 set 42	Atlântico	65, 112, **276**, 277.
Holmside	GB	19 jul 41	Atlântico	58, 102, 104, 111, **208**.
Hopecastle	GB	29 out 42	Atlântico	65, **283**, 288.
Hornshell	GB	26 jul 41	Atlântico	58, 99, 105, **211**.
Huntingdon	GB	24 fev 41	Atlântico	53, **176**.
Hydraios	Grécia	6 jul 43	Índico	79, **336**.
Ida Knudsen	Noruega	21 jul 41	Atlântico	58, **210**.
Ilvington Court	GB	26 ago 40	Atlântico	52, **158**.
Inverness	GB	9 jul 41	Atlântico	57, 87, 89, **204**.
Jack Carnes	USA	30 ago 42	Atlântico	64, 99, **275**, 360, 361.
James W. Denver	USA	11 abr 43	Atlântico	68, **329**.
John Drayton	USA	21 abr 43	Índico	**330**.
John Holt	GB	24 set 41	Atlântico	59, 95, **223**, 225, 227, 228.
Julia Ward Howe	USA	27 jan 43	Atlântico	67, 91, 94, 100, 121, **317**, 319.
Kabalo	Bélgica	16 out 40	Atlântico	52, **163**, 164.
Kabinga	?	1 jul 42	Índico	73, **260**.
Keystone	USA	13 mar 43	Atlântico	68, 102, **327**.
Koll	Noruega	6 abr 42	Atlântico	61, 238, **240**.
Lady Sommers	GB	15 jul 41	Atlântico	35, 205, **206**.
Lafian	GB	24 set 41	Atlântico	59, 95, 223, 225, 227, **228**.
Leana	GB	7 jul 43	Índico	79, **337**.
Leonidas M	Grécia	19 jul 42	Atlântico	63, **268**.
Lucrecia	Holanda	7 jul 40	Atlântico	50, 103, **154**, 219.
Lynton Grange	GB	28 dez 42	Atlântico	65, 95, 114, **310**, 313, 314.
Mahronda	GB	11 jun 42	Índico	72, 78, 99, **250**, 252.
Manaar	GB	6 set 39	Atlântico	2, 47, 111, **145**.
Mangen	Suécia	21 dez 40	Atlântico	52, **166**.
Martin Pecheur	França	10 mai 41	Atlântico	55, 56, 99, 113, 122, **189**.
Mary Livanos	Grécia	11 jul 43	Índico	79, **340**.
Medon	GB	10 ago 42	Atlântico	64, **272**.
Meggie	Suécia	27 out 40	Atlântico	52, 107, 163, **164**.
Melmore Head	GB	28 dez 42	Atlântico	65, 95, 114, **307**.
Melrose Abbey	GB	27 dez 42	Atlântico	65, 95,114, **306**.

Michael Livanos	Grécia	4 jul 43	Índico	79, 334, **335**.
Moanda	Bélgica	28 mar 43	Atlântico	68, 102, 113, **328**.
Nalgora	GB	2 jan 41	Atlântico	53, 111, **167**.
Nanyei Maru	Japão	8 dez 41	Índico	71, **231**.
Niceto De Larrinaga	GB?	22 set 41	Atlântico	59, 95, **223**, 225, 227, 228.
Nimphe	Grécia	6 jul 42	Índico	**263**, 264, 315.
Notre Dame du Châtelet	França	15 mai 41	Atlântico	111, **190**.
Nova Scotia	GB	28 nov 42	Índico	76, 77, 96, 103, 104, 106, 110, 111, 115, 121, 124, **299**.
Oswestry Grange	GB	12 fev 41	Atlântico	53, **174**.
Palmella	GB	1 dez 40	Atlântico	52, **165**.
Pan Norway	Noruega	27 jan 42	Atlântico	62, **234**.
Peder Bogen	GB	15 mar 42	Atlântico	62, **237**.
Peleus	Grécia	13 mar 44	Atlântico	68, 86, **347**.
Penrose	GB	3 set 42	Atlântico	65, 112, 276, **277**.
Perseus	GB	12 fev 41	Atlântico	**175**.
Pizarro	GB	31 jan 41	Atlântico	55, **170**.
Polyphemus	Holanda	26 mai 42	Atlântico	61, 99, **242**.
President Doumer	GB	30 out 42	Atlântico	65, **286**, 288.
President Francqui	Bélgica	28 dez 42	Atlântico	65, 95, 114, **311**.
Queen Maud	GB	5 mai 41	Atlântico	55, 104, 186.
Rad	Jugoslávia	3 ago 40	Atlântico	2, 51, **154**.
Radbury	GB	13 ago 44	Índico	80, **351**.
Ranella	Noruega	12 jun 41	Atlântico	**195**.
Rio Claro	GB	6 set 39	Atlântico	2, 46, **144**.
Robert Bacon	USA	14 jul 43	Índico	79, **341**.
Robert Max	GB	4 ago 41	Atlântico	59, 215, **218**.
Roxburgh Castle	GB	22 fev 43	Atlântico	67, **323**, 324, 325.
Rupert de Larrinaga	GB	14 jul 41	Atlântico	35, 57, **205**, 206.
Saint Agnes	GB	14 set 40	Atlântico	52, **160**.
Saronikos	Grécia	7 dez 42	Índico	76, **305**.
Shahzada	GB	9 jul 44	Índico	80, **348**.
Shakespeare	GB	5 jan 41	Atlântico	52, 53, 111, 122, **168**.
Sharistan	GB	30 jul 41	Atlântico	59, **215**.
Shrewsbury	GB	12 fev 41	Atlântico	**172**.
Sicilia	Suécia	27 mai 43	Índico	79, 119, 333, **361**.

Silveryew	GB	30 mai 41	Atlântico	55, 111, 114, **192**, 193.
Siris	GB	12 jul 42	Atlântico	64, **266**.
Sitoebondo	Holanda	30 jul 41	Atlântico	59, **213**, 215, 218.
St. Clair II	GB	24 set 41	Atlântico	223, **225**, 227, 228.
Star of Scotland	USA	13 nov 42	Atlântico	65, **293**.
Stella Lykes	USA	27 jul 42	Atlântico	114, **270**, 271.
Sud	Jugoslávia	14 ago 41	Atlântico	58, 149, **219**.
Supetar	Jugoslávia	12 jun 42	Índico	111, **255**.
Susak	Jugoslávia	6 jun 42	Índico	72, **245**.
Svenør	Noruega	27 mar 42	Atlântico	61, 99, **238**, 240.
Tapanoeli	Holanda	17 mar 41	Atlântico	54, 111, 114, 178, **180**, 182.
Tasmania	GB	30 out 42	Atlântico	65, 283, 286, **288**.
Thorstrand	Noruega	6 mar 43	Atlântico	67, 323, 324, **325**.
Tinhow	GB	11 mai 43	Índico	79, 99, 119, **331**, 361.
Torvanger	Noruega	23 jun 42	Atlântico	99, 242, **256**.
Trekieve	GB	4 nov 42	Índico	76, **292**.
Trevilley	GB	12 set 42	Atlântico	64, 88, **278**, 279.
Trinidad	Panamá	6 set 41	Atlântico	58, 210, **221**.
U-103	Alemanha	19 nov 43	Atlântico	68, 81, 122, 185, 191, 223, 225, 227, 228, 288, **345**.
U-581	Alemanha	2 fev 42	Atlântico	61, **235**.
U-963	Alemanha	20 mai 45	Atlântico	69, 115, **355**.
U-1277	Alemanha	3 jun 45	Atlântico	69, 115, **356**.
Ville de Rouen	GB	28 dez 42	Atlântico	65, 95, 114, **312**.
Wallsend	GB	3 dez 42	Atlântico	88, 99, 108, 111, **303**.
Warlaby	GB	12 fev 41	Atlântico	**171**.
Wayfarer	GB	19 ago 44	Índico	80, 115, **353**.
Wellington Star	GB	16 jun 40	Atlântico	50, **153**.
West Kebar	USA	30 out 42	Atlântico	66, **285**.
Westbury	GB	12 fev 41	Atlântico	**173**.
Western Chief	GB	14 mar 41	Atlântico	55, **177**.
Wilford	Noruega	7 jun 42	Índico	72, 103, 121, 244, **246**.
Wray Castle	GB	3 mai 41	Atlântico	55, **185**.
Zarian	GB	29 dez 42	Atlântico	65, 95, 114, **314**.

Ano de 1939

→ 05 set 1939
Bosnia (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-47 (Ale) **(Submarino)**	1† 32s	Aportados em navio estrangeiro	→ 32 náufragos recolhidos pelo *Eidanger* (Noruéga) a 05/09/1939. Entrada em Lisboa a 06/09/1939.

No dia 6 de setembro de 1939, pelas 14 horas, o rebocador *Europa I* saiu do porto de Lisboa para a baía de Cascais onde se encontrou com o navio holandês *Eidanger* que trazia náufragos do cargueiro britânico *Bosnia*, encontrados no dia anterior.

Pelas 16 horas os 32 homens tinham passado de um navio para o outro e o holandês – que tinha comunicado com a embaixada britânica em Lisboa após recolher os náufragos dizendo que rumaria a Lisboa, mas não pretendia entrar no porto – retomou de imediato a viagem. Os náufragos do *Bosnia*, por seu lado, chegaram ao porto para embarcar no cargueiro *Highland Brigade*, também do Reino Unido, surto na capital portuguesa e que zarpou por volta da meia-noite do mesmo dia.

O *Bosnia* foi o segundo navio britânico a ser afundado na guerra e a sua tripulação foi a primeira a chegar a Lisboa ou a qualquer território português. O ataque ocorreu 120 milhas a oeste da nossa costa e foi realizado pelo U-47, comandado por Günther Prien.

O fumo do cargueiro, que se dirigia para Glasgow, denunciou a sua presença e o submarino limitou-se a esperar pela sua passagem para emergir e fazer dois tiros de aviso com a peça da coberta com o objectivo que ele parasse, mas o mercante mudou de rota e emitiu um pedido de socorro. Os disparos seguintes atingiram-no deflagrando um incêndio.

Os 33 tripulantes arriaram os salva-vidas, mas um ficou submerso durante a operação e matou um homem. Prien ajudou os que se debatiam na água e colaborou com o *Eidanger*, que tinha captado a mensagem de socorro, na recolha dos náufragos. Depois, e como o navio não dava sinais de se afundar, ordenou o disparo de um torpedo para selar o seu destino.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2130, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Bosnia - Captain Poole*, 22 de setembro de 1942.
- BCM-AH: Polícia Marítima do Porto de Lisboa; Núcleo 29, NO 107, *Livro de Serviço Diário – 06 a 07 de outubro de 1939*.
- Jonathan Dimbleby, *The Battle of the Atlantic – How the Allies Won the War*, St Ives Plc, Penguin Random House, 2015, pp. 27-28.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Bosnia*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2.html, consultado a 11 de setembro de 2019.
- "O torpedeamento do Bosnia", *Diário de Lisboa*, 06/09/1939, p. 4.

→ 06 set 1939

Rio Claro (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-47 (Ale) **(Submarino)**	0† 41s	Aportados em navio estrangeiro	→ 41 náufragos recolhidos pelo *Stad Maastricht* (Holanda). Entrada no Faial a 11/09/1939. Embarcados no *Vulcania* (Itália) com destino a Lisboa onde entraram a 11/10/1939.

No dia 11 de setembro de 1939 entrou no Faial, Açores, o navio holandês *Stad Maastricht* que trazia a bordo 41 tripulantes do mercante britânico *Rio Claro*, afundado pelo *U-47*.

Um oficial inglês e 32 tripulantes, de nacionalidade chinesa, embarcaram posteriormente no italiano *Vulcania* e desembarcaram em Lisboa a 11 de outubro. O primeiro ficou alojado no Hotel Bragança e os restantes no Hotel Sul Americano aguardando oportunidade para repatriamento.

O *Rio Claro* seguia de Sunderland, no Reino Unido, para Montevideo, no Uruguai, quando foi interceptado pelo U-47. Foram enviados pedidos de ajuda pelo navio, mas depois deste ser atingido por dois disparos de artilharia o capitão John Robson deu ordens para o abandonarem em duas baleeiras.

O U-boat, comandando por Günter Prien exigiu ao comandante a entrega da documentação do navio, mas esta tinha sido atirada borda fora no início do ataque. O alemão também quis saber se tinham abastecimentos e face à resposta afirmativa, acrescentou que teria gosto em rebocá-los até próximo de terra, mas como tinham enviado um SOS não o poderia fazer. Depois disparou um torpedo contra o *Rio Claro* para o afundar.

Três horas depois os 41 tripulantes eram recolhidos pelo *Stad Maastricht* onde, segundo o Robson, foram muito bem tratados por uma tripulação que mostrou ser anti-nazi.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2130, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Rio Claro - Captain John A. Robson*, 18 de outubro de 1940, pp. 11-12.
- BCM-AH: Polícia Marítima do Porto de Lisboa; Núcleo 29, NO 107, *Livro de Serviço Diário* – 11 e 12 de outubro de 1939.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 235.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Rio Claro*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/4.html, consultado a 11 de setembro de 2019.
- 'Náufragos do Rio Claro', *Diário de Lisboa*, 11/10/1939, p. 8.

→ 06 set 1939

Manaar (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-38 (Ale) **(Submarino)**	7† 63s	Salvos por navio português	→ 16 náufragos recolhidos pelo *Carvalho Araújo* (Portugal) na madrugada de 07/09/1939. Entraram em Lisboa no mesmo dia.
		Aportados em navio estrangeiro	→ 30 náufragos recolhidos pelo *Mars* (Holanda). Deixados no porto de Lisboa na manhã de 07/09/1939.

O *Carvalho Araújo* regressava a Lisboa quando, pelas 03.00 horas do dia 7 de Setembro de 1939, o oficial de quarto avistou um very-light vermelho assinalando uma baleeira com 16 homens oriundos do cargueiro britânico *Manaar*, afundado horas antes pelo *U-38*.

Paradas as máquinas foi descida a escada quebra-costas para que subissem a bordo e apesar da hora matinal vários passageiros acompanharam o resgate. A baleeira foi abandonada. Os náufragos receberam uma refeição e como havia notícias de outros salva-vidas foram feitos buscas, mas sem sucesso.

Na mesma tarde entraram no Tejo e, ainda no porto, três foram assistidos pelo médico Alberto MacBride, ex-clínico do Corpo Expedicionário Português na I Guerra Mundial. Dois homens, feridos por estilhaços, seguiram numa ambulância dos Bombeiros Lisbonenses para o Hospital Inglês de Lisboa.

Estes náufragos não eram os primeiros daquele navio a entrar em Lisboa. Pelas 9.30 horas do mesmo dia já tinha aportado o cargueiro holandês *Mars*, com outros 30 sobreviventes, entre eles o capitão. Dois foram hospitalizados e os restantes alojados possivelmente no Hotel Sul Americano.

Todos os movimentos foram seguidos por funcionários do consulado britânico, Polícia Marítima ou PVDE.

Os jornais portugueses relatam um combate desigual envolvendo quatro submarinos alemães disparando sobre o *Manaar*, mas os relatórios oficiais revelam uma ação menos épica. A torre do submarino U-38 foi avistada na manhã do dia 6 numa rota convergente com o navio. A 75 milhas do Cabo da Roca deu-se o ataque a tiros de canhão. Um obus atingiu a ponte e destruiu a sala de rádio. O recém-instalado canhão do navio fez apenas um disparo que ficou a cerca de um terço da distância que separava as duas embarcação.

Seis disparos atingiram o navio de seguida e o comandante deu ordem para que fosse abandonado. Quando desciam para a baleeira número 4 rebentou um obus que matou dois tripulantes e fez com que os outros dezasseis se afastassem do local. Seriam encontrados pelo Carvalho Araújo.

Das outras três uma foi recolhida pelo *Mars* e as restantes pelos italianos *Castelbianco*, que aportou a Gibraltar no dia 8, e *Traviata*, que arribou a Cardiff, no Reino Unido, a 13.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2130, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Manaar - Captain C. Shaw*, 3 de outubro de 1942, pp. 13-19.
- BCM-AH: Polícia Marítima do Porto de Lisboa; Núcleo 29, NO 107, *Livro de Serviço Diário – 6 a 8 de setembro de 1939*.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação dos náufragos que arribaram às costas de Portugal e ilhas adjacentes,* 31 de janeiro de 1943.
- 'Central Chancery of the Orders of Knighthood, James Gordon Mellvile Turner', *London Gazette*, 13 de outubro de 1939, p. 6862.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 60.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 50-52.
- G. H. And R. Bennet, *Survivors - British Merchant Seamen in the Second World War*, London, Hambledon Continuum, 1999, pp. 94, 189.

- Uboat.net: *Ships hit by U-boats - Manaar*; https://uboat.net/boats/patrols/patrol_299.html, consultado a 29 de julho de 2019.
- 'A Europa em Guerra - Quatro submarinos alemães travaram combate com o vapor inglês Manaar metendo-o no fundo a tiros de canhão", *Diário de Lisboa*, 07/09/1939, pp.1-2.

→ 07 set 1939

Gartavon (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-47 (Ale) **(Submarino)**	0† 25s	Aportados em navio estrangeiro	→ 25 náufragos recolhidos pelo *Castor* (Suécia) e deixados na Horta, Açores, a 11/09/1939.

Os 24 náufragos do marcante inglês *Gartavon* entraram no porto da Horta, nos Açores, a bordo do vapor sueco *Castor* a 11 de setembro de 1939, quatro dias depois do navio ter sido atacado pelo U-*47*.

O navio estava em viagem quando rebentou a guerra, mas cumpriu as instruções dadas a 3 de setembro pelo Almirantado realizando, nomeadamente, ziguezagues para escapar a possíveis ataques. Pelas 18.30 horas do dia 7, no entanto, emergiu a estibordo um submarino que pouco depois abriu fogo. Com ordem para abandonar o navio os 25 homens juntaram-se no salva-vidas de bombordo e afastaram-se enquanto a embarcação continuava a ser alvejada.

Quando o comandante do U-boat, Günter Prien, avistou o salva-vidas parou o bombardeamento, exigiu aos náufragos que se aproximassem e durante a conversa autorizou os ingleses a voltar ao navio para arriar outro salva-vidas se fosse necessário. Não poderiam, no entanto, utilizar o rádio para pedir ajuda. Como a baleeira em que se encontravam estava homologada para 35 pessoas a oferta foi recusada.

O alemão ofereceu também comida e água, mas os britânicas recusaram mais uma vez. Prien disse-lhes ainda que o barómetro garantia a continuidade de bom tempo e que avisaria o primeiro neutral que encontrasse sobre a sua presença. O navio seria afundado após o disparo de cerca de 40 projécteis.

Pelas 11 horas da noite avistaram luzes do vapor sueco *Castor* que os procurava depois de ter recebido o SOS enviado pelo oficial de comunicações do Gartavon, no início do ataque.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2130, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Gartavon - Captain G. S Hunter*, 17 de outubro de 1942, pp. 25-27.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 310.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Gartavon*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/6.html, consultado a 18 de outubro de 2019.

→ 15 nov 1939

Africa Shell (GB) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Graf Spee (Ale) **(Cruzador)**	0† 29s	Arribada por meios próprios	→ 28 náufragos arribaram a uma praia entre Quíssico e Závora, Moçambique, a 15/11/1939.

Duas baleeiras com 28 náufragos do navio tanque britânico *Africa Shell*, arribaram no dia 15 de novembro entre Quíssico e Závora, em Moçambique, depois do seu navio ter sido abordado e afundado pelo couraçado de bolso *Graf Spee* a cerca de três milhas da costa.

O navio britânico, que não tinha sistema de comunicações rádio, foi abordado pelo alemão pelas 11.45 horas do dia 15. O *Graf Spee* tinha sido avistado um quarto de hora antes, mas inicialmente os britânicos pensaram que era um vaso de guerra francês. Suspeitaram que podia ser uma unidade menos amistosa quando lhe fizeram sinais e não receberam resposta. Inverteram a rota para se afastar, mas um obus caiu a um quarto de milha de distância levando o comandante reduzir a velocidade. Quando o couraçado se aproximou foi possível ver a bandeira germânica.

Do vaso de guerra foi arriado um barco a motor com dois oficiais e nove marinheiros armados que deram dez minutos aos tripulantes do navio tanque para o abandonarem, dando-lhes ainda possibilidade de escolher entre seguirem prisioneiros ou remarem para terra, a cerca e 2,5 milhas de distância. Decidido a seguir para a costa de Moçambique, o capitão Dove exigiu deixar um protesto escrito por considerar que o ataque ocorrera em águas territoriais de Portugal. Estava a escrevê-lo quando por sinais ordenaram do couraçado o seu aprisionamento.

Do *Africa Shell* foram resgatados livros com instruções secretas que não tinham sido atirados ao mar, e ainda documentação diversa, comida, água e outros abastecimentos. Os 28 tripulantes remaram até à costa moçambicana chegando a terra na mesma tarde.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2130, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Africa Shell - Captain P. G. G. Dove*, 18 de janeiro de 1940, pp. 172-178.
- TNA: Admiralty; ADM 199/2130 – *Sinopsis of interviews with captains of ships sunk by Graf Spee*, sem data, pp. 212-214.
- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 132.
- NARA: Admiralty; Reel: A2115, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 18/11/1939.
- NARA: Admiralty; Reel: A2115, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 13/12/1939.
- NARA: Admiralty; Reel: A2115, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 16/12/1939.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 217.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, p. 90.

Ano de 1940

→ 15 jan 1940
Arendskerk (Holanda) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-44 (Ale) **(Submarino)**	0† 62s	Aportados em navio estrangeiro	→ 62 náufragos recolhidos pelo *Fedora* (Itália). Posteriormente transbordados em mar alto para o *Poelau Bras* (Holanda) que os deixou em Lisboa a 17/01/1940.

Na manhã de 17 de janeiro de 1940 entrou em Lisboa o navio holandês *Poelau Bras* trazendo 62 náufragos do cargueiro da mesma nacionalidade *Arendskerk*, afundado no dia 15 na sequência de uma inspecção realizada por um U-boat alemão que detetou contrabando para Inglaterra entre a carga.

Entre os náufragos encontravam-se oito tripulantes originários de Mormugão, India portuguesa, animados pela possibilidade de visitar Lisboa, então a capital do império que nunca tinham visto.

À espera dos náufragos holandeses, então ainda neutrais, estavam jornalistas dos principais periódicos portugueses e também autoridades dos Países Baixos. Foram alojados em hotéis e no dia seguinte, para além de questões burocráticas, foi autorizada a compra de vestuário para tripulantes e passageiros.

Os tripulantes malaios e javaneses embarcaram a 18 para Batavia, atual Jacarta, enquanto o comandante e os oficiais seguiram a 20 no *Sud* para a Holanda. Não foi possível apurar quando seguiram para casa os portugueses de Mormugão, mas a sua presença mereceu a atenção de um dos noticiários cinematográficos do Jornal Português, a revista mensal de propaganda e notícias que passava nas salas de cinema.

O *Arendskerk* foi interceptado pelo *U-44* que fez sete disparos para o parar. O imediato, Johan Oostermeis, levou a documentação para inspecção no submarino e como o manifesto de carga assinalava mercadorias para o Reino Unido os alemães consideraram que estavam a fazer contrabando de guerra. Os holandeses tiveram meia hora para o abandonar antes de ser disparado um torpedeado que partiu o navio em dois. Apenas a popa se afundou e meia hora mais tarde o U-boat fez mais 18 disparos de artilharia para submergir a proa.

Os náufragos foram encontrados pelo vapor italiano *Fedora* que mais tarde os transferiu para o *Poelau Bras*.

Fontes e Bibliografia:

- BCM-AH: Polícia Marítima do Porto de Lisboa; Núcleo 29, NO 107, *Livro de Serviço Diário – 16 a 17 de janeiro de 1940*.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Arendskerk*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/176.html, consultado a 15 de outubro de 2019.
- 'Um barco holandês torpedeado - O comandante do vapor holandês Arendskerk descreveu-nos o afundamento do seu navio', *Diário de Lisboa*, 17/01/1940, pp. 4-5.
- 'Os tripulantes do Arendskerk', *Diário de Lisboa*, 18/01/1940, p. 5.

→ 20 jan 1940
Ekatontarchos Dracoulis (Grécia) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-44 (Ale) **(Submarino)**	6† 22s	Aportados em navio estrangeiro	→ 10 náufragos recolhidos pelo *Anton Fontana* (Espanha) a 20/01/1940. O navio deixou-os em Peniche a 22/01/1940.

Na tarde de 22 de janeiro de 1940 fundeou ao largo de Peniche a traineira espanhola *Anton Fontana* trazendo 10 tripulantes do navio grego *Ekatontarchos Dracoulis*, afundado dois dias antes pelo *U-44*. Só na manhã do dia seguinte, com uma melhoria do estado do mar, foi possível desembarcar os náufragos.

Os dez homens vinham exaustos após dois dias de luta com um mar violento para chegar a terra. Afundados a mais de 120 milhas da costa os náufragos foram recolhidos a 30 milhas do cabo Mondego.

Em Peniche, para além dos pescadores e população local eram esperados pelo cônsul-geral da Grécia, Emmanuel Papamichaeli; o adido marítimo da Legação, capitão Teodoro Lonicios, e Basilio Daskalakis, comandante de polícia destacado no país. Foram vestidos e alimentados antes de seguirem num autocarro para Lisboa onde foram internados no Hospital de São José para tratamento de ferimentos e exaustão.

Uma outra baleeira com 12 náufragos, entre os quais o comandante e um tripulante português chamado Bernardino Costa, foi recolhida antes pelo vapor italiano *Nino Padri e deixada* em Gibraltar. O cônsul grego em Lisboa soube do afundamento através de uma transmissão rádio feita deste navio transalpino.

O *Ekatontarchos Dracoulis,* de um país ainda neutral, foi torpedeado pelo *U-44* a oeste de Portugal pelas 4.15 horas do dia 20 de janeiro de 1940. Dos 28 tripulantes, seis morreram e os restantes salvaram-se em duas baleeiras que viajaram juntas até o mau estado do mar as separar. A primeira a ser recolhida foi a do comandante e quando Lisboa recebeu a transmissão do *Nino Padri* foi dada ordem ao contratorpedeiro *Vouga* para que este se preparasse para uma operação de busca e salvamento, cancelada quando se soube que os náufragos tinham chegado a Peniche.

Fontes e Bibliografia:

- Uboat.net: *Ships hit by U-boats - Ekatontarchos Dracoulis*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/190.html, consultado a 27 de julho de 2019.
- Maritime Quest: *Daily event for January 20, 2012*, https://www.maritimequest.com/daily_event_archive/2012/01_jan/20_ss_ekatontarchos_dracoulis.htm, acedido a 11 de maio 2019.
- "Ao largo da costa portuguesa foi torpedeado por um submarino alemão o vapor grego Ekatontarchos Dracoulis", *Diário de Notícias*, 23 de janeiro de 1940, p. 1.
- 'Desembarcaram em Peniche dez sobreviventes do Ekatontarchos Dracoulis torpedeado por um submarino ao largo da costa portuguesa', *Diário de Notícias*, 24/01/1940, p. 1.

→ 22 fev 1940

British Endeavour (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-50 (Ale) **(Submarino)**	5† 33s	Aportados em navio estrangeiro	→ 33 náufragos recolhidos pelo *Bodnant* (GB) e deixados no Funchal a 26/02/1940.

Os 33 sobreviventes do *British Endeavour* chegaram ao Funchal, na Madeira, no dia 22 de fevereiro de 1940 a bordo de um outro mercante britânico, o *Bodnant*, que os recolheu depois ter sido torpedeado, ao largo de Vigo, quando integravam o comboio OGF.19.

O *Bodnant* abandonou o comboio dois dias depois e dirigiu-se à Madeira onde os tripulantes ficaram entre uma semana e dez dias. Dali partiram dois para Inglaterra enquanto os restantes, incluindo o comandante e a maioria dos oficiais, chegaram a Lisboa a 9 de março, sendo alojados em hotéis à espera de repatriamento.

O *British Endeavour* seguia de Glasgow, na Escócia, para Abadão, no Irão, na coluna exterior do comboio quando foi atingido pelo torpedo do *U-50*. O ataque matou cinco tripulantes que se encontravam no interior do navio.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2131, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the British Endeavour - Captain Thomas Weather-head*, 18 de março de 1942, pp. 166-167.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 42.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, pp. 50-51.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, p. 111.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – British Endeavour*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/274.html, consultado a 11 de outubro de 2019.

→ 14 jun 1940

Antonis Georgandis (Grécia) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-101 (Ale) **(Submarino)**	?† ?s	Aportados em navio estrangeiro	→ 22 náufragos recolhidos por navio que não foi possível identificar. Deixados no porto da Horta, Açores, durante o mês de junho.

As informações sobre o *Antonis Georgandis* são escassas, mas na obra de Yolanda Corsépios, "A guerra não era ali", um retrato da sua infância enquanto criança alemã na Horta, Açores, durante a II Guerra Mundial, esta assegura que 22 náufragos do navio foram deixados na Horta por uma embarcação que não identifica.

A credibilidade que o trabalho desta autora merece, pois faz outras referências a náufragos confirmadas através de outras fontes, levaram-me a incluir a informação neste trabalho. Não foi possível encontrar dados sobre o número de mortos ou outros sobreviventes.

O *Antonis Georgandis* foi interceptado pelo *U-101* a noroeste do Cabo Finisterra. Quando avistaram um torpedo a falhar o casco a tripulação grega abandonou-o antes dos alemães fazerem qualquer inspecção. Sabiam que transportavam carga para Inglaterra e seriam acusados de fazer contrabando de guerra. O submarino disparou 91 projécteis para o afundar.

Fontes e Bibliografia:

- Yolanda Corsépios, *A guerra não era ali*, Horta, edição de autor, 2010, p. 23.
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 524.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Antonis Georgandis*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/349.html, consultado a 11 de outubro de 2019.

→ 16 jun 1940
Wellington Star (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-101 (Ale) **(Submarino)**	0† 69s	Arribada por meios próprios	→ 17 náufragos chegaram num salva-vidas à praia de Buarcos, na Figueira da Foz, no dia 24/06/1940.

Pelas 14 horas do dia 23 de junho de 1940 chegaram à praia de Buarcos, na Figueira da Foz, 17 náufragos do *Wellington Star*, afundado no dia 16 pelo *U-101*. A baleeira tinha sido avistada da praia uma hora antes, tendo saído a embarcação de pesca do mestre José Joaquim Toquilha para a rebocar até terra.

Os sobreviventes ficaram alojados na Pensão Praia e foram acompanhados pelo antigo vice-cônsul britânico na Figueira da Foz até à chegada do cônsul britânico do Porto dias depois.

O *Wellington Star* foi atingido por um torpedo disparado pelo *U-101* às 13.02 horas do dia 16 de junho, 300 milhas a oeste do Cabo Finisterra. Após abandonarem o navio em quatro salva-vidas o U-boat disparou mais três torpedos, sem conseguir afundar o navio. Pouco depois emergiu e após questionar a tripulação foram disparados mais 31 obuses até o cargueiro britânico desaparecer sob as águas.

Um salva-vidas arribou na Figueira da Foz e os três restantes foram recolhidos pelo vapor francês *Pierre L. D.* e deixados em Casablanca no dia 24 de junho.

Fontes e Bibliografia:

- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p.37.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Wellington Star*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/354.html, consultado a 18 de junho de 2019.
- 'Chegaram à Figueira da Foz 17 náufragos de um vapor inglês torpedeado a norte do Cabo Finisterra', *Diário de Notícias*, 24/06/1940, p. 1.

→ 07 jul 1940

Lucrecia (Holanda) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-38 (Ale) **(Submarino)**	2† 30s	Salvos por navio português	→ 31 náufragos recolhidos pelo *Alferrarede* (Portugal) a 07/07/1940. Um tripulante morreu a bordo.

No dia 7 de Julho de 1940, em viagem de Cardiff para o Porto, o navio *Alferrarede* encontrou um vapor meio submerso e perto dele uma baleeira com 31 tripulantes que recolheu. Quatro estavam feridos, entre os quais o imediato, com gravidade. Os tripulantes asseguraram aos portugueses que o seu capitão, Cornelis Smit, tinha morrido na sequência da explosão de um torpedo.

Enquanto recolhiam os náufragos foram sobrevoados por aviões britânicos, que foram informados por sinais do que estava a acontecer. Também por sinais os portugueses receberam ordens para não utilizar o rádio, razão porque não foi transmitida qualquer informação de perigo para a navegação apesar do *Lucrecia* continuar apenas parcialmente submerso.

O *Alferrarede* deixou para trás a baleeira que se encontrava partida, mas recolheu uma jangada que flutuava nas imediações e que posteriormente entregou na alfândega do Porto.

No dia seguinte, pelas 21 horas, foi declarado o óbito do imediato Johannes de Vries, de 40 anos, gravemente ferido durante o ataque. O corpo foi lançado ao mar pelas sete da manhã do dia seguinte após cerimónias fúnebres.

O *Alferrarede* chegou ao Porto no dia 10 de Julho de 1940, entregando os sobreviventes às autoridades.

O *Lucrecia*, um navio tanque holandês ao serviço da petrolífera Shell, viajava entre Curaçau e Falmouth, no Reino Unido, transportando óleos e combustíveis quando foi atingido, pelas 7.14 horas do dia 7 de julho, por um torpedo disparado pelo U-34. A explosão, sob a ponte de comando, matou o comandante, quebrou a quilha e incendiou o tanque de combustível da proa. A tripulação abandonou o navio que ficou parcialmente submerso. O fumo do incêndio atraiu um avião patrulha oriundo de St. Eval, dois Sunderland e também o *Alferrarede* que segundo o portal U-boat.net terá sido avistado pelo U-34 que só não tentou um ataque devido à presença aérea.

Fontes e Bibliografia:

- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Relatório do Alferrarede sobre o salvamento do Lucrecia*, 16/07/1941.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais*, 31 de janeiro de 1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2120, *World War II Diaries 1941-1945*, *Ships Attacked*, 07/07/1940.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats - Lucrecia*; http://uboat.net/allies/merchants/413.html, consultado a 20 de janeiro de 2020.
-Deutsches U-boat Museum: *Succesfull Summer*; http://www.u-boot-archiv-cuxhaven.de/lang1/successful_summer.html, consultado a 12 de Janeiro de 2020.
- 'Dos 30 náufragos do Lucrécia salvos pelo vapor Alferrarede ficaram feridos cinco e faleceu um a caminho de Portugal", *Diário de Notícias*, 11 de julho de 1940.

→ 03 ago 1940

Rad (Jugoslávia) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-A (Ale) **(Submarino)**	0† 29s	Aportados em navio estrangeiro	→ 29 náufragos recolhidos pelo *Grodno* (GB) a 05/08/1940. Entrada em São Vicente, Cabo Verde, a 16/08/1940.

A 16 de agosto de 1940 o vapor inglês *Grodno* entrou em São Vicente, Cabo Verde, com 29 sobreviventes do mercante jugoslavo *Rad,* afundado pelo U-A 13 dias antes.

Segundo informação enviada pelo Governo Geral de Cabo Verde ao Ministério das Colónias em Lisboa os náufragos embarcaram no vapor português *Guiné* em direcção à capital portuguesa no dia 18 de agosto. Outras fontes, nomeadamente, o portal U-boat.net assegura que o *Grodno* terá saído com os náufragos levando-os para Freetown.

O *Rad* foi interceptado pelo *U-A* às 19 horas do dia 3 de agosto de 1940. A tripulação abandonou o navio quase de imediato pois transportavam mercadorias para portos britânicos. Pelas 20.15 horas um torpedo partiu o navio em dois, afundando-o em poucos minutos.

Este foi o primeiro grupo de náufragos resultante de atos de guerra a chegar a Cabo Verde.

Fontes e Bibliografia:

- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de Náufragos efetuados nas colónias portuguesas, Vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados nesta colónia (Cabo Verde)*, 8-01-1943, p. 118.
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, pp. 435-528.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats - Rad*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/448.html, consultado a 10 de agosto de 2019.

→ 12 ago 1940
British Fame (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Alessandro Malaspina (Ita) **(Submarino)**	3† 51s	Salvos por navio português	→ 16 náufragos recolhidos pelo contratorpedeiro NRP *Dão* (Portugal) a 16/08/1940. Entrada em São Miguel, Açores, no mesmo dia.
		Arribada por meios próprios	→ 29 náufragos arribaram em dois salva-vidas, respectivamente a 15 e a 16 de agosto de 1940, à ilha de São Miguel, nos Açores.

Numa vasta extensão encontravam-se "destroços de todo o tipo" e uma grossa camada de óleo dava ao mar "um aspecto espelhento", explica o relatório do capitão-de-fragata Arnaldo Guedes da Silva Moreira, comandante do contratorpedeiro *Dão* após encontrar provas do ataque de um submarino do Eixo a mais um navio mercante. A operação de busca e salvamento tinha começado no dia anterior, sem outros resultados que a descoberta do campo de escombros onde "não apareceram cadáveres nem destroços de embarcações".

O SOS enviado pelo petroleiro inglês *British Fame* tinha chegado ao capitão do porto de Ponta Delgada através da estação da Rádio Marconi instalada no arquipélago no dia do afundamento. O ataque tinha acontecido 135 milhas a leste da cidade açoriana e o contratorpedeiro saiu ao princípio da mesma tarde, mas a noite chegou sem que se localizassem destroços ou sobreviventes.

Acreditando que as baleeiras tinham rumado a Santa Maria a rota foi percorrida a baixa velocidade, com luzes e projectores ligados na esperança de detetar ou ser detetado, mas quando a manhã raiou tinham conseguido localizar apenas a mancha de óleo e os restos do navio. Utilizando-os como ponto de partida foi estabelecido um perímetro de busca com 20 milhas em todas as direcções, percorrido em ziguezagues que de novo nada trouxe.

Nas buscas foi pedida a colaboração do paquete *Carvalho Araújo*, que se deslocava mais para sul, e ao Clipper da Panamerican que cruzava os céus açoreanos entre os EUA e Lisboa e vice-versa.

Como de Lisboa informaram que os náufragos estavam a caminho de São Miguel, o *Dão* retomou a buscas 40 milhas a oeste do campo de destroços, entrando, no entanto, sem novidades em Ponta Delgada às 12.30 horas do dia 14 com o comandante português convencido os ingleses já tinham sido encontrados. Esta certeza foi desfeita na tarde do dia seguinte quando uma baleeira entrou em Vila Franca, trazendo notícias de mais dois salva-vidas. O capitão de porto avisou também que se viam na Ponta do Arnel duas embarcações que não se assemelhavam às utilizadas pelos pescadores locais.

De madrugada o *Dão* voltou a sair com apoio de uma vedeta para realizar buscas perto de terra. Às duas da manhã estavam no mar e às 9.30 horas avistou-se do contratorpedeiro a vedeta rebocando uma baleeira. No total já tinham sido salvos 29 homens, mas havia mais. Um dos britânicos relatou que perdera de vista o terceiro salva-vidas na véspera e seguindo as indicações foram resgatados os últimos 16 homens.

Todos os náufragos receberam uma refeição e os marinheiros portugueses não se fizeram rogados na sua generosidade oferecendo roupa limpa e mais comida. Dois praças desfizeram-lhes as barbas com dias.

O *British Fame* foi afundado pelo submarino *Alessandro Malaspina*, mas dera luta com a artilharia inglesa a responder ao ataque obrigando o italiano a mergulhar. Após três horas os ingleses renderam-se depois de serem atingidos por vários torpedos e disparos de artilharia. Três homens tinham morrido.

O *Malaspina* fez prisioneiro o capitão do navio e, num acto de humanidade, rebocou as baleeiras durante 40 milhas até perto de terra, razão porque as buscas efetuados tinham dado fraco resultado…

Esta foi a primeira notícia que encontrei de uma operação de salvamento realizada por um navio da Armada e também o primeiro navio afundado por um submarino italiano no Atlântico.

Fontes e Bibliografia:

- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais,* 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Contratorpedeiro Dão; Núcleo 22, NO210, *Relatório de salvamento do British Fame*, 18/08/1940.
- NARA: Admiralty; Reel: A2123, *World War II Diaries 1941-1945, U-boat Campaign*, 14/08/1940.
-Jean-Pierre Gillet, *Les sous-marins Italiens en France – 1940-1943*, Outreau, Lela Presse, 2002, p. 20.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p.51.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 42.
- '15 tripulantes dum petroleiro inglês torpedeado desembarcaram na ilha de São Miguel', *Diário de Notícias*, 16/08/1940.
- 'O British Fame foi torpedeado por um submarino italiano', *Diário de Notícias*, 17/08/1940.
- 'Os náufragos do British Fame chegaram ontem a Lisboa a bordo do paquete Lima', *Diário de Notícias,* 25/08/1940.

→ 26 ago 1940

Ilvington Court (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Dandolo (Itália) **(Submarino)**	0† 39s	Arribada por meios próprios	→ 39 náufragos arribaram em salva-vidas à Ilha de Santa Maria, nos Açores, a 28 de setembro de 1940.

Os 39 sobreviventes do *Ilvington Court* arribaram à ilha de São Miguel, nos Açores, dois dias e meio após o navio ter sido torpedeado pelo submarino italiano *Dandolo*, afundando-se em poucos minutos na tarde de 26 de agosto de 1940.

Os homens chegaram em duas baleeiras, sendo que a primeira, com 19 tripulantes, entrou na Vila do Porto às primeiras horas da tarde. A outra, com 20 náufragos, também arribou aos Açores, mas não foi possível identificar o local, o dia ou a hora. Desembarcaram exaustos e cinco apresentavam ferimentos que foram tratados no hospital de São Miguel.

Dois tripulantes ficaram internados mais tempo, enquanto os restantes seguiram no *Carvalho Araújo* para Lisboa onde chegaram a 8 de setembro de 1940, sendo alojados pelas autoridades britânicas em hotéis e pensões até ao momento de serem repatriados.

O *Ilvington Court* viajava sozinho de Freetown para Glasgow, quando a 26 de agosto, pelas 16.30 horas, foi alvo de um torpedo. A explosão causou grandes estragos na coberta inutilizando a artilharia embarcada.

Carregado com aço o navio desapareceu em quatro minutos, tempo suficiente para lançar dois salva-vidas.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2133, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Ilvington Court - Captain J. Horne*, 14 de outubro de 1940, pp. 272-273.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais*, 31 de janeiro de 1943.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, pp. 153-154.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 79.
- 'Os náufragos do Ilvington Court chegaram ontem ao Tejo, a caminho da pátria', *Diário de Notícias*, 09/09/1939.

→ 09 set 1940
Antonios Chandris (Grécia) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Widder (Ale) **(Cruzador Auxiliar)**	0† 32s	Salvos por navio português	→ 22 náufragos recolhidos pelo *Serpa Pinto* (Portugal) a 08/10/1940.

Os 22 náufragos foram avistados e recolhidos pelo paquete português *Serpa Pinto* no dia 8 de Outubro de 1940, 30 dias depois do seu navio, o grego *Antonios Chandris*, ter sido afundado pelo cruzador auxiliar alemão *Widder*.

O paquete português encontrava-se em viagem de Lisboa para o Rio de Janeiro, no Brasil, quando pelas 13 horas, perto de Cabo Verde, os oficiais do Serpa Pinto avistaram foguetes de emergência disparados pelos ocupantes da baleeira.

A imprensa relata que após tantos dias no mar os tripulantes do *Antonios Chandris* tinham pouca esperança de serem encontrados, e alguns tinham talhado nas madeiras do salva-vidas mensagens na esperança de que estas fossem encontradas para dar a conhecer o seu destino. Vários estavam tão débeis que tiveram de ser carregados pelas escadas quebra-costas.

O paquete aportou ao Rio de Janeiro, mas o 22 tripulantes não desembarcaram e regressaram à Europa na viagem de retorno e na manhã de 3 de novembro de 1940 entraram no Tejo, onde eram esperados por elementos da companhia de navegação portuguesa, a CCN, e elementos do consulado-geral da Grécia. Os seis oficiais e 26 marinheiros fizeram um agradecimento publico ao capitão Américo Santos e tiraram várias fotografias de grupo que foram publicados em diversos periódicos.

Disfarçado de navio mercante o *Widder* escapava ao olhar menos atento dos vasos de guerra inimigos e enganava as unidades civis. Foi o que aconteceu ao *Antonios Chandris* no final do dia 3 de setembro. Os navios cruzaram-se e o insuspeito capitão grego só percebeu que tinha pela frente um inimigo quando foi ameaçado por canhões. Não foi disparado qualquer tiro.

O capitão Helmuth von Ruckteschell enviou um grupo de abordagem com ordens para colocar explosivos e afundar o grego. O *Widder* já tinha mais de 140 prisioneiros a bordo, tripulantes de nove navios que afundara desde junho. Sem espaço o alemão forneceu alimentos e água aos náufragos, e embarcou-os numa baleeira, deixando-os à deriva. Seriam recolhidos um mês depois pelo *Serpa Pinto*.

Esta foi a última presa do *Widder* que regressou à Alemanha para fazer reparações.

Fontes e Bibliografia:

- NARA: Admiralty; Reel: A2136, *World War II Diaries 1941-1945, Home Commands - Shipping,* 16/11/1940.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945, Situation Report - North Atlantic*, 13/10/1940.
- NARA: Admiralty; Reel: A2120, *World War II Diaries 1941-1945, Foreign Stations - North Atlantic*, 01 a 31/10/1940.
- J. Revell Carr, *All Brave Sailors: The Sinking of the Anglo-Saxon, August 21, 1940,* Nova Iorque, Simon & Schuster, July 27, 2007, pp. 191-196.
- 'Chegaram no Serpa Pinto alguns náufragos de um vapor grego afundado por um corsário alemão', *Diário de Lisboa*, 03/11/1940, p. 7.

→ 14 set 1940

Saint Agnes (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Emo (Itália) **(Submarino)**	0† 64s	Aportados em navio estrangeiro	→ 64 náufragos recolhidos pelo *Exochorda* (USA) a 15/09/1940. Entrada em Lisboa a 16/09/1940.

A população Lisboeta foi surpreendida na manhã do dia 16 de setembro de 1940 pela passagem, entre a Rocha do Conde de Óbidos e o consulado britânico, de várias dezenas de marinheiros estrangeiros. Eram 64 náufragos do mercante inglês *Saint Agnes* e muitos envergavam ainda os coletes salva-vidas colocados quando o navio foi torpedeado pelo submarino italiano *Emo*.

Tinham chegado às primeiras horas do dia a bordo do paquete americano *Exochorda* que ouvira o SOS emitido e os encontrara horas depois do ataque. Em Lisboa os 13 oficiais foram hospedados no hotel Bragança, enquanto os 51 tripulantes - 50 "lascars" e um chinês como são identificados pelo imediato - foram distribuídos por diversas pensões da cidade. Os oficiais seriam repatriados poucos dias depois com a excepção do capitão Edwin Powell que ficou em Portugal a tratar do processo dos restantes tripulantes.

O *Saint Agnes* tinha saído de Freetown integrado no comboio SLS.46, mas a 9 de setembro ficou para trás com um problema de máquinas que levou cinco horas a ser resolvido. Na manhã do dia 12 avistaram um submarino de grandes dimensões, mas obrigaram-no a mergulhar depois de fazerem um disparo que caiu perto do vaso de guerra. Não o voltariam a ver, mas na manhã 14 foram atingidos por um torpedo disparado pelo submarino italiano *Emo* que abriu rombos de ambos os lados. Horas depois abandonaram-no em quatro baleeiras, recolhidas pelo *Exochorda* que tinha captado uma das mensagens de SOS enviadas.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2134, *Survivor Reports, Report of an interview with the Chief Officer of the St. Agnes - Mr. Whitticombe*, 23 de setembro de 1940, pp. 16-17.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 240.
- 'A guerra no mar - Ao largo dos Açores foi torpedeado um vapor inglês cujos náufragos chegaram hoje a Lisboa', *Diário de Lisboa*, 16/09/1940, p. 6.
- 'A guerra no mar - 64 náufragos dum vapor inglês afundado nos Açores chegaram ontem ao Tejo', *Diário de Notícias*, 17/09/1940.

→ 01 out 1940

Aghios Nicolaos (Grécia) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Maggiore Baracca (Itália) **(Submarino)**	0† 26s	Salvos por navio português	→ 13 náufragos recolhidos pelo bacalhoeiro *Ana I* (Portugal) a 07/10/1940. Entraram no porto de Figueira da Foz a 08/10/1940.
		Aportados em navio estrangeiro	→ 13 náufragos recolhidos pelos navios de pesca *Costas Maravilhas* e *Gistosa Chich* (ambos de Espanha) a 08/10/1940. Entraram no mesmo dia em Peniche.

No dia 7 de Outubro de 1940 o lugre bacalhoeiro *Ana I* regressava da Terra Nova com destino à Figueira Foz quando a 150 milhas do Cabo Mondego, foi avistada uma baleeira com 13 náufragos do cargueiro grego *Agios Nicolaus* afundado sete dias antes pelo submarino italiano *Maggiore Baracca*.

Dos treze homens, dez eram gregos, um era dinamarquês, outro húngaro e havia também um português, Germano Fernandes, de 32 anos e natural da Madeira que trabalhava no *Agios Nicolaos* desde setembro.

À imprensa foi relatado que os homens se encontravam numa situação desesperada, especialmente, devido à sede pois o barril de água da baleeira tinha-se partido quando arriaram e um balde do líquido, fornecido por outro salva-vidas, tinha-se esgotado rapidamente. Foi num estado febril e exaustos que avistaram o *Ana I*. O segundo piloto em "delírio" já não tinha forças, tendo sido içado para bordo pelos portugueses. No dia 8 o *Ana I* entrou no porto da Figueira do Foz e no dia seguinte os náufragos seguiram de comboio para Lisboa onde eram esperados pelo cônsul grego, Pappami Kail, e pelo médico do consulado, o dr. Evreniadis.

Também no dia 8, mas ao cair da noite, chegaram ao porto de Leixões os restantes náufragos do cargueiro grego, agora a bordo das traineiras espanholas *Costas Maravilhas* e *Gistosa Chich*, ambas de Vigo. Os treze sobreviventes – entre eles outro português - tinham sido recolhidos nessa manhã, a 25 milhas do Cabo Mondego.

Também eles tinham provisões quase esgotadas e pouquíssima água. Depois de assistidos a bordo foram entregues às autoridades portuguesas em Leixões de onde foram encaminhados para Lisboa, chegando na manhã do dia 10. Todos ficaram alojados em pensões lisboetas e cinco gregos do primeiro grupo foram repatriados quase de imediato a bordo do cargueiro da mesma nacionalidade *Eleni*.

O afundamento do navio foi relatado aos jornais em Lisboa pelo português Germano Fernandes, de 32 anos, natural da Madeira. Tinha sido contratado dias antes do afundamento para completar a tripulação até Belfast onde iam entregar madeira e minério carregado na Argentina.

No dia de 1 outubro de 1940, pelas 4.20 horas, foram interpelados pelos submarino italiano *Maggiore Baracca*, que exigiu o manifesto de carga. Pouco depois a tripulação do cargueiro foi avisada que teriam de o abandonar pois iria ser afundado. O capitão grego, que tinha ido levado os documentos ao submarino, passou directamente do submarino para um salva vidas onde já se encontravam 12 dos 26 tripulantes.

A balsa onde seguia Germano Fernandes foi colocada na água com alguma violência destruindo o barril da água. Da outra baleeira foi fornecido um balde que depressa se esgotou. Com o navio deserto o submarino disparou mais de trinta projécteis de canhão para o afundar. Os salva-vidas separaram-se pouco depois vindo ambos a ser recolhidos, um pelo bacalhoeiro português *Ana I* e o outro pelas duas traineiras de Vigo *Costas Maravilhas* e a *Gistosa Chich*.

Fontes e Bibliografia:

- Jean-Pierre Gillet, *Les Sous-Marins Italiens en France 1940-1943*, Outreau, Lela Presse, 2002, p.20.
- "Dois vapores gregos afundados no Atlântico", *Diário de Notícias*, 9/10/1940, p. 1.
- "Chegaram a Lisboa os náufragos do vapor grego Aghios Nicolás que desembarcaram na Figueira da Foz", *Diário de Notícias*, 10/11/1940, p. 3.
- "Os náufragos do vapor grego Aghios Nicolás desembarcados em Leixões chegaram ontem a Lisboa", *Diário de Notícias*, 11/10/1940, p. 4.

→ 16 out 1940

Kabalo (Bélgica) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Comandante Capellini (Itália) **(Submarino)**	1† 42s	Arribada por meios próprios	→ 26 náufragos arribarem salva-vidas à ilha de Santa Maria, nos Açores, a 19 de outubro de 1940.
		Aportados em navio estrangeiro	→ 16 náufragos recolhidos pelo *Panam* (EUA). Deram entrada em Lisboa a 23/10/1940.

Na tarde do dia 19 de outubro de 1940 o gabinete do ministro do Interior recebeu um telegrama do governador substituto dos Açores que o informava que tinham desembarcado na Vila do Porto, na ilha de Santa Maria, de um submarino italiano um total de 25 náufragos do navio belga *Kabalo* (segundo outras fontes seriam 26) bombardeado quinhentas milhas a sudoeste da ilha. O submarino tinha ficado a pairar assistindo à chegada dos homens à localidade.

O submersível era o transalpino *Comandante Capellini* que tinha atacado o vapor belga na noite de 15 para 16 de outubro tendo os náufragos abandonando o navio em dois salva-vidas. Um, com 16 homens, foi recolhido posteriormente pelo mercante americano *Panam* que entrou no porto de Lisboa no dia 23.

O outro, com 25 ou 26 homens consoante as fontes, mereceu a misericórdia do comandante Todaro que sabendo da distância a que se encontrava terra rebocou os náufragos até um local onde pudessem arribar sem incidentes. Durante o percurso para Santa Maria o mar ficou agitado e os belgas foram acolhidos na torre do submarino enquanto durou a borrasca, um gesto que lhes salvou a vida. No dia 19 chegaram frente à pequena baía da Vila do Porto onde foram desembarcados. Na manhã do dia 10 de novembro chegaram a Lisboa, no paquete *Carvalho Araújo,* acompanhados de uma dezena de náufragos do sueco *Meggie* que tinham aportado à ilha de São Miguel no dia 4 de novembro, depois do navio ser afundado pelo submarino italiano *Nani* no dia 27 de outubro. Todos foram entregues à PVDE, a Polícia de Vigilância e Defesa do Estado.

O *Kabalo* seguia no comboio OB.233 com outros 25 navios, mas ficou para trás. Avistado pelo submarino italiano *Comandante Capellini* foi afundado a tiros de canhão.

Não foi possível confirmar quer o número de tripulantes – 42 ou 46 - quer o número de vítimas mortais que, em algumas fontes surge referida como sendo uma e noutras duas.

Fontes e Bibliografia:

- ANTT: Ministério do Interior – Gabinete do Ministro; PT/ TT/MÇ513/NT390, *Telegramas náufragos Ponta Delegada*, 1940.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação dos náufragos que arribaram em embarcações às costas de Portugal e ilhas adjacentes* - 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Polícia Marítima do Porto de Lisboa; Núcleo 29, NO 109, *Livro de Serviço Diário – 09 a 10/11/1940*.
- NARA: Admiralty; Reel: A2124, *World War II Diaries 1941-1945, U-boat Campaign*, 19/10/1940.
- Jean-Pierre Gillet, *Les sous-marins Italiens en France – 1940-1943*, Outreau, Lela Presse, 2002, p. 23
- Convoyweb: *OB Convoy Series – Convoy OB.233*; http://www.convoyweb.org.uk/ob2/index.html, consultado a 11 de agosto de 2019.
- 'Os náufragos de dois vapores afundados chegaram ontem a Lisboa, vindos dos Açores', *Diário de Notícias*, 11/11/1940.

→ 27 out 1940

Meggie (Suécia) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Nani (Itália) **(Submarino)**	0† 20s	Arribada por meios próprios	→ 10 náufragos arribaram a Porto Formoso, Ilha de São Miguel, nos Açores, a 4 de novembro de 1940.
		Arribada por meios próprios	→ 10 náufragos arribaram à Nazaré a 9 de novembro de 1940.

A 4 de novembro de 1940 aportaram na freguesia de Porto Formoso, norte da ilha de São Miguel, dez náufragos do cargueiro sueco *Meggie* afundado a 27 de outubro pelo submarino italiano *Nani*.

Nos dias seguintes o contratorpedeiro *Lima*, em missão nos Açores, realizou buscas para localizar uma segunda baleeira deste navio belga, mas sem sucesso. No dia 9, pelas 7 horas, o salva-vidas desaparecido arribou na praia da Laje, na Nazaré, com os restantes 10 tripulantes do navio. Noticias da época salientam que se encontravam esgotados, sem água há vários dias e a comer apenas uma bolacha como ração diária. Só alguns conseguiram caminhar até à vila enquanto os restantes apenas se arrastaram para terra.

Apesar do estado debilitado conseguiram recuperar com rapidez e na mesma tarde seguiram de autocarro para Lisboa onde foram recebidos por um funcionário do consulado sueco que os alojou numa pensão da baixa. Um foi internado no Hospital da Ordem Terceira.

Pelas 8 da manhã do dia 10 entrava no Tejo, vindo dos Açores, o *Carvalho Araújo* trazendo 49 náufragos a bordo, entre eles dez do *Meggie*. Os outros 39 pertenciam ao belga *Kabalo*.

O Meggie foi interceptado pelo submarino italiano *Nani* no dia 27 de outubro. Os transalpinos obrigaram os tripulantes a abandonar o navio e depois afundaram-no a tiros de canhão.

Fontes e Bibliografia:

- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação dos náufragos que arribaram em embarcações às costas de Portugal e ilhas adjacentes* - 31 de janeiro de 1943.
- AHD-MNE: Legação da Suécia; C.E23.P5/1261, *Agradecimento pelas buscas do Meggie realizadas pelo Lima*, 16/11/1940.
- BCM-AH: Polícia Marítima do Porto de Lisboa; Núcleo 29, NO 109, *Livro de Serviço Diário, 09 a 10/11/1940*.
- 'Dez náufragos do vapor sueco Meggie afundado no Atlântico aportaram ontem à Nazaré', *Diário de Notícias*, 10/11/1940.
- 'Os náufragos de dois vapores afundados chegaram ontem a Lisboa, vindos dos Açores', *Diário de Notícias*, 11/11/1940.

→ 01 dez 1940

Palmella (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-37 (Ale) **(Submarino)**	1† 28s	Aportados em navio estrangeiro	→ 28 náufragos recolhidos pelo *Navemar* (Espanha) a 05/12/1940. Entrada em Lisboa a 06/12/1940.

O navio espanhol *Navemar* entrou no Tejo no dia 6 de dezembro de 1940 trazendo a bordo 27 náufragos do mercante inglês *Palmella*, torpedeado pelo U-37, ao princípio da noite do dia 1 do mesmo mês.

Do ataque resultou um morto. Os náufragos enfrentaram um mar tempestuoso durante três dias até serem recolhidos pela embarcação espanhola. Desembarcados em Lisboa foram entregues às autoridades britânicas que se encarregaram da sua repatriação.

Fontes e Bibliografia:

- NARA: Admiralty; Reel: A2126, World War II *Diaries 1941-1945, Foreign Stations - North Atlantic*, 05/12/1940.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 128.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 111.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Palmella*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/683.html, consultado a 13 de outubro de 2019.
- '27 náufragos do vapor inglês Palmela, torpedeado no Atlântico chegaram ontem a Lisboa', Diário de Notícias, 07/12/1940.

→ 21 dez 1940

Mangen (Suécia) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Mocenigo (Itália) **(Submarino)**	8† 12s	Aportados em navio estrangeiro	→ 12 náufragos recolhidos pelo *Garm* (Suécia) e deixados em Lisboa a 24/12/1940.

O cargueiro sueco *Garm* entrou em Lisboa às primeiras horas da véspera de Natal trazendo a bordo 12 sobreviventes do *Mangen*, um navio da mesma nacionalidade, afundado pelo submarino italiano *Mocenigo*, no dia 21, quando seguia em comboio de Cardiff para Lisboa com uma carga de carvão.

À chegada alguns sobreviventes foram levados ao médico e o acompanhamento foi assegurado por um funcionário da Companhia Colonial de Navegação, representantes em Lisboa da empresa proprietária do *Mangen*.

Entre os náufragos estavam dois portugueses naturais de São Vicente, Cabo Verde, - Manuel Joaquim Bento e Manuel Medina, de 31 e 20 anos - que pediram ajuda à imprensa para localizar familiares que viviam em Lisboa. Ambos tinham passado por ataques e naufrágios causados por submarinos ou aviões anteriores ao *Mangen*. Com outros marinheiros do navio ficaram alojados na Pensão França, na Rua de São Paulo.

O carvoeiro sueco integrava o comboio OG.47 quando foi torpedeado pelo *Mocenigo*. A violência da explosão e o temporal fizeram adornar o navio de imediato arrastando consigo alguns dos 20 tripulantes que não tiveram tempo de lançar salva-vidas. Os que se mantiveram a flutuar foram retirados da água pelo *Garm* que seguia no mesmo comboio, mas dois oficiais e seis marinheiros não foram encontrados.

Fontes e Bibliografia:

- BCM-AH: Polícia Marítima do Porto de Lisboa; Núcleo 29, NO 110, *Livro de Serviço Diário – 23 e 24/12/1940*.
- Jean-Pierre Gillet, *Les sous-marins Italiens en France – 1940-1943*, Outreau, Lela Presse, 2002, p. 24.
-'Doze tripulantes dum vapor sueco torpedeado no Atlântico chegaram ontem ao Tejo', *Diário de Notícias*, 25/12/1940.

Ano de 1941

→ 02 jan 1941
Nalgora (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-65 (Ale) **(Submarino)**	0† 105s	Arribada por meios próprios	→ 26 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha de Santo Antão, em Cabo Verde, a 10 de janeiro de 1941.

Vinte e seis náufragos do *Nalgora,* entre eles o capitão Davies, arribaram à Ponta do Sol, na ilha de Santo Antão, Cabo Verde, às 15 horas de 10 de janeiro de 1943 depois do seu navio ter sido afundado, a 2, pelo *U-65*, tendo-se salvado todos os 105 passageiros e tripulantes.

Os homens foram assistidos pelas autoridades que forneceram medicamentos, frutas, refeições e cigarros. No dia seguinte embarcaram num draga-minas britânico que os levou até São Vicente, local onde o Governo colonial concentrava os náufragos que arribavam ao arquipélago. Os feridos foram internados no Hospital Indo-Britânico.

O repatriamento aconteceu em duas fases. Um grupo embarcou no inglês *Rodney Star*, a 13 de fevereiro, para Inglaterra, enquanto outro seguiu no também britânico *Mulbera*, a 25 do mesmo mês, para Bombaim.

O *Nalgora* foi torpedeado, na noite de 2 de janeiro, pelo *U-65*. Foram lançadas seis baleeiras, mas duas tinham problemas e as 105 pessoas foram divididas pelas restantes quatro. A do capitão Aubrey Davies, com 26 homens, navegou durante oito dias para chegar a Santo Antão, alimentando pelo caminho a mascote, um gato, com pequenos peixes que apanharam apesar da presença de um tubarão que os seguiu parte do caminho e que mordeu com gravidade o braço de um dos homens que estavam a bordo.

Mais 52 sobreviventes foram recolhidos pelo mercante britânico *Nolisement* e deixados em Freetown enquanto os restantes 34 foram encontrados pelo também britânico *Umgeni* que os transportou até Glasgow.

Fontes e Bibliografia:

- AHD-MNE : Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de Náufragos efetuados nas colónias portuguesas, Vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados na colónia de Cabo Verde*, 8-01-1943, p. 118.
- NARA: Admiralty; Reel: A2128, *World War II Diaries 1941-1945, Foreign Stations - South Atlantic*, 13/01/1941.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 35.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 44.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire's, Pen & Sword, 2004, pp. 232-233.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Nalgora*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/734.html, consultado a 07 de outubro de 2018.
- 'Chegaram a Cabo Verde 29 náufragos de um vapor inglês torpedeado no Atlântico Sul', *Diário de Notícias*, 12/01/1941.
- 'Durante três horas um cargueiro inglês lutou contra um submarino italiano - Como foi torpedeado o Nalgora; 26 homens, dias a fio ao sabor das ondas perseguidos por um tubarão', *Diário de Notícias*, 14/01/1941.
- 'O afundamento do Nalgora - Os 19 tripulantes que faltavam aportaram a Freetown', *Diário de Notícias*, 17/01/1941.

→ 05 jan 1941

Shakespeare (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Comandante Capellini (Itália) **(Submarino)**	21† 22s	Arribada por meios próprios	→ 23 náufragos aportaram à ilha do Sal, em Cabo Verde, a 06/01/1941. Um faleceu no Hospital de São Vicente a 21/01/1941.

A 6 de janeiro de 1941 o aviso *Gonçalves Zarco*, fundeado na ilha de São Vicente, Cabo Verde, recebeu informações do administrador da ilha do Sal que davam conta de 23 náufragos do cargueiro britânico *Shakespeare* que ali tinham arribado "quasi todos feridos de gravidade".

O navio zarpou de imediato e na noite de 7 para 8, entre o Sal e São Vicente, os marinheiros britânicos receberam assistência do 2º tenente-médico Luiz Maria da Veiga Ricca, do enfermeiro de bordo e voluntariamente de dois oficiais, um sargento e do moço da botica. Os armadores britânicos consideraram que a intervenção do clínico português salvou diversos feridos, e ofereceram-lhe um cheque no valor de três mil escudos. O clínico rejeitou-o e entregou o dinheiro à Cruz Vermelha Britânica.

Segundo o depoimento do terceiro oficial Jones não existiam na ilha acomodações para os receber, razão porque dormiram no hospital, onde alguns ficariam mais tempo pois necessitavam de internamento devido a ferimentos graves. Um faleceu no dia 21 de janeiro.

No seu testemunho Jones assegura que a população de São Vicente "era muito patriótica" na relação com os britânicos, assegurando ainda que não viu "quaisquer alemães na cidade".

Os náufragos abandonaram São Vicente em três grupos. Os primeiros 15 no dia 9 de janeiro no *Andalusian Star* que os deixou em Glasgow a 23. Os restantes abandonaram a antiga colónia portuguesa a 13 de fevereiro no *Rodney Star*, para Inglaterra, e os últimos, a 1 de março, no *Serpa Pinto* para Lisboa.

O *Shakespeare* foi atacado a 5 de janeiro pelo submarino italiano *Cappellini.* Foi atingido por vários disparos do canhão do submarino e respondeu utilizando a sua artilharia. O confronto prolongou-se por duas horas até os britânicos esgotarem as munições. Quando foi dada ordem para abandonar o navio apenas uma baleeira estava em condições para receber náufragos e vários tiveram de recorrer a jangadas.

Apesar do combate os italianos lançaram cabos de reboque aos náufragos e durante a noite deixaram-nos subir para a coberta do submarino. Trataram feridos, deram-lhes comida, água e brandy, e deixaram-nos a poucas milhas da Ilha do Sal.

Depois de deixarem o *Capellini* remaram quatro horas até uma baía onde não encontraram sinais de presença humana. Noutra encontraram uma casa e um dos fogueiros, natural de Cabo-Verde, conversou com o residente que foi à procura de ajuda, regressando com dois camiões que os levaram para Santa Maria. Jones explica que a cidade era muito primitiva, mas que foram muito bem cuidados recebendo tratamento médico e alimentos.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2130, *Survivor Reports, Report of an interview with the 3rd mate of the Shakespeare – M. Jones*, 30 de janeiro de 1941, pp. 102-103.

- BCM-AH: Aviso de 2ª Classe Gonçalves Zarco; Núcleo 142, NO 380, *Relatório do comando referido a 31 de março de 1941,* pp. 2, 19.

- AHD-MNE : Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de Náufragos efetuados nas colónias portuguesas, vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados na colónia de Cabo Verde, 8-01-1943, p. 118.

- NARA: Admiralty; Reel: A2128, World War II *Diaries 1941-1945, Foreign Stations - South Atlantic*, 13/01/1941.

- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 270.
-Jean-Pierre Gillet, *Les sous-marins Italiens en France – 1940-1943*, Outreau, Lela Presse, 2002, p. 32.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, p. 238.
- '23 náufragos do Shakespeare foram socorridos pelo aviso Goçalves Zarco', *Diário de Notícias*, 14/01/1941.
- 'Durante três horas um cargueiro inglês lutou contra um submarino italiano - Como foi torpedeado o Nalgora; 26 homens, dias a fio ao sabor das ondas perseguidos por um tubarão', *Diário de Notícias*, 14/01/1941.
- 'Morreu um dos náufragos do vapor Shakespeare', *Diário de Notícias*, 22/01/1941.

→ 31 jan 1941
Pizarro (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Dandodolo (itália) **(Submarino)**	23† 6s	Aportados em navio estrangeiro	→ 6 náufragos recolhidos pelo *MacBrae* (GB) a 31/01/1941. Entrada em Lisboa a 05/02/1941.

Apenas seis dos 29 tripulantes do cargueiro inglês *Pizarro* sobreviveram ao ataque do submarino italiano *Dandolo*, entrando em Lisboa a 5 de fevereiro de 1941 a bordo do também britânico *MacBrae*.

O *Pizarro* deixou o comboio OG.51 para fazer reparações nas máquinas e seguia sozinho quando a 31 de janeiro foi alvo dos torpedos do *Dandolo*. Os dois primeiros causaram poucos estragos e prosseguiram ziguezagueando, mas o último demoliu parte do casco e da coberta, afundando-o tão depressa que nem foram lançados salva-vidas. A tripulação ficou dispersa na água.

Seguindo o *Pizarro* vinha o *MacBrae* que recolheu quantos homens pode, mas sem redes de abordagem que ajudassem à subida e manobrando constantemente para evitar ser atacado içou apenas seis homens. Alguns tentaram subir as escadas lançadas pelas amuradas, mas esgotados caíram à água e afogaram-se.

Vários salvamentos só aconteceram porque um dos operadores de rádio do *MacBrae* mergulhou ajudando homens a subir para bordo.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2135, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Pizarro - Captain J. Gillanders*, 20 de fevereiro de 1941, pp. 194-195.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, pp. 203-204.
- 'Chegaram ao Tejo seis náufragos dum vapor inglês torpedeado no Atlântico', *Diário de Notícias*, 06/02/1941.

→ 12 fev 1941
Warlaby (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Admiral Hipper (Ale) **(Cruzador)**	37† 3s	Aportados em navio estrangeiro	→ 3 náufragos recolhidos pelo HMS *Camito* (GB) a 13 de fevereiro de 1941 e deixados no Funchal a 14/02/1941.

Os três sobreviventes do *Warlaby* integraram um grupo de cerca de 100 náufragos oriundos de cinco navios, que entraram no Funchal a 14 de fevereiro de 1941 em duas embarcações enviadas após um ataque do cruzador alemão *Admiral Hipper* ao comboio SLS.64 que navegava sem escoltas.

Pelo menos um destes homens foi recolhido pelo patrulha *Camito*, enviado de Gibraltar com o *Corinthian, Cavina e Maron*, para tentar proteger os navios que tinham escapado ao alemão e recolher sobreviventes. Não foi possível apurar qual acolheu os outros dois sobreviventes. Os navios de guerra chegaram na manhã do dia 13 recolhendo e tratando dezenas de homens.

Neste comboio o navio que mais salvamentos realizou foi, no entanto, o *Blairathol* que integrava o comboio, e meteu 85 homens a bordo. Quando começou o ataque o seu comandante deu ordens para se afastarem e lançar uma cortina de fumo, mas não tentou fugir. Mal terminou o combate deu ordens para regressar procurando sobreviventes. A ação viria a merecer-lhe diversas distinções.

Para além dos náufragos chegaram ao Funchal, nos dias que se seguiram ao ataque, pelo menos sete navios mercantes que integravam o comboio atacado. O comboio SLS.64 era constituído por 19 navios tendo o cruzador alemão afundado sete.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2130, *Survivor Reports, Report of an interview with the Chief Officer of the Warlaby - Mr. J. G. Evans*, 20 de março de 1941, pp. 221-222.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 16 de fevereiro de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130*, World War II Diaries 1941-1945, North Atlantic - Convoy attacked by Raider*, 12/02/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130*, World War II Diaries 1941-1945, Attack by raider on Convoy SLS 64*, 14/02/1941.
- NARA:Admiralty; Reel: A2130, *World War II Diaries 1941-1945, Foreign Stations - Attack by Raider on Convoy SLS 64 on 12/2,* 14/02/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, *World War II Diaries 1941-1945, Reel: A2130, Foreign Stations - North Atlantic*, 17/02/1941.
- London Gazette; *Merchant Navy Awards, George Medal; Donald Arthur MacDonald, Master ship Blairatholl*, 14/04/1942.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 199.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 247-249.
- Warsailors.com: *Convoy SLS.64* ; https://www.warsailors.com/convoys/sls64.html, consultado a 01 de outubro de 2019.
- Convoyweb.org.uk: *SL/ MKS Convoy Series - SL.64S*; http://www.convoyweb.org.uk/sl2/index.html?sl.php?convoy=64!~slmain, consultado a 03 de outubro de 2019.

→ 12 fev 1941

Shrewsbury (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Admiral Hipper (Ale) **(Cruzador)**	20† 19s	Aportados em navio estrangeiro	→ 4 náufragos recolhidos pelo HMS *Camito* (GB) a 13 de fevereiro de 1941 e deixados no Funchal a 14/02/1941.
		Aportados em navio estrangeiro	→ 15 náufragos recolhidos pelo *Blairatholl* (GB) a 12/02/1941 e deixados no Funchal a 14/02/1941.

Dezanove sobreviventes do *Shrewsbury* chegaram ao Funchal no dia 14 de fevereiro de 1941, fazendo parte de um grupo de cerca de 100 homens, náufragos de cinco navios distintos que integravam o comboio SLS.64 e foram atacados pelo cruzador alemão *Admiral Hipper*.

Quatro vinham a bordo do *HMS Camito* e os restantes 15 no cargueiro britânico *Blairathol*. Destes pelo menos um foi hospitalizado devido a ferimentos sofridos durante o ataque, tendo alta apenas em maio, altura em que foi enviado para Lisboa.

Após o ataque do *Admiral Hipper* os britânicos enviaram de Gibraltar os patrulhas *Camito*, *Corinthian, Cavina e Maron*, para protegeram os restantes mercantes e recolher sobreviventes. Chegaram na manhã do dia 13 e foram responsáveis por retirar da água e tratar mais de uma centena de homens antes de rumarem ao Funchal.

O navio que mais salvamentos realizou foi, no entanto, o *Blairathol,* que recolheu 85 homens a bordo. Quando começou o ataque o comandante deu ordens para se afastarem do comboio e lançar uma cortina de fumo, mas não tentou fugir. Mal terminou o combate deu ordens para regressar ao local e procurar sobreviventes. A ação viria a merecer-lhe diversas distinções.

Para além dos náufragos chegaram ao Funchal, nos dias que se seguiram ao ataque, pelo menos outros sete navios mercantes que integravam o comboio atacado.

O comboio SLS.64 era constituído por 19 navios tendo o cruzador alemão afundado sete.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2130, *Survivor Reports, Report of an interview with the Third Officer of the Shrewsbury - Mr. Simms*, 15 de março de 1941, pp. 223-224.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 16 de fevereiro de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, *World War II Diaries 1941-1945, North Atlantic - Convoy attacked by Raider*, 12/02/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, *World War II Diaries 1941-1945, Attack by raider on Convoy SLS 64*, 14/02/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, *World War II Diaries 1941-1945, Foreign Stations - Attack by Raider on Convoy SLS 64,* 12/02/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, *World War II Diaries 1941-1945, Foreign Stations - Attack by Raider on Convoy SLS 64*, 14/02/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, *World War II Diaries 1941-1945, Foreign Stations - North Atlantic*, 17/02/1941.
- London Gazette; *Merchant Navy Awards, George Medal; Donald Arthur MacDonald, Master ship Blairatholl*, 14/04/1942.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 199.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 247-249.
- Warsailors.com: Convoy SLS.64 ; https://www.warsailors.com/convoys/sls64.html, consultado a 01 de outubro de 2019.
- Convoyweb.org.uk: *SL/ MKS Convoy Series - SL.64S*; http://www.convoyweb.org.uk/sl2/index.html?sl.php?convoy=64!~slmain, consultado a 03 de outubro de 2019.
- 'Chegaram ao Tejo mais 19 náufragos do Aurilac', *Diário de Notícias*, 13/05/1941.

→ 12 fev 1941
Westbury (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Admiral Hipper (Ale) **(Cruzador)**	2† 33s	Aportados em navio estrangeiro	→ 33 náufragos recolhidos pelo *Blairatholl* (GB) a 12/02/1941 e deixados no Funchal a 14/02/1941.

O *Blairathol* entrou no Funchal, a 14 de fevereiro de 1941, trazendo 33 sobreviventes do cargueiro britânico *Westbury*, um dos sete navios afundados pelo pelo cruzador alemão *Admiral Hipper,* na sequência do ataque que este realizou ao comboio SLS.64, de 19 navios que seguia sem escolta.

Três foram hospitalizados à chegada ao Funchal.

Após o ataque do *Admiral Hipper* os britânicos enviaram de Gibraltar os patrulhas *Camito*, *Corinthian, Cavina e Maron*, para protegeram os restantes mercantes e recolher sobreviventes. Chegaram na manhã do dia 13 e foram responsáveis por retirar da água e tratar mais de uma centena de homens antes de rumarem ao Funchal.

O navio que mais salvamentos realizou foi, no entanto, o *Blairathol,* que recolheu 85 homens a bordo. Quando começou o ataque o comandante deu ordens para se afastarem do comboio e lançar uma cortina de fumo, mas não tentou fugir. Mal terminou o combate deu ordens para regressar ao local e procurar sobreviventes. A ação viria a merecer-lhe diversas distinções.

Para além dos náufragos chegaram ao Funchal, nos dias que se seguiram ao ataque, pelo menos outros sete navios mercantes que integravam o comboio atacado.

O comboio SLS.64 era constituído por 19 navios tendo o cruzador alemão afundado sete.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2130, *Survivor Reports*, *Report of an interview with the Chief Officer of the Warlaby - Mr. J. G. Evans*, 20 de março de 1941, pp. 221-222.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 16 de fevereiro de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, *World War II Diaries 1941-1945*, *North Atlantic - Convoy attacked by Raider*, 12/02/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, World War II *Diaries 1941-1945*, *Attack by raider on Convoy SLS 64*, 14/02/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - Attack by Raider on Convoy SLS 64*, 12/02/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - Attack by Raider on Convoy SLS 64*, 14/02/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 17/02/1941.
- London Gazette; Merchant Navy Awards, George Medal; Donald Arthur MacDonald, Master ship Blairatholl, 14/04/1942.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 199.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 247-249.
- Warsailors.com: Convoy SLS.64 ; https://www.warsailors.com/convoys/sls64.html, consultado a 01 de outubro de 2019.
- Convoyweb.org.uk: *SL/ MKS Convoy Series - SL.64S*; http://www.convoyweb.org.uk/sl2/index.html?sl.php?convoy=64!~slmain, consultado a 03 de outubro de 2019.

→ 12 fev 1941

Oswestry Grange (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Admiral Hipper (Ale) **(Cruzador)**	5† 37s	Aportados em navio estrangeiro	→ 37 náufragos recolhidos pelo *Lornaston* (GB) a 12/02/1941 e deixados em Ponta Delgada a 26/02/1941.

Os 37 sobreviventes do *Oswestry Grange* foram recolhidos a 12 de fevereiro de 1941 pelo mercante *Lornaston*, que entrou em Ponta Delgada possivelmente a 26 do mesmo mês para reparações, na sequência do ataque do cruzador alemão *Admiral Hipper* quando integrava o comboio SLS.64 que seguia sem escolta.

Após o ataque os britânicos enviaram de Gibraltar os escoltas *Camito*, *Corinthian, Cavina* e *Maron*, para protegeram os mercantes sobreviventes. Chegaram na manhã do dia 13 e foram responsáveis por retirar da água e tratar mais de uma centena de homens antes de rumarem ao Funchal.

O navio que neste ataque mais salvamentos realizou foi, no entanto, o *Blairathol,* que recolheu 85 homens a bordo. Quando começou o ataque o comandante deu ordens para se afastarem do comboio e lançar uma cortina de fumo, mas não tentou fugir. Mal terminou o combate deu ordens para regressar ao local e procurar sobreviventes. A ação viria a merecer-lhe diversas distinções.

Para além dos náufragos chegaram ao Funchal, nos dias que se seguiram ao ataque, outros sete navios mercantes que integravam o comboio atacado.

O comboio SLS.64 era constituído por 19 navios tendo o cruzador alemão afundado sete.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2130, *Survivor Reports*, *Report of an interview with the Chief Officer of the Warlaby - Mr. J. G. Evans*, 20 de março de 1941, pp. 221-222.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 16 e 26 de fevereiro de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: *A2130, World War II Diaries 1941-1945*, *North Atlantic - Convoy attacked by Raider*, 12/02/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, World War II *Diaries 1941-1945*, *Attack by raider on Convoy SLS 64*, 14/02/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - Attack by Raider on Convoy SLS 64*, 12/02/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - Attack by Raider on Convoy SLS 64*, 14/02/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 17/02/1941.
- London Gazette; *Merchant Navy Awards*, *George Medal*; *Donald Arthur MacDonald*, *Master ship Blairatholl*, 14/04/1942.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 199.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 247-249.
- Warsailors.com: *Convoy SLS.64*; https://www.warsailors.com/convoys/sls64.html, consultado a 01 de outubro de 2019.
- convoyweb.org.uk: *SL/ MKS Convoy Series - SL.64S*; http://www.convoyweb.org.uk/sl2/index.html?sl.php?convoy=64!~slmain, consultado a 03 de outubro de 2019.

→ 12 fev 1941

Perseus (Grécia) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Admiral Hipper (Ale) **(Cruzador)**	14† 22s	Aportados em navio estrangeiro	→ 21 náufragos recolhidos pelo HMS *Camito* (GB) a 13/02/1941. Entrada no Funchal a 14/02/1941.

O *Camito* entrou no Funchal, a 14 de fevereiro de 1941, trazendo 21 sobreviventes do cargueiro grego *Perseus*, um dos sete navios afundados pelo cruzador alemão *Admiral Hipper,* durante o ataque que realizou ao comboio SLS.64, constituído por 19 navios que seguiam sem escolta.

Quando receberam informações do ataque do *Admiral Hipper* os britânicos enviaram de Gibraltar os escoltas *Camito*, *Corinthian, Cavina* e *Maron*, para protegeram os mercantes sobreviventes e recolher náufragos. Chegaram na manhã do dia 13 e foram responsáveis por retirar da água e tratar mais de uma centena de homens antes de rumarem ao Funchal.

O navio que neste ataque mais salvamentos realizou foi, no entanto, o *Blairathol,* que recolheu 85 homens a bordo. Quando começou o ataque o comandante deu ordens para se afastarem do comboio e lançar uma cortina de fumo, mas não tentou fugir. Mal terminou o combate deu ordens para regressar ao local e procurar sobreviventes. A ação viria a merecer-lhe diversas distinções.

Para além dos náufragos chegaram ao Funchal, nos dias que se seguiram ao ataque, outros sete navios mercantes que integravam o comboio atacado.

O comboio SLS.64 era constituído por 19 navios tendo o cruzador alemão afundado sete.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2130, *Survivor Reports*, *Report of an interview with the Chief Officer of the Warlaby - Mr. J. G. Evans*, 20 de março de 1941, pp. 221-222.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 16 de fevereiro de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, *World War II Diaries 1941-1945*, *North Atlantic - Convoy attacked by Raider*, 12/02/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, *World War II Diaries 1941-1945*, *Attack by raider on Convoy SLS 64*, 14/02/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - Attack by Raider on Convoy SLS 64*, 12/02/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - Attack by Raider on Convoy SLS 64*, 14/02/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2130, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 17/02/1941.
- London Gazette; *Merchant Navy Awards*, *George Medal*; *Donald Arthur MacDonald*, *Master ship Blairatholl*, 14/04/1942.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 199.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 247-249.
- Warsailors.com: *Convoy SLS.64*; *https*://www.warsailors.com/convoys/sls64.html, consultado a 01 de outubro de 2019.
- Convoyweb.org.uk: *SL/ MKS Convoy Series - SL.64S*; http://www.convoyweb.org.uk/sl2/index.html?sl.php?convoy=64!~slmain, consultado a 03 de outubro de 2019.

→ 24 fev 1941

Huntingdon (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Michele Bianchi (Itália) **(Submarino)**	0† 62s	Aportados em navio estrangeiro	→ 62 náufragos recolhidos pelo navio *Papalemos* (Grécia) a 24/02/1941. Entrada na Horta, Açores, a 03/03/1941.

O vapor grego *Papalemos* entrou no porto da Horta, Açores, a 3 de Março de 1941 com 62 náufragos do britânico *Huntigdon*, afundado no dia 24 do mês anterior pelo submarino italiano *Michele Bianchi*, quando viajava sozinho após ter deixado um comboio.

Os 62 homens eram a totalidade da tripulação que não sofreu baixas apesar do ataque. Um dia depois de chegaram à Horta embarcaram no *Carvalho Araújo* que os deixou - a 12 - em Lisboa, onde foram entregues às autoridades inglesas para serem repatriados.

O *Huntigdon* começou a viagem em Glasgow tendo como destino Freetown, na Serra Leoa. Na primeira parte da viagem integrou um comboio, mas depois seguiu de forma independente. Foi nessa condição que na madrugada de 24 de fevereiro foi torpedeado pelo *Michele Bianchi*. Às três da manhã foi abandonado e os homens estavam já nos salva-vidas quando foi atingido por novo torpedo que o partiu ao meio.

O *Papalemos*, que também integrara o comboio, escutou o SOS enviado pelo *Huntigdon*, e pelas 11.30 horas da manhã encontrou e recolheu os náufragos.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2135, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Huntingdon - Captain J. P. Styrin*, 20 de março de 1941, pp. 279-280.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 4 de março de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2131, *World War II Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign*, 10/03/1941.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, pp. 133-134.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 115.
- 'Naufragos ingleses', *Diário de Lisboa*, 12/03/1941, p. 4.

→ 14 mar 1941

Western Chief (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Emo (Itália) **(Submarino)**	22† 21s	Aportados em navio estrangeiro	→ 21 náufragos recolhidos pelo navio *Venus* (Noruega) a 15/03/1941. Entrada em Ponta Delgada a 27/03/1941.

O *Western Chief* viajava integrado no comboio SC.24, mas perdeu-se dos restantes navios. Foi torpedeado pelo submarino italiano *Emo* às 21.50 horas do dia 14 de março de 1941. Pouco depois os sobreviventes - o capitão Eric Alexander Brown e 20 outros tripulantes - foram recolhidos pelo navio britânico *Venus* que os deixou em Ponta Delgada no dia 27 de Março.

No dia 16 de abril - a bordo do vapor *San Miguel* - chegaram a Lisboa, vindos de Ponta Delgada, oito tripulantes do navio, entre eles o capitão.

Na sequência do torpedeamento perderam-se 22 tripulantes.

Fontes e Bibliografia:

- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 138.
-Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 171.
- 'Chegaram ao Tejo oito náufragos de um vapor inglês', *Diário de Notícias*, 17 de abril 1941, p. 4.

→ 17 mar 1941
Andalusian (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-106 (Ale) **(Submarino)**	0† 42s	Salvos por navio português	→ 23 náufragos recolhidos pelo navio *Niassa* (Portugal) a 20/03/1941.
		Arribada por meios próprios	→ 19 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha da Boa Vista, Cabo Verde, a 20/03/1941.

O *Niassa* regressava de uma viagem às colónias africanas quando, no dia 20 de Março de 1941, encontrou uma baleeira com 23 náufragos – sete oficiais e 16 marinheiros – ex-tripulantes do cargueiro inglês *Andalusian* afundado dias antes a norte de Cabo-Verde pelo *U-106* quando integrava o comboio SL.68.

O paquete português dirigia-se para Lisboa e tinha marcadas duas escalas, uma no Funchal e outra em Casablanca, onde iria deixar 400 franceses, embarcados num porto africano por se recusarem a combater ao lado das Forças Francesas Livres do general De Gaulle. Por temerem ser aprisionados em Casablanca os britânicos preferiram ficar no Funchal onde chegaram a 23 de Março. Dias depois embarcaram no cargueiro português *Lima* que assegurava a ligação dos Açores e da Madeira a Lisboa, cidade onde chegaram no dia 29, com outros 101 passageiros.

Em Lisboa os 23 homens reencontraram o comandante Bettencourt, do *Niassa*, a quem foram endereçados agradecimentos públicos, acontecendo o mesmo com o comandante do *Lima* que os trouxe até Lisboa. Os homens foram entregues às autoridades britânicas.

Outros 19 tripulantes, noutro salva-vidas, encontraram na manhã após o afundamento tripulantes do *Tapanoeli*, outro cargueiro holandês do mesmo comboio, afundado pouco antes. Tinham decidido rumar ao arquipélago de Cabo Verde que estaria a cerca de 120 milhas e depois de trocarem algumas palavras com os companheiros de infortúnio e fizeram-se à vela sozinhos.

Na manhã do dia 19 avistaram uma das ilhas, mas não conseguiram encontrar local para aportar pois toda a costa parecia pedregosa e perigosa, razão porque passaram a noite ao largo.

Só às 16 horas do dia seguinte conseguiram encontrar uma praia que parecia reunir condições para o desembarque, mas quando se aproximaram foram apanhados por uma onda que inundou a embarcação. Escaparam ilesos e montaram um acampamento provisório, secaram as roupas, comeram e descansaram.

Na manhã seguinte, divididos em dois grupos, procuraram ajuda e localizaram colonos portugueses que os acolheram dizendo-lhes se encontravam na Ilha da Boa Vista. Enquanto estiveram na ilha foram muito bem tratados e eventualmente receberam a informação de que tinha sido chamado um vapor para os recolher.

De burro e mula percorreram uma distância de cerca de 16 quilómetros em direcção a sul, desde o local onde se encontravam até ao porto para embarcar no vapor *28 de Maio*, que tinha já a bordo 25 tripulantes do *Tapanoeli* arribados a outro ponto da ilha da Boa Vista. No caminho para São Vicente, passaram ainda por São Nicolau, onde embarcaram sobreviventes do cargueiro britânico *Clan MacNab*, também integrante do comboio SL.68, e que durante os ataques tinha colidido com outro navio acabando por se afundar.

Chegaram todos a São Vicente no dia 23 de Março onde foram todos entregues ao cônsul britânico que tratou dos repatriamentos. Os tripulantes do *Andaluzian* embarcaram a 26 no *Avila Star* para o Reino Unido.

O comboio SL.68 foi atacado pouco depois das 21 horas do dia 17 de Março de 1941 pelo U-106. Vários torpedos foram disparados contra o comboio e atingiram o *Andalusian* e o *Tapanoeli*.

Todos os 42 tripulantes – o mestre, 39 tripulantes e dois artilheiros – conseguiram abandonar o *Andalusian* em duas baleeiras, que se separaram pouco depois de serem lançadas à água. Uma foi recolhida pelo *Niassa*, enquanto a outra chegou à Ilha da Boa Vista, em Cabo Verde.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2136, *Survivor Reports, Report of an interview with the Chief Officer of the Andalusian – A. L. Hewson*, 24 de abril de 1941, pp. 112-114.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 23 de março de 1941; 24 de março de 1941; 26 de março de 1941; 28 de março de 1941.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais,* 31 de janeiro de 1943.
- AHD-MNE : Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de Náufragos efetuados nas colónias portuguesas, Vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados na colónia de Cabo Verde*, 8-01-1943, p. 118.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p.96.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 129.
- Uboat.net: *Ships hit by uboats - Andalusian*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/825.html, consultado a 29 de setembro de 2019.
- '23 náufragos dum vapor que fazia parte dum comboio chegar ao Tejo a bordo do Lima', *Diário de Notícias*, 29 de março de 1941, p.2

→ 17 mar 1941

Tapanoeli (Holanda) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-106 (Ale) **(Submarino)**	0† 65s	Arribada por meios próprios	→ 25 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha da Boa Vista, Cabo Verde, a 21/03/1941.
		Arribada por meios próprios	→ 39 náufragos arribaram em 2 salva-vidas à ilha de São Vicente, Cabo Verde, a 21/03/1941.

Os náufragos do holandês *Tapanoeli* chegaram a Cabo Verde no dia 21 de março de 1941 em três baleeiras, com duas a arribar em São Vicente e uma na Boa Vista, cinco dias depois de terem visto o seu navio ser afundado pelo ataque do *U-106*.

Nos salva-vidas que arribaram em São Vicente encontravam-se 39 ou 40 homens consoante a documentação consultada. Segundo um relatório oficial existente no MNE o primeiro número é o correcto enquanto notícias publicadas na imprensa e dados avançados pelo portal u-boat.net asseguram que eram quatro dezenas. É certo que neste grupo se encontrava o capitão Jurgen Oesten. Todos foram encaminhados para o hospital onde receberam a assistência necessária.

Na Boa Vista foram 25 os que puseram pé em terra, mas também aqui existem informações contraditórias. O relatório no MNE assegura que chegaram apenas a 21 de março, enquanto uma notícia do Diário de Notícias refere o desembarque datando-o de 20. O mesmo jornal refere ainda a saída do vapor de cabotagem do Governo Geral de Cabo Verde, o *28 de Maio*, para procurar mais náufragos.

O vapor *28 de Maio* não encontrou outras baleeiras, mas foi buscar os que tinham chegado à Boa Vista, onde se incluíam também tripulantes do britânico *Andalusian,* afundado no mesmo dia e no mesmo comboio do *Tapanoeli*. Chegaram a São Vicente a 23 de março.

Os tripulantes holandeses terão abandonado Cabo Verde em três navios distintos nomeadamente, no *Havkong*, que zarpou a 27 do maio; no *Palembang*, saído a 20 de junho com destino a Batavia e no *Guiné*, com destino a Bathurst (atual Banjul, na Gâmbia), a 24 de junho.

O *Tapanoeli* seguia no comboio SL.68 atacado na noite de 17 de março pelos *U-106* e *U-105*. O primeiro destes U-boats disparou quatro torpedos que atingiram o britânico *Andalusian* e o holandês *Tapanoeli*.

Todos os 65 tripulantes do *Tapanoeli* escaparam com vida e chegaram ao arquipélago de Cabo Verde. Dos 42 tripulantes que conseguiram abandonar o *Andalusian,* uns foram recolhidos pelo paquete português *Niassa* e outros arribaram à Ilha da Boa Vista.

À ilha de São Nicolau chegaram ainda 35 náufragos de um outro navio que integrava o mesmo comboio, o inglês *Clan MacNab*, que na confusão colidiu com o norueguês *Strix*, acabando por se afundar.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 23 de março de 1941.
- AHD-MNE : Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de Náufragos efetuados nas colónias portuguesas, Vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados nesta colónia (Cabo Verde)*, 8-01-1943, p. 118.
- Richard Woodman, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, p. 261.
- Uboat.net: *Ships hit by uboats - Tapanoeli*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/826.html, consultado a 29 de setembro de 2019.
- 'Foi torpedeado o vapor holandês Tapanoel', *Diário de Notícias*, 21/03/1941.

- 'O torpedeamento do vapor holandês Tapanoel', *Diário de Notícias*, 22/03/1941.
- '140 náufragos de barcos ingleses foram recolhidos por um navio nas costas de Cabo Verde ', *Diário de Notícias*, 13/08/1941.

→ 17 mar 1941

Clan MacNab (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Colisão acidental	16† 71s	Arribada por meios próprios	→ 35 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha de São Nicolau, Cabo Verde, a 22/03/1941.

À ilha de São Nicolau, em Cabo Verde, chegaram, no dia 21 de março de 1941, 35 náufragos do vapor inglês *Clan MacNab*, afundando na sequência de uma colisão com o norueguês *Strix*, aquando de um ataque de U-boats ao comboio SL.68.

O acidente ocorreu quando o comboio tentou navegar em zigzag para escapar aos torpedos, mas o *Clan MacNab* não percebeu as instruções e chocou com o petroleiro norueguês. Arrombado tentou chegar a Cabo Verde afundando-se durante a viagem.

Quando os náufragos chegaram a São Nicolau receberam assistência médica e, a 22, embarcaram no vapor *28 de Maio*, que tinha já a bordo 75 homens, recolhidos na ilha da Boa Vista, e pertencentes ao *Tapanoeli* e ao *Andalusian*. Foram todos concentrados na ilha de S. Vicente para se proceder ao seu repatriamento.

Os restantes tripulantes do *Clan MacNab* foram salvos pelo HMS *Crocus*.

O *Tapanoeli* e o *Andalusian* também integravam o comboio SL.68, atacado na noite de 17 de março pelos *U-106* e *U-105*. O primeiro destes U-boats disparou quatro torpedos que atingiram os dois navios referidos.

Todos os 65 tripulantes do *Tapanoeli* escaparam com vida e chegaram ao arquipélago de Cabo Verde. Dos 42 tripulantes que conseguiram abandonar o *Andalusian,* uns foram recolhidos pelo paquete português *Niassa* e outros arribaram à Ilha da Boa Vista.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 24 de março de 1941; 3 de abril de 1941;
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de Náufragos efetuados nas colónias portuguesas, Vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados nesta colónia (Cabo Verde)*, 8-01-1943, p. 118.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, pp. 75-76.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, p. 261.
- 'Vapores afundados', *Diário de Notícias*, 23/03/1941.
- 'Náufragos ingleses de navios afundados no Atlântico foram salvos nas proximidades de Cabo Verde', *Diário de Notícias*, 19/04/1941.

→ 15 abr 1941

Aurillac (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Enrico Tazzoli (Itália) **(Submarino)**	1† 40s	Salvos por navio português	→ 19 náufragos recolhidos pelo navio *Gorgulho* (portugal) a 19/04/1941.
		Arribada por meios próprios	→ 21 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha de Porto Santo a 22/04/1941.

Às 3.25 horas do dia 25 de abril de 1941 o vapor português *Gorgulho* encontrou uma baleeira com 19 tripulantes do navio britânico *Aurillac*, afundado dez dias antes, numa viagem entre o Funchal e o Reino Unido, por dois torpedos disparados pelo submarino italiano *Enrico Tazzoli*.

Os homens recolhidos foram o 1º e 3º pilotos, 2º e 4º maquinistas, 2º telegrafista, contramestre e outros 13 tripulantes. Um vigésimo homem que vinha abordo da baleeira morreu horas antes daquela ser encontrada. Os sobreviventes foram deixados no Funchal, ao cuidado do cônsul britânico, no dia 27 de abril de 1941.

Na Madeira já se encontravam nesta data outros 21 sobreviventes do mesmo navio, entre os quais o comandante Radley. Ao contrário da baleeira recolhida pelo *Gorgulho,* que decidira aproveitar o vento favorável tentando chegar a Cabo de São Vicente, o segundo salva-vidas apostara na rota para Porto Santo, que se encontrava mais próximo, aportando na ilha seis dias depois do afundamento.

Notícias publicadas na imprensa portuguesa referem que a segunda baleeira recebeu o apoio de uma embarcação de pesca de Machico para chegar a terra sã e salva. Nenhum dos documentos consultados, ingleses ou portugueses, confirmam, no entanto, o ato.

O navio tinha saído de Freetown integrado no comboio SL.69, mas avarias obrigaram-no a seguir a baixa velocidade (6 a 7 nós), criando dificuldades ao comodoro da frota, que exigiu ao mestre do *Aurillac* que aumentasse a velocidade. Forçar a caldeira e o motor agravou as avarias e o comandante Radley abandonou o comboio para fazer reparações urgentes na Madeira onde chegou a 6 de abril de 1941.

Sete dias depois saíram do Funchal em rota para Workington, no Reino Unido, para descarregar o manganês que traziam de África. O percurso foi feito em zig-zag e sem problemas até ao dia 15, quando avistaram um submarino. Acentuaram as manobras de evasão e o primeiro torpedo foi evitado, mas não conseguiram fazer o mesmo com o segundo. Afundaram-se rapidamente. Foram lançados dois botes à água que acolheram todos os tripulantes. Um deles viria, no entanto a morrer posteriormente.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2136, Survivor Reports, *Report of an interview with the Master of the Aurillac – Captain A. C. Radley*, 4 de julho de 1941, pp. 284-286.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 24 de abril de 1941; 26 de abril 1941; 28 de abril de 1941.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Relatório do Gorgulho sobre o salvamento do Aurillac*, 05/05/1941.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais,* 31 de janeiro de 1943
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 35.
- Jean-Pierre Gillet, *Les sous-marins Italiens en France – 1940-1943*, Outreau, Lela Presse, 2002, p. 36.
- '20 náufragos ingleses foram salvos por um navio português', *Diário de Notícias*, 28/04/1941.
- 'Chegaram ao Tejo mais 19 náufragos do Aurillac', *Diário de Notícias*, 23/05/1941.

→ 21 abr 1941

Calchas (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-107 (Ale) **(Submarino)**	24† 89s	Arribada por meios próprios	→ 33 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha do Sal, Cabo Verde, a 04/05/1941 e a 05/05/1941.
		Arribada por meios próprios	→ 21 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha da Boa Vista, Cabo Verde, a 04/05/1941.

Nos dias 4 e 5 de maio de 1941 arribaram à ilha do Sal, em Cabo Verde, dois botes com náufragos do britânico *Calchas*, num total de 33 pessoas, entre as quais mulheres, enquanto à ilha da Boa Vista chegou outro salva-vidas com mais 21 tripulantes e passageiros oriundos do mesmo navio. Um indivíduo de nacionalidade chinesa morreu pouco depois de chegar a terra.

Todos embarcaram no vapor *28 de Maio* para São Vicente, de onde foram repatriados em três grupos. O primeiro saiu a 13 de maio no *Suva* com destino a Inglaterra; no português *Guiné* sairam alguns a 20 de junho para Bathurst (atual Banjul, na Gâmbia) e quatro dias depois os últimos seguiram para Lisboa a bordo do *Serpa Pinto*.

O *Calchas* seguia sozinho quando foi torpedeado pelo *U-107* pelas 10.25 horas de 21 de abril de 1941. O navio não se afundou de imediato e o comandante acreditou que poderia salvá-lo, dando no entanto ordens para que a tripulação não essencial e os passageiros descessem em cinco salva-vidas ficando a pairar à distância.

Pouco tempo passado foram atingidos por novo torpedo que matou muitos dos que permaneciam a bordo e afundou o navio com grande rapidez.

Os náufragos que não arribaram a Cabo Verde aportaram ao Senegal após 16 dias de viagem.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 6 de maio de 1941; 9 de maio de 1941; 15 de maio de 1941; 30 de maio 1941;
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de Náufragos efetuados nas colónias portuguesas, Vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados nesta colónia (Cabo Verde)*, 8-01-1943, p. 118.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 178.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, pp. 140-141.
- Uboat.net: Ships hit by U-boats – Calchas; https://uboat.net/allies/merchants/ship/882.html, consultado a 11 de outubro de 2019.
- '36 sobreviventes do vapor Calchas torpedeado a 21 de Abril chegaram ontem a S. Vicente de Cabo Verde', *Diário de Notícias*, 09/05/1941.
- 'Os náufragos do vapor Calchas chegaram a Cabo Verde', *Diário de Notícias*, 11/05/1941.

→ 03 mai 1941

Wray Castle (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-103 (Ale) **(Submarino)**	1† 43s	Salvos por navio português	→ 43 náufragos recolhidos pelo navio *Angola* (Portugal) a 04/05/1941.

O paquete *Angola* viajava entre São Vicente de Cabo Verde e São Tomé, numa das viagens às colónias africanas, quando às 01.15 horas da madrugada de 4 de Maio de 1941 membros da tripulação avistaram à distância, luzes vermelhas que piscavam de forma repetida e uma luz branca que os fez mudar de rumo.

Quinze minutos depois pararam as máquinas junto a baleeiras que tinham a bordo 43 náufragos do cargueiro britânico *Wray Castle*, afundado às 20.45 horas do dia anterior pelo *U-103*.

O capitão do *Angola*, Nazareth Cardoso, interrogou o capitão Dobeson sobre a possibilidade de existirem outros náufragos, mas aquele informou-o que toda a tripulação do *Wray Castle* se encontrava naqueles salva-vidas, faltando apenas um fogueiro árabe, desaparecido quando o navio se afundou.

O navio português retomou a marcha para São Tomé. A bordo do *Angola* seguia o novo governador designado por Lisboa, Amadeu Gomes de Figueiredo, que entabulou conversa com os náufragos e cuidou para que recebessem tudo o que precisavam quando aportaram no dia 7 de Maio.

A 8 de Maio os náufragos embarcaram no paquete *Lourenço Marques* que a 14 os deixou em Freetown. O tratamento que receberam de Nazareth Cardoso e Amadeu Gomes de Figueiredo fez com que o capitão britânico pedisse às autoridades britânicas que fossem alvo de "agradecimentos oficiais".

O *Wray Castle* tinha partido de sozinho da cidade do Cabo com o objetivo de entregar 6,9 toneladas de açúcar em Freetown. A ausência de notícias sobre a presença de U-boats no Atlântico Sul nos dias que antecederam a partida tinham dado confiança suficiente ao comandante Dobeson para fazer a viagem.

No dia 3 de Maio o navio foi atingido por dois torpedos que causaram importantes danos ao casco e à superestrutura. Apesar da destruição o oficial de comunicações ficou no seu posto tentando reparar um rádio para pedir socorro, mas não o conseguiu, tendo sido arrastado pelo comandante para fora do seu posto. Uma das baleeiras estava equipada com um pequeno transmissor de emergência com o qual emitiram pedidos de socorro, mas não obtiveram resultados. Mesmo o Angola que se encontrava próximo não recebeu qualquer sinal.

O paquete português só foi avistado pelos náufragos porque se encontrava completamente iluminado, razão porque lançaram vários foguetes avistados pela tripulação portuguesa.

Fontes e Bibliografia:

- ANTT: Companhia Nacional de Navegação; PT/TT/CNN/L598-1, NT9710 - Cota363 (2 e 3), *Diários de Navegação do vapor Angola - Viagem 567*, 04/05/1941.
- TNA: Admiralty; ADM 199/2137, Survivor Reports, *Report of an interview with the Master of the Wray Castle - Captain G. D. Dobeson*, 22 de janeiro de 1943.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 6 de maio de 1941; 15 de maio de 1941.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, p. 311.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 148.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 63
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats - Wray Castle*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/897.html, consultado a 29 de julho de 2019.

→ 05 mai 1941

Queen Maud (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-38 (Ale) **(Submarino)**	1† 42s	Salvos por navio português	→ 22 náufragos encontrados pelo navio Mirandella (Portugal) a 07/05/1941.

O *Mirandella* encontrou uma baleeira com 22 náufragos, no dia 07 de Maio de 1941 pelas 07.30 horas, a cerca de 200 milhas do local onde o navio – o *Queen Maud* - tinha sido torpedeado dois dias antes.

Quando o comandante Oliveira quis acolher os homens a bordo, o oficial que comandava a baleeira recusou porque pretendia seguir para Freetown, nem que fosse pelos próprios meios. Os restantes tripulantes insistiram nesta vontade.

Os oficiais de comunicações do *Mirandella* enviaram diversos rádios tentando alertar navios britânicos que se encontrassem nas proximidades e não demorou muito a receberem a resposta de um patrulha que não estava muito longe. O navio português foi ainda informado que próximo estaria outra baleeira com o comandante e outros membros da tripulação.

Forneceram aos náufragos água, mantimentos e o rumo mais direto para Freetown. Às 09.00 horas os portugueses seguiram viagem e quarenta minutos depois avistaram o cruzador HMS *Dragon*, alertado pelo rádio, que pediu a posição da baleeira, então a cerca de seis milhas pela popa.

O *Queen Maud* tinha partido de Milford Haven, no País de Gales, no dia 11 de Abril de 1941 num comboio que seguia para sul, e no dia 19 abandonou os restantes navios para continuar independente para Freetown, na Serra Leoa. Carregava mantimentos militares e mais de sete toneladas de carvão. No dia 5 de Maio, às 08.03 horas, a cerca de 300 milhas do porto de chegada, foram atingidos por um torpedo que explodiu no interior do casco, perto da ponte a bombordo. Outro explodiu logo a seguir.

Não se viu qualquer explosão, fogacho ou coluna de água, apenas se sentiu o impacto e se viu uma enorme nuvem de carvão que tomou conta do navio quando este se afundava rapidamente.

Os tripulantes dividiram-se por duas baleeiras e uma jangada que, com cinco homens, foi apanhada pelo colapso da superestrutura do navio quando um terceiro torpedo explodiu. Por milagre todos sobrevivem à queda das estruturas e à sucção do afundamento, acabando por ser recolhidos por uma baleeira.

Os náufragos decidiram rumar a Freetown, apesar da Guiné francesa se encontrar mais próxima. Foi nesse percurso que encontraram o *Mirandella.* O navio de guerra britânico que foi alertado para a presença dos náufragos encontrou também a outra baleeira e deixou os 43 sobreviventes em Serra Leoa, a 8 de maio.

O submarino que realizou o ataque que causou um morto entre os 44 tripulantes foi o *U-38* comandado pelo capitão Heinrich Liebe.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2137, Survivor Reports, Report of an interview with a cadet of the Queen Maud - Mr. McGuckin, 06 de junho de 1943.
- BCM-AH: Estado-Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Ocorrência Marítima - Relatório do encontro do Mirandella com náufragos do Queen Maud*, 17/05/1941.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 110.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001,

p. 106.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats - Queen Maud*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/900.html, consultado a 20 de maio de 2019.

→ 07 mai 1941

Fernlane (Noruega) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Enrico Tazzoli (Itália) **(Submarino)**	0† 35s	Arribada por meios próprios	→ 35 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha Caravela, Guiné Bissau, a 11/05/1941. Continuaram pelos próprios meios para Bissau onde chegaram a 13/05/1941.

As quatro baleeiras, uma delas com motor, com 35 náufragos do norueguês *Fernlane* avistaram a ilha Caravela, na Guine Bissau, pelas 22 horas de 10 de maio de 1941, três dias depois do navio ter sido torpedeado pelo submarino italiano E*nrico Tazzoli* quando se dirigia sozinho de Guorock, na Escócia, para Freetown, na Serra Leoa.

Esperaram pela manhã seguinte para procurarem um local habitado e desembarcarem pelas oito da manhã. Recebidos pela população foram tratados aos ferimentos e alimentados. Deram-lhes ainda combustível para o barco motorizado permitindo aos náufragos continuarem viagem até Bissau onde chegaram a 13 de maio. Na capital guineense foram assistidos pelo consul britânico que entre outras coisas também lhes forneceu roupa.

As autoridades ingleses pretendiam fretar o rebocador *Bissau* para os levar para Freetown. No regresso o mesmo navio traria 400 franceses que lá se encontravam e queriam abandonar o território sob controlo britânico, mas o Ministério dos Negócios Estrangeiros português não concordou com a operação.

Os três passageiros do *Fernlane* abandonaram Bissau a 18 de maio num navio britânico. Os 32 tripulantes fizeram a viagem para Freetown no paquete português *Africa Ocidental*.

Fontes e Bibliografia:

- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1261 - F*retamento pela Colónia da Guiné do rebocador Bissau para transporte de náufragos e refugiados*, 1941.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 3 de junho de 1941.
- Warsailors.com: M/S Fernlane; https://www.warsailors.com/singleships/fernlane.html, consultado a 01 de outubro de 2019.

→ 10 mai 1941

Martin Pecheur (França) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Incêndio acidental	0† 35s	Salvos por navio português	→ 11 náufragos recolhidos pelo navio *Ás de Paus* (Portugal) a 10/05/1941.
		Salvos por navio português	→ 16 náufragos recolhidos pelo navio *Pátria e Liberdade* (Portugal) a 10/05/1941.
		Arribada por meios próprios	→ 8 náufragos terão arribado ou chegado de outra forma à costa algarvia no mesmo dia do naufrágio.

Na noite de 9 para 10 de Maio de 1941 dois barcos de pesca algarvios, o *Às de Paus* e o *Pátria e Liberdade*, recolheram respectivamente 11 e 16 tripulantes do bacalhoeiro francês *Martin Pecheur*, que ardeu ao largo de Olhão, no Algarve, quando seguia como presa, com uma guarnição britânica a bordo, para Gibraltar.

Os primeiros chegaram ao porto de Olhão por volta das 23 horas. Segundo as notícias da época ainda arribaram à mesma cidade e a Quarteira outros oito homens, mas não foi possível apurar se o fizeram por meios próprios ou a bordo de embarcações locais.

Os 35 homens foram inicialmente instalados nos postos da Guarda Fiscal de Olhão, Quarteira e Faro e durante o dia 10 foram recebidos pelo cônsul francês da capital algarvia que tratou das formalidades legais. Nessa mesma noite embarcaram no comboio para Lisboa onde chegaram às primeiras horas da manhã do dia 11 de onde foram repatriados, possivelmente também de comboio.

O *Martin Pecheur* pertencia ao porto de Baiona, de onde saíra em Abril. Os britânicos sabiam pelo capitão de outro bacalhoeiro que três navios da frota tinham sido abordados pelos alemães para comunicarem via rádio o avistamento de navios britânicos. Um deles teria recebido 200.000 francos para realizar a tarefa.

O *Martin Pecheur* não fazia parte daquele grupo, mas esteve a pescar com os navios suspeitos e no dia de 1 de Maio de 1941 foi interceptado, a Norte dos Açores, pelo navio de abordagem HMS *Corinthians* que colocou a bordo um grupo de presa que o deveria escoltar até Gibraltar.

O navio incendiou-se ao largo do Algarve e tanto o capitão do navio como o comandante do grupo de presa britânico atribuíram o fogo a causas acidentais. Quando começou a deflagração os franceses tentaram chegar a Portugal já que seria a garantia de que regressariam a casa. Os britânicos, por seu lado, embarcaram num salva-vidas e navegaram para Gibraltar onde chegaram sem incidentes no dia 12.

Fontes e Bibliografia:

- NARA: Admiralty; Reel: A2136, World War II *Diaries 1941-1945, Situation Report - Home Commands*, 01/05/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2136, World War II *Diaries 1941-1945, Foreign Stations - North Atlantic*, 11/05/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2137, World War II *Diaries 1941-1945, Foreign Stations - America & West Indies*, 30/05/1941.
-'Um bacalhoeiro francês incendiado ao largo de Faro', *Diário de Notícias*, 10/05/1941, p. 4.
-'Chegaram hoje a Lisboa os náufragos do bacalhoeiro francês Martin le Pecheur', *Diário de Notícias*, 11/05/1941, p. 5.
-'Os náufragos do Martin le Pecheur chegaram ontem a Lisboa', *Diário de Notícias*, 12/05/1941.
-'O reconhecimento do Ministro da França pelos pescadores algarvios que salvaram alguns marítimos franceses', *Diário de Notícias*, 17/11/1941.
-'O salvamento dos náufragos dum bacalhoeiro francês', *Diário de Lisboa*, 11/05/1941, p. 8.
-'Chegaram a Lisboa os náufragos do Martin Pecheurs', *Diário de Lisboa*, 11/05/1941, p. 7.

→ 15 mai 1941

Notre Dame du Châtelet (França) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-43 (Ale) **(Submarino)**	28† 10s	Arribada por meios próprios	→ 5 náufragos arribaram em salva-vidas às Berlengas a 28/05/1941.

A 28 de maio de 1941 desembarcaram nas Berlengas, perto de Peniche, cinco franceses que durante 13 dias tinham estado a bordo de um dóri depois do seu bacalhoeiro, o *Notre Dame de Châtelet* ter sido afundado pelo *U-43* a tiros de canhão.

Os homens apresentavam-se exaustos e feridos tendo sido internados no Hospital da Misericórdia de Peniche, onde estiveram até ao dia 2 de junho quando seguiram de autocarro para Lisboa onde as autoridades franceses trataram do seu repatriamento.

O veleiro *Notre Dame de Châtelet* foi afundado no dia 15 de maio, pelas 04.15 da manhã, pelo *U-45*. O comandante alemão - Wolfgang Lüth - suspeitava que os tripulantes do bacalhoeiro fornecia informações sobre a presença de U-boats aos Aliados.

O navio foi atacado sem aviso prévio a tiro de canhão. Morreram 28 dos 38 tripulantes. Para além dos cinco que chegaram às Berlengas, dois foram recolhidos pelo submarino italiano *Otária*, a 23 de maio, e outros três, no dia seguinte, pelo arrastão de pesca francês *Petite Bernardette*.

Fontes e Bibliografia:

- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Notre Dame du Chattel*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/923.html, consultado a 11 de setembro de 2019.
- 'Os náufragos do Notre Dame de Chatelet que deram à costa nas Berlengas', *Diário de Notícias*, 03/06/1941.
- letelegramme.fr: *'Memoire. L'histoire di Chatelet renfluée'*, 20/06/1941; https://www.letelegramme.fr/local/cotes-d-armor/dinan/ville/memoire-l-histoire-du-chatelet-renflouee-20-10-2012-1878374.php, consultado a 10 e janeiro de 2020.

→ 22 mai 1941

British Grenadier (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-103 (Ale) **(Submarino)**	0† 49s	Salvos por navio português	→ 23 náufragos recolhidos pelo navio *Ganda* (Portugal) a 23 ou 24/05/1941.

O *Ganda* encontrou os 23 sobreviventes do *British Grenadier* possivelmente a 24 de Maio de 1941. As informações sobre este caso são confusas e existem versões diversas do sucedido. Documentação britânica refere que o navio português entrou em Freetown e deixou os homens, enquanto uma notícia publicada após a chegada a Lisboa assegura que ele se dirigia para o porto mas encontrou um auxiliar da Royal Navy fazendo o transbordo dos náufragos no mar.

Ao mesmo porto chegaram também os restantes 26 tripulantes, levados pela canhoneira da Armada espanhola *José Calvo Sotelo*. De salientar as inúmeras queixas deixadas por tripulantes e oficiais no que se refere às precárias condições de alojamento e inadequação do vestuário na Serra Leoa.

O *British Grenadier* foi afundado no dia 22 de Maio de 1941 pelo *U-103*. Os 49 tripulantes sobreviveram ao ataque e foram recolhidos pelo português *Ganda* e pelo espanhol *José Calvo Sotelo*.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2137, Survivor Reports, *Report of an interview with the Master of the British Grenadier - Captain H. G. Jeary*, 26 de junho de 1941, pp. 111-113.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80, British and Allied merchant *ships sunk or damaged by enemy action reports*, 25 de maio de 1941.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, pp. 43-44.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 51.
- Uboat.net: Ships hit by U-boats – British Grenadier; https://uboat.net/allies/merchants/ship/944.html, consultado a 09 de outubro de 2019.
- 'A guerra no mar - O vapor Ganda salvou 23 náufragos de um navio tanque inglês', *Diário de Notícias*, 08/06/1941.

→ 30 mai 1941

Silveryew (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-106 (Ale) **(Submarino)**	3† 51s	Arribada por meios próprios	→ 51 náufragos arribam em salva-vidas à ilha de Santo Antão, a 30/05/1941.

Ao fim da tarde do dia 29 de maio de 1941, e após um dia de viagem, os três salva-vidas do inglês *Silveryew*, com 51 homens a bordo, chegaram à ilha de Santo Antão, em Cabo Verde. Ali esperaram pelo navio português *Tarrafal,* que tinha saído para os procurar e que pelo pelo caminho encontrou outros 84 náufragos pertencentes ao *Clan Macdougal.*

À semelhança de situações anteriores foram concentrados em São Vicente, onde aportaram a 1 de junho. Dali o repatriamento foi feito - segundo registos portugueses, a bordo dos transportes *Guiné* - cinco canadianos com destino a Lisboa, a 10 de julho -, e *Colonial* - com destino à Cidade do Cabo, a 21 do mês seguinte.

O testemunho do 2º engenheiro do Silveryew assegura, no entanto, que um grupo saiu mais cedo a bordo de um navio português que os transportou até Bathurst (atual Banjul, na Gâmbia). Era possivelmente o *Guiné* que na anterior passagem por São Vicente saíra, a 23 de junho, com destino aquela cidade levando também náufragos do *Calchas*.

O *Silveryew* foi torpedeado às 22.30 horas do dia 29 de maio de 1941 pelo *U-106.* O torpedo destruiu as tubagens de amónia que arrefeciam o motor e impediram a tripulação de descer à casa de máquinas. Abandonaram o navio em três baleeiras, pois uma quarta ficou destruída. Enquanto o fazia o comandante foi derrubado por uma vaga e não se voltou a levantar, morrendo afogado. O mesmo terá acontecido a dois tripulantes chineses que não voltaram a ser vistos.

Os salva-vidas ficaram a pairar durante toda noite na zona onde se deu afundamento e de manhã ainda encontraram um criado numa jangada. Mais tarde viria, no entanto, a falecer, não tendo sido possível apurar se no salva-vidas ou já em terra.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2137, Survivor Reports, *Report of an interview with the 2nd Engineer of the Silveryew - Mr. P. Banks*, 4 de agosto de 1941, pp. 140-141.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 3 de junho de 1941.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de Náufragos efetuados nas colónias portuguesas, Vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados na colónia de Cabo Verde*, 8-01-1943, p. 118.
- NARA: Admiralty; Reel: *A2137*, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat campaign*, 31/05/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: *A2137*, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat campaign*, 01/06/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: *A2137*, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 03/06/1941.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 283.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 239.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Silveryew*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/954.html, consultado a 03 de outubro de 2019.
- '140 náufragos de dois barcos torpedeados foram salvos pelo vapor português Tarrafal', *Diário de Notícias*, 01/06/1941.
- 'Náufragos de um vapor inglês', *Diário de Lisboa*, 16/07/1941, p. 3.
- 'Náufragos ingleses', *República*, 16/07/1941, p. 5.

→ 31 mai 1941

Clan MacDougall (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-106 (Ale) **(Submarino)**	2† 85s	Salvos por navio português	→ 85 náufragos recolhidos pelo navio *Tarrafal* (Portugal) a 01/06/1941.

Na tarde do 1 de Junho de 1941 o *Tarrafal*, um vapor de cabotagem de Cabo Verde, encontrou quatro baleeiras com todos os sobreviventes do vapor britânico *Clan MacDougall*, num total de 85 homens, que estavam no mar desde o dia anterior depois de terem sido torpedeados pelo *U-106*.

No primeiro salva-vidas a ser avistado seguia o comandante Cyril Parfitt que após o afundamento ordenou às restantes três embarcações para fazerem rumo à Ilha de Santo Antão. O encontro com o navio português aconteceu a cerca de 10 milhas de terra.

Foram levados até Santo Antão, mas não chegaram a desembarcar, recebendo antes a companhia de outros náufragos pertencentes ao também britânico *Silveryew* que ali tinham arribado dois dias antes. Todos seguiram para São Vicente onde ficaram a aguardar o repatriamento.

Os tripulantes do *Clan Macdougall* abandonaram Cabo Verde em dois grupos. O primeiro fê-lo no paquete português *Mouzinho*, a 25 de julho, seguindo para Bathurst (atual Banjul, na Gâmbia), enquanto os restantes esperaram até 21 de agosto para embarcarem no também português *Colonial* em direcção à Cidade do Cabo.

No seu relatório o capitão britânico destaca o "bom tratamento" que recebeu por parte dos nativos e dos portugueses enquanto esteve em São Vicente, numa estadia que se prolongou por sete semanas.

O *Clan MacDougall* tinha partido de Liverpool a 12 de Maio de 1941 com destino a Freetown, mas a 28 recebeu ordens para se dirigir a São Vicente, onde aportou dois dias depois. Horas antes de atracarem cruzaram-se com dois salva-vidas, mas o capitão optou por não os recolher pois encontravam-se perto das ilhas e à chegada informou as autoridades sobre aquela presença e foi dada ordem ao *Tarrafal* para os procurar.

Às 23 horas do dia 30 de Maio o *Clan Macdougall* saiu de São Vicente em direcção à Cidade do Cabo, na África do Sul, mas por volta das duas e meia da manhã foi torpedeado pelo U-106. Preparava-se o abandono do cargueiro quando um segundo torpedo rasgou o casco causando uma gigantesca explosão.

A tripulação afastou-se em quatro salva-vidas, tendo desaparecido dois dos 87 tripulantes e ficado o registo de um ferido grave. Os sobreviventes foram encontrados pelo *Tarrafal* que tinha saído para procurar as duas baleeiras avistadas do *Clan MacDougall* dias antes e que pertenciam ao *Silveryew* e que arribaram, como já vimos, a Santo Antão local onde o navio português também os recolheria.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2130, Survivor Reports, *Report of an interview with the Master of the Clan MacDougall - Captain C. H. Parfitt*, 16 de outubro de 1941, pp. 142-143.
- NARA: Admiralty; Reel: A2137, World War II *Diaries 1941-1945, U-boat campaign*, 31/05/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2137, World War II *Diaries 1941-1945, U-boat campaign*, 01/06/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2137, World War II *Diaries 1941-1945, Foreign Stations - South Atlantic*, 03/06/1941.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de Náufragos efetuados nas colónias portuguesas, Vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados nesta colónia (Cabo Verde)*, 8-01-1943, p. 118.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 70.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 75.

- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Silveryew*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/954.html, consultado a 11 de outubro de 2019.
- '140 náufragos de dois barcos torpedeados foram salvos pelo vapor português Tarrafal', *Diário de Notícias*, 01/06/1941.

→ 12 jun 1941

Ranella (Noruega) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-553 (Ale) **(Submarino)**	0† 29s	Arribada por meios próprios	→ 15 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha Terceira, Açores, a 22/06/1941.
		Arribada por meios próprios	→ 14 náufragos arribaram em salva-vidas à Figueira da Foz a 24/06/1941.

A 22 de junho chegou à ilha Terceira, nos Açores, um salva-vidas com 15 náufragos do norueguês *Ranella*, afundado a 12 pelo *U-553*. Dois dias depois, de madrugada, uma outra baleeira do mesmo navio arribava à Figueira da Foz, com os restantes 14 tripulantes.

A 25 os homens que tinham desembarcado no continente foram enviados de autocarro para Lisboa, cidade onde também chegaram os outros 15 tripulantes a 4 de julho. Ficaram todos a aguardar repatriamento.

O *Ranella* saiu de Glasgow, na Escócia, para Nova Iorque, nos EUA, primeiro integrado no comboio OG.64, continuando depois de forma independente. A 12 de setembro foi avistado pelo *U-553* que o torpedeou abrindo rombos de ambos os lados do casco. A tripulação abandonou-o de imediato, mas meia hora depois ainda flutuava. Foi nas baleeiras que viram um segundo torpedo parti-lo ao meio. As duas metades persistiram em flutuar e só a tiros de canhão o U-boat as afundou.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 26 de junho de 1941.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação dos náufragos que arribaram às costas de Portugal e ilhas adjacentes* - 31 de janeiro de 1943.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Ranella*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/989.html, consultado a 23 de outubro de 2019.
- Warsailors.com: *D/T Ranella*; https://www.warsailors.com/singleships/ranella.html, consultado a 23 de outubro de 2019.
- 'Náufragos de um vapor norueguês', *Diário de Lisboa*, 24/06/1941, p. 4.

→ 13 jun 1941
Djurdjura (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Benedetto Brin (Ita) **(Submarino)**	33† 5s	Salvos por navio português	→ 5 náufragos recolhidos pelo navio *Malange* (Portugal) a 15/06/1941.

O *Malange* entrou no porto de Leixões na tarde de 19 de Junho de 1941 trazendo os únicos cinco sobreviventes do navio *Djurdjura*, um vapor britânico afundado pelo submarino italiano *Benedetto Brin*.

O navio português encontrou os náufragos por volta das 22.30 horas do dia 15 de Junho de 1941, a leste dos Açores, depois da tripulação avistar um fogacho vermelho à distância que fez o capitão Mário Simões Maia mudar de rota para investigar.

O very-light vermelho tinha sido disparado de um bote que continha os únicos sobreviventes dos 38 homens que constituíam a equipagem do *Djurdjura*. Os náufragos garantiram que após o afundamento tinham ficado horas no local para se certificarem que não havia mais ninguém entre os destroços. Perante a informação o *Malange*, que pretendia fazer novas buscas, retomou o caminho de regresso a Portugal.

Os náufragos receberam vestuário - alguns estavam completamente nus -, comida e um com "fortes queimaduras, resultantes da exposição do corpo nu à luz solar durante três dias, pelo que foi necessário ligá-lo untado com vaselina", também recebeu apoio médico esclarece o relatório de Mário Simões Maia.

O *Djurdjura* carregava aço e seguia num comboio quando, às 1.30 horas do dia 13 de Junho, foi torpedeado pelo submarino italiano *Benedetto Brin*, afundando-se em cerca de 20 segundos com 33 dos seus tripulantes. Os cinco que escaparam procuraram os companheiros durante 27 horas, rumando depois aos Açores. Dois dias depois avistaram as luzes do *Malange* e dispararam o foguete.

No ataque o *Benedetto Brin* realizou dois afundamentos. Para além do *Djurdjura* também teve sucesso contra o cargueiro grego *Eirini Kyriakides* do qual não se conhecem sobreviventes.

Fontes e Bibliografia:

- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Malange - Participação do salvamento dos náufragos do Djurdjura*, 19 de junho de 1941.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 22 de junho de 1941.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais*, 31 de janeiro de 1943.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 309.
- 'Os sobreviventes do Djudjura', *Diário de Lisboa*, 21/06/1941, p. 5.

→ 19 jun 1941

Empire Warrior (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
FW200 Condor (Ale) **(Avião)**	0† 25s	Salvos por navio português	→ 25 náufragos recolhidos pelo navio *Maria 3º* (Portugal) a 19/06/1941. Entrada em Vila Real de Santo António no mesmo dia.

Na manhã do dia 19 de Junho de 1941 a tripulação do barco de pesca de cerco *Maria Terceiro* regressava ao porto de Vila Real de Santo António quando, a quatro milhas da costa, se apercebeu de que o navio britânico *Empire Warrior* estava a ser bombardeado por aviões alemães e se afundava. Os 25 homens que constituíam a tripulação estavam a arriar duas baleeiras para chegar a terra.

O capitão inglês, H. E. Maber, tentou convencer o mestre da traineira a rebocar o navio até ao porto, o que foi recusado. Num relatório posterior dizia acreditar que a rejeição se deveu ao facto dos proprietários da embarcação de pesca serem italianos - inimigos da Inglaterra - e, de facto, existia uma comunidade transalpina fortemente implantada no sul do país nos sectores da pesca e indústria conserveira. Outro testemunho, por seu lado, refere que a dimensão do *Empire Warrior* tornava o reboque impossível para o *Maria Terceiro*.

Os portugueses disponibilizaram-se para rebocar as baleeiras até Vila Real de Santo António o que Maber aceitou. Diria mais tarde num relatório que acreditava que o navio demoraria a submergir, havendo tempo para voltar com o rebocador que normalmente estava em Vila Real de Santo António, mas chegado à vila soube que o rebocador estava em Lisboa. Tentaram ainda que uma draga fizesse o trabalho, mas quando esta ficou pronta chegaram notícias de que o navio se afundava.

Pouco depois do ataque chegou também ao local o aviso *Afonso de Albuquerque* que se dirigiu ao *Empire Warrior* já deserto. Foi a bordo um oficial português, mas considerou-se que o cargueiro estava já muito adornado para ser rebocado em segurança.

O *Empire Warrior* tinha partido de Belfast, na Irlanda, no dia 1 de Junho com destino ao Pomarão, no Alentejo, carregando 1400 toneladas de carvão e 64 toneladas de carga geral, integrado no comboio OG.64 com destino a Gibraltar. Separou-se dos restantes navios no dia 18, navegando sozinho até próximo da foz do rio Guadiana onde ancorou para a noite.

Pouco depois das cinco da manhã a tripulação preparou-se para prosseguir e foi então que avistaram três aviões que pensaram ser portugueses ou espanhóis. Só perceberam o engano quando foram atacados. Os aparelhos avançaram em fila metralhando e bombardeando o navio. As balas embateram na coberta, mas não atingiram ninguém, enquanto as bombas – um total de três em duas passagens distintas - falharam o navio mas rebentaram perto abrindo as costuras do casco entre as placas de aço que deixaram entrar água. Várias tubagens da casa de máquinas e do sistema de vapor também rebentaram, imobilizando o navio.

Duas baleeiras foram lançadas e rebocadas para terra pelo barco de pesca português. Apesar das tentativas para encontrar ajuda o navio afundou-se por volta das 09.10 horas da manhã.

Um tripulante sofreu ferimentos ligeiros.

Os relatos asseguram ainda que pelo menos um dos três Condor's alemães foi atingido por disparos do navio durante os ataques.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 1/11564 – *Sinking of S.S. Empire Warrior off Villa Real, Portugal by enemy air attack*, 25 de junho de 1941.
- TNA: Admiralty; ADM 199/2130, Survivor Reports, *Report of an interview with the Master of the Empire Warrior - Captain H. E. Maber*, 18 de julho de 1941, pp. 229-231.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic - Enemy attacks on Merchant Ships*, 19/06/1941.
- 'Vapor inglês afundado por aviões e um comboio atacado por um submarino ao largo da nossa costa', *Diário de Lisboa*, 19/06/1941, p. 8.
- 'Ao sul de Portugal fora das águas territoriais foi afundado um cargueiro inglês e travou-se um combate entre aviões britânicos e um submarino de nacionalidade desconhecia, *Diário de Notícias*, 20/06/1941.
-'Os náufragos do vapor inglês afundado ao largo da costa algarvia chegaram ontem a Lisboa', *Diário de Notícias*, 21/06/1941.

→ 19 jun 1941
Gunda (Suécia) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
FW200 Condor (Ale) **(Avião)**	0† 21s	Aportados em navio estrangeiro	→ 21 náufragos recolhidos pelos navios *Starling e Petrel* (ambos GB). Ambos entraram em Leixões a 21/06/1941.

Na tarde do dia 21 de junho de 1941 entraram em Leixões os vapores ingleses *Starling* e *Petrel* trazendo 21 náufragos do cargueiro sueco *Gunda*, afundado na sequência de um ataque aéreo realizado por aviões alemães sete milhas ao largo do Cabo de São Vicente, no Algarve.

Os homens foram entregues ao consul sueco do Porto que tratou do processo de repatriação.

O *Gunda* foi atacado no dia 19 de junho, pouco antes das seis da manhã, tendo ficado bastante danificado. O Petrel e o *Starling* encontravam-se nas imediações e tentaram rebocar o cargueiro até Lisboa, mas pelas 20.30 horas o navio afundou-se a cerca de três milhas do Cabo Sardão. Os 21 tripulantes foram acolhidos pelos navios que tentavam prestar o socorro e foram deixados no Porto.

No dia 19 de agosto o mestre e o segundo engenheiro do *Gunda* seguiram para Inglaterra de avião. O Naval Control of Shipping Officer de Lisboa deixou nota a quem os recebesse em Londres para voltar a interrogá-los, e também ao comandante do *Starling*, por "não estar convencido de que tudo tinha sido feito para salvar o navio".

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 24 de junho de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - Enemy Air Attacks on Merchant Ships*, 19/06/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, World War II Diaries 1941-1945, Foreign Stations - North Atlantic, 21/06/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, World War II Diaries 1941-1945, Foreign Stations - North Atlantic, 18/08/1941.
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 572.
- 'Os náufragos do Gunda', Diário de Lisboa, 21/06/1941, p. 5.

→ 04 jul 1941

Auditor (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-123 (Ale) **(Submarino)**	1† 75s	Salvos por navio português	→ 23 náufragos recolhidos pelo navio *Sultana* (Portugal) a 16/07/1941.
		Arribada por meios próprios	→ 24 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha de Santo Antão, Cabo Verde, a 15/07/1941.
		Arribada por meios próprios	→ 24 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha de Santo Antão, Cabo. Verde, a 17/07/1941.

Os 23 homens da baleeira do chefe dos oficiais do cargueiro britânico *Auditor* já tinham avistado muito ao longe a ilha de São Vicente, em Cabo Verde, quando foram detetados pelo veleiro de cabotagem *Sultana* que os recolheu e deixou a salvo naquela ilha a 16 de Agosto de 1941.

O salva-vidas estava no mar há 13 dias e transportava sete europeus e dezasseis indianos. Com as reservas de água e comida a esgotar-se, apesar do racionamento que imperou desde o primeiro dia, a situação a bordo degradava-se. Quando chegaram a São Vicente foram recebidos pelas autoridades locais e inúmeros residentes que lhes deram as boas vindas. Diversos náufragos ficaram alojados em casas de elementos da comunidade britânica da ilha.

Outras duas baleeiras, transportando 24 homens cada uma, chegaram pelos próprios meios ao arquipélago, nomeadamente, à ilha de Santo Antão. A 15 de Julho aquela em que estava o capitão e, dois dias depois, a liderada pelo segundo oficial do *Auditor*.

Segundo a documentação portuguesa os tripulantes foram repatriados em dois grupos. O primeiro partiu no dia 21 de Agosto de 1941 no paquete *Colonial* para a Cidade do Cabo, na África do Sul, e o segundo no dia 10 de Setembro de 1941 no *Guiné* para Bathurst (atual Banjul, na Gâmbia). Já no relato do chefe de oficiais, H. T. Wells, assegura-se que a tripulação abandonou São Vicente a bordo do HMS *Gorleston* no dia 18 de Setembro, também com destino a Bathurst.

O *Auditor* saiu de Oban, na Escócia, no dia 22 de Junho de 1941, com destino à Cidade do Cabo, integrando o comboio OB.337, que reunia navios com vários destinos entre eles o Atlântico Sul. Quando o comboio se dispersou o mercante continuou viagem sozinho, mas a 4 e julho, pelas duas da manhã, foi atingido por um torpedo e começou a afundar-se. Com um salva-vidas destruído os sobreviventes distribuíram-se pelos três que restavam. Vários tripulantes atiraram-se à água e um morreu.

Um dos salva-vidas tinha um aparelho de rádio de emergência de onde enviaram pedidos de ajuda. Apesar de não terem recebido resposta, ficaram nas imediações do local do afundamento na esperança que surgisse algum navio que tivesse ouvido a comunicação. Passadas 36 horas, sem novidades, zarparam para Cabo Verde, a terra mais próxima. Quatro horas depois de velejarem rumo ao arquipélago as baleeiras separaram-se, voltando a encontrar-se apenas em São Vicente.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2137, Survivor Reports, *Report of an interview with the Chief Officer of the Auditor - Mr. H. T. Wells*, 14 de novembro de 1941, pp. 283-285.
- TNA: Admiralty; ADM 199/81, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 16 de julho de 1941; 19 de julho de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign*, 04/07/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II Diaries 1941-1945, U-boat Campaign, 16/07/1941.

- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II Diaries 1941-1945, U-boat Campaign, 17/07/1941.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de Náufragos efetuados nas colónias portuguesas, Vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados nesta colónia (Cabo Verde)*, 8-01-1943, p. 118.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 162.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 122.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Auditor*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1029.html, consultado a 07 de outubro de 2019.
- 'Sea rescues - British crews at Portugal', *The Canberra Times*, 18/07/1941, p. 1.
- 'O naufrágio do barco inglês Auditor', *Diário de Notícias*, 16/07/1941.
- 'O torpedeamento do vapor Auditor - estão salvos 70 náufragos deste barco inglês', *Diário de Notícias*, 18/07/1941.
- 'Chegaram ao Tejo 15 náufragos de dois vapores britânicos', *Diário de Notícias*, 30/08/1941.

→ 08 jul 1941
Designer (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-98 (Ale) **(Submarino)**	64† 7s	Salvos por navio português	→ 7 náufragos recolhidos pelo navio *Santa Princesa* (Portugal) a 10/07/1941.

O arrastão bacalhoeiro *Santa Princesa* regressava a Leixões, vindo da Terra Nova, quando pelas seis horas do dia 10 de Julho de 1941, duzentas milhas a norte da Ilha do Corvo, os seus tripulantes avistaram a estibordo a vela de uma pequena embarcação. O capitão António Trindade da Silva Paião deu ordem para guinar o navio na direcção da baleeira e recolheu sete tripulantes – um inglês e seis indianos – pertencentes ao navio britânico *Designer* afundado a 9 de julho pelo submarino alemão *U-98*.

Os náufragos contaram a bordo do *Santa Princesa* que dos 71 tripulantes apenas 30 tinham escapado embarcando em três baleeiras, nomeadamente 14 homens numa, nove noutra e sete naquela que o bacalhoeiro português tinha recolhido. Durante a noite tinham perdido de vista os restantes e não sabiam sequer em que direcção teriam navegado.

Do *Santa Princesa* fez-se uma observação cuidada do horizonte na tentativa de localizar as outras baleeiras, mas nada foi visto. Retomada a viagem foi reforçado o número de vigias na esperança de localizar outros sobreviventes, mas nada se avistou até aportarem no dia 15 pelas 22.10 horas.

O lugre já trazia a bordo náufragos de dois bacalhoeiros portugueses perdidos na campanha daquele ano na Terra Nova, nomeadamente, quatro do *Silvina*, que se incendiou, e cinco do *Santa Quitéria*, perdido na sequência de uma tempestade.

O *Designer* partira de Ellesmere Port, no Reino Unido, com destino à Cidade do Cabo integrado no comboio OB.341. Viajaram em grupo até ao dia 6 de julho de 1941, altura em que os navios com destino ao Atlântico sul dispersaram seguindo as suas rotas de forma independente. Transportava abastecimentos militares, correio e era comandado por Donald Archibald McCallum, uma das vítimas mortais dos dois torpedos disparados pelo *U-98* a noroeste dos Açores.

O *Designer* desapareceu em cerca de seis minutos. Trinta homens terão conseguido sair, mas apenas sete foram encontrados. Dos outros não se voltaram a ter notícias.

Conforme a fonte que se consulta o número de tripulantes a bordo e de homens salvos varia. Em alguns locais são referenciados mais de oitenta tripulantes, em vez dos 71 assinalados no relatório do capitão do *Santa Princesa*. Outros asseguram que foram 11 tripulantes – um inglês e 10 indianos - os náufragos recolhidos pelo bacalhoeiro, número rebatido pelo relatório entregue pelo português em Leixões.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/81, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 18 de julho e 1941; 19 de julho de 1941;
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign*, 17/07/1941.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais,* 31 de janeiro de 1943.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 163.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Designer*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1032.html, consultado a 02 de outubro de 2019.

- 'Sea rescues - British crews at Portugal', *The Canberra Times*, 18/07/1941, p. 1.
- 'Vítimas de naufrágios desembarcaram em Leixões dezasseis marítimos portugueses e ingleses', *Diário de Notícias*, 17/07/1941.

→ 09 jul 1941

Inverness (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-98 (Ale) **(Submarino)**	6† 37s	Arribada por meios próprios	→ 37 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha do Corvo, Açores, a 14/07/1941.

Os 37 sobreviventes do marcante britânico *Inverness* avistaram a ilha do Corvo pelas 05.30 horas do dia 14 de junho. Quando se aproximaram foram ajudados por populares que puxaram a embarcação por cima das rochas até um local abrigado. Entraram na povoação pelas 13 horas e foram acolhidos temporariamente em casas dos residentes onde foram "extremamente bem tratados".

Com um barco a motor emprestado seguiram – levando o salva-vidas a reboque – até à ilha das Flores, de onde continuaram numa escuna da carreira para o Faial, rebocando mais uma vez o bote onde se tinham salvo. O troço até Lisboa foi feito num paquete de passageiros português, cidade de onde o capitão e o engenheiro-chefe apanharam um avião para regressar ao Reino Unido.

O *Inverness* foi torpedeado no Atlântico no dia 9 de julho de 1941 pelo *U-98*, num ataque que causou seis mortos. Os 37 sobreviventes conseguiram, com a ajuda de um sextante, que o navegador levou para o salva-vidas, traçar uma rota até aos Açores, avistando a ilha do Corvo cinco dias depois.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2137, Survivor Reports, *Report of an interview with the Master from the Inverness – Captain J. M. Henderson*, 31 de julho de 1941, pp. 297-299.
- TNA: Admiralty; ADM 199/81, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 18 de julho de 1941; 25 de julho de 1941; 31 de julho de 1941;
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 279.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 124.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats - Inverness*; https://www.uboat.net/allies/merchants/ship/1031.html, consultado a 05 de julho de 2019.
- 'Náufragos de um vapor inglês', *Diário de Lisboa*, 15 de julho de 1941.

→ 14 jul 1941

Rupert de Larrinaga (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Morosini (Itália) **(Submarino)**	0† 44s	Aportados em navio estrangeiro	→ 44 náufragos recolhidos pelo navio *Campeche* (Espanha). Entrada em Lisboa para realizar transbordo a 18/07/1941.

Os 44 náufragos do inglês *Rupert de Larrinaga* entraram no Tejo a bordo do espanhol *Campeche*, vapor que trazia também os 148 tripulantes do também inglês *Lady Sommers*, ambos afundados pelo submarino italiano *Morosini* dias antes.

Os tripulantes não chegaram a entrar em Lisboa pois as autoridades ingleses tinham obtido autorização para realizar o transbordo destes náufragos na Baía de Cascais. No local encontrava-se o vapor *Procris* para onde embarcariam os que vinham no *Campeche*, uma operação que contava com o apoio do rebocador *Falcão*, contratado pelo consulado britânico.

O caso viria, no entanto, a criar tensão entre as autoridades portuguesas e britânicas pois durante o transbordo entraram na baía dois patrulhas britânicos não autorizados e que colaboraram na ação.

O *Campeche* chegou à boca do Tejo na manhã do dia 18 e, pelas 8.10 horas, fundeou para iniciar a operação. Vinte minutos depois, entraram também na baía dois patrulhas britânicos - o *Imperialist* e o *Loch Oskaig* - que receberam a bordo os náufragos do *Rupert de Larrinaga* seguindo depois para Gibraltar. O seu envolvimento, não comunicado, era irregular sob todos os aspectos pois não poderiam desempenhar operações militares num porto neutro. Como agravo soube-se depois que a guarnição do *Lady Sommers*, um paquete adaptado para navio auxiliar, era da Royal Navy e realizava uma escolta quando foi afundado, factos escamoteados durante as negociações. Os neutrais têm formulas distintas para tratar militares e civis de países beligerantes que entrem no seu território.

Na troca de argumentos que se seguiu os britânicos sediados em Lisboa alegaram que não tinham conhecimento prévio da natureza do *Lady Sommers* ou da intenção de envolver patrulhas na operação, pois o transbordo tinha sido preparado pelas autoridades navais de Gibraltar.

Dos 192 náufragos recolhidos pelo *Campeche* - 44 do *Larrinaga* e 148 do *Sommers* - quatro ficaram hospitalizados em Lisboa.

O *Rupert de Larrinaga* seguia sozinho quando, ao largo da Madeira, pelas 21.53 horas no dia 14 de julho, foi atingido por dois torpedos disparados pelo submarino italiano *Morosini*. Não foi possível apurar em que data o *Campeche* recolheu os náufragos.

Fontes e Bibliografia:

- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 15/07/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 17/07/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 18/07/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 20/07/1941.
- BCM-AH: Ministério da Marinha - Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Informação nº 51, Transbordo em águas territoriais portuguesas de náufragos ingleses para caça-minas britânicos*, 4 de agosto de 1941.
- BCM-AH: Polícia Marítima do Porto de Lisboa; Núcleo 29, NO 111, Livro de Serviço Diário – 17 a 18/07/1941.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 197.
- '250 náufragos recolhidos no Atlântico por um vapor espanhol', *Diário de Notícias*, 03/08/1941.

→ 15 jul 1941

Lady Sommers (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Morosini (Itália) **(Submarino)**	0† 148s	Aportados em navio estrangeiro	→ 148 náufragos recolhidos pelo navio *Campeche* (Espanha) a 15/07/1941. Entrada em Lisboa para transbordo a 18/07/1941.

Os 148 náufragos do inglês *Lady Sommers* entraram no Tejo a bordo do espanhol *Campeche*, vapor que trazia também os 44 tripulantes do também inglês *Rupert de Larrinaga*, ambos afundados pelo submarino italiano *Morosini* dias antes.

Os tripulantes não chegaram a entrar em Lisboa pois as autoridades ingleses tinham obtido autorização para realizar o transbordo destes náufragos na Baía de Cascais. No local encontrava-se o vapor *Procris* para onde deveriam ser embarcados os que vinham no *Campeche*, uma operação que contava com o apoio do rebocador *Falcão*, contratado pelo consulado britânico.

O caso viria, no entanto, a criar problemas entre as autoridades portuguesas e britânicas pois durante o transbordo entraram sem autorizações dois patrulhas britânicos que colaboraram na ação.

O *Campeche* chegou à boca do Tejo na manhã do dia 18 e, pelas 8.10 horas, fundeou para iniciar a operação. Vinte minutos depois, entraram também na baía dois patrulhas britânicos - o *Imperialist* e o *Loch Oskaig* - que receberam os náufragos do *Rupert de Larrinaga* seguindo depois para Gibraltar. O seu envolvimento, não comunicado antecipadamente, era irregular pois não poderiam desempenhar operações militares num porto neutro. Como agravante soube-se depois que a guarnição do *Lady Sommers*, um paquete adaptado para navio auxiliar, pertenciam à Royal Navy estando a realizar uma escolta quando foi afundado, factos escamoteados durante as negociações.

Os náufragos do *Lady Sommers* tomaram todos lugar no *Procris*.

Na troca de argumentos que se seguiu os britânicos sediados em Lisboa alegaram que não tinham conhecimento prévio da natureza do *Lady Sommers* ou da intenção de enviar patrulhas para colaborar na operação, pois o transbordo tinha sido preparado pelas autoridades navais de Gibraltar.

Dos 192 náufragos recolhidos pelo *Campeche* - 44 do *Larrinaga* e 148 do *Sommers* - quatro ficaram hospitalizados em Lisboa.

O *Lady Somers* foi atingido, pelas quatro da manhã do dia 15 de julho de 1941, por dois torpedos disparados pelo submarino italiano *Morosini*, mas não se afundou de imediato. Pouco depois do ataque apareceu o *Campeche* que lhe deu assistência e acabaria por recolher todos os náufragos quando se deu o afundamento.

Fontes e Bibliografia:

- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945, U-boat Campaign - Ships Attacked*, 15/07/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945, U-boat Campaign - Ships Attacked*, 17/07/1941.

- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 18/07/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 20/07/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 23/07/1941.
- BCM-AH: Ministério da Marinha - *Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, Informação nº 51, Transbordo em águas territoriais portuguesas de náufragos ingleses para caça-minas britânicos, Lisboa*, 4 de agosto de 1941.
- BCM-AH: Polícia Marítima do Porto de Lisboa; Núcleo 29, NO 111, *Livro de Serviço Diário* – 17 e 18/07/1941.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 57.
- '250 náufragos recolhidos no Atlântico por um vapor espanhol', *Diário de Notícias*, 03/08/1941.

→ 19 jul 1941
Holmside (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-66 (Ale) **(Submarino)**	21† 16s	Salvos por navio português	→ 16 náufragos recolhidos pelo navio *Saudades* (Portugal) a 24/07/1941. Deixados em Lisboa a 01/08/1941.

No dia 24 de julho de 1941 a tripulação do vapor português *Saudades* navegava do porto da Praia, em Cabo Verde, para Lisboa, quando, pelas 19.50 horas, avistou 120 milhas a norte do arquipélago, sinais feitos com uma luz branca a que se juntou uma luz vermelha. O capitão Joaquim Andrade Rainho aproou o navio naquela direcção e percebeu que as luzes repetiam, em código morse, o pedido de socorro SOS.

Sobre três jangadas, atadas umas às outras, encontravam-se 16 náufragos que declararam pertencer à tripulação do vapor britânico *Holmside*, torpedeado a 19 de julho de 1941 pelo *U-66*. A imprensa portuguesa noticiou que alguns se mostravam inanimados devido à exaustão. Vários estavam nus e tanto os tripulantes como os oficiais portugueses cederam roupa e calçado para aos recém-chegados. Andrade Rainho cedeu uma das suas fardas ao capitão do *Holmside*, Norman Caulfield.

O enfermeiro do *Saudades* também teve com que se ocupar no tratamento dos feridos, com muitos a apresentar fragmentos de metralha nos braços e nas pernas em resultado do ataque. Perante o estado de fraqueza foi também decidido introduzir alimentos sólidos de forma faseada. No primeiro dia foi-lhes dado apenas água e cognac; no segundo água com bolachas e no terceiro alimentos mais fortes e tabaco.

Quando a 1 de agosto o *Saudades* entrou em Lisboa, trazendo também uma das jangadas, tinha à espera o cônsul inglês que, com o capitão Caulfield, tentaram ressarcir os portugueses das roupas, alimentos e tabaco, mas Rainho recusou explicando que na I Guerra Mundial também fora náufrago e tinha sido salvo por um navio britânico. Os feridos ou com sinais de exaustão foram internados no Hospital Inglês de Lisboa.

O *Holmside* viajava entre Oban, na Escócia, e Freetown, na Serra Leoa. A 5 de julho de 1941 integrou o comboio OG.67 e a 13 assumiu a sua rota de forma independente. Às 8.45 horas de 19 de julho foram atingidos por dois torpedos disparados pelo *U-66*. As explosões destruíram a ponte e uma das baleeiras desapareceu. O casco ficou arrombado dos dois lados.

Os 37 tripulantes tentaram arriar as baleeiras e outros meios de socorro, mas a rapidez com que se afundou impediu que o fizessem. Os sobreviventes ficaram sobre jangadas atadas umas às outras na esperança de aproveitar os abastecimentos armazenadas, mas o sal contaminou a água potável e os biscoitos das rações. Quando foram descobertos bebiam água salobra e comiam biscoitos molhados há dias, tendo as línguas inchadas e desidratados. O leite condensado em lata foi o único alimento que não sofreu contaminação.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2130, Survivor Reports, *Report of an interview with the Master of the Holmside - Captain N. Caulfield*, 08 de agosto de 1941, pp. 317-319.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 2 de agosto de 1941; 10 de agosto de 1941;
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais,* 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 10, NO 1303, *Cópias da participação pelo capitão do vapor potuguês Saudades e informação prestada pela Polícia Marítima sobre o salvamento do vapor inglez Holmside*, 07/10/1941.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Participação de ocorrência - Salvamento dos náufragos do Holmside*, 01/08/1941.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 52.

- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire's, The History Press, 2013, p. 152.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats - Holism*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1033.html, consultado a 21 de julho de 2019.
- 'Vapor Saudades salvou 16 náufragos dum cargueiro inglês afundado no Atlântico', *Diário de Notícias*, 02/08/1941, p. 1.

→ 21 jul 1941

Ida Knudsen (Noruega) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Torelli (Itália) **(Submarino)**	5† 33s	Salvos por navio português	→ 14 náufragos recolhidos pelo navio *Altair* (Portugal) a 25/07/1941. deixados em Las Palmas, Canárias, a 27/07/1941.

No dia 27 de julho de 1941 o arrastão *Altair* entrou no porto de Las Palmas, nas Canárias, transportando 15 náufragos, entre os quais o capitão, do petroleiro norueguês *Ida Knudsen* afundado seis dias antes pelo submarino italiano *Luigi Torelli*. As duas baleeiras tinham sido recolhidos a 25 ao largo de Casablanca.

O *Ida Knudsen* partiu de Port of Spain, Trinidad e Tobago, para Gibraltar a 5 de junho com 13 mil toneladas de combustíveis e instruções para se encontrar com uma escolta a 21. Na base inglesa do mediterrâneo só estavam disponíveis duas escoltas que foram desviadas para outra operação e quando os noruegueses chegaram ao local e dia combinados não encontraram apoio armado. Continuaram viagem mas na mesma noite foram atingidos por pelo menos quatro torpedos disparados pelo submarino italiano *Luigi Torelli*, setenta milhas a nordeste da Madeira. Foi enviado um pedido de socorro e dadas ordens para abandonar o navio, mas este continuou em movimento o que criou vários problemas ao arriar das baleeiras. Uma foi arrastada levando consigo seis homens e quatro afogaram-se.

Salvaram-se, em quatro salva-vias, 33 dos 38 tripulantes. Dois mantiveram-se juntos e foram recolhidos pelo *Altair*. Um outro, com 17 homens, arribou no dia 28 de julho a Agadir, Marrocos, tendo os franceses internado os tripulantes. A última baleeira, com apenas dois náufragos, chegou a Tenerife no dia 9 de agosto.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/81, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 28 de julho de 1941; 31 de julho de 1941; 9 de agosto de 1941; 12 de agosto de 1941; 15 de agosto de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945, U-boat Campaign - Ships Attacked*, 27/07/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945, U-boat Campaign - Ships Attacked*, 31/07/1941.
- Warsailors.com: *M/T Ida Knudsen*; https://www.warsailors.com/singleships/idaknudsen.html, consultado a 01 de maio de 2019.
- 'Mais 14 náufragos dum petroleiro salvos por um vapor de pesca português', *Diário de Notícias*, 12/08/1941.

→ 26 jul 1941

Hornshell (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Barbarigo (Itália) **(Submarino)**	15† 41s	Salvos por navio português	→ 12 náufragos recolhidos pelo navio *África Ocidental* (Portugal) a 06/08/1941.
		Salvos por navio português	→ 13 náufragos recolhidos pelo navio *Maria Leonor* (Portugal) a 14/08/1941.

O *África Ocidental* encontrou uma baleeira no dia 6 de agosto de 1941, 220 milhas a sudeste das Canárias, com 12 homens, que pertenciam à tripulação do vapor britânico *Hornshell*, afundado no dia 26 de Julho pelo submarino italiano *Barbarigo*. Os doze homens foram deixados na Ilha de São Vicente, em Cabo Verde, no dia 9. A 23 do mesmo mês embarcaram no *Serpa Pinto* que retornava a Lisboa, onde chegou a 29.

Outra baleeira do mesmo navio, com 13 sobreviventes, foi recolhida pelo arrastão de pesca *Maria Leonor* no dia 14 de agosto. Foi enviado um rádio alertando para a presença de um ferido a bordo e também para o facto de carecerem de provisões para tanta gente. A mensagem esclarecia também que não queriam dirigir-se aos portos franceses de África pois temiam que os náufragos ficassem internados.

Como tinham terminado a faina rumaram a casa e foi perto de Portugal, a 18 de agosto, que foram interceptados pelo contratorpedeiro britânico HMS *Avon Vale* que retirou 8 náufragos, mas deixou a bordo do português outros cinco necessitados de tratamento médico pois previa-se a chegada a Lisboa em menos de 24 horas. O navio inglês forneceu ainda mantimentos e seguiu para a Serra Leoa.

Veio posteriormente a saber-se que a comunicação feita para Lisboa foi interceptada pelos britânicos de forma peculiar a 17 de agosto. Neste dia um patrulha inglês abordou outro barco de pesca, o *Novo Horizonte*, para "verificar os documentos e ao mesmo tempo pedir uma caldeirada", quando se ouviu no rádio do navio a informação enviada pelo *Maria Leonor*. José dos Santos Bodas, mestre do barco de pesca português, comentou a situação com um oficial do vaso de guerra britânico que terá pedido mais dados e a posição do outro vapor de pesca.

Santos Bodas seria repreendido pelo Estado Maior Naval que enviou ao Grémio de Pesca um ofício onde salienta que se tratou de uma "manifesta transgressão das instruções para a utilização da telefonia sem fios", solicitando ainda para que seja comunicado a todos os membros "que não repitam factos idênticos, os quais poderão dar lugar a reclamações de ordem internacional e lhes poderão acarretar prejuízo, inclusive sanções disciplinares".

Em documentação aliada não foi é possível apurar se foi deste modo que ficaram a saber do salvamento, mas sabemos que conheciam vários detalhes, entre os quais que o oficial de comunicações Walker falecera no salva-vidas a 9 de agosto. Com base nesta transmissão as autoridades nacionais terão também enviado o contratorpedeiro *Vouga* para interceptar o *Maria Leonor*, mas os dois navios nunca se encontraram.

Uma terceira baleeira com 15 náufragos, incluindo o comandante, foi recolhida, a 8 de Agosto, pelo navio brasileiro *Cuyaba,* em rota de Lisboa para Pernambuco, onde chegaram a 18. Uma quarta baleeira com 14 homens nunca foi encontrada.

O navio tanque *Hornshell* saiu de Gibraltar para Curaçau a 22 de Julho de 1941, com a escolta de um patrulha nos dois primeiros dias. No dia 26 , pelas 23.30 horas foi atingido por um torpedo junto à casa de máquinas. O capitão MacDougall deu imediatamente ordem para os tripulantes abandonarem o navio, mas as baleeiras ficaram nas imediações com a crença de que talvez fosse possível regressar. Quando um novo torpedo explodiu o capitão e

outros que tinham regressado para enviar mensagens de socorro abandonaram definitivamente o petroleiro que, recebeu depois o impacto de mais dois torpedos.

Todos os tripulantes abandonaram o navio e foram divididos pelas baleeiras. Como se encontravam a cerca de 300 milhas da Madeira foi decidido rumar à ilha, mas nenhuma delas chegaria a esse destino.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2137, Survivor Reports, *Report of an interview with the Master of the Hornshell - Captain A. MacDougall*, 16 de outubro de 1941, pp. 330-332.
- TNA: Admiralty; ADM 199/81, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 10 de agosto de 1941; 12 de agosto de 1941; 18 de agosto de 1941; 20 de agosto de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II Diaries 1941-1945, U-boat Campaign - Ships Attacked, 30/07/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 07/08/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 09/08/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 12/08/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 16/08/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2134, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 19/08/1941.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de Náufragos efetuados nas colónias portuguesas, Vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados nesta colónia (Cabo Verde)*, 8-01-1943, p. 118.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais,* 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 268, *informação do Grémio dos Armadores de Pesca de Arrasto ao Estado maior naval sobre atitude de comandante do Novo Horizonte sobre os náufragos do Maria Leonor*, 22 de agosto de 1941.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 11.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 226.
-'O torpedeamento do navio-tanque Hornshell - foram desembarcados em Cabo Verde doze sobreviventes', *Diário de Notícias*, 10/08/1941.
- 'Um vapor de pesca português salvou mais treze náufragos dum navio inglês', *Diário de Notícias*, 19/08/1941.
- 'O vapor de pesca Maria Leonor chega hoje ao Tejo com os náufragos que recolheu no Atlântico', *Diário de Notícias*, 20/08/1941.
- 'O vapor de pesca Maria Leonor chegou hoje, de madrugada, ao Tejo com alguns náufragos que recolheu no alto mar', *Diário de Notícias*, 21/08/1941.
- "Chegaram ao Tejo 15 náufragos de dois vapores britânicos", *Diário de Notícias*, 30/08/1941.

→ 30 jul 1941

Shahristan (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-371 (Ale) **(Submarino)**	65† 76s	Arribada por meios próprios	→ 40 náufragos arribaram em salva-vidas perto de Ponta Delgada, Açores, a 08/08/1941.
		Aportados em navio estrangeiro	→ 36 náufragos recolhidos pelo navio *Campero* (Espanha) a 06/08/1941. Entrada em Ponta Delgada, Açores, a 08/08/1941.

Os primeiros sobreviventes do *Shahristan* - afundado pelo *U-371* a 30 de julho de 1941 - chegaram a Ponta Delgada, nos Açores, a 8 de agosto, a bordo do navio espanhol *Campero* que encontrou um primeiro grupo, constituído por 29 marinheiros e soldados no dia 6. Quando realizou mais buscas encontrou mais sete náufragos do *Shahristan* e dois do *Sitoebondo* em jangadas.

Chegados a terra todos tiveram de receber assistência médica e seis ficarem hospitalizados. O consul britânico forneceu-lhes ainda refeições e roupa.

No mesmo dia, mas do outro lado da ilha, arribaram mais 40 homens do mesmo navio. Dois também ficaram hospitalizados.

Em Ponta Delgada encontrava-se o contratorpedeiro britânico HMS *Jupiter* a quem o consul entregou, a 9 ou 10 de agosto, todos os náufragos, com excepção dos hospitalizados, mas antes daquele sair as autoridades portuguesas exigiram a entrega dos militares que estavam a bordo e 13 foram retirados. Outros ficaram a bordo escondidos ou passaram despercebidos porque envergavam roupa civil. O contratorpedeiro deixou-os em Freetown.

O *Shahristan* levava uma unidade militar para o médio oriente e numa primeira fase as autoridades portuguesas tiveram dúvidas sobre o estatuto destes homens. Em relação aos marinheiros mercantes as normas internacionais eram claras e permitiam o repatriamento imediato, mas em relação a militares sobravam dúvidas. Se, por exemplo, tivessem entrada por terra em Portugal - um país neutral - teriam de ficar internadas até final do conflito. Como chegaram por mar não se sabia que atitude tomar.

Um parecer pedido aos serviços jurídicos do Estado Maior Naval esclareceu que como tinham chegado por mar tinham o mesmo estatuto dos marinheiros civis. Os 13 militares e oito tripulantes que tinham ficado internados no hospital foram enviados pelas autoridades portuguesas de Ponta Delgada para Lisboa a 9 de dezembro de 1941, ficando a aguardar repatriamento entregues ao consul inglês.

Uma última baleeira foi encontrada após 20 dias por um navio panamiano, o *Glória,* que posteriormente transferiu os seis homens para o mercante armado *Derbyshire* que os deixou em Greenock, na Escócia.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2137, Survivor Reports, *Report of an interview with the Chief Officer W/T officer of the Shahristan - Mr. B. H. Smith*, 27 de agosto de 1941, pp. 349-351.
- TNA: Admiralty; ADM 199/81, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 8 de agosto de 1941; 9 de agosto de 1941.
- TNA: War Office, WO 361/127 – *SS Shahristan torpedoed*, 1941.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 261, *Parecer jurídico no caso do navio Sheraton*, 15 de agosto de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 30/07/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 08/08/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 09/08/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 12/08/1941.

- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 16/08/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2134, World War II Diaries 1941-1945, U-boat Campaign - Ships Attacked, 19/08/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2139, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 30/10/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2139, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 15/11/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2139, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 17/11/1941.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 277.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 242.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Shahristan*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1046.html, consultado a 11 de março de 2019.

→ 30 jul 1941

Sitoebondo (Holanda) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-371 (Ale) **(Submarino)**	17† 60s	Aportados em navio estrangeiro	→ 58 náufragos recolhidos pelo *Campeche* (Espanha) a 31/07/1941. Entrada em Ponta Delgada, Açores, a 01/08/1941.
		Aportados em navio estrangeiro	→ 2 náufragos recolhidos pelo *Campero* (Espanha) a 05/08/1941. Entrada em Ponta Delgada, Açores, a 08/08/1941.

No dia 1 de agosto de 1941 entrou em Ponta Delgada o navio tanque espanhol *Campeche* com 58 náufragos do holandês *Sitoebondo*, afundado a 30 de julho pelo *U-371* quando navegava sozinho próximo dos Açores. A 12 entravam no mesmo porto mais dois náufragos do mesmo navio a bordo do também espanhol *Campero*, que deixou ainda na ilha 36 sobreviventes do britânico *Shahristan*.

Alguns destes náufragos entraram em Lisboa a bordo do *Lima* no dia 4 de setembro. Nesta viagem o paquete português trouxe das ilhas 41 homens pertencentes ao *Sitoebondo*, *Sharistan* e *Robert Max*.

O *Sitoebondo* foi atacado, a 30 de julho, quando seguia sozinho. Uma hora antes tinham visto o *Shahristan* ser afundado por um ataque submarino, curiosamente também pelo *U-371*. Os 71 tripulantes e seis passageiros abandonaram o navio em três salva-vidas e dois deles, com 58 pessoas, foram recolhidos pelo *Campeche*. A 6 de agosto o *Campero* encontrou mais dois náufragos, sobre uma jangada. A terceira baleeira, com doze tripulantes e dois passageiros nunca foi encontrada.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/81, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 1 de agosto de 1941; 2 de agosto de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 30/07/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 08/08/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 09/08/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 12/08/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 16/08/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2134, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 19/08/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2139, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 30/10/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2139, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 15/11/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2139, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 17/11/1941.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 132.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Sitoebondo*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1047.html, consultado a 11 de Janeiro de 2019.
- '250 náufragos recolhidos no Atlântico por um vapor espanhol', *Diário de Notícias*, 03/08/1941.
- '41 sobreviventes de três navios torpedeados chegaram ontem ao Tejo a bordo do Lima', *Diário de Notícias*, 05/09/1941.

→ 04 ago 1941

Frankfurt (Ale) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
OBV Covina (GB) **(Navio Oceânico de Abordagem)**	0† 46s	Salvos por navio português	→ 19 náufragos recolhidos pelo contratorpedeiro *NRP Vouga* (Portugal) a 11/08/1941.
		Aportados em navio estrangeiro	→ 1 náufrago embarcado no *Norden* (Panama) a 09/08/1941. Entrada em Lisboa a 12/08/1941.

O contratorpedeiro *Vouga* protagonizou, a 11 de agosto de 1941, o salvamento de 19 tripulantes do navio alemão *Frankfurt*, que no princípio da guerra se abrigara no Chile e foi afundado pela tripulação enquanto tentava chegar à Alemanha. Desarmado foi interceptado na noite de 4 de agosto pelo auxiliar britânico HMS *Cavina* e o comandante rendeu-se sem entregar o navio ao inimigo. Uma das baleeiras foi aprisionada, mas outra escapou e os seus 20 ocupantes tentaram chegar aos Açores.

Na noite de 8 para 9 de Agosto avistaram o vapor panamiano *Norden* existindo duas versões sobre o que aconteceu a seguir. Os panamianos alegam que os alemães não embarcaram porque duvidavam da neutralidade da embarcação e o capitão era britânico. Os germânicos, por seu lado, asseguram que só os acolhiam se seguissem detidos em cabines, temendo talvez que tomassem o navio de assalto. Apenas um náufrago, doente, ficou no *Norden,* e aportou a Lisboa ao fim da tarde do dia 12.

O navio panamiano deixou mantimentos aos alemães e fez também um alerta via rádio revelando a presença do salva-vidas, que também foi recebido pelos portugueses. Ainda a 9 os aviões da Aviação Naval avistaram a baleeira e passaram a posição aos contratorpedeiros *Vouga* e *Lima*. Este último escoltava o vapor *Carvalho Araújo* onde viajava o Presidente da República, General Carmona, que segundo a imprensa terá dado ordens para que fosse procurar os náufragos. A marinha desmentiria a notícia adiantando que o *Lima* se tinha de facto afastado, mas porque estariam náufragos de um outro navio nas proximidades.

Seria o *Vouga*, então em Ponta Delgada, a encontrá-los no dia 11. A pequena embarcação foi avistada pelas 19.40 horas por um vigia e o embarque dos 19 homens aconteceu entre as 20 e as 21 horas. A baleeira foi afundada a tiro para que não constituísse perigo para a navegação.

O *Vouga* entrou em Lisboa a 13 de Agosto atraindo a atenção do público e dos jornais, com a Legação Alemã a promover diversas ações que tiveram impacto em termos de propaganda. O comandante do contratorpedeiro, capitão-tenente António Emílio Martins de Magalhães, alvo de grandes elogios tanto das autoridades alemãs como dos náufragos, foi condecorado pela marinha germânica.

O *Frankfurt* tinha atravessado o Canal do Panamá com destino à Austrália a 16 de Agosto de 1939. Quando começou a guerra navegava para Talcahuano, no Chile, onde deveria abastecer-se. Entrou no porto a 6 de setembro e sabendo que o movimento marítimo de superfície era controlado pelos britânicos tanto no Pacífico como no Atlântico os alemães resolveram esperar. No mesmo país refugiou-se também o veleiro alemão *Priwall*, que em Julho/ Agosto de 1941 foi oferecido ao governo chileno, transformando-se no navio escola *Lautaro,* que naufragou em 1945 com um incêndio da bordo.

Em maio de 1941 o *Frankfurt* – reforçado pela tripulação do *Priwall* – preparou-se para furar o bloqueio britânico, seguindo para o Atlântico através do Cabo Horne sob comando do capitão H. Frese. Os serviços secretos ingleses acompanharam os preparativos do *Frankfurt* e de outras unidades alemãs e italianas que por esta altura receberam ordens para abandonar os portos neutrais e chegar aos países de origem.

Partiram a 17 de Maio de 1941 conseguindo atravessar o Cabo Horne e chegar ao Rio de Janeiro, no Brasil. No dia 26 de junho zarparam outra vez na máxima velocidade, mas a 3 de agosto, pelas 18 horas, avistaram o fumo de um navio que os perseguiu e apesar manobrarem toda a noite não o conseguiram despistar. Tratava-se do navio de abordagem auxiliar da "RN" HMS *Cavina*, que pelas 00.20 horas do dia seguinte, estava já muito próximo. Frese deu ordens para abrir as válvulas e afundar o *Frankfurt*. Os 46 tripulantes escaparam em duas baleeiras, mas aquela em que seguia o comandante, foi capturada. Os outros 20 fugiram protegidos pela noite sendo a maioria encontrados pelo *Norden* e recolhidos pelo NRP *Vouga*.

Fontes e Bibliografia:

- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais,* 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Polícia Marítima do Porto de Lisboa; Núcleo 29, NO 111, Livro de Serviço Diário – 12 a 13/08/1941 e 13 a 14/08/1941.
- BCM-AH: Contratorpedeiro Vouga; Núcleo 48, NO 27, *Diário de Navegação* – 08 a 13 de agosto de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2137, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 28/05/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2137, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 04/06/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 11/06/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 17/06/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - América and West Indies*, 19/06/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations* - East Indies, 20/06/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations* - South Atlantic, 21/06/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations* - South Atlantic, 24/06/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 04/08/1941.
- Rudolph M. H. Nicolaus, *Shiffbrüchig im Atlantic.* In *Cap Horniers - Die letzen Seeleute von Kap Horn*, Hamburg, Die Barque, 2001, pp. 196 - 222.
- Ludwig Dinklage & Hans Jürgen Witthöft, *Die Deutsche Handelsflotte 1939 - 1945*, Ulm, Nikol Verlagsgesellschaft, 2001, pp. 34-36.
- 'O contratorpedeiro Vouga saiu do Tejo em busca duma embarcação com 20 náufragos alemães', *Diário de Notícias*, 10/08/1941.
- 'Os náufragos alemães continuam a ser procurados pelo Vouga', *Diário de Notícias*, 11/08/1941.
- '19 náufragos do Frankfurt foram salvos pelo Vouga e chegaram ontem a Lisboa', *Diário de Notícias*, 14/08/1941, p.1.
- 'Na Legação da Alemanha uma festa ao náufragos do Frankfurt e aos tripulantes do Vouga que os salvaram', *Diário de Notícias*, 18/08/1941, p1.
- 'Os Náufragos do Frankfurt salvos pelo Vouga', *Diário de Notícias*, 21/08/1941.
- 'O reconhecimento do Reich pelo salvamento dos náufragos alemães realizado pelo Vouga', *Diário de Notícias*, 21/03/1942.

→ 04 ago 1941

Robert Max (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-126 (Ale) **(Submarino)**	0† 6s	Arribada por meios próprios	→ 6 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha de São Miguel, Açores, a 08/08/1941.

Quando os seis náufragos da escuna bacalhoeira britânica *Robert Max* chegaram à praia, perto de Ponta Delgada, em São Miguel nos Açores, mal se conseguiam mexer depois de passarem três dias sentados no dóri que lhes serviu de salva-vidas, após o seu navio ter sido afundado a tiros de canhão pelo U-126.

Foi a população que ajudou a puxar a embarcação para praia. Recuperaram brindando com vinho local e algum vinho do porto, sendo depois entregues ao cônsul britânico e às autoridades navais portuguesas. No dia 4 de setembro os seis homens chegaram a Lisboa a bordo do mercante português *Lima*, que trazia também náufragos do holandês *Sitoebondo* e do britânico *Shahristan*.

O *Robert Max* vinha para Lisboa transportando bacalhau salgado quando foi interceptado pelo *U-126* a 4 de agosto o que disparou dois tiros de aviso para o imobilizar. Depois de verificar a documentação o comandante alemão deu ordem para que abandonassem o veleiro e afundou-o a tiros de canhão.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/81, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 09 de agosto de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2133, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 08/08/1941.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Robert Max*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1048.html, consultado a 11 de novembro de 2019.
- John Douglas, '*The enemy below: The sinking of the Robert Max*', The Southern Gazette, 23/02/2015, em http://www.southerngazette.ca/Community/20150223/article4054217/DownMemoryLane/1, consultado a 9 de agosto de 2015.
- '41 sobreviventes de três navios torpedeados chegaram ontem ao Tejo a bordo do Lima', *Diário de Notícias*, 05/09/1941.

→ 14 ago 1941

Sud (Jugoslávia) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Marconi (itália)/ U-126 (Ale) **(Submarinos)**	0† 33s	Salvos por navio português	→ 33 náufragos recolhidos pelo navio *Alferrarede* (Portugal) a 14 ou 15 de agosto de 1941. Deixados na Horta, Açores, a 17/08/1941.

O *Alferrarede* encontrou, possivelmente no dia 14 e Agosto de 1941 os 33 tripulantes do navio jugoslavo *Sud* que fora afundado, nesse mesmo dia, pela acção conjunta de um submarino italiano e de um U-boat alemão. Os náufragos foram deixados na Horta, nos Açores, três dias depois. Entre estes contavam-se seis portugueses oriundos da Madeira e dos Açores. No dia 31 de agosto o paquete *Lourenço Marques* entrou em Lisboa com estes náufragos a bordo.

A Sociedade Geral, proprietária do *Alferrarede*, recebeu mais tarde uma carta de agradecimento da Legação jugoslava em Lisboa. Este navio já tinha protagonizado outro salvamento em Julho de 1940 quando recolheu 31 sobreviventes do holandês *Lucrecia*.

O *Sud* integrava o comboio HG.70 quando submarinos do Eixo detetaram a sua passagem. O *U-126* preparava-se para o atacar quando um torpedo disparado pelo italiano *Marconi* falhou outro alvo e o atingiu. Os 33 tripulantes abandonaram o navio de imediato, mas aquele continuou a flutuar. O U-boat fez depois 33 disparos de canhão e lançou um torpedo para o afundar.

Fontes e Bibliografia:

- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais,* 31 de janeiro de 1943.
- AHD-MNE: Légation Royale de Yougoslavie au Portugal; C.E23.P5/1261, *Agradecimento pelo salvamento dos náufragos do Sud,* 22 de agosto de 1941.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Sud*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1058.html, consultado a 11 de outubro de 2019.
- 'O Lourenço Marques trouxe para Lisboa 32 náufragos dum vapor iugoslavo', Diário de Notícias, 01/09/1941.

→ 19 ago 1941
Ciscar (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-201 (Ale) **(Submarino)**	13† 35s	Aportados em navio estrangeiro	→ 35 náufragos recolhidos pelo navio *Petrel* (GB) a 19/08/1941. Entrada em Lisboa a 24/08/1941.

O vapor inglês *Petrel* entrou no porto de Lisboa ao princípio da noite de 23 de agosto de 1941 trazendo 25 náufragos do também britânico *Ciscar*, torpedeado pelo *U-201*, quando integrava o comboio OG.71.

Na manhã seguinte, um domingo, o capitão do *Petrel* foi a terra levando a lista dos náufragos que tinha a bordo, mas apenas na segunda-feira à tarde foi autorizado o seu desembarque. Desta demora resultaram protestos por parte dos sobreviventes do *Ciscar* que vestiam, na maioria dos casos, roupa emprestada pelos camaradas que os tinham salvo.

O navio viajava de Bristol, no Reino Unido, para Gibraltar quando foi atingido por dois torpedos disparados pelo *U-201*. Não houve tempo para arriar os salva-vidas e os sobreviventes devem a vida ao facto de terem encontrado uma das cinco jangadas do navio, preparadas para se soltar sozinhas em caso de afundamento. O *Petrel* integrava o mesmo comboio e era o navio de salvamento da sua coluna ficando a pairar durante cerca de duas horas, com as máquinas paradas, enquanto dois dos seus botes procuravam sobreviventes. Da tripulação perderam-se 13 homens.

Quatro sobreviventes que chegaram a Lisboa embarcaram em finais de setembro no vapor inglês *Cervantes* para serem repatriados, mas no dia 27 do mesmo mês o navio também foi torpedeado e três perderam a vida. A autoria do ataque foi de novo do *U-201.*

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2138, Survivor Reports, *Report of an interview with the Master of the Ciscar - Captain E. L. Hughes*, 9 de setembro de 1941, pp. 56-59.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 20 de agosto de 1941; 25 de agosto de 1941.
- BCM-AH: Polícia Marítima do Porto de Lisboa; Núcleo 29, NO 111, *Livro de Serviço Diário – 23 a 24/08/1941*.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 204.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Ciscar*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1062.html, consultado a 11 de janeiro de 2020.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Cervantes*; https://uboat.net/allies/merchants/1135.html, consultado a 11 de janeiro de 2020.
- 'Náufragos ingleses', *Diário de Lisboa*, 24/08/1941, p. 2.

→ 06 set 1941

Trinidad (Panamá) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-95 (Ale) **(Submarino)**	0† 10s	Salvos por navio português	→ 5 náufragos recolhidos pelo navio *Gronelândia* (Portugal) a 25/09/1941. Entrada em Leixões a 27/09/1941.
		Aportados em navio estrangeiro	→ 5 náufragos recolhidos pelo navio *Moderno Agujas* (Espanha) a 26/09/1941. Entrada em Leixões a 27/09/1941.

Ao porto de Leixões chegaram no dia 27 de Setembro de 1941 o lugre bacalhoeiro português *Gronelândia* e a traineira espanhola *Moderno Agujas*, trazendo cada um cinco náufragos do vapor panamiano *Trinidad,* afundado a 5 de setembro pelo U-95.

O *Gronelândia*, sob comando do João Fernandes Matias, regressava dos bancos de pesca da Terra Nova quando, pelas 13 horas do dia 25, encontrou e recolheu cinco náufragos a 210 milhas do porto de Leixões.

O *Moderno Agujas,* por seu lado, recolheu também cinco náufragos a cerca de 30 milhas do cabo Mondego, mas no dia 26. Entre estes encontrava-se o capitão do *Trinidad,* Lambarto Basnote, ferido com gravidade e razão para o mestre da traineira, Juan Mirande, procurar o porto mais próximo, que no caso era Leixões.

Os náufragos eram de seis nacionalidades diferentes e cinco eram espanhóis. Semanas depois a Embaixada Inglesa enviou uma nota pedindo às autoridades portuguesas para que não respondessem de forma afirmativa a um pedido do estado espanhol que solicitava a entrega daqueles tripulantes. Não foi encontrada a resposta portuguesa e pode-se apenas especular sobre as razões deste pedido, mas talvez se tratassem de homens que tinham lutado pelos republicanos na guerra civil que assolara o país vizinho até dois anos antes. Como milhares de outros defensores da república tinham fugido e os nacionalistas, no poder em Madrid, acreditavam agora ter uma oportunidade para os capturar.

Pelas 23.50 horas do dia 5 de Setembro de 1941 o *U-95* fez sinal ao *Trinidad*, 360 milhas a noroeste do cabo Finisterre, para que este parasse e se sujeitasse a uma inspeção de contrabando. O U-boat reforçou a ordem com alguns disparos sobre a ponte. Um escaler com o capitão e a documentação pedida foi enviado e foi detectada carga originária de Inglaterra. Os tripulantes tiveram 20 minutos para sair em dois salva-vidas e depois os alemães dispararam um total de 37 obuses para o afundar.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 29 de setembro de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2135, World War II *Diaries 1941-1945*, *Situation Report - U-boat Campaign*, 28/09/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2135, World War II *Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 29/09/1941.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais,* 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Ofício com relatos dos salvamentos dos náufragos do Trinidade realizados pelo Moderno Agujas e pelo Gronelândia*, 6 de outubro de 1941.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 42.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Trinidad*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1085.html, consultado a 11 de fevereiro de 2019.
- 'Ship Survivors reach Portugal - Panamanian vessel reported sunk', *The Advertiser*, 29/09/1941, p. 8.
- 'A traineira Moderno Aguillar e o lugre-motor Gronelândia desembarcaram em Leixões dez náufragos do navio motor Trindade, metido a pique ao largo do Cabo Finisterra', *Diário de Notícias*, 28/09/1941, p. 1.

→ 20 set 1941

Cingalese Prince (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-111 (Ale) **(Submarino)**	57† 19s	Aportados em navio estrangeiro	→ 17 náufragos recolhidos pelo navio *Castillo Montjuich* (Espanha) a 02/10/1941. Entrada em São Vicente, Cabo Verde, a 08/10/1941.

O vapor espanhol *Castillo Montjuich* entrou em São Vicente, Cabo Verde, no dia 8 de outubro de 1941, com 17 sobreviventes do inglês *Cingalese Prince*, afundado pelo *U-111* a 20 de setembro com dois torpedos. Quatro homens foram assistidos no hospital da ilha por causa das queimaduras solares sofridas durante os doze dias em que viveram sobre três jangadas atadas uma às outras. O repatriamento foi rápido pois logo a 14 de outubro seguiram no paquete português *Guiné* para Bathurst (atual Banjul), na Gâmbia.

O *Cingalese Prince* seguia sozinho na madrugada de 20 de setembro de 1941 quando foi atacado pelo *U-111* com dois torpedos que o afundaram tão depressa que a tripulação não teve tempo de arriar os salva-vidas. Um grupo de 17 náufragos atou três jangadas para aproveitar espaço e utilizar alimentos e água que armazenavam. Os abastecimentos foram reforçados por chocolate, congnac e cigarros deixados pelo U-boat. Racionaram tudo durante 12 dias e ainda capturaram um tubarão que cozinharam sobre as jangadas.

Do *Cingalese Prince* conhecem-se mais dois sobreviventes recolhidos pelos avisos da "RN" HMS *Weston* e HMS *Londonderry*.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2130, *Survivor Reports, Report of an interview with the 2nd officer and Chief Engineer of the Cingalese Prince - Mr. H. F. Jowett and Mr. R. H. Wilson*, 12 de novembro de 1941, pp. 193-196.
- TNA: Admiralty; ADM 199/81, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 9 de outubro de 1941.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de Náufragos efetuados nas colónias portuguesas, Vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados nesta colónia (Cabo Verde)*, 8-01-1943, p. 118.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 138.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, pp. 120-121.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Cingalese Prince*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1119.html, consultado a 9 de outubro de 2019.
- 'Chegaram a Cabo Verde 17 náufragos do vapor inglês Singalese Prince torpedeado por um submarino alemão', *Diário de Notícias*, 09/10/1941.

→ 22 set 1941

Niceto de Larrinaga (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-103 (Ale) **(Submarino)**	2† 53s	Aportados em navio estrangeiro	→ 11 náufragos recolhidos pelo HMS *Gardenia* (GB). Entrada em Ponta Delgada, Açores, a 25/09/1941.

Na noite de 25 de setembro de 1941 entrou em Ponta Delgada, Açores, a corveta britânica *Gardenia*, para se abastecer e para deixar 11 náufragos pertencentes ao mercante inglês *Niceto de Larrinaga*, afundado pelo *U-103* quando seguia integrado no comboio SL.87.

Pelo menos um dos sobreviventes foi internado no hospital com um braço partido. Alguns chegaram a Lisboa a 14 de outubro, no paquete português *Carvalho Araújo*, num grupo de cerca de oitenta náufragos, todos de navios que integravam o comboio SL.87, e que utilizaram a capital portuguesa como ponto de reunião antes do repatriamento.

Ao contrário de outras chegadas deste tipo não foi permitido aos repórteres em Lisboa fotografar os recém-chegados com os tripulantes a "conservarem-se num mutismo absoluto". Do cais, onde eram aguardados por funcionários do consulado britânico, foram conduzidos ao Instituto Britânico onde comeram, para serem depois alojados em diversos hotéis e pensões da cidade.

O *Niceto de Larrinaga* integrava o comboio SL.87 que começou a ser atacado por U-boats na madrugada de 22 de setembro, quando o *Silverbelle* foi atingido por um torpedo do *U-68*. O navio seria rebocado durante dias antes de se afundar. Nesse dia e noite não houve mais ataques até pouco antes da meia noite quando foram torpedeados, quase em simultâneo, o *Edward Blyden* e o *Niceto de Larrinaga*, ambos pelo *U-103*. O comboio voltaria a ficar na mira dos U-boats na noite e madrugada de 24 quando pouco depois da meia noite o *U-67* afundou o *St. Clair II* e, entre as seis e as sete da manhã, o *U-107* disparou uma salva que condenou ao mesmo destino o *John Holt*, o *Dixcove* e o *Lafian*.

Os sobreviventes do *Niceto de Larrinaga* foram recolhidos por dois escoltas distintos, onze pelo já referido *Gardenia* e os restantes pelo aviso *Lulworth*, que os deixou em Londonderry, na Irlanda do Norte, a 4 de outubro. A Ponta Delgada chegaram náufragos de pelo menos quatro navios do SL.87, nomeadamente, do *Niceto de Larrinaga* a bordo da corveta *Gardenia* e dos *St. Clair II*, *John Holt* e *Lafian* no aviso *Gorleston*.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2138, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Niceto de Larrinaga - Captain F. L. Milnes*, 10 de outubro de 1941, pp. 199-201.
- TNA: Admiralty; ADM 199/81, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 19 de setembro de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2134, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign*, 22/09/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2134, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 23/09/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2134, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 24/09/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2135, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 27/09/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 01/10/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 03/10/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 11/10/1941.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 197.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 91.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 388-389.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Niceto de Larrinaga*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1126.html, consultado a 11 de maio de

2019.
- 'Náufragos ingleses - 114 desembarcaram nos Açores', *Diário de Notícias*, 27/09/1941.
- 'A bordo do Carvalho Araújo chegaram 80 náufragos ingleses que aportaram aos Açores', *Diário de Notícias*, 15/10/1941.

→ 24 set 1941

St. Clair II (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-67 (Ale) **(Submarino)**	13† 31s	Aportados em navio estrangeiro	→ 26 náufragos recolhidos pelo HMS *Gorleston* (GB). Entrada em Ponta Delgada a 26/09/1941.

A 26 de setembro de 1941 entrou em Ponta Delgada, Açores, o aviso britânico HMS *Gorleston* trazendo cerca de uma centena de náufragos, entre eles 26 do mercante inglês *St. Clair II*, afundado pelo *U-67* quando seguia integrado no comboio SL.87.

Entre os sobreviventes estava o capitão, Harry Readman, que chegaria a Lisboa no dia 14 de outubro, no paquete português *Carvalho Araújo*, com cerca de oitenta náufragos, todos oriundos de navios pertencentes ao comboio SL.87. A capital portuguesa foi o local de reunião antes do repatriamento.

Ao contrário de outras chegadas deste tipo, não foi permitido aos repórteres e, Lisboa fotografar os recém-chegados e as perguntas ficaram sem reposta com os tripulantes a "conservarem-se num mutismo absoluto". Do cais, onde eram aguardados por funcionários do consulado britânico, foram conduzidos ao Instituto Britânico onde comeram, para serem depois alojados em diversos hotéis e pensões da cidade.

O *St. Clair II* integrava o comboio SL.87 que começou a ser atacado por U-boats na madrugada de 22 de setembro, quando o *Silverbelle* foi atingido por um torpedo do *U-68*. O navio seria rebocado durante dias antes de se afundar. Nesse dia e noite não houve mais ataques até pouco antes da meia noite quando foram torpedeados, quase em simultâneo, o *Edward Blyden* e o *Niceto de Laringe*, ambos pelo *U-103*. O comboio voltaria a ficar na mira dos U-boats na noite e madrugada de 23 para 24 quando pouco depois da meia noite o *U-67* afundou o *St. Clair II* e, entre as seis e as sete da manhã, o *U-107* disparou uma salva que condenou ao mesmo destino o *John Holt*, o *Dixcove* e o *Lafian*.

Outros cinco sobreviventes do *St. Clair II* foram salvos pelo aviso HMS *Lulworth*, que os deixou em Londonderry, na Irlanda do Norte, a 4 de outubro. A Ponta Delgada chegaram náufragos de pelo menos quatro navios deste comboio, nomeadamente, do *Niceto de Larrinaga* a bordo da corveta *Gardenia* e dos *St. Clair II*, *John Holt* e *Lafian* a bordo do aviso *Gorleston.*

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2138, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the St. Clair II - Captain H. Readman*, 22 de outubro de 1941, pp. 209-210.
- TNA: Admiralty; ADM 199/81, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 19 de setembro de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2134, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign*, 22/09/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2134, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 23/09/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2134, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 24/09/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2135, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 27/09/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 01/10/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 03/10/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 11/10/1941.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 197.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 91.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 388-389.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – St. Clair II*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1127.html, consultado a 11 de maio de 2019.

- 'Náufragos ingleses - 114 desembarcaram nos Açores', *Diário de Notícias*, 27/09/1941.
- 'A bordo do Carvalho Araújo chegaram 80 náufragos ingleses que aportaram aos Açores', *Diário de Notícias*, 15/10/1941.

→ 24 set 1941

John Holt (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-107 (Ale) **(Submarino)**	1† 68s	Aportados em navio estrangeiro	→ 68 náufragos recolhidos pelo HMS *Gorleston* (GB). Entrada em Ponta Delgada a 26/09/1941.

A 26 de setembro de 1941 entrou em Ponta Delgada, Açores, o aviso britânico HMS *Gorleston* com cerca de uma centena de náufragos, entre eles 68 do mercante inglês *John Holt*, afundado pelo *U-107* quando seguia no comboio SL.87.

Entre os sobreviventes estava o capitão, Cecil Hime, também um dos que chegaram a Lisboa a 14 de outubro, no português *Carvalho Araújo*, integrado num grupo de cerca de oitenta náufragos, oriundos de navios pertencentes ao comboio SL.87. A capital portuguesa foi o local de reunião antes do repatriamento.

Ao contrário de outras chegadas deste tipo, não foi permitido aos repórteres de Lisboa fotografar os recém-chegados e as perguntas também ficaram sem reposta com os tripulantes a "conservarem-se num mutismo absoluto". Do cais, onde eram aguardados por funcionários do consulado britânico, foram conduzidos ao Instituto Britânico onde comeram, para serem depois alojados em diversos hotéis e pensões da cidade.

O *John Holt* integrava o comboio SL.87 que começou a ser atacado por U-boats na madrugada de 22 de setembro, quando o *Silverbelle* foi atingido por um torpedo do *U-68*. O navio seria rebocado durante dias antes de se afundar. Nesse dia e noite não houve mais ataques até pouco antes da meia noite quando foram torpedeados, quase em simultâneo, o *Edward Blyden* e o *Niceto de Larrinaga*, ambos pelo *U-103*. O comboio voltaria a ficar na mira dos U-boats na noite e madrugada de 23 e 24 quando pouco depois da meia noite o *U-67* afundou o *St. Clair II* e, entre as seis e as sete da manhã, o *U-107* disparou uma salva que condenou ao mesmo destino o *John Holt*, o *Dixcove* e o *Lafian*.

A Ponta Delgada chegaram náufragos de pelo menos quatro destes sete navios. Do *Niceto de Larrinaga* a bordo da corveta *Gardenia* e dos *St. Clair II*, *John Holt* e *Lafian* a bordo do aviso *Gorleston*.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2138, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the John Holt - Captain C. G. Hime*, 21 de outubro de 1941, pp. 214-216.
- TNA: Admiralty; ADM 199/81, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 19 de setembro de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2134, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign*, 22/09/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2134, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 23/09/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2134, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 24/09/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2135, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 27/09/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 01/10/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 03/10/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 11/10/1941.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 197.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 91.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 388-389.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – John Holt*; , consultado a 11 de maio de 2019.
- 'Náufragos ingleses - 114 desembarcaram nos Açores', *Diário de Notícias*, 27/09/1941.
- 'A bordo do Carvalho Araújo chegaram 80 náufragos ingleses que aportaram aos Açores', *Diário de Notícias*, 15/10/1941.

→ 24 set 1941

Lafian (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-107 (Ale) **(Submarino)**	0† 47s	Aportados em navio estrangeiro	→ 47 náufragos recolhidos pelo HMS *Gorleston* (GB). Entrada em Ponta Delgada a 26/09/1941.

A 26 de setembro de 1941 entrou em Ponta Delgada, Açores, o aviso britânico HMS *Gorleston* com cerca de uma centena de náufragos, entre eles 47 do mercante inglês *Lafian*, afundado pelo *U-107* quando seguia integrado no comboio SL.87.

Entre os sobreviventes estava o capitão Evan Phillips que chegou a Lisboa no dia 14 de outubro, a bordo do português *Carvalho Araújo*, num grupo de cerca de oitenta náufragos, todos de navios que tinham pertencido ao comboio SL.87. A capital portuguesa foi o local de reunião antes do repatriamento.

Ao contrário de outras chegadas deste tipo, não foi permitido aos repórteres de Lisboa fotografar os recém-chegados e as perguntas também ficaram sem reposta com os tripulantes a "conservarem-se num mutismo absoluto". Do cais, onde eram aguardados por funcionários do consulado britânico, foram conduzidos ao Instituto Britânico onde comeram, para serem depois alojados em diversos hotéis e pensões da cidade.

O *Lafian* integrava o comboio SL.87 que começou a ser atacado por U-boats na madrugada de 22 de setembro, quando o *Silverbelle* foi atingido por um torpedo do *U-68*. O navio seria rebocado durante dias antes de se afundar. Nesse dia e noite não houve mais ataques até pouco antes da meia noite quando foram torpedeados, quase em simultâneo, o *Edward Blyden* e o *Niceto de Larrinaga*, ambos pelo *U-103*. O comboio voltaria a ficar na mira dos U-boats na noite e madrugada de 23 para 24 quando pouco depois da meia noite o *U-67* afundou o *St. Clair II* e, entre as seis e as sete da manhã, o *U-107* disparou uma salva que condenou ao mesmo destino o *John Holt*, o *Dixcove* e o *Lafian*.

A Ponta Delgada chegaram náufragos de pelo menos quatro destes sete navios. Do *Niceto de Larrinaga* a bordo da corveta *Gardenia* e dos *St. Clair II*, *John Holt* e *Lafian* a bordo do aviso *Gorleston*.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2138, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Lafian - Captain E. L. Phillips*, 30 de outubro de 1941, pp. 217-218.
- TNA: Admiralty; ADM 199/81, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 19 de setembro de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2134, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign*, 22/09/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2134, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 23/09/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2134, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 24/09/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2135, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 27/09/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 01/10/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 03/10/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2138, *World War II War Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 11/10/1941.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 197.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 91.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 388-389.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Lafian*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1126.html, consultado a 11 de maio de 2019.
- 'Náufragos ingleses - 114 desembarcaram nos Açores', *Diário de Notícias*, 27/09/1941.
- 'A bordo do Carvalho Araújo chegaram 80 náufragos ingleses que aportaram aos Açores', *Diário de Notícias*, 15/10/1941.

→ 01 nov 1941

Bradford City (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-68 (Ale) **(Submarino)**	0† 45s	Arribada por meios próprios	→ 22 náufragos arribaram à Baía dos Tigres, em Angola, a 10/11/1941.

A 10 de novembro de 1941 aportou na Baía dos Tigres, em Angola, uma embarcação salva-vidas transportando 22 náufragos do vapor inglês *Bradford City*, afundado pelo *U-68* no dia 1 do mesmo mês.

Os náufragos foram levados pela embarcação *Maria de Lourdes* para Mossamedes, onde embarcaram, a 18, no vapor português *Angola* que os deixou na Cidade do Cabo, na África do Sul, país onde outra baleeira com os restantes membros da tripulação já havia arribado.

O *Bradford City* viajava entre a Cidade do Cabo e Freetown quando, a 1 de novembro foi torpedeado pelo *U-68*. Enquanto os tripulantes arriavam os botes foram surpreendidos pelo submarino que emergiu a cerca de uma dezena de metros, submergindo logo de seguida. O comandante alemão relataria mais tarde que o seu U-boat apresentava problemas técnicos e só por sorte não abalroou os ingleses.

Já com dois salva-vidas a pairar o submarino voltou a emergir com um oficial a perguntar o nome do navio. Na primeira noite as baleeiras separaram-se para não voltaram a encontrar-se. Uma arribou na Baía dos Tigres, em Angola, e a outra numa praia sul-africana deserta. Os 23 náufragos desta última seriam avistados por um avião da Força Aérea Sul-africana que lhes deixou mantimentos. Nos dias seguintes tentaram resgatá-los por mar, sem sucesso. Seriam salvos por uma patrulha do exército, caminhando várias milhas até uma zona habitada e que permitia acesso a viaturas.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2139, *Survivor Reports, Report of an interview with Mr. A. Swan e Mr. P. Sakkit from the Bradford City*, 12 de Janeiro de 1942, pp. 01-03.
- TNA: Admiralty; ADM 199/81, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 12 e novembro de 1941; 13 de novembro de 1941..
- NARA: Admiralty; Reel: A2139, *World War II Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 10/11/1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2139, *World War II Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 11/11/1941.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias - Governo Geral de Angola; C.E23.P5/1260, *Informação sobre a presença de Náufragos em Angola*, 14-01-1943, p. 119.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 264.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 183.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Bradford City*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1192.html, consultado a 11 de outubro de 2019.

→ 30 nov 1941

Ashby (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-43 (Ale) **(Submarino)**	17† 33s	Arribada por meios próprios	→ 33 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha do Faial a 04/12/1941.

A 3 de dezembro de 1941 os 33 sobreviventes do vapor britânico *Ashby* avistaram os pontos mais altos da ilha do Faial, mas só no dia seguinte conseguiram aproximar-se o suficiente para procurar um sítio seguro para o desembarque, mas como a costa era íngreme, rochosa e perigosa para qualquer tentativa de arribar só a ajuda de uma embarcação local permitiu que entrassem no porto sãos e salvos.

O salva-vidas tinha sido avistado por um vigia da Bateria Independente de Costa nº 20, pertencente às tropas expedicionárias do continente, colocado no Capelo. Passada a informação a um gasolina - designação genérica dada na época aos barcos mais pequenos com motor - este saiu para fazer o reboque.

Três náufragos receberam assistência médica no hospital do Faial com lesões pouco importantes, mas dois - com dedos e costelas partidas - não seguiram de imediato os 30 companheiros no processo de repatriamento. No contratorpedeiro *Lima* seguiram do Faial para o Pico. No *Carvalho Araújo* chegaram a Lisboa e embarcaram num navio britânico para Gibraltar. O regresso a casa fez-se no vapor polaco *Batory* que aportou em Inglaterra na primeira quinzena de janeiro.

O *Ashby* foi afundado pelas 19.26 horas do dia 30 de novembro de 1941 atingido por dois torpedos disparados pelo *U-43*. O navio afundou-se em poucos minutos, destruindo uma das duas baleeiras que tinham sido arriadas e onde já estavam alguns homens. Vários, entre eles o capitão, morreram na sequência do incidente. Os que se salvaram foram recolhidos noutra baleeira, comandada pelo chefe de oficiais, cujos conhecimentos de náutica foram cruciais para estabelecer o rumo para o Faial.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2139, *Survivor Reports*, *Report of an interview with the Chief Officer from the Ashby - Mr. L. Henderson*, 13 de janeiro de 1942, pp. 62-64.
- TNA: Admiralty; ADM 199/81, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1941*, 06 de Dezembro de 1941.
- NARA: Admiralty; Reel: A2140, *World War II Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign - Ships Attacked*, 04/12/1941.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação dos náufragos que arribaram em embarcações às costas de Portugal e ilhas adjacentes*, 31 de janeiro de 1943.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 246.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 190.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Ashby*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1209.html, consultado a 11 de março de 2019.
- 'Foi torpedeado o vapor inglês Ashby morrendo o capitão e cinco tripulantes - cerca de 50 sobreviventes aportaram ao Faial', *Diário de Notícias*, 05/12/1941.

→ 08 dez 1941

Nanyei Maru (Japão) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Hudson (Austrália) **(Avião)**	0† 14s	Arribada por meios próprios	→ 14 náufragos arribaram em duas baleeiras ao porto de Dili, Timor, a 08/12/1941.

Pela meia noite do dia 8 de dezembro de 1941 chegaram ao cais de Dili, em Timor, duas baleeiras com a tripulação do pequeno cargueiro japonês *Nanyei Maru*, afundado horas antes ao largo da ilha pelo ataque de um avião australiano baseado em Kupang, na parte holandesa da ilha.

Carlos Cal Brandão conta, no seu livro Funo, que os tripulantes tentaram entrar na cidade de forma sorrateira mas foram interceptados por um português que com outros tinham decidido ficar de vigia, tanto porque tinham sabido do combate ao largo como pelo facto de terem tido conhecimento do ataque japonês a Pearl Harbor. Foi esse grupo que alertou a as autoridades.

Um dos tripulantes encontrava-se ferido num braço, atingido pelos disparos do avião quando tentava regressar ao navio para utilizar o rádio.

O ataque à embarcação japonesa teve lugar pelas 17 horas daquele dia. Um bimotor Hudson da RAAF, que tinha sobrevoado a cidade de Dili - voos que aconteceriam com frequência nos dias seguintes - dirigiu-se depois para Ataúro onde após vários passagens largou uma carga explosiva e realizou diversos disparos. A distância impediu que a população local se apercebesse dos resultados da agitação.

O piloto do avião relataria mais tarde que após umas passagens sobre o navio e depois de largar uma carga explosiva na proximidade os tripulantes tinham escapado nas baleeiras. Um tripulante regressou, no entanto, a bordo, altura em que a embarcação foi novamente metralhada.

O *Nanyei Maru*, que também dava apoio aos hidroaviões de passageiros japoneses que periodicamente ligavam a ilha portuguesa às japonesas, não se afundou, encalhando na ilha de Ataúro, de onde foi rebocado para Dili. No final da guerra estava semi-submerso numa zona pouco profunda do porto.

Fontes e Bibliografia:

- NAA: Navy Office; A981, TIM P 11, *Timor (Portuguese) Intelligence Reports*, datas diversas.
- NAA: Navy Office; A981, TIM P 3 - Part 1, *Timor (Portuguese) Occupation*, datas diversas.
- NAA: Navy Office; A981, TIM P 9, *Timor (Portuguese) Report by C. H. Archer (Including movements by Archer)*, datas diversas.
- NAA: War Office; A981, War 72, *War Records. War Developments Portuguese Timor*, datas diversas.
- Carlos Cal Brandão, *Funo - Guerra em Timor*, Porto, Edições AOU, 1946, pp. 35 a 39.
- Pacific Wrecks: *Nanyei Maru*; https://www.pacificwrecks.com/ships/maru/nanyei.html, consultado a 11 de março de 2019.

Ano de 1942

→ 22 jan 1942
Gandia (Bélgica) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-135 (Ale) **(Submarino)**	65† 14s	Salvos por navio português	→ 4 náufragos recolhidos pelo navio *João Corte Real* (Portugal) a 17/02/1942.

Na tarde do dia 17 de fevereiro de 1942 o arrastão de pesca *João Corte Real* encontrou, 100 milhas a leste de São João da Terra Nova, quatro náufragos do *Gandia*, um cargueiro belga afundado no dia 22 de janeiro pelo U-135. Eram os últimos sobreviventes de um grupo de 28 que tinham conseguido entrar para aquele salva-vidas, apresentado-se nus, gelados e famintos. Os 19 tripulantes do navio português tiveram dificuldade em metê-los a bordo, vesti-los e tratá-los.

O *João Corte Real* entrou em Lisboa na tarde de 25 de fevereiro e todos os náufragos, entregues ao cuidado do cônsul belga, foram hospitalizados. Mais tarde realizou-se uma cerimónia no "British Seaman's Club", que contou com a presença dos náufragos, representantes diplomáticos belgas e britânicos e tripulantes do navio português, que receberam uma cigarreira de prata cada um como forma de agradecimento.

O *Gandia*, com 79 tripulantes sob comando do capitão Potié, partiu de Liverpool no dia 12 de janeiro de 1942, com 500 toneladas de carga num comboio com destino a St. John, no Canada. Uma tempestade dispersou os navios deixando vários isolados, entre eles o *Gandia*. No dia 22 pelas 17.25 horas, foi torpedeado pelo U-135. Apenas dois dos quatro salva-vidas foram arriados com sucesso. Dos outros um chocou repetidamente contra o casco e atirou os ocupantes ao mar e o segundo foi arrastado com o navio. Perderam-se trinta homens.

Depois de recolherem os que ficaram na água uma baleeira, com 21 homens, ficou entregue ao capitão Potié e outra, com 28, ao imediato Hubert. Mantiveram-se juntos durante parte da noite, mas de madrugada já não se avistavam.

Na embarcação de Potié, morreram 11 náufragos, entre eles o capitão, antes de serem encontrados pelo contratorpedeiro americano *USS Bernadou*, 14 dias depois. Na do imediato Hubert morrem 24 dos 28 ocupantes antes de serem recolhidos pelos portugueses depois de mais de três semanas no mar.

Fontes e Bibliografia:

- NARA: Admiralty; Reel: A2143, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America & West Indies*, 04/02/1942.
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 444.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Gandia*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1282.html, consultado a 07 de agosto de 2019.
- 'Eram 28 Náufragos a bordo de uma baleeira do Gandia e salvaram-se quatro', *Diário de Lisboa*, 25/02/1942, p. 5.
- 'Uma tragédia no mar - chegaram a Lisboa quatro sobreviventes do vapor belga Gandia torpedeado no Atlântico', *Diário de Notícias*, 26/02/1942, p. 1.
- 'O Ministro da Bélgica por intermédio do Diário de Notícias patenteia à Marinha portuguesa o reconhecimento dos belgas pelo salvamento dos náufragos do Gandia', *Diário de Notícias*, 27/02/1942, p. 1.
- 'O Ministro da Bélgica prestou homenagem à tripulação do vapor João Corte Real por ter salvo náufragos e um navio belga', *Diário de Notícias*, 07/03/1942, p. 1.
- 'O salvamento de náufragos pelo João Corte Real', *Diário de Lisboa*, 09/04/1942, p. 8.

→ 27 jan 1942
Pan Norway (Noruega) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-123 (Ale) **(Submarino)**	0† 41s	Aportados em navio estrangeiro	→ 41 náufragos recolhidos pelo U-123 e navio *Mount Aetna* (Grécia) a 27/01/1942, Entrada em Lisboa a 06/02/1942.

A meio da manhã de 6 de fevereiro de 1941 entrou em Lisboa o vapor grego *Mount Aetna* trazendo a bordo 41 tripulantes do navio tanque norueguês *Pan Norway*, afundado a tiros de canhão pelo *U-123*, na madrugada de 27 de janeiro de 1942. À espera estava o vice-consul da Noruega que assegurou o tratamento médico a seis tripulantes, dois dos quais ficaram internados no Hospital de São José por apresentarem ferimentos mais graves.

O *Pan Norway* foi afundado a tiros de canhão pelo *U-123,* que já tinha gasto todos os torpedos. Os noruegueses perderam o canhão cedo no combate, mas responderam com armas ligeiras e conseguiram atingir o U-boat sem que este sofresse, no entanto, danos graves.

Depois do afundamento o U-boat colaborou ativamente na recolha de náufragos que entregou ao *Mount Aetna,* um navio grego a viajar sob a bandeira da neutral suíça, e que foi conduzido pelos alemães até um salva-vidas e ao local onde se dera o afundamento. Uma dezena de homens foram encontrados deste modo.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/82, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 08/02/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2143, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 05/02/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2143, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 06/02/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2144, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 06/02/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2143, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - América and West Indies*, 19/03/1942.
- BCM-AH: Polícia Marítima do Porto de Lisboa; Núcleo 29, NO 111, *Livro de Serviço Diário – 05 a 06/02/1942*.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Pan Norway*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1297.html, consultado a 13 de outubro de 2019.
- Warsailors.com: *M/T Pan Norway*; https://www.warsailors.com/singleships/pannorway.html, consultado a 01 de outubro de 2019.
- The Norwegian American: *A tale of two mariners: On the mercy of some U-boat captains*; https://www.norwegianamerican.com/a-tale-of-two-mariners-on-the-mercy-of-some-u-boat-captains/, consultado a 01 de Janeiro de 2019.
- '40 náufragos de um navio norueguês chegaram ontem a Lisboa', *Diário de Notícias*, 07/02/1942, p. 1.
- 'O vapor Grego Mont Aetna entrou ontem no Tejo e traz a bordo os náufragos dum petroleiro dinamarquês torpedeado no Atlântico Norte', *Jornal de Notícias*, 07/02/1942, p. 3.

'40 náufragos de um navio norueguês chegaram ontem a Lisboa', *Diário de Notícias*, 07/02/1942, p. 1.

→ 02 fev 1942
U-581 (Ale) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
HMS Westcott (GB) **(Contratorpedeiro)**	4† 42s	Arribada por meios próprios	→ 1 náufrago chegou a nado à ilha do Pico, Açores, a 02/02/1942.

Poucos minutos depois das nove da manhã do dia 2 de Fevereiro de 1942 dois pescadores da ilha do Pico, nos Açores, tiraram do mar Walter Sitek, um oficial da marinha alemã, que nadara durante mais de três horas, depois do seu submarino, o *U-581*, ter sido afundado pelo contratorpedeiro britânico HMS *Westcott*.

Em terra, na Candelária, Sitek foi tratado e vestido. Seguiu depois para a Madalena e para a cidade, onde foi visto pelo médico do contratorpedeiro *Douro*. Após regressar à Alemanha comandou U-boats, sobreviveu à guerra e foi condecorado com duas Cruzes de Ferro, uma de primeira e outra de segunda classe. O combate que fez dele um náufrago teve lugar na madrugada de 2 de fevereiro e foi seguido pela população das ilhas próximas, que nesse dia assistiram a vários recontros entre a "RN" e a "Kriegsmarine", os primeiros encarregados de proteger um navio de transporte e os outros de tentar afundá-lo.

O centro das atenções era o *Llangibby Castle*, utilizado pelo almirantado para transporte de tropas. Em Janeiro de 1942 seguiu no comboio WS.15 com destino a Freetown transportando óleos e 1164 homens de unidades de engenharia e especialistas da RAF. A 16 de Janeiro foi atingido na popa por um torpedo disparado pelo *U-402* que causou dezenas de baixas, deixou um buraco na popa e arrancou o leme. Manobrando apenas com as hélices escapou ao bombardeamento de um avião Fw-200 Condor e chegou à Horta, nos Açores, no dia 20. Trazia 26 mortos e vários feridos, quatro tiveram de receber assistência no hospital da Horta e um, o contra-mestre George Reardon, ficou em Portugal vários meses recuperando de um grave ferimento na coxa.

O navio foi autorizado a ficar 14 dias para realizar reparações de emergência, mas tanto ingleses como alemães prepararam-se para hora em que o *Llangibby Castle* regressasse ao mar. Nos dias que antecederam a partida chegaram à Horta três U-boats alemães e três contratorpedeiros ingleses.

Foi num dos primeiros recontros entre estas forças que o *U-581* foi atingido por cargas de profundidade e abalroado pelo HMS *Westcott*, afundando-se. Quatro homens morreram, 42 atiraram-se à água e todos, à excepção de Sitek, foram recolhidos pelos britânicos.

O *Llangibby Castle* saiu do porto da Horta auxiliado por um rebocador pelas 11 da manhã do dia 2 de fevereiro. Rodeado pelas escoltas conseguiu chegar a Gibraltar, apesar de se terem registado vários combates nas proximidades do Pico.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2139, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Llangibby Castle - Captain R. F. Bayer*, 15 de abril de 1942, pp. 179-182.
- TNA: Admiralty; ADM 199/82, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 22 de janeiro de 1942.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, Relatório dos combates travados entre contratorpedeiros ingleses e submarinos alemães no mar dos Açores no dia 2 de fevereiro de 1942, 12 de fevereiro de 1942.
- uboat.net: *Ships hit by U-boats - Llangibby Castle*, https://uboat.net/allies/merchants/ship/1254.html, consultado a 05 de outubro de 2017.
- Uboat.net: *U-boat Patrols - Patrol info for U-581*; https://uboat.net/boats/patrols/patrol_1493.html, consultado a 05 de outubro de 2017.

→ 15 mar 1942

Dago (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
FW200 Condor (Ale) **(Avião)**	0† 37s	Salvos por navio português	→ 37 náufragos recolhidos pelo navio salva-vidas Almirante Sousa e Faro (Portugal) a 15/03/1942.

O ataque ao cargueiro britânico *Dago*, realizado por um Fw 200 Condor da Luftwaffe, foi visto de terra levando o salva-vidas de Peniche, o *Almirante Sousa e Faro*, a sair para socorrer os náufragos que o abandonaram depois de se afundar atingido por várias bombas a 15 de março de 1942. Uma hora após o ataque os portugueses estavam junto de duas baleeiras e transportavam para terra os náufragos, num total de 37 homens. Quinze ocupantes de uma, parcialmente destruída durante o lançamento, foram passados para o *Almirante Sousa e Faro*, enquanto a outra era rebocada para terra.

Foi à luz de holofotes dos bombeiros que desembarcaram em Peniche e, com a ajuda de pescadores que se meteram à água até à cintura, chegaram a terra, apesar da forte ondulação que se fazia sentir. Num carro de bombeiros foram transportados ao Hospital da Misericórdia onde todos receberam assistência médica e três cuidados especiais por apresentarem quadros mais complicados, nomeadamente, uma crise de asma, uma fractura na perna direita e uma ferida no ânus. Os que não foram internados seguiram no dia seguinte para Lisboa na companhia de 24 garrafas de brandy oferecidas pela população.

O *Dago* partiu de Liverpool a 21 de fevereiro de 1942 com destino a Lisboa, integrado no comboio OG.80 constituído por 30 mercantes e cinco escoltas. Carregava 30 toneladas de mercadoria onde se incluíam sabão e máquinas. Na tarde de 15 de abril saiu de Lisboa com destino a Leixões, mas foi atacado por um Fw200-Condor comandado pelo tenente Otto Göse, que partira de Bordéus-Merignac, em França. O avião fez duas passagens sem disparar, enquanto os artilheiros britânicos tentavam mantê-lo à distância com metralhadoras e foguetes. À terceira a aeronave disparou os canhões e largou três bombas que explodiram no castelo de proa, num porão vazio e na água, junto ao casco, condenando o navio.

Um dos dois salva-vidas, comandado pelo imediato Gill, ficou preso e foi atingido pela hélice destruindo a amurada e alguns remos. O outro escapou por pouco quando o *Dago* se inclinou enquanto se afundava. Pouco depois os marinheiros viram um Fw200 a sobrevoar o naufrágio e acreditaram que se trata do atacante, mas o aparelho comandando por Otto Göse regressava já a Bordéus com uma vitória confirmada e com o operador de rádio ferido.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2140, *Survivor Reports*, *Report of an interview with the Chief Officer from the Dago - Mr. W. G. Gill*, 7 de abril de 1942, pp. 35-36.
- TNA: Admiralty; ADM 199/82, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 17 de março de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2144, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Station - North Atlantic*, 15/03/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2144, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 16/03/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2144, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Station - North Atlantic*, 16/03/1942.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 106.
- Jorge Russo, *SS Dago - De destroço a navio*, *Arqueografia Comparativa*, Relatório, Lisboa, 27 de agosto de 2012.
- 'Um avião ao largo de Peniche afundou um cargueiro inglês e foi atacado por um patrulheiro inglês', *Diário de Notícias*, 16/03/1943.
- 'Os náufragos do Dago chegaram ontem a Lisboa', *Diário de Notícias*, 17/03/1943.
- 'O Times presta justiça aos marinheiros portugueses', *Diário de Notícias*, 19/03/1943.
- 'Homenagem aos tripulantes do barco salva-vidas de Peniche', *Diário de Notícias*, 05/04/1943.

→ 15 mar 1942

Peder Bogen (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Morosini (Ita) **(Submarino)**	0† 53s	Aportados em navio estrangeiro	→ 21 náufragos recolhidos pelo navio *Gobeo* (Espanha) a 27/03/1942. Entrada em Lisboa a 12/04/1942.

O petroleiro espanhol *Gobeo* entrou em Lisboa às primeiras horas do dia 12 de abril de 1942, trazendo a bordo 21 sobreviventes do navio tanque britânico *Peder Bogen*, afundado pelo submarino italiano *Morosini* na tarde de 23 de março de 1942.

Os homens foram entregues à autoridades britânicas e só tiveram elogios para os espanhóis que mesmo com escassez de mantimentos tinham dividido tudo o que tinham.

O *Peder Bogen* foi atacado às 16.30 horas do dia 23 de março pelo submarino italiano *Morosini* que o atingiu primeiro com dois torpedos e depois afundou a tiros de canhão. Os tripulantes dividiram-se por duas baleeiras: 21 numa e 32 noutra. O *Gobeo* encontrou os 21 náufragos a 27 de Março, quatro dias depois do afundamento, e nos 17 dias seguintes os marinheiros espanhóis e ingleses entenderam-se apenas por gestos pois nenhum compreendia a língua do outro. A outra baleeira, com 32 homens, foi encontrada, no mesmo dia, pelo vapor argentino *Rio Gallegos* e deixados em Nova Iorque.

O *Gobeo* tinha sido fretado pelo Governo português para transportar petróleo da Argentina para Portugal, trazendo, para além dos náufragos, 4700 toneladas de petróleo destinados à empresa petrolífera Sacor.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2140, *Survivor Reports*, *Report of an interview with the Master of the Peder Bogen - Captain W. T. Dawson*, 21 de abril de 1942, pp. 83-85.
- TNA: Admiralty; ADM 199/82, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 25 de março de 1942; 14 de abril de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2145, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 02/04/1942.
- BCM-AH: Polícia Marítima do Porto de Lisboa; Núcleo 29, NO 112, *Livro de Serviço Diário – 11 a 12/04/1942*.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 257.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, pp. 210-211.
- Jean-Pierre Gillet, *Les sous-marins Italiens en France – 1940-1943*, Outreau, Lela Presse, 2002, p. 58.
- 'Chegaram a Lisboa 21 náufragos do petroleiro Peder Bogen afundado no mar das Caraíbas', *Diário de Lisboa*, 12/04/1942, p. 4.
- 'Vinte e um náufragos dum petroleiro norueguês afundado no mar das Caraíbas chegaram ontem a Lisboa', *Diário de Notícias*, 13/04/1942, p. 2.

→ 27 mar 1942

Svenør (Noruega) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-105 (Ale)	8† 29s	Salvos por navio português	→ 29 náufragos recolhidos pelo navio *Cunene* (Portugal) a 27/03/1942.

O *Cunene* navegava entre Lisboa e Filadélfia, nos EUA, quando na madrugada de 27 de março de 1942 a tripulação avistou diversos clarões à distância. Mudado o rumo encontraram uma extensa mancha de óleo e também um U-boat que emergiu 30 metros a bombordo com o comandante a inquirir primeiro se havia correio a bordo e, quando a resposta foi negativa, a indicar aos portugueses que a Sudoeste estavam duas ou três baleeiras com náufragos.

Um marinheiro subiu ao mastro principal do *Cunene* e avistou uma pequena vela, que pertencia a uma baleeira, com 15 náufragos do petroleiro norueguês *Svenør*. Apesar de não saberem de outro salva-vidas as buscas continuaram e pouco depois avistou-se novo bote com 14 pessoas, entre os quais o contramestre que assegurou que não valia a pena continuar as pesquisas pois os restantes tripulantes tinham sido carbonizados, incluindo o comandante. À chegada a Filadélfia foram entregues ao cônsul da Noruega.

Na sequência deste salvamento o *Cunene* sofreu uma apertada vigilância e perseguição pelas autoridades americanas. Num relatório entregue pelo capitão Arruda em Lisboa, é explicado que o contacto com o submarino era olhado com suspeita e se ninguém negava o encontro em mar alto também não percebiam como o poderiam ter evitado. Os americanos, por seu lado, alegavam que o capitão português tinha dado respostas evasivas durante o inquérito preliminar, apresentando uma versão diferente dos tripulantes. Oficiais da marinha dos EUA, acompanhados de tradutores, prolongaram os interrogatórios por três dias e Arruda foi questionado repetidamente.

Os americanos proibiram os portugueses de fumar no convés, tanto de dia como de noite; cortaram para metade a requisição de peixe fresco com "receio" que fosse entregue a um submarino inimigo; requereram burocracia extra para autorizar a saída. Em Norfolk, para onde seguiram após Filadélfia, tiveram guarda armada durante toda a estadia. Ninguém podia sair com excepção do capitão que, à saída e à entrada, era sempre revistado. Antes de zarpar foram alvo de novos interrogatórios e também buscas aos alojamentos.

O navio saiu de Norfolk no dia 10 de abril de 1942 e, curiosamente, dois dias depois encontrou mais doze náufragos de um outro petroleiro norueguês, o *Koll*.

O *Svenør* tinha partido de Curaçau a 17 de março de 1942 com 11.440 toneladas de fuelóleo, e deveria juntar-se a um comboio em Halifax, no Canadá, mas ao princípio da tarde do dia 27 foi atingido por dois torpedos disparados pelo *U-105*. Os sobreviventes escaparam em dois salva-vidas. O submarino, já à superfície, disparou mais um torpedo, mas para afundar o Svenør teve de fazer meia centena de disparos com o canhão. O *Cunene* foi avistado pouco depois.

Fontes e Bibliografia:

- NARA: Admiralty; Reel: A2145, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 03/04/1942.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais,* 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 568, *Vapor Cunene, Relatório da Viagem Lisboa - Ponta Delgada - Gloucester - Norfolk - Lisboa*, 29/04/1942.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Svenør*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1478.html, consultado a 01 de outubro de 2018.

- 'O Vapor Cunene salvou náufragos de dois navios cisternas noruegueses torpedeados no Atlântico', *Diário de Notícias*, 25/04/1942, p. 1.
- 'O Vapor Cunene salvou náufragos de dois navios cisternas noruegueses torpedeados no Atlântico', *Diário de Notícias*, 25/04/1942, p- 3.

→ 06 abr 1942

Koll (Noruega) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-571 (Ale) **(Submarino)**	3† 33s	Salvos por navio português	→ 12 náufragos recolhidos pelo navio *Cunene* (Portugal) a 10/04/1942.
		Salvos por navio português	→ 09 náufragos recolhidos pelo navio *Lobito* (Portugal) a 16/04/1942.

O *Cunene* regressava dos EUA, onde tinha deixado 29 náufragos do navio norueguês *Svenør*, quando a 12 de abril de 1942, pelo meio-dia, os tripulantes avistaram pela proa uma baleeira com 12 tripulantes do navio tanque *Koll*, também norueguês, afundado uma semana antes.

Os sobreviventes encontravam-se "em estado lastimoso e feridos, principalmente o capitão que teve de ser amarrado e içado por não ter já ação dos membros", podia ler-se no relatório entregue em Lisboa. Todos foram medicados e, com a exceção do capitão norueguês que seria hospitalizado, todos chegaram bem a Lisboa, onde o *Cunene* entrou pelas 9.30 horas do dia 24 de abril.

Outros nove tripulantes do mesmo navio foram recolhidos pelo vapor português *Lobito* a 16 de abril que, em viagem de Lisboa para Gloucester, nos EUA, avistou por estibordo a vela de uma pequena embarcação. Eram o imediato, o 2º maquinista, o carpinteiro, três marinheiros e 3 ajudantes de motorista, todos noruegueses com exceção de um canadiano. Estavam feridos e o segundo maquinista em estado grave, queimado pela inflamação do petróleo durante o torpedeamento. Outro homem morrera no salva-vidas no dia anterior. Os portugueses trataram os ferimentos, forneceram-lhes alimentos e roupa.

O salvamento foi comunicado via rádio e, no dia 17, à entrada do rio Delaware, nos EUA, eram esperados pela vedeta da Guarda Costeira americana *CG-2398* que recolheu os sobreviventes e os levou para a base em Lewes onde receberem assistência médica. Um foi internado no hospital de Beebe.

O *Koll* foi torpedeado no dia 6 de abril quando navegava de Galveston para Halifax para se reunir a um comboio. O primeiro torpedo disparado pelo *U-571* atingiu a casa de máquinas que se incendiou matando dois homens e ferindo outros dois. Um dos salva-vidas ficou destruído, mas três foram lançados com sucesso. Um, com motor, tinha doze homens a bordo, entre eles o capitão; outro tinha sete, liderados pelo imediato, enquanto no último seguiam doze comandados pelo segundo oficial.

Após o ataque os oficiais do *U-571* questionaram os noruegueses sobre o navio, a carga, a origem e o destino. O *Koll* teve de ser afundado a tiros de canhão e os disparos espalharam a gasolina que ardia na água, quase matando um tripulante que, sobre uma jangada, foi obrigado a despir-se e a mergulhar. O capitão, no barco a motor, rebocou os outros durante dois dias até que as condições meteorológicas se agravaram e os separaram. O do capitão foi recolhido pelo *Cunene* a 12 de abril. O que estava sob as ordens do imediato foi encontrado, a 15, pelo cargueiro suíço *St. Cerge* e o último, no dia 16, pelo *Lobito*.

Fontes e Bibliografia:

- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A17, *World War II Diaries 1941-1945*, *Enemy Action Diary*, 17/04/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A17, *World War II Diaries 1941-1945*, *Enemy Action and Distress Diary*, 20/04/1942.
- NARA: COM 4; Reel: A42, *World War II Diaries 1941-1945*, *Philadelphia Coast Guard District*, 1 - 30 April1942, p. 3.
- NARA: COM 4; Reel: A18, *World War II Diaries 1941-1945*, *War Diary of Fourth Naval District*, April 1942, p. 18.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais*, 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 568, *Vapor Cunene*, *Relatório da Viagem Lisboa - Ponta Delgada - Gloucester - Norfolk -*

Lisboa, 29/04/1942.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Vapor Lobito - Participação de descoberta de náufragos do Koll*, 12/05/1942.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Koll*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1506.html, consultado a 01 de outubro de 2018.
- 'O Vapor Cunene salvou náufragos de dois navios cisternas noruegueses torpedeados no Atlântico', *Diário de Notícias*, 25/04/1942, p. 1.
- 'O Vapor Cunene salvou náufragos de dois navios cisternas noruegueses torpedeados no Atlântico', *Diário de Notícias*, 25/04/1942, p. 3.

→ 26 mai 1942
Polyphemus (Holanda) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-578 (Ale) **(Submarino)**	15† 62s	Salvos por navio português	→ 14 náufragos recolhidos pelo navio *Maria Amélia* (Portugal) a 29/05/1942. Quatro homens pertenciam ao Norland (Noruega).
		Salvos por navio português	→ 15 náufragos recolhidos pelo navio *Mirandella* (Portugal) a 03/06/1942. Três homens pertenciam ao Norland (Noruega).

A 29 de Maio de 1942, pelas 11.50 horas, o vapor *Maria Amélia* avistou um submarino que lhe fazia sinais de paragem e que, depois de se ter aproximado até cerca de meia milha, se afastou sem qualquer comunicação ou sinal. No seu relatório o capitão Vitorino Miranda acredita que era alemão, apesar de não ter avistado quaisquer marcas identificadoras.

Pelas 12.10 horas os portugueses retomaram a rota de Lisboa para Nova Iorque e, passados 25 minutos, avistaram novo vulto que pensaram ser outro submarino, mas que se revelou uma baleeira com 14 náufragos, recolhida às 13.25 horas. Dez eram tripulantes do holandês *Polyphemus* e quatro do norueguês *Norland,* que em poucos dias se viam náufragos pela segunda vez depois do terem sido recolhidos e novamente torpedeados.

No dia 31 de Maio, já perto do EUA, o *Maria Amélia* foi sobrevoado, questionado e identificado por aviões e por um contratorpedeiro americanos. A 1 de junho entregaram os náufragos e o salva-vidas em Nova Iorque e no mesmo dia o cônsul holandês fez-lhes uma visita agradecendo o salvamento.

Os tripulantes do *Mirandella*, em rota similar de Lisboa para Nova Iorque, avistaram um outro salva-vidas do mesmo navio pelas 07.35 horas do dia 3 de junho, com 15 náufragos a bordo, três dos quais tinham igualmente integrado a tripulação do *Norland*. Os homens, extenuados, receberam tratamento médico para alguns ferimentos ligeiros e foram deixados - tal como o salva-vidas - em Nova Iorque a 5 de junho de 1942.

Dos outros náufragos – num total de 65 homens – 10 foram recolhidos a 1 de junho pela embarcação de pesca americana *Huntington Sanford*, 13 a 2 de junho pelo *Torvanger* e outros 10 a 5 de junho, pelo USCGC *General Greene.*

O *Norland*, foi afundado a 20 de maio de 1942 pelo *U-108*. Cinco dias depois catorze dos seus náufragos foram encontrados pelo *Polyphemus* que, 24 horas depois, ficava na mira do *U-578.* Dois torpedos a curta distância demoliram-lhe a popa e mataram quinze tripulantes chineses. Sessenta e dois sobreviventes abandonaram o navio em cinco salva-vidas. O U-boat questionou-os, deixou cigarros e o rumo para Nova Iorque.

Os cinco salva-vidas separaram-se na segunda noite. Pouco antes de serem recolhidos pelo *Maria Amélia* os náufragos tinham falado com o comandante Kelbling do *U-593,* e terá sido esse U-boat que se cruzou pouco depois com o vapor português. Outro salva-vidas também teve encontros com U-boats antes de ser recolhido pelo USCGC *General Greene*. Primeiro, no dia 29, com o *U-566* que lhes forneceu água e, no dia seguinte, com o *U-593* que lhes forneceu pão e uma garrafa de rum.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/82, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 04 de junho de 1942; 05 de junho de 1942; 07 de junho de 1942 e 18 de junho de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2146, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and west Indies*, 09/06/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2146, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and west Indies*, 12/06/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2146, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and west Indies*, 13/06/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A50, *World War II Diaries 1941-1945*, *Enemy Action and Distress Diary*, 01/06/1942.

- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A50, *World War II Diaries 1941-1945*, *Enemy Action and Distress Diary*, 03/06/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A50, *World War II Diaries 1941-1945*, *Enemy Action and Distress Diary*, 05/06/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A50, *World War II Diaries 1941-1945*, *Patrol Log*, 05/06/1942.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de náufragos efetuados nas colónias portuguesas, vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados na colónia de Cabo Verde*, 8-01-1943, p. 118.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais,* 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Relatório do capitão do vapor Maria Amélia sobre o salvamento do Polyphemus*, 1 de julho de 1942.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Vapor Mirandella, Ocorrência marítima - Salvamento de náufragos do Polyphemus*, (s/ data).
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Polyphemus*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1711.html, consultado a 11 de maio de 2019.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Norland*; https://uboat.net/allies/merchants/1683.html, consultado a 11 de maio de 2019.
- Warsailors.com: *Convoy SLS.64* ; https://www.warsailors.com/convoys/sls64.html, consultado a 01 de outubro de 2019.
- 'O Maria Amélia salvou 14 náufragos', *Diário de Notícias*, 11/07/1942, p. 1.
- 'O vapor Mirandela recolheu 15 náufragos do navio holandês Polyphemus', *Diário de Notícias*, 12/07/1942.

→ 05 jun 1942

Atlantic Gulf (Panamá) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
I-10 (Japão) **(Submarino)**	2† 38s	Arribada por meios próprios	→ 38 náufragos arribaram à ilha de Ihnagurué, na Baía de Inhamissengo, em Moçambique a 10/06/1942.

A informação sobre o afundamento do panamiano *Atlantic Gulf* e do norueguês *Wilford*, respectivamente a 5 e 7 de julho de 1942, chegou às autoridades portuguesas que deram ordens para as saídas do aviso *Gonçalves Zarco*, do porto da Beira, do vapor costeiro *Sena* e da canhoneira *Tete*, ambos do porto de Chinde. Utilizados nas buscas foram ainda aviões da DETA, a companhia moçambicana de aviação pertença do Governo Colonial.

Apesar destes meios os 38 náufragos do navio panamiano chegaram pelos próprios meios à ilha de Inhagurué, no dia 10 de julho. Foram posteriormente rebocados nas baleeiras pela *Tete* até ao porto da Beira.

O *Atlantic Gulf* foi afundado a cerca de 180 milhas da Beira pelo submarino japonês *I-10*. O ataque matou um homem e outro afogou-se quando se atirou ao mar na tentativa de escapar.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel - Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 132.
- NARA: Admiralty; Reel: A2146, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - East Indies*, 05/06/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2146, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 06/06/1942.

→ 06 jun 1942

Susak (Jugoslávia) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
I-19 (Japão) **(Submarino)**	0† 27s	Aportados em navio estrangeiro	→ 27 náufragos recolhidos pelo navio *Faygetos* (Grécia) a 06/09/1940. Deixados no porto da Beira, em Moçambique, possivelmente a 10/09/1942.

O navio grego *Faygetos* entrou no porto da Beira, em Moçambique, possivelmente a 10 de junho de 1942 com 27 sobreviventes do vapor jugoslavo *Susak*, três deles feridos.

O *Susak* foi afundado a tiros de canhão pelo submarino japonês *I-19* no dia 6 de junho entre Angoche e o Lumbo, em Moçambique. A baleeira foi recolhida logo de seguida pela embarcação grega.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel - Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 132.
- NARA: Admiralty; Reel: A2146, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - East Indies*, 06/06/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2146, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - East Indies*, 06/06/1942.
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, pp. 439, 598.

→ 07 jun 1942
Wilford (Noruega) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
I-18 (Japão) **(Submarino)**	9† 37s	Salvos por navio português	→ 2 náufragos recolhidos pelo navio *NRP Gonçalves Zarco* (Portugal) a 13/06/1942.
		Arribada por meios próprios	→ 19 náufragos arribaram em salva-vidas è ilha de Inhanguvo (Moçambique) a 08/06/1942. No dia 10/06 foram conduzidos ao porto da Beira.
		Aportados em navio estrangeiro	→ 16 náufragos recolhidos pelo navio *British Dominion* (GB) a 08/06/1942. Entrada em Lourenço Marques a 11/06/1942.

No dia 13 de junho de 1942, pelas 16.15 horas, a noroeste da ilha de Bazaruto, no Canal de Moçambique, o 2º artilheiro José Miguel Videira, que se encontrava de vigia no aviso *Gonçalves Zarco*, avistou um pequeno bote com o mastro içado e velas arreadas. A embarcação parecia vazia, mas quando se aproximaram perceberam que debaixo do pano estavam dois homens, fatigados e feridos. Tinham ambos tripulado o cargueiro norueguês *Wilford,* afundado no dia 7 pelo submarino japonês I-18. Um, com 24 anos, tinha ferimentos na cabeça e fracturas expostas nos membros, enquanto o outro, de 35, tinha sido atingido por estilhaços. Depois de vários dias no mar tinham ambos "a roupa fétida", as feridas "com infeções e supurentas" ou "necrosadas", relatava o comandante português no relatório oficial.

Foram entregues ao médico de bordo enquanto o navio rumava a Lourenço Marques, onde ficaram internados no Hospital Miguel Bombarda.

O *Gonçalves Zarco* tinha zarpado da Beira para a operação de busca e salvamento no dia 8 de junho depois de receber o pedido de ajuda do cônsul britânico porque dois navios - o *Atlantic Gulf* e o *Wilford* - tinham sido afundados por um submarino no Canal de Moçambique, respetivamente a 5 e 7 de Junho, não existindo meios de salvamento Aliados na zona.

O aviso português chegou à área dos ataques, pelas nove da manhã do dia seguinte, mas nada viu. Foram também sobrevoados por um avião da DETA, a companhia de aviação do Governo de Moçambique, destacado para dar apoio às buscas que também nada localizou.

Pelo meio dia e meia foi recebida a informação do avistamento de um salva-vidas 15 milhas a sueste das Bocas do Zambeze, onde o navio chegou á noite. Pouco depois cruzou-se com o vapor *Sena* saído de Chinde com o capitão de porto a bordo, também em operação de busca. Face à presença do aviso o vapor regressou ao ancoradouro.

Só a 13, quando já se preparava para abandonar as buscas conseguiu salvar dois náufragos. Seriam os últimos homens do *Wilford* a serem recolhidos. Dezasseis tinham sido encontrados pelo britânico *British Dominion* no dia 8 e deixados em Lourenço Marques a 11. Outros dezanove arribaram perto do farol de Inhanguvo, também no dia 8, recebendo apoio médico e alimentos antes de serem transportados para a Beira a 10, onde eram esperados pelo cônsul norueguês e o capitão do porto.

Como agradecimento pelo empenho nas operações de salvamento, e com autorização do comandante português, o cônsul britânico na Beira ofereceu cem cigarros a cada um dos tripulantes do *Gonçalves Zarco*.

O *Wilford* tinha partido de Mombaça a 2 de junho de 1942 com destino a Lourenço Marques. Pelas duas da manhã do dia 7 os oficiais foram acordados e informados que se ouvira uma explosão à distância. O navio aproximou-se de terra com as luzes desligadas, o oficial de comunicações instalou-se junto do rádio e a tripulação foi acordada e colocou os coletes salva-vidas na expectativa de serem atacados. Pelas 2.30 horas da manhã o

submarino japonês *I-18* atingiu-o com tiros de canhão. Do navio foram enviados vários pedidos de socorro, enquanto paravam os motores e a tripulação arriava três salva-vidas. O capitão morreu, atingido pela explosão de um obus, e com ele o segundo oficial e vários tripulantes que se encontravam nas imediações. Do grupo na ponte de comando, apenas dois indivíduos, de nacionalidade chinesa, escaparam ao morticínio para serem recolhidos dias depois pelo *Gonçalves Zarco*.

Nove tripulantes do *Wilford* morreram e 37 sobreviveram ao ataque.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel - Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 132.
- TNA: Admiralty; ADM 199/82, B*ritish and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 13 de junho de 1942; 15 de junho de 1942; 16 de junho de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 28/06/1942
- NARA: Admiralty; Reel: A2146, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 06/06/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2146, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 15/06/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 28/06/1942.
- BCM-AH: Aviso de 2ª classe Gonçalves Zarco; Núcleo 142, NO 380, R*elatório da viagem do Aviso de 2ª Classe Gonçalves Zarco, combinando o transporte João Belo, desde Lourenço Marques até Mormugão e de regresso do primeiro à colónia de Moçambique*, 1942, pp. 20-44.
- Warsailors.com: *D/S Wilford*; https://www.warsailors.com/singleships/wilford.html, consultado a 03 de novembro de 2019.

→ 10 jun 1942

Empire Clough (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-94 (Ale) **(Submarino)**	5† 44s	Salvos por navio português	→ 12 náufragos recolhidos pelo navio *Argus* (Portugal) a 26/06/1942.

Os tripulantes do *Argus,* em trânsito de North Sidney, na Nova Escócia, para os bancos do bacalhau da Gronelândia, avistaram, a 26 de Junho de 1942 por volta do meio-dia, uma baleeira com 12 náufragos do inglês *Empire Clough,* desfalecidos de fraqueza, sequiosos e em estado muito preocupante. Três já tinham morrido a bordo da baleeira desde o afundamento do navio, a 10 de junho.

O comandante do *Argus*, João Pereira Ramalheira, mandou distribuir roupa, alimentos e medicamentos e foi discutida a possibilidade de desviar a rota para deixar os náufragos em Saint John, no Canadá, o que adiaria o início da campanha pelo menos mais quatro dias e eles já se encontravam atrasados. Foi decidido mantê-los a bordo, continuar para a Terra Nova e distribui-los por outros navios da companhia até à chegada do *Gil Eanes*.

Os "War Diaries" do Almirantado americano deste período revelam que há conhecimento, através de contactos rádio, da presença dos sobreviventes do *Empire Clough* no lugre. A informação foi reencaminhada para o cônsul canadiano na Gronelândia e a 29, pelas 23 horas, avistou-se do *Argus* um patrulha da Guarda Costeira Americana, o USCGC *Algonquin*, que vinha buscar os náufragos. Dias depois foram transbordados para o USS *Bear* que os passou ao USS *Laramie*, que finalmente os entregou às autoridades britânicas na baía de Kungnat, na Gronelândia.

O *Empire Clough* partira de Loch Ewe, na Escócia, no dia 2 de junho de 1942 com destino a Nova Iorque integrado no comboio ON.100 que foi atacado pela primeira vez na madrugada do dia 9, quando uma das corvetas da escolta – a HMS *Mimosa* – foi afundada. Na noite do mesmo dia, pelas 23.40 horas, foram torpedeados pelo *U-94* o *Ramsay* e, quase em simultâneo, o *Empire Clough*, que seguia atrás. Dois minutos depois foi atingido de novo. Os náufragos abandonaram o navio em quatro salva-vidas por volta da meia-noite e uma hora depois dois botes com 32 homens foram recolhidos pela corveta HMS *Dianthus*. O *Argus* encontrou uma terceira baleeira, enquanto a última, com cinco homens, não voltou a ser vista.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2141, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Empire Clough - Captain F. Bastarrechea*, 21 de julho de 1942, pp. 23-24.
- TNA: Admiralty; ADM 199/82, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 11 de junho de 1942; 12 de junho de 1942; 13 de junho de 1942; 16 de junho de 1942 e 18 de junho de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2146, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 10/06/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2146, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 15/06/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 16/06/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 17/06/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 18/06/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 29/06/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 07/01/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A50, *World War II Diaries 1941-1945*, *Enemy Action and Distress Diary*, 22/06/1942.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais*, 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Memorial do comandante do Argus sobre o salvamento dos náufragos do Empire Clough*, 26 de setembro de 1942.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 198.

- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 248.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Empire Clough*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1778.html, consultado a 11 de outubro de 2019.

→ 11 jun 1942

Mahronda (GB) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
I-20 (Japão) **(Submarino)**	2† 156s	Salvos por navio português	→ 157 náufragos recolhidos pelo navio *Nacala* (Portugal) e por uma embarcação da capitânia de Moçambique a 12/06/1942.

Na manhã de 12 de junho de 1942 entrava no porto de Moçambique o rebocador *Nacala* puxando três baleeiras com náufragos do vapor britânico *Mahronda*, afundado na tarde anterior pelo submarino japonês *I-20*. Um pouco mais a norte, perto da praia da Cabaceira, foi encontrado outro salva vidas que foi também rebocado para Moçambique por um barco a motor enviado pela capitânia. Uma quinta embarcação, com o segundo oficial, chegou à localidade da Choca seguindo um pequeno bote a remos.

No total chegaram a Moçambique 154 tripulantes e três passageiros deste navio que tinha partido de Durban com destino a Lourenço Marques. Seis apresentavam ferimentos mais graves e foram internados no hospital Miguel Bombarda, onde um acabaria por falecer.

Depois do navio se afundar os náufragos tinham-se distribuído por cinco baleeiras. Aquela em que seguia o comandante e duas outras chegaram à vista do farol da ilha de Goa na noite do dia 11 avisando o pessoal do farol da sua presença. Amarraram-se a uma bóia e esperaram pela manhã e pela mudança da maré para tentar entrar no porto, mas quando nasceu o sol apareceu o *Nacala* saído por ordem do capitão de porto. O rebocador regressou pouco depois à mesma zona porque avistou outra baleeira e uma jangada agora do panamiano *Hellenic Trader*. Uma embarcação a motor foi também enviada pelo capitão de porto para realizar buscas, tendo encontrado e rebocado para Moçambique um quarto salva-vidas.

A quinta baleeira, que tinha avançado para terra antes das restantes, porque tinha problemas de flutuabilidade, entrou em Choca seguindo um bote com dois colonos brancos, que mais tarde identificou como sendo alemães. Aparentemente tinham na sua posse um radiotransmissor, uma observação que levantou a suspeita de que os alemães de Moçambique abasteciam os U-boats e também os informavam da presença dos navios Aliados. Investigações posteriores confirmaram que apesar de ser verdade que os consulados alemão e italiano forneciam informações militares aos serviços secretos dos seus países, não existia por parte da comunidade um apoio directo à frota de submarinos ativa no canal.

Em terra os náufragos do *Mahronda* e também do *Hellenic Trader* ficaram alojados nas instalações de empresas locais e no único hotel da região. Ao Governador da Província do Niassa foi pedida ajuda para obter colchões, tendo sido facilmente entregues 45 pois tinham sido comprados 200 para assegurar a dormida dos que seguiram na comitiva do presidente da República, Óscar Carmona, numa visita às colónias em 1939.

O *Mahronda* foi atingido por um torpedo disparado pelo submarino japonês *I-20* pelas 17.30 horas do dia 11 de junho. Três baleeiras ficaram destruídas, mas a tripulação escapou nas cinco que sobreviveram. A uma foi ordenado que se dirigisse para terra pois estava a meter água, enquanto as outras ficaram nas imediações do navio ferido até perto da 20.30 horas quando este se afundou.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2141, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Mahronda - Captain W. Hill*, 11 de agosto de 1942, pp. 50-52.
- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel - Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 132.
- NARA: Admiralty; Reel: A2143, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 07/02/1942

- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Relatório circunstanciado do Governador da Província do Niassa sobre os torpedeamentos e naufrágios que se deram na zona do mar*, 02-07-1942, pp. 125-126.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 48.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 58.

→ 11 jun 1942

Hellenic Trader (Panamá) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
I-20 (Japão) **(Submarino)**	7† 36s	Salvos por navio português	→ 36 náufragos recolhidos pelo navio *Nacala* (Portugal) a 12/06/1942.

Na manhã do dia 12 de junho de 1942 o rebocador *Nacala* regressava a Moçambique rebocando baleeiras com náufragos do cargueiro britânico *Mahronda,* quando avistou outros salva-vidas à distância. Tratavam-se dos sobreviventes do navio panamiano *Hellenic Trader,* afundado – tal como a embarcação inglesa - no dia anterior pelo submarino japonês *I-20*.

Depois do rebocador deixar os homens do *Mahronda* regressou de imediato à ilha de Goa para também recolher os 36 sobreviventes do panamiano que vinham num bote e numa jangada. Descobriram depois que na baleeira estava já cadáver o chefe de máquinas Athineos, que fora ferido com gravidade nas pernas, sendo sepultado no cemitério de Mossuril. Três homens, entre eles o capitão Metaxas, foram internados no hospital. Seis tripulantes desapareceram com o navio.

Somando os náufragos dos navios panamiano e britânico chegaram naquele dia ao Mossuril e ao Lumbo cerca de 200 pessoas que devido à falta de alojamentos foram acolhidas pelas empresas Ferreira dos Santos, Zuid e Hotel Lumbo. Alguns terão também sido acomodados por britânicos residentes na área. As autoridades portuguesas emprestaram ainda 45 colchões ao vice-cônsul britânico para facilitar as dormidas. Estes colchões faziam parte de um lote de duas centenas mandados fazer quando da visita à colónia do Presidente da República, Óscar Carmona, em julho de 1939.

O *Hellenic Trader* seguia para sul quando, pelas 17.50 horas do dia 11 de junho, a poucas milhas da ponta Maxilone, foi atacado pelo submarino *I-20* da marinha imperial japonesa. Os panamianos tinham assistido ao torpedeamento do *Mahronda* e, poucos depois, foram surpreendidos pela emersão do navio nipónico que os atacou a tiros de canhão. Os primeiros cinco disparos ficaram curtos, mas os seguintes incendiaram e afundaram o cargueiro. 36 dos 43 tripulantes escaparam numa baleeira e numa jangada e, estando próximos de terra, o capitão Metaxas ordenou que se dirigissem a Moçambique onde foram avistados pelo *Nacala* que saíra para assistir náufragos do *Mahronda*.

Em terra os comandantes grego e britânico conversaram sobre os ataques e sobre um navio suspeito que os seguiu durante o dia, sem nunca ser importunado pelo submarino. O comandante Metaxas assegurou que viu os artilheiros dessa embarcação dirigirem-se a um dos canhões, antes de divergiram sem realizar qualquer disparo ou prestar socorro. Já no salva-vidas estranhou a reação de um homem branco que se encontrava num bote perto de terra e que apesar dos pedidos de ajuda em diversas línguas não deu qualquer assistência, demonstrando por gestos que não tinha qualquer intenção de os socorrer. Ficou a possibilidade de se tratar de um colono alemão, dos quais existiam muitos na zona.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2141, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Mahronda - Captain W. Hill*, 11 de agosto de 1942, pp. 50-52.
- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel - Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 132.
- NARA: Admiralty; Reel: A2146, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - East Indies*, 11/06/1942
- NARA: Admiralty; Reel: A2146, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 11/06/1942
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Relatório circunstanciado do Governador da Província do Niassa sobre os*

torpedeamentos e naufrágios que se deram na zona do mar, 2-07-1942, pp. 125-126.
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 525.
- 'O Angola recolheu 89 sobreviventes de três navios afundados no ìndico', *Diário de Notícias*,19/08/1942.

→ 12 jun 1942
Cliftonhall (GB) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
I-16 (Japão) **(Submarino)**	2† 41s	Salvos por navio português	→ 41 náufragos recolhidos pelo navio *Angoche II* (Portugal) a 12/06/1942.

A 13 de junho de 1942 entraram em António Enes, Moçambique, 41 náufragos do *Cliftonhall* afundado um dia antes pelo submarino japonês *I-16*. Não é claro se chegaram á costa por meios próprios ou ajudados por uma embarcação portuguesa, pois enquanto a documentação britânica refere que foi o barco-motor *Angoche II* que os rebocou até à vila, uma notícia publicada num jornal local e outra literatura especializada dá entender que arribaram sozinhos.

Em António Enes foram alojados em casas particulares e com o gerente da Companhia Colonial de Angoche, que acolheu um grande número de recém-chegados. Foi distribuída comida, roupa e sapatos e os feridos, nenhum com gravidade, receberam tratamento médico do subdelegado de saúde na vila.

Após uma semana os tripulantes foram enviados para Lourenço Marques para serem repatriados para a África do Sul num dos muitos navios que ali aportavam.

O *Cliftonhall* foi torpedeado no dia 12 de junho, pelas 13 horas, pelo submarino japonês I-16. Dois homens morreram na explosão.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel - Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 133.
- NML-MMM-MAL: Spence Family; DX/2592, *Diary account of the Spence family assisting Allied merchant seafarers in Lourenço Marques, Mozambique, during the Second World War, with photographs, correspondence and news cuttings 1939 - 1980,* pp. 7-8.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Relatório circunstanciado do Governador da Província do Niassa sobre os torpedeamentos e naufrágios que se deram na zona do mar*, 2-07-1942, pp. 126-127.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, pP. 308-309.
- 'Os torpedeamentos no Canal de Moçambique, chegaram a António Enes 41 tripulantes de um navio inglês afundado a cerca de 10 milhas de Angoche', *Notícias*, 19/06/1942.

→ 12 jun 1942

Supetar (Jugoslávia) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
I-16 (Japão) **(Submarino)**	0† 33s	Arribada por meios próprios	→ 33 náufragos arribaram em salva-vidas na proximidade do Cabo de São Sebastião, Moçambique, a 13/06/1942.

A 15 de junho de 1942 arribaram em Vilanculos, Moçambique, os 33 tripulantes do navio jugoslavo *Supetar*, afundado pelo submarino japonês *I-16* um dia antes.

Os náufragos foram depois levados para Inhambane de camião, onde os militares da Companhia Indígena emprestaram camas de campanha para que pudessem descansar e dormir. Desta cidade os náufragos seguiram no vapor *Inharrime* para Lourenço Marques, de onde foram repatriados.

O *Supetar* foi afundado a tiros de canhão no dia 12 de junho pelo submarino japonês *I-16* ao largo de Bazaruto.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel - Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 133.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation report - East Indies*, 17/06/1942
- AHM: Comando Militar de Moçambique; PT/AHM/FO/006/4/34, Cx. 407, Pasta Náufragos - Departamento Marítimo, Informação relativa a relatório sobre Assistência, salvação e aboletamento dos náufragos dos navios afundados ao largo da costa e Moçambique, 4 de maio de 1943, s/p.
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 598.
- 'Os torpedeamentos no Canal de Moçambique, chegaram a António Enes 41 tripulantes de um navio inglês afundado a cerca de 10 milhas de Angoche', *Notícias*, 19/06/1942.

→ 23 jun 1942

Torvanger (Noruega) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-84 (Ale) **(Submarino)**	4† 33s	Arribada por meios próprios	→ 18 náufragos arribaram à Horta, Açores, a 06/07/1942.

O salva-vidas arribou ao Porto da Baleeira, na Horta, no dia 6 de julho de 1942, depois de ter sido rebocada durante cerca de 15 milhas por canoas de pescadores que a tinham avistado. Trazia 17 homens que pertenciam ao vapor norueguês *Torvanger*, afundado a 23 de junho, pelo *U-84* depois de se ter dispersado do comboio HX.194.

Foram recebidos pela Delegação Extraordinária da Cruz Vermelha e pela população local. À chegada informaram as autoridades portuguesas de que faltava outro salva-vidas com mais 15 náufragos, razão para o contratorpedeiro *Tejo* e aparelhos da Aviação Naval terem saído para realizar buscas que, no entanto, não tiveram sucesso. Esses homens já tinham sido encontrados, a 30 de junho, pelo navio holandês *Ruys* que os deixou em Liverpool, Inglaterra, dias depois.

A 15 de julho os náufragos embarcaram no vapor *Lima* para Lisboa, onde chegaram dez dias depois. Dali seguiram para Gibraltar.

O *Torvanger* foi atingido por dois torpedos, pelas 16.34 horas do dia 23 de junho, disparados pelo *U-84*. Quatro homens morreram e os restantes escaparam em duas baleeiras.

Fontes e Bibliografia:

- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação dos náufragos que arribaram em embarcações às costas de Portugal e ilhas adjacentes,* 31 de janeiro de 1943.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Torvanger*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1842.html, consultado a 07 de abril de 2019.
- Warsailors.com: *T/S Torvanger*; https://www.warsailors.com/singleships/torvanger.html, consultado a 07 de abril de 2019.
- 'Foram salvos por pescadores portugueses 17 tripulantes dum vapor norueguês naufragado', *Diário de Notícias*, 08/07/1942.
- '15 náufragos do Torvanger não foram ainda encontrados', *Diário de Notícias*, 09/07/1942.
- 'Os náufragos do Torvanger', *Diário de Notícias*, 10/07/1942.
- 'Estão salvos os restantes náufragos do Torvanger', *Diário de Notícias*, 11/07/1942.
- 'No Lima chegaram ontem 17 náufragos dum navio norueguês torpedeado ao largo dos Açores', *Diário de Notícias*, 25/07/1942.

→ 30 jun 1942

Goviken (Noruega) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
I-20 (Japão) **(Submarino)**	42† 06s	Arribada por meios próprios	→ 1 náufrago arribou em salva-vidas na proximidade de António Enes Moçambique, a 04/07/1942.

O engenheiro de bordo do vapor norueguês *Goviken* arribou a António Enes a 04 de julho de 1942 num salva-vidas com outros 15 tripulantes do navio sueco *Eknaren* que tinha salvo vários noruegueses antes de também ser afundado no dia 1 de julho.

O *Goviken* foi afundado no dia 30 pelo *I-20* que disparou um torpedo que acertou na popa destruindo a hélice e abrindo um rombo. O navio começou a afundar-se e a tripulação arriou as baleeiras, altura em que outro torpedo explodiu próximo do navio pondo parte da tripulação que já estava nos botes em fuga. Perto de duas dezenas de tripulantes que ainda estavam bordo tiveram de ocupar um pequeno barco de madeira que se virou pouco depois. Os homens ficaram a flutuar graças aos coletes salva-vidas.

Vários tripulantes foram salvos pelo *Eknaren* que seria afundado no dia seguinte por outro submarino e 30 dos seus homens, em dois salva-vidas, arribaram a Moçambique e com eles veio também um do *Goviken*. Os restantes náufragos noruegueses chegariam noutros navios à Africa do Sul.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 04 de julho de 1942; 11 de julho de 1942; 12 de julho de 1942.
- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 133.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 02/06/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 07/07/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 08/07/1942.
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 559.
- Warsailors.com: *D/S Goviken*; https://www.warsailors.com/singleships/goviken.html, consultado a 03 de abril de 2020.

→ 30 jun 1942
Express (EUA) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
I-10 (Japão) **(Submarino)**	15† 41s	Arribada por meios próprios	→ 41 náufragos arribaram em salva-vidas na proximidade da praia da Malamba, Moçambique, a 06/07/1942.

Uma baleeira com 41 sobreviventes do navio americano *Express* chegou no dia 6 de julho de 1942 à praia de Malamba, em Moçambique, longe de qualquer povoado. Após estabelecer acampamento o comandante deu ordem a três marinheiros para se dirigirem a um farol que tinham avistado do barco e foi o faroleiro que comunicou a sua presença ao administrador da circunscrição, que procurou meios para os levar até Massinga. O cansaço e os ferimentos tornaram o percurso penoso e foi necessário o apoio de populares para carregar alguns homens e terminar a viagem sem baixas.

Os náufragos receberam tratamento médico e seguiram posteriormente, possivelmente de autocarro, para Lourenço Marques, onde ficaram a aguardar repatriamento.

O *Express* foi afundado por dois torpedos disparados pelo submarino japonês *I-10*, pela meia noite e meia do dia 30 de junho. Foram lançadas dois botes, mas um afundou-se. No ataque morreram 15 tripulantes.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel - Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 133.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 10 de julho de 1942; 10 de julho de 1942; .
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - East Indies*, 06/07/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 09/07/1942.
- Robert J. Cressman, *The Official Chronology of the U. S. Navy in World War II*, USA, Uncommon Valor Reprint Edition, 2016, p. 115.
- 'Chegaram a Inhambane 41 náufragos dum barco americano torpedeado ao largo da Costa e Moçambique', *Notícias*, 10/07/1942.
- 'Chegaram a Lourenço Marques alguns náufragos de um navio torpedeado no Canal de Moçambique', *Notícias*, 15/07/1942.

→ 01 jul 1942

Eknaren (Suécia) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
I-16 (Japão) **(Submarino)**	0† 39s	Arribada por meios próprios	→ 15 náufragos arribaram em salva-vidas na proximidade de António Enes, Moçambique, a 04/07/1942.
		Arribada por meios próprios	→ 15 náufragos arribaram em salva-vidas na proximidade do farol da Ponta da Caldeira, Moçambique, a 06/07/1942.

O sueco *Eknaren* foi afundado a 1 de julho de 1942 e dois dos seus salva-vidas arribaram a Moçambique. A 4 um chegou a António Enes com 14 ou 15 náufragos e dois dias depois arribou em Ponta da Caldeira a outra com mais 15 homens que posteriormente seguiram para Moma e para a Beira. No primeiro salva-vidas estava também um sobrevivente do norueguês *Goviken* que tinha sido recolhido, com o capitão e quatro tripulantes chineses, depois do seu navio ter sido torpedeado no dia 30 de junho.

O tripulante do navio norueguês viajou para Lourenço Marques de avião, apanhando depois um comboio que o deixou em Durban, na África do Sul onde chegou a 13 de julho. É possível que os restantes companheiros tenham feito um percurso semelhante.

O *Eknaren* foi torpedeado e atingido com tiros de canhão disparados pelo *I-16* cerca das 15.30 horas do dia 1 de julho.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 04 de julho de 1942; 11 de julho de 1942; 12 de julho de 1942.
- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 133.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 02/06/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 07/07/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 08/07/1942.
- Warsailors.com: *Convoy SLS.64*; https://www.warsailors.com/convoys/sls64.html, consultado a 01 de outubro de 2019.
- Convoyweb.org.uk: *D/S Goviken*; https://www.warsailors.com/singleships/goviken.html, consultado a 03 de abril de 2020.

→ 01 jul 1942

Kabinga (?) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
?	?† ?s	Arribada por meios próprios	→ 22 náufragos arribaram na proximidade de António Enes, Moçambique, a 01/07/1942.

A única informação disponível sobre este caso indica que 22 sobreviventes do navio *Kabinga*, afundado por acção do inimigo, arribaram a António Enes, Moçambique, em data desconhecida, e que posteriormente foram transportados para Lourenço Marques a bordo do navio *Lumane*.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 133.

→ 06 jul 1942

Avila Star (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-201 (Ale) **(Submarino)**	84† 138s	Salvos por navio português	→ 110 náufragos recolhidos pelo contratorpedeiro *NRP Lima* (Portugal) a 08/07/1942.
		Salvos por navio português	→ 28 náufragos recolhidos pelo aviso *NRP Pedro Nunes* (Portugal) a 25/07/1942. Apoio da Aviação Naval.

Na noite de 7 para 8 de Julho o contratorpedeiro *Lima* – em trânsito de Lisboa para Ponta Delgada - apercebeu-se da existência de uma luz à distância que veio a revelar-se um salva-vidas. A bordo os náufragos indicaram ao comandante Sarmento Rodrigues onde se encontravam outros sobreviventes e nas horas seguintes tinham recolhido 110 pessoas em três embarcações. Pertenciam ao paquete *Avila Star*, torpedeado pelo submarino alemão *U-201*, no dia 6 de Junho de 1942.

Quando foram encontrados estavam quase todos feridos, alguns com fracturas. A exaustão era geral. As roupas estavam rasgadas e imundas. "Por toda a parte escorria nafta dos andrajos que iam sendo substituídos. Oficiais, sargentos, marinheiros, cedem as suas camas, emprestam as suas roupas, multiplicam-se em caridades para com os náufragos, cujo estado metia compaixão", relata a Revista da Marinha, na edição de Janeiro de 1943, num artigo de várias páginas, ilustrado com fotografias.

Os náufragos asseguraram que existiam mais duas baleeiras e continuaram as pesquisas, mas com combustível a escassear o *Lima* abandonou a missão ao fim de alguns dias. Prosseguiram as buscas com recurso a aparelhos da Aviação Naval e três semanas depois do afundamento foi descoberta mais uma balsa que foi "bombardeada" com víveres atados a coletes salva-vidas. O aviso *Pedro Nunes*, já no mar, recolheu-os três dias depois, a 25. No pequeno barco tinham morrido 10 dos 39 ocupantes.

"O estado em todos os que vinham era indiscritível. Inanimados, moribundos quási. As senhoras choravam. Muitos foram retirados inertes, debaixo das bancadas onde jaziam. Um deles agonizava ao chegar ao convés do navio salvador. Outros devem a vida ao extraordinário esforço que o 2º tenente médico Nobre Leitão desenvolveu durante longas horas, em que até uma transfusão de sangue teve de ser feita, com as mais rudimentares disposições para tal", lê-se na Revista da Marinha. A reportagem não refere, no entanto, que no *Pedro Nunes* se registou mais um óbito, acontecendo mesmo com outros dois já em Lisboa, no Hospital.

Apesar das buscas terem continuado o quinto salva-vidas nunca foi encontrado. Dos 199 passageiros e tripulantes do *Avila Star*, 73 não sobreviveram…

O *Avila Star* foi atingido por dois torpedos disparados pelo *U-201*, passava pouco da meia noite de 6 de julho de 1942. Quando estavam a ser arriados os salva-vidas explodiu um novo torpedo que matou vários tripulantes e passageiros numa das baleeiras. No total desceram sete baleeiras, mas duas estavam arrombadas e os ocupantes foram redistribuídos pelas outras cinco. Apenas quatro foram encontradas.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2141, *Survivor Reports, Report of an interview with the Chief Officer of the Avila star - Mr. E. R. Pearce*, 24 de julho de 1942, pp. 148-152.
- TNA: Admiralty; ADM 199/457, *Portuguese Navy equipping, arming and assistance to Allied ships, Detailed accounts loss of SS Avila Star and the SS Clan MacWhirter and rescues of survivors by Portuguese destroyer Lima and Portuguese Pedro Nunes*, 1942-1943.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 10 de julho de 1942; 11 de julho de 1942; 12 de julho de 1942; 13 de julho de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945, Situation Report - Home Commands*, 06/07/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945, Foreign Stations - North Atlantic*, 09/07/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945, Foreign Stations - North Atlantic*, 10/07/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945, Foreign Stations - North Atlantic*, 11/07/1942.

- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 12/07/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 17/07/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 24/07/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 25/07/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2149, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 29/09/1942.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais*, 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Aviso de 2ª classe Pedro Nunes; Núcleo 2, NO 65, *Relatório do salvamento de 28 náufragos do navio mercante inglês Avila Star*, 28 de julho de 1942.
- Alan J. Tenant, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 26.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 28.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Avila Star*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1902.html, consultado a 11 de abril de 2017.
- 'Salvos pela Armada portuguesa! Quando a mágica palavra Portugal refulgindo em letras brilhantes de luz apareceu aos pobres náufragos do Avila Star', *Revista de Marinha*, n° 173, pp. 13 - 17.
- 'A acção dum navio português no salvamento de 109 náufragos', *Diário de Notícias*, 15/07/1942.
- 'No Atlântico prosseguiram sem êxito as pesquisas para encontrar náufragos do Avila Star', *Diário de Notícias*, 19/07/1942.
- 'Elementos da aviação portuguesa localizaram no Atlântico uma baleeira com náufragos', *Diário de Notícias*, 23/07/1942.
- 'O torpedeamento do Avila Star - Vinte dia de tragédia à mercê das ondas numa baleeira sofrendo os horrores do sol e da sede chegaram ontem a Lisboa salvos pelo Pedro Nunes vinte e sete sobreviventes do naufrágio', *Diário de Notícias*, 27/07/1942, p. 1.
- 'Morreram dois tripulantes do Avila Star que estavam hospitalizados em Lisboa', *Diário de Notícias*, 30/07/1942.

→ 06 jul 1942

Nimphe (Grécia) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
I-10 (Japão) **(Submarino)**	0† 41s	Arribada por meios próprios	→ 39 náufragos arribaram em salva-vidas cinco milhas a sul do farol de Namalungo, a 06/07/1942.
		Aportados em navio estrangeiro	→ 1 náufrago encontrado por rebocador da Zuid-Africa a 09/07/1942 que o deixou em Angoche possivelmente na mesma data.

Trinta e nove sobreviventes do vapor grego *Nimphe* arribaram a sul do farol de Namalungo, em Moçambique, a 7 de julho de 1942, um dia depois do navio ter sido afundado pelo submarino japonês *I-10*. Alguns dias mais tarde aportava também a Angoche um rebocador sul-africano com mais um náufrago do mesmo navio e informações de que outro tinha sido aprisionado a bordo do submarino.

A obra de Roger Jordan refere a existência de uma morte resultante do torpedeamento, sendo possível que se refira ao tripulante capturado.

Os náufragos seriam posteriormente conduzidos a Lourenço Marques com outros do *Hartismere* e do *Hellenic Trader* a bordo do vapor português *Angola*.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 135.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, British and Allied merchant *ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 13 de julho de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies* , 07/02/1942
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 527.
- 'Chegaram a Angoche os náufragos de dois barcos torpedeados ao largo da costa de Moçambique', *Notícias*, 07/07/1942.
- 'Chegaram a Moçambique 39 náufragos dum navio grego torpedeado', *Notícias*, 13/07/1942.
- 'O Angola recolheu 89 sobreviventes de três navios afundados no Índico', *Diário de Notícias*, 19/08/1942.

→ 08 jul 1942
Hartismere (GB) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
I-10 (Japão) **(Submarino)**	0† 47s	Arribada por meios próprios	→ 47 náufragos arribaram em salva-vidas perto de Moma, Moçambique, a 09/07/1942.

No dia 9 de julho de 1942 arribaram perto de Moma, Moçambique, duas baleeiras - uma com motor tinha rebocado outra durante mais de 130 milhas - com 47 náufragos do vapor britânico *Hastismere*, afundado no dia anterior pelo submarino japonês *I-10*.

Nessa manhã, pelas 7.30 horas, os náufragos tinham sido sobrevoados por um avião da companhia moçambicana de aviação, DETA, saído para os procurar. Os aviadores avistaram os foguetes de fumo que os náufragos lançaram e avisaram o consulado britânico da sua aproximação, o que permitiu preparar a recepção e posterior transporte para Lourenço Marques.

O farol de Ponta Caldeira foi avistado das embarcações cerca das 9.30 horas e foi o faroleiro que os ajudou a escolher o melhor acesso através da ondulação até terra. Passaram a noite numa localidade não identificada e na manhã seguinte chegaram camiões que os transportaram durante 300 quilómetros até Moçambique, onde foram alojados no Hotel da Imperial Airways. No dia seguinte continuaram para Lourenço Marques no paquete português *Angola*, que nesta altura também fez o transporte dos náufragos do grego *Nimphe* e do panamiano *Hellenic Trader*, dos portos onde haviam chegado até à capital da colónia.

O processo de repatriamento começou com uma viagem de camioneta até Durban e continuou de navio para o Reino Unido. No caso do capitão Long o vapor utilizado foi o *Viceroy of India*.

O *Hartismere* tinha saído de Lourenço Marques a 4 de julho para um porto no Médio Oriente transportando material militar. Às 00.02 horas do dia 8 foi torpedeado e abandonado em duas baleeiras, uma com motor e uma a remos e vela. O comandante, na motorizada, entendeu que tinha combustível suficiente para rebocar a outra até à costa moçambicana. Foi já nessas embarcações que viram o submarino incendiar e afundar o navio a tiros de canhão, quando passavam 20 minutos depois da meia noite. Com o rádio de emergência da baleeira enviaram várias mensagens de socorro, mas nenhuma foi ouvida em terra pois a África do Sul encontrava-se muito longe e o receptor de Lourenço Marques estava desligado. Fragmentos foram, no entanto, captados por outro navio que avisou as autoridades sobre a existência de um naufrágio, razão porque foi pedido ao aparelho da DETA para realizar buscas.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2141, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Hartismere - Captain K. Long*, 19 de setembro de 1942, pp. 170-180.
- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 135.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, British and Allied merchant *ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 13 de julho de 1942; 23 de julho de 1942.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 159.
- 'O Angola recolheu 89 sobreviventes de três navios afundados no Índico', *Diário de Notícias*, 19/08/1942.

→ 08 jul 1942

Alchiba (Holanda) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
I-10 (Japão) **(Submarino)**	5† 40s	Aportados em navio estrangeiro	→ 40 náufragos recolhidos pelo navio *Suriname* (Holanda) a 08/07/1942. Foram deixados na Beira a 12/07/1942.

Quarenta náufragos do navio holandês *Alchiba* foram deixados na Beira, Moçambique, na noite de 12 de julho de 1942, pelo também holandês *Suriname* que tinha encontrado nessa manhã os dois salva-vidas em que os homens tinham escapado depois do torpedeamento por um submarino japonês.

O *Alchiba* foi atacado na noite de 7 para 8 de julho por um torpedo disparado pelo *I-10*. Cinco homens morreram e os restantes escaparam em duas baleeiras. Já com estes homens fora do navio o submarino, que entretanto havia submergido, continuou o ataque mas agora a tiros de canhão até que este se afundou.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 133.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 21 de Julho de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 14/07/1942.
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 549.
- Wreckside.eu: *SS Alchiba*; https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?134613, consultado a 11 de fevereiro de 2019.
- Prince of Wales Sea Training School: *Edward Ford*; http://www.pwsts.org.uk/edwardford.htm, consultado a 01 de março de 2019.

→ 12 jul 1942
Siris (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-201 (Ale) **(Submarino)**	3† 52s	Arribada por meios próprios	→ 26 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha de São Vicente, Cabo Verde, a 27/07/1942.

A baleeira foi avistada, na madrugada de 27 de julho de 1942, por militares que estavam de serviço num posto de vigia localizado a norte da ilha e a informação foi passada à capitânia do porto de São Vicente que enviou o rebocador *Porto* para recolher os 29 náufragos que tinham pertencido ao vapor britânico *Siris*, afundado a 12 de julho por torpedos disparados pelo *U-201*.

Os homens estavam exaustos, esfomeados, sequiosos e foram hospitalizados. Um tinha morrido no salva-vidas e mais dois faleceram durante o internamento. Os portugueses foram ainda informados que do *Siris* tinham zarpado mais uma baleeira e vários navios sairam para a procurar, sem nada encontrarem pois os 28 homens já tinham sido recolhidos pelo HMS *Jonquil* a 22 de Julho.

Os náufragos arribados a Cabo Verde foram encaminhados para Lisboa a bordo do paquete *Guiné*, que saiu de São Vicente a 27 de agosto e chegou à capital portuguesa a 3 de setembro.

O *Siris* foi afundado pelo *U-201* na madrugada de 12 de julho. Depois de se ter separado do comboio OS.33 foi atingido por um torpedo às 04.13 horas e às 6.26 horas afundou-se depois do submarino ter disparado cerca de uma centena de tiros com o canhão da coberta. Os 55 tripulantes conseguiram abandoar o navio, mas três morreram posteriormente.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2141, *Survivor Reports, Report of an interview with the Chief Officer of the Siris - Mr. T. A. Buckney*, 13 de agosto de 1942, pp. 193-194.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 16 de agosto de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 12/07/1942.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Comunicações Diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de náufragos efetuados nas colónias portuguesas, vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados na colónia de Cabo Verde*, 8-01-1943, p. 118.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, pp. 250-251.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, pp. 205-206.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Siris*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1922.html, consultado a 05 de maio de 2019.
- 'Arribaram a Cabo Verde após 16 dias de luta com o mar 26 náufragos dum vapor inglês torpedeado', *Diário de Notícias*, 28/07/1942, p. 1.
- 'Os 29 Náufragos do Siris foram recolhidos por um rebocador português', *Diário de Notícias*, 29/07/1942.
- 'Os náufragos do vapor inglês Siris', *Diário de Notícias*, 04/09/1942.

→ 15 jul 1942

British Yeoman (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-201 (Ale) **(Submarino)**	43† 10s	Aportados em navio estrangeiro	→ 10 náufragos recolhidos pelo navio *Castillo Almenara* (Espanha) a 19/07/1942. Entrada em São Vicente de Cabo Verde a 22/07/1942.

No dia 22 de julho de 1942 entrou no porto de São Vicente, em Cabo Verde, o navio espanhol *Castillo Almenara* com os únicos dez sobreviventes do inglês *British Yeoman*, afundado pelo *U-201* a 15. Os feridos receberam assistência e o cônsul britânico forneceu-lhes roupa e acomodações.

A saída de Cabo Verde aconteceu dois dias depois quando embarcaram na corveta HMS *Aubrietia* que a 28 de julho os transferiu para o mercante *Nestor*. A 15 de agosto desembarcaram em Liverpool.

O *British Yeoman* foi atingido por um torpedo disparado pelo *U-201* às 01.46 horas de 15 de julho. Com o navio a arder os tripulantes abandonaram-no em duas baleeiras e uma jangada. Como de manhã o navio tanque ainda flutuava o submarino disparou mais de 60 obuses para o afundar.

A baleeira encontrada pelo navio espanhol, quatro dias depois do afundamento, tinha acolhido os homens que estavam sobre a jangada. O outro salva-vidas não voltou a ser visto.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2141, *Survivor Reports, Report of an interview with the Second Officer of the British Yeoman - Mr. E. Hornby*, 19 de agosto de 1942, pp. 208-210.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 27 de julho de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - South Atlantic*, 22/07/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2147, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 22/07/1942.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Comunicações diversas do Ministério das Colónias sobre salvamentos de náufragos efetuados nas colónias portuguesas, vapores torpedeados – Lista dos salvamentos realizados na colónia de Cabo Verde*, 8-01-1943, p. 118.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 45.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 56.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – British Yeoman*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1933.html, consultado a 11 de Janeiro de 2019.

→ 19 jul 1942

Leonidas M (Grécia) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-332 (Ale) **(Submarino)**	0† 31s	Salvos por navio português	→ 31 náufragos recolhidos pelo navio *San Miguel* (Portugal) em data desconhecida.

A 19 de julho de 1942, pelas 17.30 horas, o vapor português *San Miguel*, a caminho dos EUA, foi intimido a parar pelo *U-332* que por sinais exigiu o envio da documentação de bordo. Quando o imediato chegou ao submarino veio na mesma baleeira, e em sentido contrário, o imediato alemão com dois homens armados, pedindo vários esclarecimentos sobre a carga, a origem e o destino.

Pelas 20 horas foram feitos sinais do submarino informando que poderiam seguir caminho para Baltimore. Os homens armados partiram na baleeira do navio que trouxe de volta o imediato português, mas enquanto decorriam estas manobras aproximaram-se do *San Miguel* dois salva-vidas com 29 náufragos do vapor grego *Leonidas M.*, afundado horas antes pelo mesmo U-332 que fazia a inspecção.

Os homens foram acolhidos a bordo e cuidados até serem deixados em Baltimore no dia 25 de julho. O navio português tinha chegado à entrada do porto no dia anterior, pelas 15 horas, tendo sido abordado pelo controlo local que realizou um inquérito junto do comandante para se informar sobre os acontecimentos da viagem, deixando ordens para se manterem ancorados.

Pelas 19.30 horas o capitão António Dionísio foi surpreendido pelo embarque de um oficial da Guarda Costeira e seis marinheiros que os acompanharam até ancorarem frente a Baltimore onde ficaram de quarentena. Ninguém foi autorizado a abandonar o navio, mas embarcou um médico, alguns policiais e outro oficial da Guarda Costeira, agora com oito marinheiros armados de espingardas com baionetas.

Na manhã seguinte receberam ordens para acostar, mas a manobra não foi executada de imediato porque a Guarda Costeira a bordo se opôs a que a tripulação executasse qualquer ação, utilizando as espingardas e as baionetas. António Dionisio apressou-se a conferenciar com o oficial americano, mas só depois de ter sido verificada a documentação de todos os tripulantes foi permitida a ida para o cais.

O acontecimento foi considerado violento e desagradável pelo português, habituado a viajar para os EUA sem notícias de quaisquer problemas anteriores. Seriam depois melhor tratados do que à chegada e a Legação grega em Washington entregou a 13 de agosto um agradecimento oficial à Legação portuguesa que foi enviado á Companhia da Navegação Carregadores Açoreanos, proprietária do *San Miguel*.

O *Leonidas M.* foi atacado a tiros de canhão na tarde de 19 de julho pelo *U-332*. Quando a tripulação o abandonou o fogo de artilharia cessou, mas quando as baleeiras se afastaram foram disparados dois torpedos. O primeiro falhou, mas o seguinte afundou-o.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 20 de julho de 1942; 22 de julho de 1942; 24 de julho de 1942; 01 de agosto de 1942;
- NARA: North COMEASTSEAFRON; Reel: A77, *World War II Diaries 1941-1945*, *Enemy action and distress diary*, 25/07/1942.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, R*elação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais*, 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 568, *Relatório do comandante do San Miguel sobre o salvamento dos náufragos do Leonidas M.*, 28/08/1942.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 2690, *Relatório do comandante do San Miguel sobre o salvamento dos náufragos do Leonidas M. entregue à Legação de Portugal em Washington e Nota do Ministro da Grécia em Washington agradecendo a assistência*,

15/07/1942.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Leonidas M.*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1947.html, consultado a 07 de outubro de 2019.
- 'O vapor S. Miguel salvou 29 náufragos do vapor grego Leonidas', *Diário de Notícias*, 02/09/1942.

→ 27 jul 1942

Stella Lykes (EUA) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-582 (Ale) **(Submarino)**	1† 52s	Arribada por meios próprios	→ 50 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha de Cacheu, Guiné, a 08/08/1942.

À cidade de Cacheu, na Guiné Bissau, arribou a 8 agosto de 1942 um salva-vidas com nove oficiais e 41 marinheiros do vapor americano *Stella Lykes*, afundado no dia 27 de julho pelo *U-582*. Pelo menos um foi hospitalizado, ficando internado durante um período mais longo, não seguindo com os restantes companheiros transferidos para a Gambia, onde chegaram no dia 11. O doente seguiu mais tarde com homens do inglês *Elmwood* que também chegaram à Guiné no mesmo período.

O *Stella Lykes* foi torpedeado pelo *U-582* pouco antes das nove da manhã do dia 27 de julho, 500 milhas a sul da ilha do Fogo. Um homem morreu na explosão e deflagrou também um incêndio que compeliu a tripulação a salvar-se numa baleeira e três jangadas. O navio foi atingido por novo torpedo, mas não se afundou e o mesmo aconteceu após serem disparados cerca de 160 obuses. Os alemães só o afundaram após uma equipa colocar explosivos em pontos chave da estrutura.

O capitão e outro oficial foram aprisionados, deixando aos restantes náufragos cigarros, material de primeiros socorros e a direcção para a terra mais próxima.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 09 de agosto de 1942; 14 de agosto de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 27/07/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - South Atlantic*, 27/07/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 07/08/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 10/08/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 11/08/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 11/08/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 28/08/1942.
- Robert J. Cressman, *The Official Chronology of the U. S. Navy in World War II*, USA, Uncommon Valor Reprint Edition, 2016, p. 121.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Stella Lykes*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1970.html, consultado a 11 de outubro de 2019.

→ 27 jul 1942
Elmwood (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-130 (Ale) **(Submarino)**	0† 51s	Arribada por meios próprios	→ 11 náufragos arribaram numa baleeira à costa da Guiné Bissau a a 11/08/1942.

A 8 de agosto de 1942 arribou à ilha de Bubaque, na Guiné Bissau, uma baleeira com 19 sobreviventes do vapor britânico *Elmwood*, afundado a 27 de julho pelo *U-130*. No dia 11 entravam em Bissau onde se encontraram pelo menos um náufrago do americano *Stella Lykes*, afundado no mesmo dia que o mercante inglês, mas pelo *U-582*.

Para os repatriar o cônsul britânico em Lisboa fretou o vapor português *Guiné* que saiu de Lisboa a 15 de agosto e aportou em Bissau a 23. Inicialmente foi negociada uma escala em Bathurst (hoje Banjul), na Gâmbia, para recolher outros náufragos do *Elmwood*, continuando depois para a capital portuguesa. A meio da viagem, no entanto, foi dada ordem para que os homens ficassem todos na Gâmbia, onde era esperado um navio com capacidade para os repatriar. O *Guiné* transportou também um tripulante do *Stella Lykes* que ficara hospitalizado depois dos restantes companheiros terem seguido antes para a Gâmbia.

O *Elmwood* afundou-se quando seguia sozinho e foi atingido por um torpedo disparado pelo *U-130*. O ataque deu-se pelas 17.40 horas do dia 27 de julho de 1942 e todos os 51 tripulantes sobreviveram escapando em três baleeiras. Para além da que arribou na Guiné, outra chegou a Freetown e a última foi recolhida pelo navio americano *Davy Crockett* que deixou os sobreviventes na Cidade do Cabo.

Fontes e Bibliografia:

- NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 08/08/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 11/08/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 13/08/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 14/08/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 22/08/1942.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 189.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Elmwood*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/1971.html, consultado a 11 de outubro de 2019.

→ 10 ago 1942
Medon (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Reginaldo Giuliani (Itália) **(Submarino)**	0† 64s	Salvos por navio português	→ 15 náufragos recolhidos pelo navio *Luso* (Portugal) a 13/09/1942.

No dia 13 de setembro de 1942, pelas 22.17 horas, o vapor português *Luso* recolheu uma baleeira que transportava o chefe dos oficiais e 14 tripulantes do vapor britânico *Medon*, afundado pelo submarino italiano *Reginaldo Giuliani* a 10 de agosto de 1942.

O *Luso* dirigia-se para Buenos Aires onde deixou os náufragos, no dia 26 de agosto. A Embaixada Britânica faria um agradecimento público à tripulação do navio português.

O *Medon* foi torpedeado pelo *Reginaldo Giuliani* por volta das quatro da manhã do dia 10 de agosto. Nos minutos seguintes o submarino utilizou também a sua artilharia. Com o navio imobilizado, foi ordenado o seu abandono, o que aconteceu em quatro baleeiras.

De manhã o navio continuava a flutuar e alguns tripulantes tentaram regressar, mas quando duas baleeiras se aproximaram o submarino emergiu, fez alguns disparos de artilharia e com um torpedo selou a sorte do *Medon*. Todos os tripulantes foram recolhidos por navios nas semanas seguintes. Dezasseis deles viram, no entanto, o seu salvador - o britânico *Redpool* - voltar a ser torpedeado sendo salvos posteriormente por um contratorpedeiro.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2142, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Medon - Captain S. Roland Evans*, 15 de outubro de 1942, pp. 43-45.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 13 de agosto de 1942; 29 de agosto de 1942; 03 de setembro de 1942; 24 de setembro de 1942; 29 de setembro de 1942 .
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais*, 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Comunicação do Luso sobre o salvamento dos náufragos do Medon,* 31/10/1942.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 179.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, pp. 147-148.
- 'Agradecimento do Governo Britânico à tripulação do Luso pelo salvamento de sobreviventes do navio inglês Medon', *Diário de Notícias*, 20/09/1943.

→ 27 ago 1942
Clan Macwhirter (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-156 (Ale) **(Submarino)**	12† 74s	Salvos por navio português	→ 74 náufragos recolhidos pelo aviso *NRP Pedro Nunes* (Portugal) nos dias 31 de agosto e 1 de setembro de 1942.

Na manhã de 31 de agosto de 1942, quando o aviso *Pedro Nunes* se preparava para zarpar do Funchal, foi recebida da capitânia o pedido de socorro de um vapor que se encontraria 40 milhas a norte da Ponta do Pargo, na Madeira. O rádio tinha sido captado pelo vapor português *Congo* que o retransmitira às autoridades portuguesas.

O *Pedro Nunes* saiu de imediato e pelas 15.15 horas foi avistada uma baleeira com 30 náufragos que referiram a existência de mais dois salva-vidas. Esta baleeira tinha lançado o SOS captado pelos portugueses através de um rádio de emergência portátil, descrito no capítulo 5. As buscas prolongaram-se e pelas 23.50 horas foi avistada nova baleeira quando um dos projectores do navio incidiu acidentalmente sobre ela, pois não foi lançado qualquer foguete ou feitos sinais luminosos. Apenas uma luz no mastro, que do navio se confundia com as estrelas, assinalava a presença de mais 14 homens.

O navio continuou as buscas, mas pelas 17.40 horas do dia seguinte reentrava no Funchal para deixar o primeiro grupo de náufragos do britânico *Clan MacWhirter*, dando especial atenção a um indivíduo de origem indiana ferido com gravidade por estilhaços. As duas baleeiras foram entregues na capitânia.

O *Pedro Nunes* voltou a sair pelas dez e meia da noite, mas nada avistaram até ao meio dia seguinte, quando receberam um rádio do Funchal dando conta de uma baleeira com uma vela vermelha ao largo da Ponta de São Jorge. Sobre as 15 horas avistaram-na, já sem vela e com os tripulantes tentando a remos encontrar um local para arribar. Vinte minutos depois entravam a bordo do aviso português mais 31 náufragos. Este último salva-vidas foi levado pelo aviso para Lisboa e seria oferecido pelos armadores do *Clan MacWhirter* ao Instituto Português de Socorros a Náufragos.

À capital portuguesa chegaram também no princípio de outubro os náufragos. Os britânicos seguiram para Gibraltar, com excepção do segundo oficial e do engenheiro-chefe, repatriados num avião saído de Lisboa para Bristol, no Reino Unido. Os cinquenta tripulantes indianos seguiram no *Mouzinho* para o Índico.

Com problemas nas máquinas o *Clan MacWhirter* não conseguiu acompanhar o comboio SL.119, e estava sozinho quando às 01.00 horas do dia 27 de agosto foi atingido por dois torpedos disparados pelo *U-156*. O navio afundou-se em cerca de 10 minutos. Doze homens morreram, entre eles o capitão.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2130, *Survivor Reports, Report of an interview with the Chief Officer of the Clan Macwhirter - John V. Findlay*, 14 de outubro de 1942, pp. 152-154.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 28 de agosto de 1942; 01 de setembro de 1942; 02 de setembro de 1942; 04 de setembro de 1942;
- NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 27/08/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2148, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 31/08/1942.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais*, 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Aviso de 2ª classe Pedro Nunes; Núcleo 2, NO 251, *Relatório do comandante relativo ao salvamento dos sobreviventes do vapor inglês Clan MacWhirter afundado no Atlântico em 26 de agosto de 1942*, 24 de setembro de 1942.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 102, *Oferta do salva-vidas do Clan MacWhirter ao Instituto de Socorros a Náufragos*, 26 de setembro de 1942.

- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 71.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 77.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Clan MacWhirter*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2094.html, consultado a 11 de Janeiro de 2019.
- Warsailors.com: *Convoy SLS.64*; https://www.warsailors.com/convoys/sls64.html, consultado a 01 de outubro de 2019.
- 'O Pedro Nunes salvou 44 tripulantes de um navio inglês', *Diário de Notícias*, 03/09/1942, p.1.
- 'O Pedro Nunes encontrou os últimos náufragos do Clan Mac Clister', *Diário de Notícias*, 03/09/1942, p.1.
- 'Náufragos vindos no Lima', *Diário de Notícias*, 07/10/1942.
- 'O Mousinho recolheu 32 náufragos e trouxe 56 do Funchal', *Notícias*, 27/10/1942, p.1.

→ 30 ago 1942

Jack Carnes (EUA) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-506 (Ale) **(Submarino)**	29† 28s	Arribada por meios próprios	→ 28 náufragos arribaram em salva-vidas ao porto de Vila Nova, na Ilha Terceira, Açores, a 05/09/1942.

Às 17 horas do dia 5 de setembro de 1942 arribou no porto de Vila Nova, na Ilha Terceira, Açores, um salva-vidas com 28 sobreviventes do navio tanque americano *Jack Carnes*, afundado a 30 de agosto pelo *U-516*. Segundo a imprensa vários náufragos foram vistos a beijar o chão mal puseram pé em terra. Foram alojados em unidades hoteleiras da cidade e a 8 seguiram no contratorpedeiro *NRP Tejo* para Ponta Delgada. A bordo do *Carvalho Araújo* chegaram à Horta onde, em dois grupos, voaram nos Clipper's da Pan American até Lisboa, aviões onde completariam o repatriamento na viagem de retorno aos EUA.

Mal foi recebida a comunicação informando que o *Jack Carnes* se afundava a marinha americana enviou para o local o contratorpedeiro *USS Benson* e após a chegada do salva-vidas à Terceira também saíram para buscas navios portugueses e aparelhos da Aviação Naval, mas um outro salva-vidas com 29 náufragos, entre eles o capitão, nunca foi encontrado.

O *Jack Carnes* escapara, a 30 de agosto, ao ataque do *U-705* que falhou o disparo de quatro torpedos. Após um duelo de artilharia os alemães tiverem de submergir. A 31 a sorte foi diferente quando foi atingido por um dos dois torpedos disparados pelo *U-506*. Foram atingidos por mais seis antes de se afundar. Foi abandonado em dois salva-vidas que se conseguiram manter juntos alguns dias até uma tempestade os separar.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 07 de setembro de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2149, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 31/08/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A83, *World War II Diaries 1941-1945*, *USS Benson*, 31/08/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A121, *World War II Diaries 1941-1945*, *USS Benson*, 01/09/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A121, *World War II Diaries 1941-1945*, *USS Benson*, 02/09/1942.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação dos náufragos que arribaram em embarcações às costas de Portugal e ilhas adjacentes*, 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Informação da Capitânia de Angra do Heroísmo sobre a chegada de náufragos do Jack Carnes à ilha*, 16/09/1942.
- Robert J. Cressman, *The Official Chronology of the U. S. Navy in World War II*, USA, Uncommon Valor Reprint Edition, 2016, pp. 127-128.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Jack Carnes*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2113.html, consultado a 11 de outubro de 2019.
- '28 náufragos de um navio tanque americano aportaram à Ilha Terceira - Falta uma baleeira com outros tantos tripulantes.', *Diário de Notícias*, 07/09/1942.
- 'Ignora-se ainda o destino do comandante e de vinte e seis tripulantes do petroleiro americano Jack Charles.', *Diário de Notícias*, 09/09/1942.
- 'Náufragos chegados no Clipper', Diário de Notícias, *07/10/1942*.
- 'Náufragos do Jack Charles', Diário de Notícias, *10/10/1942*.

→ 03 set 1942

Hollinside (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-107 (Ale) **(Submarino)**	3† 48s	Aportados em navio estrangeiro	→ 48 náufragos recolhidos pelos barcos e pesca *Dominguito e Luiz* (ambos de Espanha) a 03/09/1942. Entrada em Lisboa no mesmo dia.

Ao fim da tarde de 3 de setembro de 1942 desembarcavam das traineiras espanholas *Dominguito Gonzalo* e *Luíz*, no antigo Arsenal da Marinha, em Lisboa, 96 náufragos de dois navios britânicos, nomeadamente, do *Hollinside* e do *Penrose*, afundados um dia antes ao largo de Sines pelo *U-107*.

Os tripulantes dos dois navios foram entregues às autoridades britânicas em Lisboa e aqueles que apresentavam ferimentos foram encaminhados para o Hospital Inglês.

Os dois navios seguiam em comboio com outros três, sem qualquer escolta, quando foram atacados. O *Hollinside* foi o primeiro navio a ser atingido, pouco antes das seis da manhã, mas foi necessário disparar novo torpedo meia hora depois para o afundar. 48 tripulantes abandonaram o navio, mas três morreram.

Os cinco navios tinham zarpado de Lisboa onde tinham estado a descarregar mercadorias. Dirigiam-se para Gibraltar ou portos no sul de Espanha sem qualquer escolta, quando foram interceptados.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 04 de setembro de 1942; 05 de setembro de 1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A129, *World War II Diaries 1941-1945*, 07/09/1942.
- BCM-AH: Polícia Marítima do Porto de Lisboa; Núcleo 29, NO 112, *Livro de Serviço Diário – 03 a 04/09/1942*.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 66.
- Uboat.net: Ships *hit by U-boats – Hollinside*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2117.html, consultado a 28 de junho de 2019.
- '96 náufragos de dois vapores britânicos torpedeados chegaram ao Tejo a bordo de pesqueiros espanhóis', *Diário de Notícias*, 04/09/1942, p. 1.
- '96 marítimos ingleses naufragados de dois navios torpedeados por um submarino alemão foram salvos por duas traineiras espanholas', *O Século*, 04/09/1942, p. 1.

→ 03 set 1942

Penrose (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-47 (Ale) **(Submarino)**	2† 33s	Aportados em navio estrangeiro	→ 43 náufragos recolhidos pelos barcos e pesca *Dominguito e Luiz* (ambos de Espanha) a 03/09/1942. Entrada em Lisboa no mesmo dia.

Ao fim da tarde de 3 de setembro de 1942 desembarcavam das traineiras espanholas *Dominguito Gonzalo* e *Luíz*, no antigo Arsenal da Marinha, em Lisboa, 96 náufragos de dois navios britânicos, nomeadamente, do *Hollinside* e do *Penrose*, afundados um dia antes ao largo de Sines pelo *U-107*.

Os tripulantes dos dois navios foram entregues às autoridades britânicas em Lisboa e aqueles que apresentavam ferimentos foram encaminhados para o Hospital Inglês.

Os dois navios seguiam em comboio com outros três, sem qualquer escolta, quando foram atacados. O *Penrose* foi o segundo navio a ser atingido, pelas seis da manhã, e afundou-se em poucos minutos. 43 tripulantes abandonaram o navio, mas dois morreram.

Os cinco navios tinham zarpado de Lisboa onde tinham estado a descarregar mercadorias. Dirigiam-se para Gibraltar ou portos no sul de Espanha sem qualquer escolta, quando foram interceptados.

O Penrose foi afundado seis minutos depois do *Hollinside* por um dos dois disparados da popa do U-107.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 04 de setembro de 1942; 05 de setembro de 1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A129, *World War II Diaries 1941-1945*, 07/09/1942.
- BCM-AH: Polícia Marítima do Porto de Lisboa; Núcleo 29, NO 112, *Livro de Serviço Diário – 03 a 04/09/1942*.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 67.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Penrose*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2118.html, consultado a 28 de junho de 2019.
- '96 náufragos de dois vapores britânicos torpedeados chegaram ao Tejo a bordo de pesqueiros espanhóis', *Diário de Notícias*, 04/09/1942, p. 1.
- '96 marítimos ingleses naufragados de dois navios torpedeados por um submarino alemão foram salvos por duas traineiras espanholas', *O Século*, 04/09/1942, p. 1.

→ 12 set 1942

Trevilley (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-68 (Ale) **(Submarino)**	3† 33s	Salvos por navio português	→ 15 náufragos recolhidos pelo navio *Cubango* (Portugal) a 20/09/1942.

Ao fim da tarde do dia 5 de outubro de 1942 entrava no porto de Lisboa o vapor português *Cubango* trazendo 28 náufragos de dois navios diferentes, nomeadamente, 15 do britânico *Trevilley* e 13 do holandês *Breedijk*. Os primeiros foram encontrados pelas 21.30 horas de 20 de setembro no Golfo da Guiné. Segundo a imprensa havia dez dias que estavam expostos a um tempo tempestuoso que os deixara bastante abatidos, exaustos e com fome. Apesar do que tinham passado conseguiram subir sozinhos a escada de corda que foi lançada do *Cubango*. Informados de que existiriam mais baleeiras nas imediações os portugueses realizaram buscas até de manhã, mas sem resultados.

Após retomarem a rota para Lisboa, avistaram, pelas 18 horas, outra baleeira com 13 náufragos que pertenciam à guarnição do *Breedijk*, afundado a 14 de setembro. Como o *Cubango* não tinha rádio de ondas curtas comunicou as descobertas ao *Malange* que estava próximo, mas este não terá passado a informação a Lisboa. A marinha na capital portuguesa só tomaria conhecimento dos salvamentos quando novo rádio foi enviado, mas de Bissau, onde foi feita uma escala.

O *Trevilley* foi afundado a 12 de setembro de 1942 pelo *U-68* que o torpedeou e complementou o ataque com artilharia da cobertas. Os tripulantes abandonaram-no em três baleeiras, mas o submarino aprisionou o capitão e outro oficial. Treze sobreviventes foram encontrados pelo navio francês *Annamite*, que procurava vítimas do *Laconia*, sendo desembarcados em Dakar, território francês de Vichy. Outra arribou na Costa do Ouro, mas pelo caminho perdeu dois homens, não porque tivessem morrido, mas porque saltaram borda fora quando se aproximaram de território francês dias antes. Ambos ficaram internados, ao contrário dos restantes que preferiram continuar a remar até chegar a território amigo.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2142, *Survivor Reports, Report of an interview with the Chief Officer of the Trevilley - Mr. D. I. Spencer*, 22 de outubro de 1942, pp. 192-194.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 20 de setembro de 1942; 27 de setembro de 1942; 28 de setembro de 1942; 29 de setembro de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2149, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 24/09/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2149, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 26/09/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2149, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 26/09/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2149, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - America & Eats Indies*, 01/10/1942.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação dos Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais*, 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Ofício da Companhia Nacional de Navegação dando conta dos salvamentos de náufragos do Trevilley e do Breedyk*, 07/10/1942.
- BCM-AH: Polícia Marítima do Porto de Lisboa; Núcleo 29, NO 113, *Livro de Serviço Diário – 05 a 06/12/1942*.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 150.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Trevilley*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2149.html, consultado a 11 de outubro de 2019.
- '28 náufragos de dois navios torpedeados no Atlântico foram recolhidos pelo vapor Cubango', *Diário de Notícias*, 07/10/1942.
- '28 náufragos de dois navios torpedeados no Atlântico foram recolhidos pelo vapor Cubango', *Diário de Notícias*, 07/10/1942.

→ 14 set 1942

Breedijk (Holanda) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-68 (Ale) **(Submarino)**	2† 50s	Salvos por navio português	→ 13 náufragos recolhidos pelo navio *Cubango* (Portugal) a 21/09/1942.

O vapor português *Cubango* viajavam para Lisboa quando, pelas 18 horas do dia 6 de outubro de 1942, avistou uma baleeira com 13 náufragos que pertenciam à guarnição do marcante holandês *Breedijk*, afundado a 14 de setembro pelo U-68. Era o segundo salva-vidas que o navio português encontrava em pouco mais de 24 horas, pois tinha já a bordo 15 ingleses pertencentes ao *Trevilley* afundado a 12.

Os holandeses encontravam-se em boas condições tendo em conta o tempo que tinham passado no mar. Aos britânicos disseram que a boa forma se devia em parte ao pemican americano que tinham na baleeira e que tinha sido importante para assegurar tanto a alimentação como a moral.

Como o *Cubango* não tinha rádio de ondas curtas, comunicou a descoberta dos náufragos ao *Malange*, mas este não terá retransmitido a informação a Lisboa. A marinha na capital portuguesa só tomaria conhecimento dos salvamentos quando novo rádio foi enviado, mas agora de Bissau, onde foi feita uma escala.

O vapor português *Cubango* entrou no porto de Lisboa pouco antes das 18 horas do dia 5 de outubro de 1942 trazendo a bordo 28 náufragos de dois navios.

O *Breedijk* foi afundado pouco antes da uma manhã do dia 15 de 1942 pelo *U-68* que o torpedeou causando um incêndio. Morreram o capitão e outro tripulante, mas os restantes 50 conseguiram escapar em quatro salva-vidas. A 18 um foi encontrado pelo HMS *Corinthian,* a fazer buscas pelos sobreviventes do Laconia, e a 23 o HMS *Decoy* recolheu outra enquanto a quarta chegou à Costa do Marfim.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 20 de setembro de 1942; 27 de setembro de 1942; 28 de setembro de 1942; 29 de setembro de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2149, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 20/09/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2149, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 26/09/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2149, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 28/09/1942.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação dos salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais*, 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Ofício da Companhia Nacional de Navegação dando conta dos salvamentos de náufragos do Trevilley e do Breedyk*, 07/10/1942.
- BCM-AH: Polícia Marítima do Porto de Lisboa; Núcleo 29, NO 113, *Livro de Serviço Diário – 05 a 06/12/1942*.
- Uboat.net: Ships hit by U-boats – *Breedjik*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2175.html, consultado a 11 de outubro de 2019.
- '28 náufragos de dois navios torpedeados no Atlântico foram recolhidos pelo vapor Cubango', Diário de Notícias, 07/10/1942.

→ 19 set 1942

HMT Alouette (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-552 (Ale) **(Submarino)**	14† 30s	Salvos por navio português	→ 27 náufragos recolhidos pelo barco de pesca *Duas Gêmeas* (Portugal) a 19/09/1942.
		Salvos por navio português	→ 3 náufragos recolhidos pelo vapor de pesca *Ilha Graciosa* (Portugal) a 19/09/1942.

O barco de pesca de cerco *Duas Gémeas* entrou no porto de Setúbal, pelas 10 da manhã do dia 19 de setembro de 1942, trazendo a bordo 27 náufragos do *HMT Alouette*, um arrastão adaptado ao serviço anti-submarino na "RN", afundado na mesma madrugada pelo *U-552*. Do navio português tinham sido avistados foguetes de sinalização que estavam a ser disparados pelos ocupantes de uma baleeira e uma jangada às primeiras horas da manhã. Aos ingleses foi emprestada roupa e oferecida comida, vinho e tabaco.

Sete foram conduzidos ao Hospital da Misericórdia de Setúbal. Dois ficaram internados e cinco, em condições de serem transportados, foram transferidos na mesma tarde para o Hospital Inglês em Lisboa. Os restantes, depois de passarem a noite em hotéis e pensões, seguiram também, em roupas civis, para a capital portuguesa, primeiro de viatura e depois no vapor *Estremadura* que assegurava a carreira regular através do Tejo. Desembarcaram na ponte da estação de sul e sueste pelas 18.30 horas.

À capital portuguesa tinham já chegado um oficial e dois marinheiros, encontrados sobre uma jangada a cerca de cinco milhas de terra pelo vapor de pesca *Ilha Graciosa* que aportou ao cais frigorífico pelas 23 horas. Também neste caso os náufragos tinham avistado as luzes do português e disparado foguetes de sinalização para chamar a atenção.

As autoridades britânicas tornariam públicos os agradecimentos aos pescadores e à empresa do *Duas Gémeas* - Chagas Salgado & Cª - foram ainda oferecidas a baleeira e a jangada.

O *HMT Alouette* foi atingido por um torpedo disparado pelo *U-552* às 03.01 horas do dia 19 de setembro de 1942. A proa separou-se e afundou, mas o resto do navio continuou a flutuar obrigando o submarino a disparar outro torpedo que causou uma grande explosão e a arrastou para o fundo. Os sobreviventes escaparam numa baleeira e duas jangadas. Morreram 14 tripulantes.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 358/3007, *HMT Alouette sunk by enemy action, torpedoed of Sesimbra*, 19 September 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2149, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 19/, 09/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2149, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Station - North Atlantic*, 19/09/1942.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação dos salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais*, 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Agradecimento do Adido Naval Britânico pelo salvamento dos sobreviventes do Alouette*, 22/09/1942.
- BCM-AH: Polícia Marítima do Porto de Lisboa; Núcleo 29, NO 112, *Livro de Serviço Diário – 19 a 20/09/1942*.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats* – HMS *Alouette* (FY 101); https://uboat.net/allies/merchants/ship/2184.html, consultado a 11 de outubro de 2019.
- 'Chegaram a Setúbal 27 náufragos dum barco inglês torpedeado ao largo do Cabo Espichel', *Diário de Notícias*, 20/09/1942, p. 1.
- 'Os náufragos do Alouette', *Diário de Notícias*, 20/09/1942.
- 'Um vapor de pesca salvou mais 3 náufragos do Allouete que vogavam numa jangada', *Diário de Notícias*, 21/09/1942, p. 1.
- 'Os náufragos do Alouette - A gratidão da Grã-Bretanha', *O Século,* 21/09/1942.
- 'O afundamento da corveta Allouette - Uma significativa homenagem do adido naval inglês prestada aos tripulantes do Duas Gémeas',

Diário de Notícias, 02/10/1942.

→ 29 set 1942

Baron Ogilvy (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-125 (Ale) **(Submarino)**	08† 32s	Salvos por navio português	→ 32 náufragos recolhidos pelo *Mouzinho* (Portugal) a 05/10/1942.

Eram cerca de 15.30 horas do dia 5 de outubro de 1942 quando o vapor português *Mouzinho*, de viagem entre o Funchal e São Tomé, recolheu uma baleeira com 32 náufragos do mercante inglês *Baron Ogilvy*, torpedeado a 29 de setembro pelo *U-125*.

Apesar de terem a bordo grande número de provisões recolhidas de outros salva-vidas e jangadas, os homens apresentavam-se enfraquecidos e cansados. O *Mouzinho*, em viagem pelas colónias até Moçambique e regresso, deixou os náufragos na Cidade do Cabo a 21 de outubro. Segundo o relatório do capitão Steven foram muito bem tratados tendo sido feito tudo o que era possível para recuperarem a saúde.

Os tripulantes do navio britânico ofereceram na Cidade do Cabo um relógio ao comandante do vapor português e uma placa comemorativa que foi colocada num dos salões do navio. O *Mouzinho* transportava entre os passageiros que deixou em Lourenço Marques outros 56 náufragos, de origem indiana, que tinham pertencido ao *Clan MacWhirter* e estavam a ser repatriados.

O *Baron Ogilvy* foi atingido, no espaço de poucos segundos, por dois torpedos disparados pelo *U-125* cerca das 10.10 horas de 29 de setembro. Levantou-se uma gigantesca coluna de água que se abateu sobre a coberta onde o efeito das explosão rebentou escotilhas e projectou carga em várias direcções. Alguns dos que desapareceram terão morrida nestes momentos.

As baleeiras encontravam-se danificadas, mas reunidos os sobreviventes foi possível reparar uma que acolheu todos. Rumaram à costa africana, mas foram recolhidos dias depois pelo vapor português.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2142, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Baron Ogilvy - Captain J. Steven*, 05 de janeiro de 1942, pp. 256-258.
- NARA: Admiralty; Reel: 2149, *World War II Diaries 1941-1945*, *Reel: A2149*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 05/10/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2149, *World War II Diaries 1941-1945*, *Reel: A2149*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 13/10/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2149, *World War II Diaries 1941-1945*, *Reel: A2149*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 21/10/1942.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação dos salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais*, 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Informação sobre o salvamento de náufragos do Baron Ovgilvy pelo vapor Mouzinho*, 12 de dezembro de 1942.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 170.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Baron Ogilvy*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2222.html, consultado a 11 de janeiro de 2020.
- 'O Mousinho recolheu 32 náufragos e trouxe 56 do Funchal', *Notícias*, 27/10/1942.
- 'Dois navios ingleses afundados no Atlântico', *Diário de Notícias*,28/10/1942.
- '32 náufragos recolhidos a bordo do Mousinho homenagearam a tripulação do navio', *Diário de Notícias*,13/12/1942.

→ 29 out 1942

Hopecastle (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-203 (Ale) **(Submarino)**	1† 44	Aportados em navio estrangeiro	→ 44 náufragos recolhidos pelo *Tasmania* (GB) a 29/10/1942. Tasmania torpedeado no dia seguinte e 19 náufragos recolhidos pelo *Baron Elgin* (GB) que entrou no Funchal a 01/11/1942.

No dia 1 de novembro de 1942 entrou no Funchal o navio inglês *Baron Elgin* trazendo cerca de 90 náufragos pertencentes a 3 navios que integravam o comboio SL.125 atacados por uma matilha de U-boats constituída por cerca de um dezena de unidades. Entre estes estavam 19 tripulantes do inglês *Hopecastle* que no espaço de dois dias tinham visto dois navios desaparecer sob os seus pés.

O *Hopecastle* foi torpedeado na noite de 28 de outubro pelo *U-509*, mas continuou a flutuar. Só seria afundado já de madrugada pelo *U-203*. Um tripulante morreu e os restantes foram recolhidos pelo vapor *Tasmania*, também integrante do Sl.125.

O *Tasmania* foi, por sua vez, torpedeado no dia 30 e parte dos tripulantes, com alguns do *Hopecastle*, foram recolhidos pelo *Baron Elgin,* desviado para o Funchal onde deixou todos os sobreviventes.

Do comboio SL.125 chegariam neste período cerca de duas centenas de náufragos a Lisboa e ao Funchal, trazidos respectivamente pelo *Alasca* e pelo *Baron Elgin.* Ambos tinham integrado o comboio que perdeu 13 dos seus 42 navios.

Fontes e Bibliografia:

- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 29/10/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 30/10/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 31/10/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 01/11/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Home Commands - Shipping and Convoys*, 04/11/1942.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 274.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 170.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 531 - 540.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Hopecastle*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2314.html, consultado a 17 de fevereiro de 2020.

→ 29 out 1942

Bullmouth (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-409 (Ale) / U-659 (Ale) **(Submarino)**	51† 05s	Arribada por meios próprios	→ 06 náufragos arribaram em salva-vidas às ilhas Desertas, na Madeira, a 06/11/1942.

Mesmo sem conseguir remar os seis tripulantes do inglês *Bullmouth* tiveram a sorte de verem as duas jangadas em que seguiam serem arrastadas pela corrente até próximo da Madeira, que avistaram a 1 de novembro de 1942. Nos dias seguintes tentaram arribar e chamar a atenção dos que estavam em terra usando very-lights, sem sucesso.

Só a 6 novembro, depois de andarem à deriva durante mais alguns dias arribaram a uma zona rochosa na ilha do Bugio, nas Desertas a sul da Madeira, onde as jangadas se desfizeram. Foram descobertos por pescadores que procuravam cabras e dois, os únicos que conseguiam andar, seguiram de barco até ao Funchal, onde chegaram às 21.15 horas pedindo ajuda para recuperar os que tinham ficado para trás.

O oficial local da "RN", o Lieutenant-Commander Boileau, forneceu-lhes alimentos e de manhã reuniu um grupo de pescadores para resgatar os restantes. Um tinha falecido durante a noite e como os outros estavam muito fracos e o bote tinha pouco espaço os pescadores deitaram os náufragos no seu interior e fizeram a nado o percurso entre a ilha e um barco de pesca maior que os esperava para os transportar ao Funchal.

Um dos tripulantes, com costelas partidas e outras lesões, morreu no hospital dias depois.

O *Bullmouth* integrava o comboio SL.125, mas na noite de 29 de outubro, com problemas nas máquinas atrasou-se e, pelas 21.15 horas, quando seguia várias milhas atrás dos restantes navios, foi atingido por dois torpedos disparados ou pelo *U-409* ou pelo *U-659*. O comandante deu ordens para abandonar navio e sete dos 54 tripulantes ocuparam duas jangadas. Já afastados assistiram a três explosões que condenaram o navio e os restantes 46 camaradas.

Do comboio SL.125 chegariam neste período cerca de duas centenas de náufragos a Lisboa e ao Funchal deixados respectivamente pelos *Alasca* e *Baron Elgin*, que também tinham integrado o comboio que perdeu 13 dos seus 40 navios.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2142, *Survivor Reports, Report of an interview with Mr. E. J. Mann and F. W. Walters from the Bullmouth*, 08 de dezembro de 1942, pp. 389-391.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 31/10/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Home Commands - Shipping and Convoys*, 04/11/1942.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação dos náufragos que arribaram em embarcações às costas de Portugal e ilhas adjacentes,* 31 de janeiro de 1943.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 13.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 219.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 531 - 540.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Bullmouth*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2330.html, consultado a 17 de fevereiro de 2020.

→ 30 out 1942

West Kebar (EUA) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-129 (Ale) **(Submarino)**	3† 41s	Aportados em navio estrangeiro	→ 08 náufragos recolhidos pelo *Campero* (Espanha) a 18/11/1942. Entrada no Funchal a 29/11/1942.

No dia 29 de novembro de 1942 entrou no porto do Funchal o petroleiro espanhol *Campero* para deixar 8 náufragos do americano *West Kebar*, afundado cerca de um mês antes pelo *U-129*. Tinham sido encontrados a 19, depois do seu navio ter sido torpedeado pelo *U-129*, aos primeiros minutos do dia 30 de outubro. Um oficial e dois tripulantes morreram na explosão, enquanto os restantes 54 se salvaram em duas baleeiras e uma jangada.

Oito náufragos arribaram na ilha de Guadalupe; 34 foram recolhidos por um patrulha britânica e os restantes pelo *Campero*.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 10 de novembro de 1942; 21 de novembro de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 08/11/1942.
- NARA: COMCARIBSEAFRON; Reel: A0151, *World War II Diaries 1941-1945*, *Miscellaneous*, 09/11/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 10/11/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A680, *World War II Diaries 1941-1945*, *Enemy action prior to November 11*, 11/11/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A151, *World War II Diaries 1941-1945*, *Catri*, 08/11/1942.
- Robert J. Cressman, *The Official Chronology of the U. S. Navy in World War II*, USA, Uncommon Valor Reprint Edition, 2016, pp. 139, 141, 142, 144.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – West Kebar*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2324.html, consultado a 11 de outubro de 2019.
- 'Desembarcaram no Funchal oito náufragos do vapor americano West Kebar', *Diário de Notícias*, 01/12/1942.

→ 30 out 1942

President Doumer (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-604 (Ale) **(Submarino)**	260† 85s	Aportados em navio estrangeiro	→ 46 náufragos recolhidos pelo *Alasca* (Noruega) a 30/10/1942. Entrada em Lisboa a 11/11/1942.

No dia 11 de novembro de 1942 entrou no Tejo o navio norueguês *Alaska* trazendo náufragos dos navios *Tasmania* e *Presidente Doumer*, integrantes do comboio SL.125 emboscado por uma matilha de U-boats que contou com cerca de uma dezena de unidades.

O *President Doumer* foi torpedeado pelo *U-604* num ataque que matou 260 tripulantes e tropas que seguiam a bordo. Dos 85 que sobreviveram 46 foram recolhidos pelo *Alaska* que também foi atingido por um torpedo enquanto fazia os salvamentos. O ataque do *U-510* não o afundou e os noruegueses tentaram rumar à Madeira, mas encontraram uma corveta a escoltar o mutilado *Silverwillow,* que lhe deu ordens para seguir para Lisboa. Apesar deste último navio se ter afundado, o *Alaska* chegou ao destino.

Na noite em que foi atingido o norueguês emitiu vários pedidos de socorro também ouvidos pelo paquete português *Serpa Pinto* que mudou de rota para o procurar. Às 15.15 horas do dia seguinte localizou-o, mas aquele recusou a oferta de ajuda alegando que preferia o apoio de um navio de guerra.

O *Serpa Pinto* retomou a rota, mas perto da noite cruzou-se com um navio de guerra que por sinais luminosos, informou os portugueses que o Alaska tinha feridos a bordo necessitando assistência médica. O português voltou atrás, mas quando reencontrou o norueguês e dois escoltas que então o acompanhavam não obteve qualquer reacção à oferta de apoio. Depois de uma hora sem receber qualquer sinal afastou-se.

Do comboio SL.125 chegariam neste período cerca de duas centenas de náufragos a Lisboa e ao Funchal, trazidos respectivamente pelo *Alasca* e pelo *Baron Elgin. Ambos* tinham integrado o comboio que perdeu 13 dos seus 42 navios.

Fontes e Bibliografia:

- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 29/10/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 30/10/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 31/10/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 01/11/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Home Commands - Shipping and Convoys*, 04/11/1942.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 272, *Companhia Colonial de Navegação - Comunicação do Serpa Pinto sobre o encontro com o Alaska*, 02 de novembro de 1942.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 22.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 25.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 531 - 540.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – President Doumer*; https://uboat.net/allies/merchants/ship.html?shipID=2331, consultado a 17 de fevereiro de 2020.

→ 30 out 1942

Baron Vernon (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-604 (Ale) **(Submarino)**	0† 49s	Aportados em navio estrangeiro	→ 49 náufragos recolhidos pelo *Baron Elgin* (GB) a 30/10/1942. Entrada no Funchal a 01/11/1942.

A maioria dos cerca de 90 náufragos que entraram no Funchal a bordo do britânico *Baron Elgin*, a 1 de novembro de 1942, pertenciam à embarcação da mesma nacionalidade *Baron Vernon*, afundado um dia antes pelo *U-604*. Os dois integravam o comboio SL.125 atacado nos dias anteriores por uma matilha de U-boats que contou com cerca de uma dezena de unidades.

Todos os tripulantes - um total de 49 - conseguiram abandonar o navio quando este foi atingido pelas 23.02 horas do dia 30 de outubro de 1942.

Do comboio SL.125 chegariam neste período cerca de duas centenas de náufragos a Lisboa e ao Funchal, trazidos respectivamente pelo *Alasca* e pelo *Baron Elgin. Ambos* tinham integrado o comboio que perdeu 13 dos seus 42 navios.

Fontes e Bibliografia:

- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 29/10/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 30/10/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 31/10/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 01/11/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Home Commands - Shipping and Convoys*, 04/11/1942.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 174.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 137.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 531 - 540.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Baron Vernon*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2322.html, consultado a 17 de fevereiro de 2020.

→ 30 out 1942

Tasmania (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-103 (Ale) **(Submarino)**	6† 84s	Aportados em navio estrangeiro	→ 24 náufragos recolhidos pelo *Baron Elgin* (GB) a 30/10/1942. Entrada no Funchal a 01/11/1942.
		Aportados em navio estrangeiro	→ 44 náufragos recolhidos pelo *Alasca* (Noruega) a 30/10/1942. Entrada em Lisboa a 11/11/1942.

No dia 1 de novembro de 1942 entrou no Funchal o navio inglês *Baron Elgin* trazendo cerca de 90 náufragos pertencentes a 3 navios que integravam o comboio SL.125 atacados por uma matilha de U-boats que contou com cerca de um dezena de unidades. Entre estes estavam 24 tripulantes do inglês *Tasmania* afundado um dia antes por torpedos disparados por dois U-boats, nomeadamente o *U-659* que o danificou pelas 21.53 horas, e pelo *U-103* que deu o golpe de misericórdia passavam 12 minutos da meia noite de 31 de outubro.

O *Tasmania* tinha já a bordo náufragos do *Hopecastle*, afundado um dia antes, e a maioria conseguiu escapar com vida também a este ataque, com alguns a serem recolhidos pelo *Baron Elgin*. Outros foram apanhados pelo norueguês *Alaska*, que ainda acolheu tripulantes do *President Doumer.*

Em plena operação de resgate o *Alaska* foi torpedeado pelo *U-510,* mas manteve-se a flutuar com cerca de uma centena de náufragos a bordo. Inicialmente o comandante tentou chegar à Madeira, mas encontrou uma corveta que escoltava o também ferido *Silverwillow* que lhe deu ordens para seguir para Lisboa. Este último navio viria a afundar-se, mas o Alaska entrou no Tejo a 11 de novembro.

Na noite em que foi atingido o norueguês emitiu vários pedidos de socorro, também ouvidos pelo paquete português *Serpa Pinto* que mudou de rota para o encontrar. Às 15.15 horas do dia seguinte localizou-o, mas este este recusou a ajuda alegando que queria o suporte de um navio de guerra. O português retomou a rota, mas perto da noite cruzou-se com um navio de guerra e por sinais luminosos foi informado que o *Alaska* tinha feridos a bordo a necessitar assistência médica. Voltou para trás insistiu na oferta de apoio ao norueguês, que nesta altura estava acompanhado por dois escoltas, não obtendo qualquer reacção. Depois de uma hora sem receber qualquer sinal afastou-se.

Do comboio SL.125 chegariam neste período cerca de duas centenas de náufragos a Lisboa e ao Funchal, trazidos respectivamente pelo *Alasca* e pelo *Baron Elgin. Ambos* tinham integrado o comboio que perdeu 13 dos seus 42 navios.

Fontes e Bibliografia:

- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 29/10/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 30/10/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 31/10/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 01/11/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Home Commands - Shipping and Convoys*, 04/11/1942.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 272, *Companhia Colonial de Navegação - Comunicação do Serpa Pinto sobre o encontro com o Alaska*, 02 de novembro de 1942.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 49.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 62.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 531 - 540.
- Uboat.net: Ships hit by U-boats – Tasmania; , consultado a 17 de fevereiro de 2020.

→ 14 nov 1942

Dagomba (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Ammiraglio Cagni (Itália) **(Submarino)**	1† 55s	Salvos por navio português	→ 21 náufragos recolhidos pelo *NRP Bartolomeu Dias* (Portugal) a 14/11/1942. Deixados em Luanda, Angola, a 23/11/1942.

Na noite de 13 de novembro de 1942 o oficial de quarto a bordo do aviso português *NRP Bartolomeu Dias* avistou por estibordo uma luz vermelha à distancia de cerca de uma milha. A luminosidade avistou-se por poucos segundos, mas foi o suficiente para o navio reforçar o estado de alerta e vigilância.

Durante bastante tempo não viram mais nada, mas pela meia noite voltaram a ser vistas luzes brancas e difusas. Pouco depois assinalaram-se novos lampejos vermelhos, mas sem que se percebesse a distância a que se encontravam. Ligou-se o projetor da proa e o navio foi parado durante um quarto de hora, mas nada conseguiram ver ou ouvir. Por segurança o comandante, capitão de mar e guerra Caetano Coucello, afastou-se para voltar de madrugada e averiguar origem do que tinham visto.

Pouco depois das cinco da manhã estavam de regresso à zona e quando acenderam o projector receberam como resposta uma luz branca, 30 graus a bombordo, para onde o *Bartolomeu Dias* aproou. Apesar de um aguaceiro súbito ter turvado a visibilidade foi possível assinalar, à distância, um ponto que cresceu até se transformar numa baleeira com 21 homens que soltaram“hurras” fracos enquanto o aviso executou manobras para a sua recolha. Devido ao estado de debilidade em que se encontravam tiveram de ser ajudados a subir e dois foram carregados em braços pelos marinheiros portugueses. Todos pertenciam à tripulação do britânico *Dagomba*.

Após subirem a bordo foram encaminhados para a enfermaria onde receberam cuidados médicos para tratar queimaduras solares, feridas infectadas, furúnculos, etc… . Sete mereceram cuidados redobrados do médico e um, o comissário Bunnett, ficou internado devido á gravidade da sua situação. Já no salva-vidas tinha tido episódios de alucinação, só não se atirando à água porque os companheiros o impediram. Com “queimaduras, escoriações contusões e feridas, tudo infectado, em toda a região posterior do corpo” - como constata o relatório médico do *Bartolomeu Dias* - viria a falecer na mesma tarde, tendo o corpo sido lançado ao mar no dia seguinte durante uma cerimónia que cumpriu todas as formalidades legais. Também o capitão se apresentava num estado “desregulado” e só à força a tripulação o tinha chamado à razão no salva-vidas.

Verificou-se posteriormente que a lâmpada vermelha usada para fazer sinais de socorro tinha tido apenas bateria por poucos segundos, tendo sido uma sorte o seu avistamento pelo *Bartolomeu Dias*. A luz que se vira de madrugada resultara da queima de estopa e papéis dentro de um balde que a chuva tinha apagado rapidamente.

Os 20 náufragos foram deixados no porto de Luanda, em Angola, a 23 de novembro. Três dias depois embarcaram no vapor *Angola* que fez um desvio para Freetown onde foram deixados a 30.

O *Dagomba* viajava só quando, às 18 horas do dia 3 de novembro de 1942, foi atingido quase em simultâneo por três torpedos disparados pelo submarino italiano *Ammiraglio Cagni*. Os tripulantes abandonaram-no nas duas baleeiras de bombordo já que o par que se encontrava a estibordo foi destruído pelas explosões. O submarino emergiu próximo e um dos oficiais tentou saber se alguém estava ferido; depois forneceu-lhes a localização, água, cigarros, latas de carne e biscoitos.

Durante algumas horas os salva-vidas viajaram juntos mas durante a noite deixaram de se ver. Uma foi recolhida pelo *Bartolomeu Dias* a 13 de novembro e a outra tinha sido encontrada dois antes pelo aviso francês *Annamite*, leal a Vichy, que internou a tripulação em Dakar, no Senegal, até que os americanos ali desembarcaram dias

depois.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2143, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Dagomba - Captain J. T. Marshall*, 22 de dezembro de 1942, pp. 30-31.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 15 de novembro de 1942; 19 de novembro de 1942; 23 de novembro de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 14/11/1942.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamento de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais,* 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Aviso de 1ª classe NRP Bartolomeu Dias; Núcleo 209, NO 200, *Relato do salvamento de náufragos do N/M Dagomba em 14 de novembro de 1942*, 15 de dezembro de 1942.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 115.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 90.

→ 04 nov 1942

Hai Hing (Noruega) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-178 (Ale) **(Submarino)**	24† 42s	Salvos por navio português	→ 42 náufragos recolhidos pelo navio *Chaimite* (Portugal) a 05/11/1942.

O rebocador *Chaimite* encontrou a primeira jangada com náufragos do norueguês *Hai Hing* por volta das 19.30 horas, graças à luz vermelha de um dos coletes salva-vidas, e a última três horas depois - graças ao som incansável do apito de um dos artilheiros.

O torpedeamento do *Hai Hing* pelo *U-178*, a cerca de 10 milhas de terra pouco depois das 13 horas, foi presenciado por um navio grego que realizou três disparos de canhão que fizeram o atacante submergir. Temendo também ser atacado o cargueiro regressou rapidamente a Lourenço Marques, de onde havia saído pouco antes, e avisou as autoridades que deram ordens ao *Chaimite* para sair numa operação de busca e salvamento. Apesar da proximidade do incidente o rebocador português levaria várias horas a descobrir os 42 sobreviventes.

Em terra receberam dinheiro do consulado para comprar vestuário e outras despesas. Alguns dos náufragos ficaram alojados em casas particulares da colónia britânica local. Posteriormente foram enviados para a África do Sul onde ficaram a aguardar repatriamento.

O *Hai Hing* foi atacado pelo U-178 com um torpedo que o afundou em cerca de 90 segundos, não dando tempo para lançar as baleeiras. Os tripulantes que conseguiram sobreviver tiveram de se agarrar a destroços e a jangadas, para onde todos acabaram por convergir. Os primeiros sobreviventes descobertos estavam sobre quatro jangadas atadas umas às outras.

Entre os 24 mortos estavam sete Indo-portugueses. Outros dois, com a mesma origem, estavam entre os 42 sobreviventes.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 135.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, British and Allied merchant *ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 06 de novembro de 1942; 07 de novembro de 1942.
- NML-MMM-MAL: Spence Family; DX/2592, *Diary account of the Spence family assisting Allied merchant seafarers in Lourenço Marques, Mozambique, during the Second World War, with photographs, correspondence and news cuttings 1939 - 1980,* pp. 9-10.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 04/11/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 05/11/1942.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Hai Hing;* https://uboat.net/allies/merchants/ship/2367.html, consultado a 11 de março de 2020.
- Warsailors.com: *M/S Hai Hing*; https://www.warsailors.com/singleships/haihing.html, consultado a 11 de março de 2020.
- 'Torpedeamento de um navio ao largo de Inhaca', *Notícias*, 05/11/1942.
- 'Navio Norueguês torpedeado ao largo de Lourenço Marques', *Diário de Notícias*, 06/11/1942.

→ 04 nov 1942
Trekieve (GB) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-178 (Ale) **(Submarino)**	3† 47s	Arribada por meios próprios	→ 47 náufragos arribaram à ilha de Inhaca, em Moçambique, a 05/11/1942.

Pelas 19.40 horas do dia 5 de novembro de 1942 arribaram à ilha de Inhaca, Moçambique, duas baleeiras com 47 náufragos do vapor britânico *Trekieve*, afundado no dia anterior pelo submarino alemão *U-178*. Após a chegada os salva-vidas foram rebocados para o porto de Lourenço Marques pelo rebocador *António Enes*, chegando à cidade pelas três da manhã.

Apesar de agradecidos pela ajuda para chegar a terra os britânicos queixaram-se da anormal quantidade de percevejos que existiam a bordo do rebocador português. Um dos tripulantes ofereceu o colete salva-vidas com apito à família britânica onde ficou alojado, os Spence, mas fez questão de o mandar lavar antes para matar os insectos.

Cinco tripulantes foram transportados de ambulância ao Hospital Miguel Bombarda e os restantes passaram a noite no Instituto dos Marítimos. No dia seguinte foram alojados em hotéis e casas particulares. Percorreram também as lojas para adquirir vestuário e um café ofereceu 500 cigarros aos sobreviventes.

O *Trekieve* tinha saído das Seicheles com destino a Durban, mas recebeu ordens para se desviar para Lourenço Marques. Estava nessa rota quando às 14.30 horas do dia 4 foi atingido a estibordo por um torpedo disparado pelo *U-178* que o fez adornar quase de imediato. Três homens morreram e os restantes escaparam em duas baleeiras que foram interceptadas pelo submarino que emergiu para os interrogar. Pela pronuncia e aspecto do comandante suspeitaram que se tratava de uma unidade italiana, mas de facto era alemã.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2143, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Trekieve - Captain E. A Jenkins*, 22 de january de 1943, pp. 39-40.
- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel - Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 135.
- NML-MMM-MAL: Spence Family; DX/2592, *Diary account of the Spence family assisting Allied merchant seafarers in Lourenço Marques, Mozambique, during the Second World War, with photographs, correspondence and news cuttings 1939 - 1980,* pp. 7-8.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, British and Allied merchant *ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 07 de novembro de 1942; 08 de novembro de 1942; 10 de novembro de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 02/11/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2150, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 06/11/1942.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 150.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Trekieve*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2369.html, consultado a 11 de março de 2019.
- 'Mais um navio torpedeado ao largo da nossa costa', *Noticias*, 06/11/192.
- 'O segundo torpedeamento ao largo da Inhaca - Morreram, a bordou maquinista e dois fogueiros', *Noticias*, 07/11/192.
- 'Barco Inglês Frekieve foi torpedeado a 40 milhas de Inhaca tendo chegado a Lourenço Marques 45 dos seus tripulantes', *Diário de Noticias*, 08/11/192.

→ 13 nov 1942

Star of Scotland (EUA) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-159 (Ale) **(Submarino)**	1† 16s	Arribada por meios próprios	→ 16 náufragos arribaram à Baía de Santa Marta, em Angola, a 01/12/1942.

No dia 1 de dezembro de 1942 arribou à Baía de Santa Marta, na província do Namibe, em Angola, um salva-vidas com os 16 sobreviventes da escuna americana *Star of Scotland*, afundada no dia 13 de novembro a cerca de 1000 milhas de distância pelo *U-159*.

Com vista ao repatriamento os 16 náufragos seguiram de Mossamedes para a Cidade do Cabo, onde chegaram a 20 de dezembro. Segundo documentação portuguesa esta viagem foi feito a bordo do vapor *Lourenço Marques*, enquanto informações dos "War Diaries" referem que se tratava do *João Belo*.

O *Star of Scotland* foi interceptado pelo *U-159* a 13 de novembro de 1942 pelas 08.15 horas. Disparos de canhão incendiaram o navio e mataram um homem enquanto arriavam dois salva-vidas e apesar da ajuda do submarino não foi possível recuperá-lo. Um grupo de abordagem do submarino subiu a bordo para retirar comida e depois voltou a disparar sobre ele a artilharia afundando-o pelas 15.30 horas. Os náufragos juntaram-se todos num bote que rumou a Angola.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 10 de dezembro de 1942; 24 de dezembro de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2151, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 09/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2151, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 20/12/1942.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias - Governo Geral de Angola; C.E23.P5/1260, I*nformação sobre a presença de náufragos em Angola*, 14-01-1943, p. 119.
- Robert J. Cressman, *The Official Chronology of the U. S. Navy in World War II*, USA, Uncommon Valor Reprint Edition, 2016, pp. 143, 146.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Star of Scotland*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2421.html, consultado a 11 de outubro de 2019.

→ 19 nov 1942

Gunda (Noruega) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-181 (Ale) **(Submarino)**	38† 8s	Arribada por meios próprios	→ 8 náufragos, em grupos de quatro, arribaram à praia da Ponta do Ouro, em Moçambique, a 23 e a 24/11/1942.

Quatro sobreviventes do norueguês *Gunda* arribaram numa jangada, no dia 23 de novembro de 1942, à região de Maputo, em Moçambique, e outros tantos fizeram o mesmo no dia seguinte, na mesma zona. Eram os únicos sobreviventes do navio que foi torpedeado pelo *U-181* às 22.32 horas do dia 19 de novembro de 1942.

O *Gunda* tinha saído de Lourenço Marques com destino a Zanzibar e tinha a bordo 46 tripulantes.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 135.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 26 de novembro de 1942.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Gunda*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2447.html, consultado a 11 de maio de 2019.
- Warsailors.com: *D/S Gunda*; https://www.warsailors.com/singleships/gunda.html, consultado a 01 de janeiro de 2019.
- 'Foi afundado o vapor norueguês Gunda salvando-se apenas quatro homens', *Diário de Notícias*, 25/11/1942.
- 'Mais náufragos vítimas de torpedeamentos ao longo da costa de Moçambique', *Diário de Notícias*, 28/11/1942.

→ 20 nov 1942

Corinthiakos (Grécia) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-181 (Ale) **(Submarino)**	11† 21s	Arribada por meios próprios	→ 19 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha de Inhaca, em Moçambique, a 20/11/1942.
		Aportados em navio estrangeiro	→ 2 náufragos salvos por Gujarat (GB) a 20/11/1942 e deixados em Lourenço Marques no mesmo dia.

Os 19 náufragos do vapor grego *Corinthiakos* chegaram junto à barca dos pilotos da ilha de Inhaca pelas 13 horas do dia 20 de novembro de 1942, tendo sido enviado o rebocador *Chaimite* para os trazer até ao porto de Lourenço Marques. Cinco foram hospitalizados. No dia seguinte, pelas 14.30 horas o britânico *Gujarat* encontrou mais dois sobreviventes que também deixou no porto da capital moçambicana.

Os náufragos deste navio foram alvo de buscas por um avião da Aeronáutica Militar com um piloto e dois observadores, mas nada foi encontrado.

Os tripulantes queixaram-se que não tinham recebido assistência do navio português *Lourenço Marques*, que estaria a quatro ou cinco milhas de distância aquando do ataque, e que este se limitara a apagar as luzes e a divergir. Os Aliados mostraram intenção de interceptar o navio na zona de Freetown para interrogar o comandante e, especialmente, o segundo-oficial que era tido como pró-Nazi, mas não foram encontradas provas de que isso tenha acontecido.

O *Corinthiakos* tinha saído do porto de Lourenço Marques e viajado cerca de 30 milhas quando pelas 2.37 horas da manhã do dia 20 foi atingido por um torpedo disparado pelo *U-181,* afundando-se em cerca de dois minutos. Um homem foi tirado da água pelo submarino e deixado numa das baleeiras. Outros onze morreram e os 21 sobreviventes chegaram todos a Lourenço Marques.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 135.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 20 de novembro de 1942; 21 de novembro de 1942; 22 de novembro de 1942; 23 de novembro de 1942; 12 de dezembro de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2151, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 11/12/1942.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 268, *Relatório de viagem do vapor Lourenço Marques às colónias,* 22/02/1943.
- AHM: Comando Militar de Moçambique; PT/AHM/FO/006/4/34, Cx. 407, Náufragos - *Departamento Marítimo, Agradecimento ao Comando Militar pela saída de um avião militar com o objetivo de realizar buscas do Corithiakos*, 02 de dezembro de 1942, s/p.
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 524.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Corinthiacos*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2449.html, consultado a 03 de outubro de 2019.
- 'Faltam 13 tripulantes de um navio grego torpedeado ao largo da ilha da Inhaca', *Diário de Notícias*, 21/11/1942.

→ 21 nov 1942

Alcoa Pathfinder (EUA) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-181 (Ale) **(Submarino)**	6† 55s	Arribada por meios próprios	→ 55 náufragos arribaram em salva-vidas cinco milhas a norte de Ponta do Ouro, em Moçambique, a 22/11/1942.

Pelas 19 horas do dia 22 de novembro de 1942 arribaram 18 quilómetros a norte da Ponta do Ouro, Moçambique, numa baleeira e numa jangada, 55 náufragos do navio americano *Alcoa Pathfinder*. Apenas dois chegaram a Lourenço Marques enquanto os restantes foram encaminhados para o aeródromo de Maputo de onde voaram - a 25 - directamente para Durban, na África do Sul.

O *Alcoa Pathfinder* foi afundado cerca da meia noite e meia do dia 22 de novembro por um torpedo disparado pelo *U-181*, que havia detectado a sua silhueta pouco tempo antes. O navio afundou-se em três minutos. Seis dos 61 tripulantes morreram no ataque.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 136.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 28 de novembro de 1942: 29 de novembro de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2151, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 24/11/1942
- NARA: Admiralty; Reel: A2143, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 26/11/1942
- NARA: Admiralty; Reel: A2151, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 27/11/1942
- NARA: Admiralty; Reel: A2151, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America & west Indies*, 16/01/1943.
- Robert J. Cressman, *The Official Chronology of the U. S. Navy in World War II*, USA, Uncommon Valor Reprint Edition, 2016, p. 145.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Alcoa Pathfinder*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2459.html, consultado a 11 de outubro de 2019.
- 'Mais Náufragos vítimas de torpedeamentos ao longo da costa de Moçambique', *Diário de Lisboa*, 07/09/1939, p. 4.

→ 24 nov 1942

Dorington Court (GB) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-181 (Ale) **(Submarino)**	4† 39s	Arribada por meios próprios	→ 39 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha de Inhaca, em Moçambique, no dia 26/11/1942.

Um barco a motor rebocando uma jangada, com 39 náufragos do inglês *Dorington Court*, chegou à embarcação dos pilotos ancorada junto à ilha de Inhaca, pelas 02.00 horas do dia 26 de novembro de 1942. Os pilotos receberam-nos a bordo para passarem a noite e de manhã chegou um rebocador - possivelmente o *Chaimite* - que levou os salva-vidas e os homens para Lourenço Marques.

Quando chegaram à cidade foram recebidos pelo capitão de porto que colocou várias perguntas ao comandante inglês que se mostrou renitente em responder, suspeitando das suas intenções. Mais tarde o oficial "NCSO" britânico explicou-lhe que o português era uma pessoa competente e interessada no destino dos náufragos a ponto de tratar imediatamente do envio de aviões e navios em missões de busca e salvamento sempre que existia justificação para o fazer.

O *Dorington Court* foi atingido às 20.34 horas do dia 24 de novembro de 1942 por um torpedo disparado pelo *U-181*. Os sobreviventes abandonaram-no e viram depois emergir dois submarinos, mas apenas um realizou disparos de canhão sobre o navio. De manhã os náufragos rumaram a Moçambique, viagem durante a qual foram sistematicamente acompanhados por tubarões, alguns de grandes dimensões exibindo barbatanas dorsais que chegavam aos 60 centímetros.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2143, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Dorington Court - Captain E. D. A. Gibbs,* 04 de março de 1942, pp. 197-198.
- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel - Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 136.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 27 de novembro de 1942; 29 de novembro de 1942.
- NML-MMM-MAL: Spence Family; DX/2592, *Diary account of the Spence family assisting Allied merchant seafarers in Lourenço Marques, Mozambique, during the Second World War, with photographs, correspondence and news cuttings 1939 - 1980,* p. 11.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 155.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 79.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Dorington Court*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2464.html, consultado a 11 de março de 2019.
- 'Náufragos ingleses recolhidos por um barco português', *Diário de Notícias*, 28/11/1942.

→ 28 nov 1942

Evanthia (Grécia) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-181 (Ale) **(Submarino)**	0† 32s	Arribada por meios próprios	→ 32 náufragos arribaram em salva-vidas na proximidade de Vila João Belo, em Moçambique, em data desconhecida.

À praia de Sepúlveda, Moçambique, chegaram em data desconhecida duas baleeiras com 32 sobreviventes do navio grego *Evanthia*, afundado às 22.50 horas do dia 28 de novembro de 1942 pelo *U-181* que primeiro o torpedeou e, depois porque este se manteve a flutuar, fez mais de uma centena de disparos de canhão.

Dois dias depois os homens seguiram de Vila João Belo para Lourenço Marques de comboio, cidade onde iniciaram o processo de repatriamento.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel - Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 136.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 02 de dezembro de 1942.
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 525.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Evanthia*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2473.html, consultado a 10 de junho de 2019.
- 'Um navio grego torpedeado', *Diário de Notícias*, 01/12/1942.

→ 28 nov 1942

Nova Scotia (GB) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-177 (Ale) **(Submarino)**	858† 198s	Salvos por navio português	→ 194 náufragos recolhidos pelo aviso *NRP Afonso de Albuquerque* (Portugal) entre 29/11 e 01/12/1942. Dois faleceram a bordo.

Às treze horas e doze minutos do dia 29 de Novembro de 1942, os tripulantes do *Afonso de Albuquerque* viram o primeiro sinal do naufrágio quando avistaram um colchão a boiar. Treze minutos depois detetaram as primeiras jangadas com sobreviventes e 27 horas depois concluíram a maior operação de resgate realizada por navios portugueses em qualquer dos oceanos, salvando um total de 194 pessoas.

Todos as pessoas salvas pertenciam ao paquete britânico *Nova Scotia*, transformado em transporte de tropas, e afundado na manhã de 28, pelo submarino alemão *U-177*, que disparou três torpedos certeiros pouco depois das sete da manhã. Em menos de dez minutos afundou-se deixando náufragos 1052 pessoas, destes 766 eram prisioneiros e internados italianos, entre os quais estavam três mulheres, uma com uma filha de 11 anos. Os restantes eram militares ou guardas prisionais ingleses e sul-africanos.

O navio descera do Suez, passara por Moçambique e, próximo da costa de Natal, foi atacado. Dos que iam a bordo muitos perderam a vida de imediato e outros nas horas e dias seguintes. A criança de onze anos foi uma das primeiras a afogar-se logo após o ataque quando o colete que vestia se soltou ao cair na água.

Quando o comandante do U-boat, Robert Gysae, interrogou os náufragos percebeu que a maioria eram civis italianos. Como o ataque aconteceu após o caso *Laconia* - quando submarinos em missão de salvamento foram atacados por aviões Aliados - já vigorava a ordem para não realizar resgates. Assim o alemão avisou Berlim por rádio, que informou a Legação do Reich em Lisboa e esta, por sua vez, contactou as autoridades portugueses.

Só ao início da noite de 28, 14 horas após o ataque, a mensagem completou o percurso até Lourenço Marques onde se encontravam os avisos *Afonso de Albuquerque* e *Gonçalves Zarco*, ultimando preparativos para regressar a Lisboa. O primeiro aprontou-se e zarpou de madrugada. O comandante do *Gonçalves Zarco* também quis seguir, mas recebeu ordens para não o fazer. Só seria chamado caso fosse necessário.

Eram duas e meia da manhã quando o navio rumou a sul e pelo meio dia, após navegarem 160 milhas, chegaram às coordenadas avançadas pelo submarino, mas nada encontraram. Só passada uma hora, ainda mais para sul, encontraram provas do desastre que atingira o *Nova Scotia*. Os destroços encontravam-se dispersos. Viam-se jangadas isoladas e pelo menos uma baleeira com uma bandeira azul com sobreviventes. Havia também gente agarrada a todo o tipo de escombros flutuantes.

O comandante decidiu deixar a baleeira - que parecia mais segura - para o fim e começou a recolha dos que estavam sobre jangadas, destroços ou mais dispersos tentando evitar que se afastassem ainda mais. Para facilitar o trabalho arriaram baleeiras e o escaler a gasolina. Às 16 horas encontraram uma das mulheres. Mais ou menos à mesma hora, no navio, morria um oficial britânico, apesar dos esforços do médico. Ao cair da noite tinham acolhido 122 pessoas e a operação continuou com recurso a projetores. Quando raiou o sol encontravam-se no centro da tragédia vendo-se centenas de corpos a boiar em redor do Afonso de Albuquerque.

Numa separata, publicada nos Anais do Club Militar Naval de 1952, o então 1º tenente Gomes Ramos, recorda a resiliência dos que foram salvos com o exemplo da mulher que perdeu a filha e que durante 30 horas nadou sozinha até encontrar lugar numa jangada. Uma vaga deixada por um homem que, em desespero, decidira morrer saltando para a água.

Dois dias depois do naufrágio os portugueses encontraram um homem, esgotado, que dormia profundamente, agarrado a uma mesa de jogo. Entre os sobreviventes estava um luso-descendente que levou o tempo a falar do

navio *Gil Eanes*. Mais triste foi o caso de uma mulher que estava numa jangada e se atirou à água, tentando nadar até ao navio português e não voltou a ser vista.

Uma situação seria sempre recordada entre os portugueses por se ter tratado de um dos poucos actos de humanidade entre "inimigos". Um italiano, idoso, quis repetidamente atirar-se ao mar para chegar ao *Afonso de Albuquerque*, mas o companheiro de jangada, um jovem britânico, impediu-o sempre e face ao cansaço acumulado, salvou-lhe certamente a vida. Seriam dos últimos a ser encontrados…

Foi um dos poucos casos em que encontraram juntos Aliados e italianos. Na maioria dos casos não se tinham misturado, com a luta por um lugar a obedecer a dois critérios: Primeiro a lei do mais forte e depois a da bandeira. Ao murro ou à facada os dois grupos tinham conquistado direitos sobre os destroços flutuantes. Em jangada, escombro ou baleeira dominada por italianos não havia Aliados e vice-versa.

A rivalidade prosseguiu no navio português onde se continuaram a destilar ódios e inimizades. Foi necessário dividir o espaço para evitar problemas até aportarem a Lourenço Marques, no dia 1 de Dezembro.

No afundamento do *Nova Scotia* perderam-se 212 militares ou civis Aliados e 646 prisioneiros e internados italianos, mas graças à intervenção do português foi possível salvar 64 Aliados e 130 italianos. Os transalpinos sem puderem apanhar um navio que os levasse a casa para abandonar a colónia portuguesa, ficaram por Lourenço Marques até ao final da guerra e alguns ter-se-ão juntado a uma rede de espionagem do Eixo que ali funcionou.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2130, *Survivor Reports, Report of an interview with the Senior 2nd Officer of Nova Scotia - Mr. N. Robertson*, 17 de outubro de 1942, pp. 25-27.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 03 de dezembro de 1942.
- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 136.
- NML-MMM-MAL: Spence Family; DX/2592, *Diary account of the Spence family assisting Allied merchant seafarers in Lourenço Marques, Mozambique, during the Second World War, with photographs, correspondence and news cuttings 1939 - 1980*, p. 11.
- BCM-AH: Aviso de 1ª classe Afonso de Albuquerque; Núcleo 150, NO 114, *Relatório do Salvamento de náufragos do Nova Scotia - 29 e 30 de novembro de 1942*.
- Gomes Ramos (1º tenente), *O Afonso de Albuquerque salva náufragos do Nova Scotia*, separata dos Anais do Clube Militar Naval, 1952.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 137.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 119.
- Lawrence Paterson, *Hitlers Grey Wolfes - U-boats in the Indian Ocean*, London, Greenhill Books, 2004, pp. 46-47.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Nova Scotia*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2476.html, consultado a 11 de outubro de 2018.

→ 30 nov 1942

Cleanthis (Grécia) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-181 (Ale) **(Submarino)**	12† 22s	Salvos por navio português	→ 22 náufragos recolhidos pelo navio *Lourenço Marques* (Portugal) a 02/12/1942.

Pelas 12.10 horas do dia 2 de dezembro de 1942 foi avistada do paquete português *Lourenço Marques* uma baleeira com 22 náufragos do navio grego *Cleanthis,* afundado no dia 30 de novembro pelo submarino alemão *U-181*.

O navio português em viagem pelas colónias africanas partira de Porto Amélia e destinava-se à cidade de Lourenço Marques onde aportou pela meia noite de 2 de dezembro, horas depois de ter encontrado os náufragos. A baleeira trazia todos os sobreviventes do *Cleanthis*, nomeadamente, sete oficiais - entre os quais o imediato, os 2º e 3 pilotos, o maquinista, e os 2º e 3º operadores de rádio - e 15 tripulantes que tinham visto o seu navio ser atacado com torpedos e tiros de canhão. À chegada dezena e meia de homens receberam assistência médica, mas nenhum apresentava problemas graves.

O ataque ocorreu às 05.31 horas do dia 30 de novembro depois de uma perseguição de cerca de quatro horas. Dois torpedos falharam o alvo e o submarino resolveu atacar com a artilharia da coberta fazendo cerca de 80 disparos com a arma de maior calibre. Com o navio em chamas foram também feitos disparos de menor calibre contra o casco junto da linha de água o que eventualmente acelerou o afundamento.

O comandante morreu mal começou o ataque e o sistema de rádio foi destruído impedindo o envio de qualquer mensagem de socorro.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel - Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 136.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 04 de dezembro de 1942; 06 de dezembro de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2151, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - South Atlantic*, 30/11/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2151, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 03/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2151, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 05/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2151, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 10/12/1942.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Relatório da viagem do paquete Lourenço marques para o digníssimo Estado Maior Naval, 05/01/1942*.
- ANTT: Companhia Nacional de Navegação; PT/TT/CNN/L598-1, NT9784-Cota 337, *Diários de Navegação do vapor Lourenço Marques - Viagem 599*, 02/12/1942.
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 524.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Cleanthis*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2479.html, consultado a 11 de março de 2019.

→ 02 dez 1942

Amarylis (Panamá) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-181 (Ale) **(Submarino)**	29† 6s	Salvos por navio português	→ 6 náufragos recolhidos pelo *NRP Gonçalves Zarco* (Portugal) a 09/12/1942.

Para evitar mal-entendidos com os militares da África do Sul o aviso *Gonçalves Zarco* recebeu ordens para fazer a viagem de regresso a Portugal descrevendo um arco largo que rodeasse a costa daquele país e foi devido a essa decisão que o navio português encontrou, entre 50 e 60 milhas de terra, uma jangada com seis náufragos do navio panamiano *Amarylis* no dia 9 de dezembro de 1942.

O comandante do *Gonçalves Zarco*, capitão de fragata Joaquim Marques Esparteiro, calculou que a jangada tivesse andado à deriva durante mais de 300 milhas ao longo dos sete dias em que esperaram por socorro. Foram assistidos a bordo e receberam emprestada roupa de alguns praças antes de serem deixados no porto do Lobito onde ficaram entregues ao consul inglês daquela cidade angolana. Os marinheiros portugueses foram compensados monetariamente pelo empréstimo das roupas, mas doaram o valor à Cruz Vermelha.

O *Amarylis* foi afundado por um torpedo às 17.40 horas do dia 2 de dezembro. O ataque foi realizado pelo *U-181* que viu o navio partir-se em dois e afundar em cerca de três minutos, matando 29 tripulantes.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel - Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 136.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 10 de dezembro de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2151, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - Home Commands*, 08/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2151, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 08/12/1942.
- BCM-AH: Aviso de 2ª Classe Gonçalves Zarco; Núcleo 142, NO 380, *Relatório da Viagem do Aviso de 2ª Classe comboiando o transporte João Belo, desde Lourenço Marques até Mormugão e de regresso do primeiro à colónia de Moçambique, junho de 1942 a fevereiro de 1943.*
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 524.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Amarylis*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2483.html, consultado a 17 de novembro de 2019.
- 'Um navio português navegando no Indico recolheu seis náufragos dum vapor grego', *Diário de Notícias*, 12/12/1942.

→ 02 dez 1942
Wallsend (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-522 (Ale) **(Submarino)**	4† 37s	Arribada por meios próprios	→ 36 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha de Santo Antão, em Cabo Verde, a 07/12/1942.

Na noite de 7 de dezembro de 1942 os 36 sobreviventes do vapor britânico *Wallsend* avistaram uma luz que viria certamente do farol de uma das ilhas de Cabo Verde, arquipélago a que tinham aproado depois do seu navio ter sido afundado a 3 de dezembro de 1942.

Apesar de terem colocado uma âncora flutuante para travar a deriva do bote constataram, pela manhã, que tinham ultrapassado a ilha, continuando a afastar-se. Tentaram aproximar-se à força de remos, mas a meio da tarde, devido à corrente e á fraqueza, não faziam progressos. Foi então que surgiram embarcações de pesca, vindas de terra, que os rebocaram. Só com esta ajuda conseguiram desembarcar ilesos na praia do Tarrafal de Monte Trigo, ilha de Santo Antão, onde a ondulação era muito forte.

À espera estavam homens, mulheres e crianças de todas as idades e, entre eles, um idoso que distribuiu pão e fruta pelos náufragos antes de os encaminhar para uma guarnição militar constituída por um tenente e onze soldados. Ficaram alojados sob uma cobertura, em cima de palha e mantas. A conversa foi feita em francês, língua que tanto o oficial português como o segundo operador de rádio conheciam. Foi deste modo que se reuniu a informação enviada ao cônsul inglês em São Vicente explicando o que se passava.

Na primeira noite o jantar foi uma cabra que estava no acampamento e que foi morta e esfolada na frente dos náufragos. Na manhã seguinte um porco teve o mesmo destino para reforçar o pequeno-almoço.

Às 11.50 horas fundeava ao largo de Santo Antão o aviso *NRP Pedro Nunes* e foram mais uma vez os pescadores que rebocaram os náufragos, no próprio salva-vidas, até ao navio onde alguns receberam tratamento médico. Pelas 16.30 horas desembarcavam em São Vicente onde uma nova multidão os esperava. Foram alojados em diversas casas particulares, mas alguns abandonaram a ilha no dia seguinte a bordo do vapor português *Guiné*, que se encontrava no porto e seguiu para Lisboa.

Os restantes ficaram mais umas semanas na ilha recebendo roupa, sapatos e lâminas de barbear. Para além das habituais refeições, participaram nos festejos locais do natal e alguns também na passagem de ano. A 27 de dezembro um grupo embarcou no HMS *Arran* e os restantes seguiram no *Guiné* que regressou a Cabo Verde no dia 6 de janeiro de 1943 fretado pelo consulado britânico em Lisboa para os transportar e a outros ingleses que estavam na ilha até Bathurst (hoje Banjul), na Gâmbia.

O *Wallsend* foi atacado pelo *U-552* a norte de Cabo Verde pelas 00.37 horas do dia 3 de dezembro de 1942. O golpe de misericórdia foi dado por dois torpedos cerca de uma hora depois. O capitão foi aprisionado pelo submarino tendo ficado internado num campo alemão até ao final da guerra.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2143, *Survivor Reports, Report of an interview with the Chief Officer of the Wallsend - Mr. W. C. Wright,* 29 de janeiro de 1942, pp. 204-206.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 10 de dezembro de 1942; 11 de dezembro de 1942; 12 de dezembro de 1942.
- BCM-AH: Aviso de 2ª Classe NRP Pedro Nunes; Núcleo 2, NO 65, *Relatório do comandante referido a 1 de janeiro de 1943*, pp. 6, 9.
- Tommy Thomson, memórias do naufrágio do Wallsend em 1942, *correspondência com Roy Martin entre Junho e Julho de 2015.*
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 53.

- Uboat.net: Ships hit by U-boats – Wallsend; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2487.html, consultado a 11 de março de 2019.
- '36 náufragos dum carvoeiro inglês aportaram à ilha de Santo Antão no arquipélago de Cabo Verde', *Diário de Notícias*, 11/12/192, p. 1.

→ 07 dez 1942

Saronikos (Grécia) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-177 (Ale) **(Submarino)**	32† 2s	Arribada por meios próprios	→ 2 náufragos arribaram em salva-vidas na proximidade da Barra do Limpopo, Moçambique, a 15/12/1942.

Os dois únicos sobreviventes do vapor grego *Saronikos*, afundado no dia 7 de dezembro de 1942, arribaram perto da barra do Limpopo numa jangada nove dias depois do ataque.

O *Saronikos* foi atingido na casa de máquinas por um torpedo disparado pelo *U-177*. O navio abriu-se ao meio e afundou-se em cerca de dois minutos arrastando para a morte 31 tripulantes. Os dois sobreviventes foram interrogados pelos alemães que também lhes forneceram mantimentos e curativos.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2493, *Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel, Despatch British Consulate-General Lourenço Marques*, 26 de Janeiro de 1943, p. 136.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 23 de dezembro de 1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2151, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 18/12/1942.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Saronikos*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2494.html, consultado a 23 de janeiro de 2020.

→ 28 dez 1942

Melrose Abbey (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-356 (Ale) **(Submarino)**	7† 27s	Aportados em navio estrangeiro	→ 27 náufragos recolhidos pelo navio de resgate *Toward* (GB) a 28/12/1942. Transferidos para o *HMCS Shediac* (Canadá) que entrou em Ponta Delgada a 31/12/1942.

No dia 31 de dezembro de 1942 entrou em Ponta Delgada a corveta HMCS *Shediac* trazendo sobreviventes de cinco navios que integravam o comboio ON.154, atacado por dois grupos de U-boats - num total de 19 unidades - entre os dias 26 e 30 de dezembro. Vinte sete destes náufragos pertenciam ao mercante inglês *Melrose Abbey*, afundado na madrugada de 27 de dezembro pelo *U-356*.

Os náufragos tinham sido recolhidos pelo navio de resgate *Toward* sendo posteriormente transferidos para a corveta canadiana que rumou aos Açores para se abastecer. De facto o Shediac entrou em Ponta Delgada sem combustível a reboque do HMCS *Battleford*, outra corveta destacada do comboio para se abastecer no Açores.

Entre os que vinham no *Shediac* e aqueles que chegaram no contratorpedeiro HMS *Milne*, a 1 de janeiro de 1943, Ponta Delegada recebeu pelo menos 250 náufragos naquele período curto.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/84, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 03 de janeiro de 1943; 04 de Janeiro de 1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - America and West Indies*, 27/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 27/12/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A680, *World War II Diaries 1941-1945*, *Activity prior to December 28*, 28/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 29/12/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A680, *World War II Diaries 1941-1945*, *Activity prior to December 30*, 30/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 30/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 31/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 01/01/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 02/01/1943.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 17.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, pp. 50-51.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 553-575.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Melrose Abbey*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2532.html, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- Uboat.net: *Convoy Battles – ONS-154*; https://uboat.net/ops/convoys/convoys.php?convoy=ONS-154, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- Convoyweb.org.uk: *Convoy ON.154*; http://www.convoyweb.org.uk/on/index.html?onz.php?convoy=154!~onzmain, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- 'Náufragos desembarcados em Ponta Delgada', *Diário de Notícias*, 06/01/1943, p. 1.
- 'Náufragos desembarcados em Ponta Delgada', *Diário de Notícias*, 07/01/1943, p. 4.

→ 28 dez 1942

Melmore Head (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-225 (Ale) **(Submarino)**	14† 35s	Aportados em navio estrangeiro	→ 35 náufragos recolhidos pelo *HMCS Shediac* (Canadá) a 29/12/1942. Entrada em Ponta Delgada a 31/12/1942.

No dia 31 de dezembro de 1942 entrou em Ponta Delgada a corveta HMCS *Shediac* trazendo a bordo sobreviventes de cinco navios que integravam o comboio ON.154, atacado por dois grupos de U-boats - num total de 19 unidades - entre os dias 26 e 30 de dezembro. Trinta e cinco destes náufragos pertenciam ao mercante inglês *Melmore Head*, afundado na noite de 28 de dezembro pelo *U-225*.

Os náufragos foram recolhidos na madrugada de 29 quando o *Shediac* realizou uma busca regressando pelo percurso do comboio ON.154 com o objetivo de encontrar náufragos dos vários navios que tinham sido afundados. A corveta canadiana rumou posteriormente aos Açores, mas teve de ser rebocada na extensão final pela corveta HMCS *Battleford,* pois ficou sem combustível.

Entre os que vinham no *Shediac* e aqueles que chegaram no contratorpedeiro HMS *Milne*, a 1 de janeiro de 1943, Ponta Delegada recebeu pelo menos 250 náufragos.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2143, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Melmore Head - Captain W. J. Leinster*, 29 de janeiro de 1943, pp. 288-290.
- TNA: Admiralty; ADM 199/84, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 03 de janeiro de 1943; 04 de Janeiro de 1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - America and West Indies*, 27/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 27/12/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A680, *World War II Diaries 1941-1945*, *Activity prior to December 28*, 28/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 29/12/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A680, *World War II Diaries 1941-1945*, *Activity prior to December 30*, 30/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 30/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 31/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 01/01/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 02/01/1943.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 168.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 154.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 553-575.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Melmore Head*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2545.html, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- Uboat.net: *Convoy Battles – ONS-154*; https://uboat.net/ops/convoys/convoys.php?convoy=ONS-154, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- Convoyweb.org.uk: *Convoy ON.154*; http://www.convoyweb.org.uk/on/index.html?onz.php?convoy=154!~onzmain, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- 'Náufragos desembarcados em Ponta Delgada', *Diário de Notícias*, 06/01/1943, p. 1.
- 'Náufragos desembarcados em Ponta Delgada', *Diário de Notícias*, 07/01/1943, p. 4.

→ 28 dez 1942

Empire Shackleton (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-225 (Ale), U-123 (Ale), U-435 (Ale) **(Submarinos)**	0† 62s	Aportados em navio estrangeiro	→ 7 náufragos recolhidos pelo *HMCS Shediac* (Canadá) a 29/12/1942. Entrada em Ponta Delgada a 31/12/1942.

No dia 31 de dezembro de 1942 entrou em Ponta Delgada a corveta *HMCS Shediac* trazendo a bordo sobreviventes de cinco navios que integravam o comboio ON.154, atacado por dois grupos de U-boats - num total de 19 unidades - entre os dias 26 e 30 de dezembro. Sete destes náufragos tinham pertencido ao mercante inglês *Empire Shackleton*, afundado na madrugada de 29 de dezembro pelo *U-435*.

O navio foi atacado por três U-boats distintos - U-225, U-123 e U-435 - e apesar dos primeiros dois lhe terem acertado com torpedos, não o afundaram. Seria o último submarino a consegui-lo, mas a tiros de canhão quando já tinha sido abandonado.

Os náufragos foram recolhidos numa jangada na madrugada de 29 quando o *Shediac* realizou uma busca regressando pelo percurso do comboio ON.154 com o objetivo de encontrar náufragos dos vários navios que tinham sido afundados. A corveta canadiana rumou posteriormente aos Açores, mas teve de ser rebocada na extensão final pela corveta HMCS *Battleford,* pois ficou sem combustível.

Os restantes náufragos deste navio tiveram destinos distintos. 43 foram salvos pelos HMS *Fidelity* na tarde de 29 para morrerem no dia seguinte quando este também foi afundado pelo *U-435*. Doze outros foram apanhados pelo mercante inglês *Calgary* e deixados em Freetown.

Entre os que vinham no *Shediac* e aqueles que chegaram no contratorpedeiro HMS *Milne*, a 1 de janeiro de 1943, Ponta Delegada recebeu pelo menos 250 náufragos.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2143, *Survivor Reports, Report of an interview with a cadet of the Empire Shackleton - Mr. S. W. Dean*, 09 de março de 1943, pp. 297-298.
- TNA: Admiralty; ADM 199/84, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 03 de janeiro de 1943; 04 de Janeiro de 1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - America and West Indies*, 27/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 27/12/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A680, *World War II Diaries 1941-1945*, *Activity prior to December 28*, 28/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 29/12/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A680, *World War II Diaries 1941-1945*, *Activity prior to December 30*, 30/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 30/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 31/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 01/01/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 02/01/1943.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 185.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, pp. 134-135.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 553-575.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Empire Shackleton*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2557.html, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- Uboat.net: *Convoy Battles – ONS-154*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2532.html, consultado a 11 de fevereiro de 2020.

- Convoyweb.org.uk: *Convoy ON.154*; http://www.convoyweb.org.uk/on/index.html?onz.php?convoy=154!~onzmain, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- 'Náufragos desembarcados em Ponta Delgada', *Diário de Notícias*, 06/01/1943, p. 1.
- 'Náufragos desembarcados em Ponta Delgada', *Diário de Notícias*, 07/01/1943, p. 4.

→ 28 dez 1942

Lynton Grange (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-406 (Ale) U-628 (Ale) **(Submarino)**	0† 52s	Aportados em navio estrangeiro	→ 52 náufragos recolhidos pelo HMS *Milne* (GB) a 29/12/1942. Entrada em Ponta Delgada, Açores, a 01/01/1943.

No dia 1 de janeiro de 1943 entrou em Ponta Delgada o contratorpedeiro HMS *Milne* com sobreviventes de três navios que integravam o comboio ON.154, atacado por dois grupos de U-boats - num total de 19 unidades - entre os dias 26 e 30 de dezembro. Cinquenta e dois destes náufragos tinham pertencido ao mercante inglês *Lynton Grange*, afundado na madrugada de 29 de dezembro pelo *U-628,* quando já se encontrava abandonado depois de ter sido atacado, também com torpedos, pelo *U-406.*

O *Milne* tinha sido enviado de Gibraltar para reforçar a escolta do comboio ON.154 que estava sob intenso ataque de submarinos alemães. Foi quando chegou perto de comboio, na manhã de 29, que encontrou os náufragos do *Lynton Grange* que estavam juntos com outros do *Baron Cochrane*.

Entre os náufragos que vinham no HMS *Milne* e os que tinham chegado um dia antes na corveta *HMCS Shediac,* Ponta Delegada recebeu nesta altura cerca de 250 náufragos, todos de navios pertencentes ao comboio ON.154.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2143, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Lynton Grange - Captain R. S. Grigg*, 15 de janeiro de 1943, pp. 288-300.
- TNA: Admiralty; ADM 199/84, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 03 de janeiro de 1943; 04 de Janeiro de 1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - America and West Indies*, 27/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 27/12/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A680, *World War II Diaries 1941-1945*, *Activity prior to December 28*, 28/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 29/12/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A680, *World War II Diaries 1941-1945*, *Activity prior to December 30*, 30/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 30/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 31/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 01/01/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 02/01/1943.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 185.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 134.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 553-575.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Lynton Grange*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2553.html, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- Uboat.net: *Convoy Battles – ONS-154*; https://uboat.net/ops/convoys/convoys.php?convoy=ONS-154, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- Convoyweb.org.uk: *Convoy ON.154*; http://www.convoyweb.org.uk/on/index.html?onz.php?convoy=154!~onzmain, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- 'Náufragos desembarcados em Ponta Delgada', *Diário de Notícias*, 06/01/1943, p. 1.
- 'Náufragos desembarcados em Ponta Delgada', *Diário de Notícias*, 07/01/1943, p. 4.

→ 28 dez 1942
President Francqui (Bélgica) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-225 (Ale) U-336 (Ale) **(Submarinos)**	5† 52s	Aportados em navio estrangeiro	→ 17 náufragos recolhidos pelo *HMCS Shediac* (Canadá) a 29/12/1942. Entrada em Ponta Delgada a 31/12/1942.

No dia 31 de dezembro de 1942 entrou em Ponta Delgada a corveta HMCS *Shediac* trazendo a bordo sobreviventes de cinco navios que integravam o comboio ON.154, atacado por dois grupos de U-boats - num total de 19 unidades - entre os dias 26 e 30 de dezembro. Dezassete destes náufragos tinham pertencido ao mercante belga *President Francqui*, afundado na manhã de 29 de dezembro pelo *U-336*.

O navio foi alvo de dois ataques distintos. Pouco antes da meia noite foi danificado por um torpedo disparado pelo *U-225*, mas não se afundou. Por volta das 07.30 horas foi de novo atacado pelo *U-336*, mas nenhum dos três torpedos lhe acertou. Às 08.13 horas foi atingido de novo, outra vez pelo *U-225,* mas o golpe de misericórdia foi dado pelas 10.25 horas pelo *U-336*.

Os náufragos foram recolhidos pouco depois quando o *Shediac* realizava uma busca regressando pelo percurso do comboio ON.154 com o objetivo de encontrar náufragos dos vários navios que tinham sido afundados. A corveta canadiana rumou posteriormente aos Açores, mas teve de ser rebocada na extensão final pela corveta HMCS *Battleford,* pois ficou sem combustível.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/84, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 03 de janeiro de 1943; 04 de Janeiro de 1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - America and West Indies*, 27/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 27/12/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A680, *World War II Diaries 1941-1945*, *Activity prior to December 28*, 28/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 29/12/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A680, *World War II Diaries 1941-1945*, *Activity prior to December 30*, 30/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 30/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 31/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 01/01/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 02/01/1943.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, pp. 134.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 553-575.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – President Francqui*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2552.html, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- Uboat.net: *Convoy Battles – ONS-154*; https://uboat.net/ops/convoys/convoys.php?convoy=ONS-154, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- Convoyweb.org.uk: *Convoy ON.154*; http://www.convoyweb.org.uk/on/index.html?onz.php?convoy=154!~onzmain, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- 'Náufragos desembarcados em Ponta Delgada', *Diário de Notícias*, 06/01/1943, p. 1.
- 'Náufragos desembarcados em Ponta Delgada', *Diário de Notícias*, 07/01/1943, p. 4.

→ 29 dez 1942

Ville de Rouen (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-225/ U-662 (Ale) **(Submarinos)**	0† 71s	Aportados em navio estrangeiro	→ 71 náufragos recolhidos pelo *HMCS Shediac* (Canadá) a 29/12/1942. Entrada em Ponta Delgada a 31/12/1942.

No dia 31 de dezembro de 1942 entrou em Ponta Delgada a corveta HMCS *Shediac* trazendo sobreviventes de cinco navios que integravam o comboio ON.154, atacado por dois grupos de U-boats - num total de 19 unidades - entre os dias 26 e 30 de dezembro. Setenta e um destes náufragos pertenciam ao marcante inglês *Ville de Rouen*, torpedeado pelas 22 horas do dia 28 pelo *U-225.* Este ataque não o conseguiu, no entanto, afundar e o golpe de misericórdia seria dado pelo *U-662* horas depois.

Os náufragos foram recolhidos na madrugada de 29 pelo *Shediac* que realizou uma operação de busca e salvamento regressando pelo percurso do comboio ON.154 com o objetivo de encontrar náufragos dos vários navios que tinham sido afundados. A corveta canadiana rumou posteriormente aos Açores, mas teve de ser rebocada na extensão final pela corveta HMCS *Battleford,* pois ficou sem combustível.

Entre os que vinham no *Shediac* e aqueles que chegaram no contratorpedeiro HMS *Milne*, a 1 de janeiro de 1943, Ponta Delegada recebeu pelo menos 250 náufragos neste período.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2130, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Ville de Rouen - Captain H. Skinns*, 28 de dezembro de 1942, pp. 299-301.
- TNA: Admiralty; ADM 199/84, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 03 de janeiro de 1943; 04 de Janeiro de 1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - America and West Indies*, 27/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 27/12/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A680, *World War II Diaries 1941-1945*, *Activity prior to December 28*, 28/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 29/12/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A680, *World War II Diaries 1941-1945*, *Activity prior to December 30*, 30/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 30/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 31/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 01/01/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 02/01/1943.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 182.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 134.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 553-575.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Ville de Rouen*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2554.html, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- Uboat.net: *Convoy Battles – ONS-154*; https://uboat.net/ops/convoys/convoys.php?convoy=ONS-154, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- Convoyweb.org.uk: *Convoy ON.154* ; http://www.convoyweb.org.uk/on/index.html?onz.php?convoy=154!~onzmain, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- 'Náufragos desembarcados em Ponta Delgada', *Diário de Notícias*, 06/01/1943, p. 1.
- 'Náufragos desembarcados em Ponta Delgada', *Diário de Notícias*, 07/01/1943, p. 4.

→ 29 dez 1942
Baron Cochrane (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-406 (Ale) U-123 (Ale) **(Submarino)**	2† 42s	Aportados em navio estrangeiro	→ 42 náufragos recolhidos pelo HMS *Milne* (GB) a 29/12/1942. Entrada em Ponta Delgada, Açores, a 01/01/1943.

No dia 1 de janeiro de 1943 entrou em Ponta Delgada o contratorpedeiro HMS *Milne* trazendo a bordo sobreviventes de três navios que integravam o comboio ON.154, atacado por dois grupos de U-boats - num total de 19 unidades - entre os dias 26 e 30 de dezembro. Quarenta e dois destes náufragos tinham pertencido ao marcante inglês *Baron Cochrane*, afundado na madrugada de 29 de dezembro pelo *U-123*.

Horas antes tinha sido atingido por pelo menos num torpedo disparado pelo U-406. Mais tarde o U-591 tentou afundá-lo sem sucesso, cabendo ao U-123 o golpe de misericórdia.

O *Milne* foi enviado de Gibraltar para reforçar a escolta do comboio ON.154 que estava sob intenso ataque de U-boats. Foi quando chegou perto de comboio, na manhã de 29, que encontrou os náufragos do *Baron Cochrane* que estavam juntos com outros do *Lynton Grange*.

Entre os náufragos que vinham no HMS Milne e os que tinham chegado um dia antes na corveta HMCS *Shediac,* Ponta Delegada recebeu nesta altura cerca de 250 náufragos.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2143, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Baron Cochrane - Captain L. Anderson*, 28 de janeiro de 1943, pp. 288-300.
- TNA: Admiralty; ADM 199/84, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 03 de janeiro de 1943; 04 de Janeiro de 1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - America and West Indies*, 27/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 27/12/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A680, *World War II Diaries 1941-1945*, *Activity prior to December 28*, 28/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 29/12/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A680, *World War II Diaries 1941-1945*, *Activity prior to December 30*, 30/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 30/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 31/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 01/01/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 02/01/1943.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 170.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, pp. 133, 137, 247.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 553-575.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Baron Cochrane*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2549.html, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- Uboat.net: *Convoy Battles – ONS-154*; https://uboat.net/ops/convoys/convoys.php?convoy=ONS-154, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- Convoyweb.org.uk: *Convoy ON.154*; http://www.convoyweb.org.uk/on/index.html?onz.php?convoy=154!~onzmain, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- 'Náufragos desembarcados em Ponta Delgada', *Diário de Notícias*, 06/01/1943, p. 1.
- 'Náufragos desembarcados em Ponta Delgada', *Diário de Notícias*, 07/01/1943, p. 4.

→ 29 dez 1942

Zarian (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-406 (Ale) U-591 (Ale) **(Submarino)**	4† 49s	Aportados em navio estrangeiro	→ 49 náufragos recolhidos pelo HMS *Milne* (GB) a 29/12/1942. Entrada em Ponta Delgada, Açores, a 01/01/1943.

No dia 1 de janeiro de 1943 entrou em Ponta Delgada o contratorpedeiro HMS *Milne* trazendo a bordo sobreviventes de três navios que integravam o comboio ON.154, atacado por dois grupos de U-boats - num total de 19 unidades - entre os dias 26 e 30 de dezembro. Quarenta e nove destes náufragos pertenciam ao mercante inglês *Zarian*, afundado na noite de 28 para 29 de dezembro após ataques do *U-406 e U-591*.

O *Milne* tinha sido enviado de Gibraltar para reforçar a escolta do comboio ON.154 que estava sob intenso ataque de U-boats. Foi quando chegou perto de comboio, na manhã de 29, que encontrou os náufragos do *Zarian* e depois também do *Lynton* Grange e do *Baron Cochrane*.

Entre os náufragos que vinham no HMS *Milne* e os que tinham chegado um dia antes na corveta HMCS *Shediac,* Ponta Delegada recebeu nesta altura cerca de 250 náufragos, todos de navios pertencentes ao comboio ON.154.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2143, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Zarian - Captain W. E. Pelissier*, 20 de janeiro de 1943, pp. 291-293.
- TNA: Admiralty; ADM 199/84, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 03 de janeiro de 1943; 04 de Janeiro de 1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - America and West Indies*, 27/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 27/12/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A680, *World War II Diaries 1941-1945*, *Activity prior to December 28*, 28/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 29/12/1942.
- NARA: COMEASTSEAFRON; Reel: A680, *World War II Diaries 1941-1945*, *Activity prior to December 30*, 30/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 30/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 31/12/1942.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 01/01/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2152, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 02/01/1943.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 295.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 134.
- Richard Woodmann, *The real cruel sea – The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic 1939-1943*, South Yorkshire, Pen & Sword, 2004, pp. 553-575.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Zarian*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2553.html, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- Uboat.net: *Convoy Battles – ONS-154*; https://uboat.net/ops/convoys/convoys.php?convoy=ONS-154, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- Convoyweb.org.uk: *Convoy ON.154*; http://www.convoyweb.org.uk/on/index.html?onz.php?convoy=154!~onzmain, consultado a 11 de fevereiro de 2020.
- 'Náufragos desembarcados em Ponta Delgada', *Diário de Notícias*, 06/01/1943, p. 1.
- 'Náufragos desembarcados em Ponta Delgada', *Diário de Notícias*, 07/01/1943, p. 4.

→ Nota:

Panaghis*; *Mount Helicon*; *Marie L*; *Walkyria

No documento "TNA: Admiralty; ADM 199/2493, Allied vessels sunk by enemy submarines in Mozambique Channel - Despatch British Consulate-General Lourenço Marques, 26 de Janeiro de 1943, pp. 136-137", há referência à chegada de outros onze náufragos pertencentes a navios com bandeira grega deixados na cidade de Lourenço Marques, Moçambique, pelo navio *Nimphe* a 15/06/1942, nomeadamente, oito sobreviventes de nacionalidade britânica do *Panaghis*; um, de nacionalidade portuguesa, do *Mount Helicon*; um, de nacionalidade grega do *Marie L.* e um, também helénico, do *Walkyrian*. O documento não faz, no entanto, referência à data do afundamento e não me foi possível localizar outras informações sobre estes navios.

Ano de 1943

→ 25 jan 1943
City of Flint (EUA) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-575 (Ale) **(Submarino)**	6† 59s	Salvos por navio português	→ 48 náufragos recolhidos pelo *NRP Lima* (Portugal) a 28/01/1943.

O contratorpedeiro *NRP Lima* encontrava-se em Ponta Delgada, a 26 de Janeiro de 1943, quando recebeu informação de um pedido de socorro enviada por rádio pelos náufragos do navio americano *City of Flint*, afundado pelo *U-575* no dia anterior.

O navio português teria de percorrer cerca de 300 milhas até ao local, mas antes de lá chegar, por volta das quatro da manhã do dia 28, foram avistadas luzes brancas e very-lights. Verificou-se que eram duas baleeiras rebocando cada uma delas uma jangada, com um total de 71 pessoas que pertenciam ao *Julia Ward Howe*, outro cargueiro americano, também afundado por um submarino alemão, o *U-442*.

O *NRP Lima* prosseguiu as buscas e pelas 08.30 horas avistou uma embarcação com os primeiros 16 náufragos do *City of Flint*. Seguindo as indicações dos náufragos avistaram mais dois salva-vidas, respectivamente às 10.14 e 11.35 horas, ambos com 16 homens cada um. Tentaram ainda localizar uma quarta baleeira com apoio da Aviação Naval mas a 30 de janeiro receberam notícias de novo afundamento, 150 milhas a sudoeste do Faial. Os portugueses dirigiram-se para a zona, mas não obteriam resultados positivos.

Com pouco combustível voltaram para Ponta Delgada, mas esperavam-nos grandes dificuldades. Com 119 náufragos a bordo o *Lima* enfrentou uma forte tempestade e uma avaria nas caldeiras que quase causaram o seu naufrágio. Ficou exposto às ondas, "durante 45 minutos, atravessado ao mar, chegando a dar 67 graus de balanço e adormecendo apesar de ter, por precaução, enchido de água os tanques de nafta", esclarece o comandante num relatório que se encontra na Torre do Tombo.

Quando entrou no porto apresentava um sem número de estragos em que se incluíam uma baleeira perdida e outra avariada; o bote arrombado; um turco retorcido; toda a balaustrada de bombordo arrasada; o portaló do mesmo bordo levado pelo mar; grande parte do mobiliário das câmaras dos oficiais, sargentos e enfermaria partidos; telefonia completamente destruída; o rádio goniómetro avariado; um dos tanques de nafta fazendo água e vários cunhetes de munições levados pelo mar. Um dos marinheiros da guarnição partiu uma perna e vários náufragos também sofreram ferimentos.

Tanto o *City of Flint* como o *Julia Ward Howe* tinham integrado o comboio UG.4, saído de Nova Iorque a 13 de Janeiro de 1943. Atingidos por uma tempestade o primeiro, com carga mal acondicionada, abandonou o comboio. Às 22 horas do dia 25 foi avistado pelo *U-575* cujo torpedo incendiou o óleo e a gasolina transformando a proa numa tocha. A tripulação mal chegara aos quatro salva-vidas quando outro torpedo deu o golpe de misericórdia. Dois tripulantes e quatro artilheiros perderam a vida. O cozinheiro, Robert Daigle, foi aprisionado e os restantes 58 sobreviventes ficaram à espera de salvação. Três salva-vidas mantiveram-se juntos, mas o quarto afastou-se. Foi de uma das baleeiras, equipada com rádio de emergência, que foi enviada a mensagem captada pelos portugueses.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/84, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 28 de janeiro de 1943; 29 de janeiro de 1943; 02 de fevereiro de 1943; 03 de fevereiro de 1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2156, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 30/01/1943.

- NARA: Admiralty; Reel: A2156, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - "Torch" Area*, 04/02/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2156, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 28/01/1943.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais*, 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Contratorpedeiro Lima; Caixa 1396-4, *Relatório do chefe de serviço de navegação referida ao período decorrido entre 1 de Janeiro de 1942 e 2 de Abril de 1943*, pp. 4-10.
- ANTT: Arquivo Oliveira Salazar; PT/TT/AOS/D-I/3/3/23, *Relatório sobre a descoberta dos Náufragos dos navios City of Flint and Julia Ward Howe*.
- Robert J. Cressman, *The Official Chronology of the U. S. Navy in World War II*, USA, Uncommon Valor Reprint Edition, 2016, p. 155.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – City of Flint*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2603.html, consultado a 11 de setembro de 2015.
- Manuel Maria Sarmento Rodrigues (capitão-tenente), *Contratorpedeiro Lima – Relatório do comandante de 15 a 31 de janeiro de 1943*, *Lisboa*, Colecção Documentos – Edição Cultural da Marinha, 2005.
- '118 náufragos americanos foram salvos pelo contratorpedeiro Lima debaixo de uma tempestade que lhe causou grossas avarias', *Diário de Notícias*, 02/02/1943, p. 1.
- 'A situação de 118 náufragos em Ponta Delgada', *Diário de Notícias*, 03/02/1943, p. 1.
- 'A América agradecida aos marinheiros de Portugal', *Diário de Notícias*, 04/02/1943, p. 1.
- 'O Adido Naval americano agradeceu ao Ministro da Marinha o salvamento de náufragos pelo Lima', *Diário de Notícias*, 06/02/1943, p. 1.
- 'Entrou no Tejo o contratorpedeiro Lima depois de uma brilhante acção de salvamento dos náufragos americanos no mar dos Açores', *Diário de Notícias*, 24/03/1943, pp. 1-2.
- 'A odisseia do contratorpedeiro Lima com as máquinas avariadas em pleno temporal Atlântico sob uma violenta tempestade', *Diário de Notícias*, 25/03/1943, p. 1.

→ 27 jan 1943
Julia Ward Howe (EUA) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-442 (Ale) **(Submarino)**	4† 70s	Salvos por navio português	→ 71 náufragos recolhidos pelo *NRP Lima* (Portugal) a 28/01/1943. Um dos homens recolhidos morreu a bordo. Um morreu a bordo.

O contratorpedeiro *NRP Lima* encontrava-se em Ponta Delgada, a 26 de Janeiro de 1943, quando ali chegou um pedido de socorro através de uma mensagem rádio enviada pelos náufragos do navio americano *City of Flint*, afundado pelo *U-575* um dia antes.

O navio português teria de percorrer cerca de 300 milhas até ao local, mas antes de chegar, por volta das quatro da manhã do dia 28, foram avistadas luzes brancas e very-lights. Verificou-se que eram duas baleeiras rebocando cada uma delas uma jangada, com um total de 71 pessoas que pertenciam ao *Julia Ward Howe*, outro cargueiro americano, também afundado por um submarino alemão, o *U-442*.

Após recolher os náufragos o Lima prosseguiu as buscas e pelas 08.30 horas avistou uma primeira embarcação com 16 náufragos do *City of Flint*. As buscas continuaram seguindo as indicações dos recém recolhidos e avistaram-se mais dois salva-vidas, respectivamente às 10.14 e 11.35 horas, cada um também com 16 homens. Tentaram ainda localizar uma quarta baleeira com apoio da Aviação Naval só que a 30 de Janeiro recebeu notícias de mais um afundamento, 150 milhas a sudoeste do Faial e dirigiu-se para a zona. Não viram mais ninguém. Os dez náufragos da última baleeira foram achados pelo HMS *Quadrant* 46 dias depois do ataque quando um homem já tinha morrido a bordo.

Com pouco combustível voltou para Ponta Delgada, mas esperavam-nos grandes dificuldades. Com 119 náufragos a bordo enfrentou uma forte tempestade e uma avaria nas caldeiras, que quase fizeram naufragar o próprio *Lima*. Ficou exposto às ondas, "durante 45 minutos, atravessado ao mar, chegando a dar 67 graus de balanço e adormecendo apesar de ter, por precaução, enchido de água os tanques de nafta", esclarece um relatório que se encontra na Torre do Tombo.

Quando entrou em Ponta Delgada apresentava um sem número de estragos onde se incluem uma baleeira perdida e outra avariada; o bote arrombado; um turco retorcido; toda a balaustrada de bombordo arrasada; o portaló do mesmo bordo levado pelo mar; grande parte do mobiliário das câmaras dos oficiais, sargentos e enfermaria partidos; telefonia completamente destruída; o rádio goniómetro avariado; um tanque de nafta fazendo água e vários cunhetes de munições desaparecidos. Um dos marinheiros da guarnição partiu uma perna e vários náufragos também sofreram ferimentos.

Tanto o *City of Flint* como o *Julia Ward Howe* tinham integrado o comboio UG.4, saído de Nova Iorque a 13 de Janeiro de 1943. Atingidos por uma tempestade o *Julia Ward Howe* não conseguiu acompanhar os restantes navios e seguia sozinho quando, pelas 18.07 horas do dia 27 de janeiro, foi atingido por um torpedo disparado pelo *U-442*. A tripulação abandonou o navio em duas baleeiras e o submarino emergiu interrogando um dos oficiais. O *Lima* viria a recolhê-los na manhã seguinte, mas o engenheiro-chefe morreria a bordo devido a ferimentos sofridos durante ataque.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; *ADM 199/84, British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 28 de janeiro de 1943; 29

de janeiro de 1943; 02 de fevereiro de 1943; 03 de fevereiro de 1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2156, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 30/01/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2156, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - "Torch" Area*, 04/02/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2156, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 28/01/1943.
- AHD-MNE: Estado-Maior Naval; S11.E5.P2/68668, *Relação do Salvamentos de náufragos efectuados por navios de guerra e mercantes nacionais*, 31 de janeiro de 1943.
- BCM-AH: Contratorpedeiro Lima; Caixa 1396-4, *Relatório do chefe de serviço de navegação referida so período decorrido entre 1 de Janeiro de 1942 e 2 de Abril de 1943*, pp. 4-10.
- ANTT: Arquivo Oliveira Salazar; PT/TT/AOS/D-I/3/3/23, *Relatório sobre a descoberta dos Náufragos dos navios City of Flint and Julia Ward Howe*.
- Robert J. Cressman, *The Official Chronology of the U. S. Navy in World War II*, USA, Uncommon Valor Reprint Edition, 2016, pp. 155-156.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Julia Ward Howe*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2610.html, consultado a 11 de setembro de 2015.
- Manuel Maria Sarmento Rodrigues (capitão-tenente), *Contratorpedeiro Lima – Relatório do comandante de 15 a 31 de janeiro de 1943*, Lisboa, Colecção Documentos – Edição Cultural da Marinha, 2005.
- '118 náufragos americanos foram salvos pelo contratorpedeiro Lima debaixo de uma tempestade que lhe causou grossas avarias', *Diário de Notícias*, 02/02/1943, p. 1.
- 'A situação de 118 náufragos em Ponta Delgada', *Diário de Notícias*, 03/02/1943, p. 1.
- 'A América agradecida aos marinheiros de Portugal', *Diário de Notícias*, 04/02/1943, p. 1.
- 'O Adido Naval americano agradeceu ao Ministro da Marinha o salvamento de náufragos pelo Lima', *Diário de Notícias*, 06/02/1943, p. 1.
- 'Entrou no Tejo o contratorpedeiro Lima depois de uma brilhante acção de salvamento dos náufragos americanos no mar dos Açores', *Diário de Notícias*, 24/03/1943, pp. 1-2.
- 'A odisseia do contratorpedeiro Lima com as máquinas avariadas em pleno temporal Atlântico sob uma violenta tempestade', *Diário de Notícias*, 25/03/1943, p. 1.

→ 27 jan 1943

Charles C. Pinckney (EUA) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-514 (Ale) **(Submarino)**	56† 14s	Aportados em navio estrangeiro	→ 14 náufragos recolhidos pelo *Caritas I* (Suíça) a 08/02/1943. Entrada no Faial na mesma data.

No dia 8 de fevereiro de 1942 entrou no porto da Horta, Açores, o navio suíço *Caritas I*, trazendo a bordo 14 sobreviventes do navio americano *Charles C. Pinckney* afundado pelo *U-514* no dia 27 de janeiro, depois de se terem perdido do comboio UG.4 devido ao mau tempo.

Os náufragos tinham sido recolhidos pelas 2.20 horas do mesmo dia, 15 milhas a norte de São Miguel. Vários foram hospitalizados à chegada e o segundo oficial, comandante da baleeira, apresentava sintomas de alguma gravidade.

O *Charles C. Pinckney* foi afundado pelas 20.43 horas do dia 27 de janeiro de 1942 por um de três torpedos disparados pelo *U-514*. Os tripulantes abandonaram-no em quatro baleeiras, mas apenas se conhece o destino da encontrada pelo *Caritas I*. O navio suíço tinha um comandante português - Luiz Vaz Spencer - e segundo o Diário de Notícias vinte dos seus 35 tripulantes eram também de nacionalidade portuguesa.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/84, British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942, 28 de janeiro de 1943; 02 de fevereiro de 1943; 09 de fevereiro de 1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2155, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 27/01/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2156, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and West Indies*, 29/01/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2156, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 08/02/1943.
- Robert J. Cressman, *The Official Chronology of the U. S. Navy in World War II*, USA, Uncommon Valor Reprint Edition, 2016, pp. 155-158.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Charles C. Pinckney*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2611.html, consultado a 11 de outubro de 2019.
- 'Desembarcaram na Horta 14 náufragos dum navio americano torpedeado ao largo dos Açores', *Diário de Notícias*, 10/02/1943.
- 'Foram recolhidos na Horta 14 náufragos dum vapor americano torpedeado', *Diário de Notícias*, 11/02/1943.
- 'O vapor Caritas recolheu 14 náufragos norte-americanos', *Diário de Notícias*, 22/02/1943.

→ 10 fev 1943

Duero (Espanha) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Mina	?† ?s	Salvos por navio português	→ O *Tagus* viu o navio de pesca espanhol *Duero* atingir uma mina que causou importantes estragos. Os portugueses rebocaram a embarcação que se afundava até Casablanca.

Às 16.45 horas de 10 de fevereiro de 1943 a tripulação do navio português *Tagus* - ao serviço da Cruz Vermelha no transporte de encomendas para prisioneiros de guerra entre Lisboa e Marselha - avistou por bombordo, a cerca de cinco milhas, uma grande coluna de água a envolver uma embarcação. Tratava-se do vapor espanhol *Duero,* do porto de Cadiz*,* que acabara de chocar com uma mina.

Apesar de arrombado o compartimento da popa e a casa de máquinas, o capitão não quis abandonar o navio e pediu que o rebocassem para Tânger, a terra mais próximo. Pelas 20.57 horas o *Tagus* conseguiu encalhar o espanhol na praia do porto, completamente inundado, mas ainda com o convés a descoberto.

A mina que atingiu o vapor espanhol terá sido colocada a 1 de fevereiro pelo *U-118.* Este u-boat tinha por missão criar um campo de minas na proximidade de Gibraltar para flagelar a circulação de navios Aliados. O campo foi descoberto por patrulhas britânicos na manhã do dia 10 e um outro navio, também espanhol, tinha sido avisado do perigo e escoltado para uma zona segura. Apesar disto as autoridades espanholas culparam os britânicos do desastre por não terem feito um alerta geral, mas os ingleses responderam que a haver culpas essas teriam de ser atribuídas aos alemães - antigos aliados dos castelhanos - e não a eles.

O navio foi posto a flutuar ainda em fevereiro navegando para Cádiz onde foi alvo de obras de recuperação.

Não foi possível determinar quantos tripulantes estavam a bordo ou se houve vítimas da explosão.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/84, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1943*, 11 de fevereiro de 1943; 13 de fevereiro de 1943; 22 de fevereiro de 1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2156, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 10/02/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2156, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 10/02/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2156, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 11/02/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2156, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 12/02/1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Comunicação do Tagus sobre a operação de reboque do espanhol Duero*, 16 de fevereiro de 1943.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Duero*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2645.html, consultado a 11 de outubro de 2019.
- 'No estreito de Gibraltar o Tagus salvou um barco espanhol que esteve em riscos de afundar-se por ter embatido numa mina', *Diário de Notícias*, 12/02/1943, p. 1.

→ 22 fev 1943

Roxburgh Castle (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-107 (Ale) **(Submarino)**	0† 64s	Arribada por meios próprios	→ 64 náufragos arribaram em quatro baleeiras a Ponta Delgada, nos Açores, a 23/02/1943.

Pelas 09.30 horas da manhã de 23 de fevereiro de 1943 arribaram a Ponta Delgada quatro baleeiras com 64 tripulantes do inglês *Roxburgh Castle*, afundado na madrugada do dia anterior pelo *U-107* perto da ilha de São Miguel. A baleeira a motor do comandante rebocou as outras três durante cerca de 30 milhas. A noite tinha sido passada ao largo e de manhã foram ajudados por uma lancha enviada pelo capitão de porto.

Os 64 homens encontravam-se de boa saúde, recebendo assistência da Cruz Vermelha e das autoridades britânicas que os alojaram e alimentaram. A 10 de abril os tripulantes do *Roxburgh Castle* desembarcaram em Lisboa de bordo do *Serpa Pinto* integrados num grupo de 106 náufragos, sobreviventes do *Califórnia Star* e do *Thorstrand,* todos chegados aos Açores.

O *Roxburgh Castle* foi perseguido pelo *U-107* durante cerca de cinco horas, sendo atingido por um de três torpedos disparados em sequência por volta das 05.23 horas. Enviaram mensagens de socorro, captadas pelos britânicos, mas que não terão sido recebidas por qualquer posto português. Após o afundamento o comandante alemão questionou o segundo oficial e pediu desculpa pelo facto de ter afundado o navio. Depois retirou-se à superfície.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2144, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Roxburgh Castle - Captain G. H. Mayhew*, 20 de abril de 1943, pp. 104-106.
- TNA: Admiralty; ADM 199/84, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1943*, 23 de fevereiro de 1943; 24 de Janeiro de 1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2156, *World War II War Diaries 1941 - 1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 22/02/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2156, *World War II War Diaries 1941 - 1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 22/02/1943.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 292.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 244.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Roxburgh Castle*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2671.html, consultado a 11 de fevereiro de 2019.
- '64 náufragos ingleses desembarcaram em Ponta Delgada', *Diário de Notícias*, 24/02/1943.
- '106 náufragos de três navios torpedeados chegaram ontem a bordo do Serpa Pinto', *Diário de Notícias*, 11/04/1943.

→ 04 mar 1943

California Star (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-515 (Ale) **(Submarino)**	50† 24s	Arribada por meios próprios	→ 23 náufragos arribaram em salva-vidas às Lages, na ilha das Flores, a 15/03/1943.

Pelas 11 horas do dia 15 de março de 1943 os sobreviventes do britânico *California Star* avistaram a ilha das Flores, numa viagem que levou 11 dias na única baleeira que restara do navio após este ter sido torpedeado pelo *U-515*. Decidiram baixar as velas e remar em direcção ao porto, mas não fizeram progressos devido ao estado de fraqueza e foi necessária a assistência dos pescadores que os rebocaram até ao porto das Lages das Flores, onde a população os acolheu em casa, alimentou e tratou os ferimentos.

No dia seguinte receberam notícias do consul britânico da Horta que numa mensagem assegurou o pagamento de todas as despesas, incluíndo a compra de roupa que muitos necessitavam após tantos dias na embarcação. O comandante inglês informou também as autoridades de que 28 homens tinham ficado para trás em jangadas pois, como apenas sobrava uma baleeira, tinha sido decidido que o comandante e 23 homens tentariam chegar às Flores pedindo depois ajuda para os que tinham ficado para trás. Apesar das buscas realizadas e que incluíram meios portugueses ninguém mais encontrado.

No final contabilizaram-se 50 mortos entre a tripulação e um deles tinha falecido a bordo do salva-vidas na manhã em que foram rebocados para as Flores. Os náufragos do *Califórnia Star* chegaram a Lisboa, vindos dos Açores, no dia 10 de abril a bordo do *Serpa Pinto* que na mesma viagem trouxe para a capital portuguesa sobreviventes do *Roxburgh Castle* e do *Thorstrand*.

O *Califórnia Star* foi atingido cerca das 23.15 horas do dia 4 de março de 1943 por dois torpedos disparados pelo *U-515*. Os dois salva-vidas de estibordo ficaram destruídos nas explosões e quando eram arriados os de bombordo foram de novo atingidos. Uma das embarcações ficou no caminho da detonação e os seus ocupantes morreram. Registou-se ainda o impacto de um quatro torpedo antes de se afundar.

Pouco depois o submarino emergiu e aprisionou o segundo oficial antes de desaparecer. De manhã a baleeira e as jangadas juntaram-se tendo sido decidido que o comandante, com experiência de navegação e de vela, deveria seguir na baleeira e procurar ajuda.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2144, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the California Star - Captain S. Foulkes*, 19 de abril de 1943, pp. 140-143.
- NARA: Admiralty; Reel: A2157, *World War II War Diaries 1941-1945*, *Situation Report - North Atlantic*, 04/03/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2157, *World War II War Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 15/03/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2157, *World War II War Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 17/03/1943.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 28.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, pp. 28-29.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Califórnia Star*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2715.html, consultado a 11 de outubro de 2019.
- '106 náufragos de três navios torpedeados chegaram ontem ao Tejo a bordo do Serpa Pinto', *Diário de Notícias*, 11/04/1943.

→ 06 mar 1943

Thorstrand (Noruega) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-172 (Ale) **(Submarino)**	4† 43s	Arribada por meios próprios	→ 21 náufragos arribaram em salva-vidas a motor à ilha das Flores a 17/03/1943.

Pelas 11.30 horas do dia 17 de março de 1943, 11 dias depois do seu navio ter sido afundado, arribaram à ilha das Flores, nos Açores, com a ajuda de pescadores locais, 21 sobreviventes do navio norueguês *Thorstrand*. Os portugueses tinham enviado meios de busca e salvamento, mas nada haviam encontrado.

A 4 de abril embarcaram no paquete português *Serpa Pinto* acompanhados por sobreviventes do *Roxburgh Castle* e do *Califórnia Star*. Os 106 náufragos desembarcaram em Lisboa a 10, tendo sido interrogados por entidades consulares norueguesas no dia 14.

O Thorstrand foi afundado pouco depois das 23 horas do dia 6 e março por um torpedo disparado pelo *U-172*. Quatro homens morreram e os restantes escaparam em três baleeiras, mas uma foi abandonada por apresentar diversas avarias. O salva-vidas com o comandante arribou às Flores e o outro foi recolhido pelo contratorpedeiro *USS Rhind*, a 14 de Março, que os deixou em Casablanca.

Fontes e Bibliografia:

- *TNA: Admiralty*; *ADM 199/80*, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, *19 de março de 1943*; *25 de março de 1943.*
- NARA: COMDESRON 8; Reel: A305, *World War II Diaries*, *1941-1945*, *Destroyers US Atlantic Fleet*, 14/03/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2157, *World War II Diaries*, *1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 17/03/1943.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Thorstrand*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2720.html, consultado a 11 de Janeiro de 2019.
- Warsailors.com: *M/S Thorstrand*; https://www.warsailors.com/singleships/thorstrand.html, consultado a 11 de Janeiro de 2019.
- '106 náufragos de três navios torpedeados chegaram ontem ao Tejo a bordo do Serpa Pinto*', Diário de Notícias,* 11/04/1943.
- 'A Noruega agradece a Portugal a assistência prestada aos náufragos do Thorstrand', *Diário de Notícias,* 28/04/1943.

→ 11 mar 1943
Aelybryn (GB) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-160 (Ale) **(Submarino)**	9† 32s	Salvos por navio português	→ 32 náufragos recolhidos pelo *Lourenço Marques* (Portugal) a 14/03/1943. Deixados na Cidade do Cabo 17/03/1943.

No dia 14 de março de 1943 os tripulantes do paquete *Lourenço Marques* seguiam da cidade de Lourenço Marques, em Moçambique, para a Cidade do Cabo, na África do Sul, quando pelas 17.20 horas avistaram uma embarcação salva-vidas que tinha a bordo 33 sobreviventes do cargueiro inglês *Aelybryn*, afundado quatro dias antes. Os náufragos fizeram sinais com foguetes vermelhos durante algum tempo, mas o sol terá impedido serem vistos mais cedo, e os britânicos acreditaram que o navio se retiraria sem os acolher.

Uma hora depois estavam a bordo e seguiram para a Cidade do Cabo onde chegaram a 17. No porto ficou o capitão, seis oficiais, 26 tripulantes e também o salva-vidas que tinham recolhido.

O *Lourenço Marques* chegou a Lisboa a 11 de abril trazendo do Funchal 9 náufragos do *Moenda* que ali tinham chegado semanas antes.

O *Aelybryn* foi atingido por dois torpedos disparados pelo *U-160* às 23.10 horas do dia 11 de março de 1943. Após o ataque os alemães questionaram os sobreviventes, mas terão compreendido mal o nome do navio pois registraram o afundamento como sendo o americano *Arian*.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2144 – *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Aelybryn - Captain H.W. Brockwell*, 01 de maio de 1943, pp. 185-186.
- TNA: Admiralty; ADM 199/80 – *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 18 de março de 1943.
- ANTT: Companhia Nacional de Navegação; PT/TT/CNN/L598-1, NT9784-Cota 337, *Diários de Navegação do vapor Lourenço Marques - Viagem 604*, 14/03/1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Comunicação da Companhia Nacional de Navegação relatando o salvamento dos náufragos do Aelybryn pelo Lourenço Marques,* 11/04/1943.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 5.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Aelybryn*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2765.html, consultado em 11 de janeirode 2019.
- '33 náufragos foram recolhidos pelo vapor Lourenço Marques que ontem fundeou no Tejo', *Diário de Notícias*, 12/04/1943.
- 'O paquete Lourenço Marques que ontem chegou a Lisboa, salvou 33 náufragos de um navio inglês torpedeado', *Diário dManhã*, 12/04/1943, p. 7.
- 'Trinta e três homens de um barco torpedeado foram salvos pelo Lourenço Marques que ontem chegou a Lisboa',O Século, 12/04/1943.
- 'O Governo britânico agradece à tripulação do Lourenço Marques o salvamento dos náufragos do Aelybry', *Diário de Notícias*, 18/06/1943.

→ 13 mar 1943

Keystone (EUA) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-172 (Ale) **(Submarino)**	2† 71s	Salvos por navio português	→ 71 náufragos recolhidos pelo *Sines* (Portugal) a 14/03/1943.

O cargueiro português *Sines* estava de regresso a Lisboa depois e uma viagem a Filadélfia quando, às 02.00 horas do dia 14 de março de 1943, avistaram sinais luminosos feitos por quatro baleeiras que tinham pertencido ao cargueiro americano *Keystone*, afundado horas antes pelo *U-172*.

Entre os 71 náufragos dois tinham fracturas nas pernas e outros contusões de menor gravidade. Todos receberam tratamento médico e como alguns estavam em situação mais grave o conselho de oficiais decidiu fazer um desvio para o porto mais próximo, o da Horta, nos Açores, de modo a receberem os cuidados necessários. A 16, às 10 da manhã, eram desembarcados na presença do médico portuário, pessoal da Cruz Vermelha, capitão de porto e vice-cônsul americano na ilha.

No percurso entre a Horta e Lisboa o *Sines* encontraria ainda quatro cadáveres a boiar em avançado estado de decomposição.

O *Keystone* abandonou o comboio UG.6 com problemas de máquinas. No dia 12 de março ainda contou com a companhia de um contratorpedeiro, mas quando começou a ficar muito para trás o navio de guerra teve de regressar à escolta do comboio. Na noite de 13 foi torpedeado duas vezes pelo *U-172*. Dois homens morreram na explosão e os restantes salvaram-se em quatro salva-vidas.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/84, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1943*, 04 de março de 1943; 15 de março de 1943; 23 de março de 1943; 25 de março de 1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2157, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 13/03/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2157, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America & West Indies*, 14/03/1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Relatório de viagem nº 83 do vapor Sines,* 21/03/1943.
- Robert J. Cressman, *The Official Chronology of the U. S. Navy in World War II*, USA, Uncommon Valor Reprint Edition, 2016, p. 164.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Keystone*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2776.html, consultado a 10 de abril de 2019.
- 'Náufragos desembocados nas ilhas adjacentes', *Diário de Notícias*, 18/03/1943.
- 'O vapor Sines que salvou 71 náufragos americanos fundeou ontem no Tejo', *Diário de Notícias*, 22/03/1943, p. 1.
- 'A Armada americana agradece o salvamento de 71 náufragos feito pelo vapor Sines', *Diário de Notícias*, 27/03/1943.

→ 28 mar 1943
Moanda (Bélgica) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-172 (Ale) **(Submarino)**	29† 27s	Salvos por navio português	→ 9 náufragos recolhidos pelo navio *Foca* (Portugal) a 30/03/1943.

O vapor português *Foca*, em viagem entre Cacheu e Lisboa, encontrou às 21.45 horas do dia 30 de março de 1943 uma jangada com nove homens a bordo, tripulantes do vapor belga *Moanda*, e no mesmo dia deixou-os no Funchal onde o navio tinha programada uma escala. Todos tinham ferimentos, mas dois precisavam de cuidados urgentes, um deles com graves queimaduras.

O *Moanda* seguia no comboio RS.3 quando, aos primeiros minutos de 29 de março de 1943, foi atingido por um torpedo disparado pelo *U-172,* que causou um incêndio de grande violência. Vários homens saltaram para o mar com a roupa em chamas e entre as escoltas acreditou-se que não existiam sobreviventes, mas 27 pessoas conseguiram escapar. Para além dos que foram recolhidos pelo *Foca* outros arribaram em diferentes pontos de África.

Com vista ao seu repatriamento alguns náufragos chegaram a Lisboa no dia 11 de abril de 1943 a bordo do paquete português *Lourenço Marques*.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/84, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1943*, 30 de março de 1943; 31 de março de 1943; 04 de abril de 1943; 06 de abril de 1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2158, *World War II Diaries 1941 - 1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 28/03/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2158, *World War II Diaries 1941 - 1945*, *Situation Report - South Atlantic*, 28/03/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2159, *World War II Diaries 1941 - 1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 29/03/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2159, *World War II Diaries 1941 - 1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 30/03/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2159, *World War II Diaries 1941 - 1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 04/04/1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Participação do capitão do Foca com o relato sobre a descoberta dos náufragos do Moanda,* 06/04/1943.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Moanda*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2825.html, consultado a 04 de Janeiro de 2019.
- 'Nove náufragos belgas e ingleses salvos pelo vapor português Foca', *Diário de Notícias*, 04/04/1943, P. 1.
- 'A gratidão da Bélgica pelo salvamento dos tripulantes do navio Moanda', *Diário de Notícias*, 04/04/1943, P. 1.
- 'Um navio português salvou nove náufragos de um vapor belga torpedeado no Atlântico', *O Século*, 07/04/1943, P. 4.
- '33 náufragos foram recolhidos pelo vapor Lourenço Marques que ontem fundeou no Tejo', *Diário de Notícias*, 12/04/1943, P. 1.

→ 11 abr 1943

James W. Denver (EUA) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-195 (Ale) **(Submarino)**	2† 67s	Salvos por navio português	→ 10 náufragos recolhidos pelo navio *Albufeira* (Portugal) a 04/05/1943.

No dia 4 de maio de 1943, às 23 horas, os tripulantes do vapor de pesca português *Albufeira* recolheram dez sobreviventes do cargueiro americano *James W. Denver*, afundado a 11 de abril pelo *U-195*. Todos estavam muito fatigados, tendo sido necessária a ajuda dos portugueses para serem içados para bordo.

O *Albufeira*, que se apercebeu da presença dos náufragos depois destes dispararem very-lights, atracou em Lisboa pelas 6 horas do dia 10 de Maio. Pelo caminho os portugueses deram aos americanos parte da sua roupa, cederam camas e racionaram a pouca alimentação, pois estavam de regresso de uma campanha de pesca no Cabo Branco, perto da Mauritânia.

O *James W. Denver* foi torpedeado às 20.41 horas do dia 11 de abril de 1943 pelo *U-195*. Tratava-se de um Liberty Ship que fazia a sua viagem inaugural e sofreu problemas de sobre-aquecimento das máquinas que o obrigaram a abandonar o comboio UG.7. Todos os 69 tripulantes conseguiram abandonar o navio em cinco salva-vidas antes deste ser atingido por novo torpedo.

Para além da que foi recolhida pelo *Albufeira* as restantes baleeiras foram encontradas por navios espanhóis ou arribaram na costa africana. Foram registados duas mortes, uma a bordo da baleeira que seria encontrada pelos portugueses e outra, num hospital em Gibraltar para onde foram transferidos os sobreviventes recolhidos pelo castelhano *Juan*.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/84, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1943*, 26 de abril de 1943; 27 de abril de 1943; 12 de maio de 1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2161, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America & West Indies*, 24/04/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2161, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 10/05/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2163, *World War II Dairies 1941-1945*, *Situation Report - South Atlantic*, 28/05/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2162, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 28/05/1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Participação do capitão do Albufeira relativo à recolha dos náufragos do James W. Denver,* 10/05/1943.
- Robert J. Cressman, *The Official Chronology of the U. S. Navy in World War II*, USA, Uncommon Valor Reprint Edition, 2016, pp. 169, 170, 172, 174.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – James W. Denver*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2865.html, consultado a 11 de março de 2019.
- 'O vapor Albufeira recolheu sete náufragos americanos', *Diário de Notícias*, 10/05/1943.
- '23 dias numa baleeira ao sabor das ondas do Atlântico', *Diário de Lisboa*, 10/05/1943, p. 1.
- '10 Náufragos depois de andarem 23 dias numa baleeira foram salvos pelo vapor Albufeira', *Diário de Notícias*, 11/05/1943, p. 1.

→ 21 abr 1943

John Drayton (EUA) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Leonardo Da Vinci (Itália) **(Submarino)**	27† 33s	Aportados em navio estrangeiro	→ 11 náufragos recolhidos pelo *Oscar Gorthon* (Suécia) a 23/04/1943. Deixados no Porto de Lourenço Marques, Moçambique, a 25/04/1943.

No dia 25 de abril de 1942 entrou no porto de Lourenço Marques, em Moçambique, o navio sueco *Oscar Gorthon* com 11 náufragos do americano *John Drayton*, afundado quatro dias antes pelo submarino italiano *Leonardo Da Vinci*.

Os suecos tinham encontrado os americanos a 23 de abril depois do navio destes últimos ter sido torpedeado. Após o afundamento os italianos emergiram e interrogaram um dos sobreviventes.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/1404 – *Enemy submarine attacks on merchant shipping Apr-July 1943, Mozambique Channel - British Consulate General Lourenço Marques Dispatch, Sinkings by enemy submarines in Mozambique Channel between April 21st. And July 16th. 1943,* 26 de agosto de 1943, p. 308.
- TNA: Admiralty; ADM 199/84, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1943*, 27 de abril de 1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2161, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 25/04/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2161, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 26/04/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2160, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 28/04/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2161, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 28/04/1943.
- Robert J. Cressman, *The Official Chronology of the U. S. Navy in World War II*, USA, Uncommon Valor Reprint Edition, 2016, pp. 170, 171, 175.

→ 11 mai 1943

Tinhow (GB) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-181 (Ale) **(Submarino)**	78† 124s	Salvos por navio português	→ 2 náufragos recolhidos pelo rebocador *Chaimite* (Portugal) que os deixou no porto de Lourenço Marques a 11/05/1943.
		Salvos por navio português	→ 6 náufragos recolhidos pelo navio de pesca *Nossa Senhora dos Milagres* (Portugal) que os deixou no porto de Lourenço Marques a 11/05/1943.
		Arribada por meios próprios	→ 117 náufragos chegaram à costa perto de Vila João Belo, no dia 13/05/1943, mas não conseguiram arribar sozinhos à praia. Pescadores locais fizeram-se ao mar e ajudaram-nos a encontrar o melhor percurso para terra.

O rebocador *Chaimite* e a embarcação de pesca *Nossa Senhora dos Milagres* entraram em Lourenço Marques, Moçambique, respectivamente, a 11 e 13 de maio de 1942, trazendo dois e seis náufragos do navio misto britânico *Tinhow*, afundado pelo *U-181* no dia 11.

Nos dias 12 e 13 chegariam ainda próximo de António Enes em jangadas ou destroços outros 117 náufragos. Quando ao fim da tarde começaram a ser avistados da costa os pescadores locais fizeram-se ao mar, para evitar que se ferissem ou morressem pois a costa era rochosa e de difícil acesso. Foi nessas embarcações que a maioria dos sobreviventes terá chegado a terra. Pelo menos sete corpos foram encontrados nos dias seguintes tendo sido sepultados no cemitério local com as cerimónias fúnebres celebradas pelo reverendo Boyes, da missão anglicana.

Quando a notícia do ataque foi sabida em Lourenço Marques foram enviados meios de salvamento, nomeadamente, o *Chaimite*, o aviso *Bartolomeu Dias* e meios aéreos.

O número de mortos e sobreviventes neste caso não é fácil de confirmar pois os documentos e notícias encontrados avançam valores díspares. Uma listagem britânica de naufrágios na costa moçambicana indica um total de 202 pessoas a bordo e estabelece que 153 sobreviveram; O relatório elaborado pelo responsável marítimo do consulado por seu lado aponta a existência de 201 pessoas a bordo com 128 sobreviventes; no balanço diário elaborado pelo Almirantado indicam-se 135 pessoas chegadas a terra enquanto uma notícia publicada em novembro de 1943, no Diário de Notícias, assegura que um levantamento da Cruz Vermelha Portuguesa confirma a presença em Lourenço Marques de 132 tripulantes e passageiros do dito navio. Optou-se neste trabalho por utilizar as cifras mais baixas.

O *Tinhow* cruzava o Canal de Moçambique quando foi torpedeado pelo *U-181* pouco depois das quatro da manhã do dia 11 de maio.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2141, Survivor Reports, *Summary of statements by survivors of S. S. Tinhow ,* 17 de junho de 1943, p. 119.
- TNA: Admiralty; ADM 199/1404 – *Consular Shipping Adviser, Lourenço Marques - British S. S. Tinhow U-boat attack, 11.5.43 Sunk*, pp. 6-10.
- TNA: Admiralty; ADM 199/1404 – *Enemy submarine attacks on merchant shipping Apr-July 1943, Mozambique Channel - British Consulate General Lourenço Marques Dispatch, Sinkings by enemy submarines in Mozambique Channel between April 21st. And July 16th. 1943,* 26 de agosto de 1943, pp. 307-308.
- TNA: Admiralty; ADM 199/84, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 14 de maio de 1943; 15 de maio de 1943; 16 de maio de 1943; 22 de maio de 1943.
- NML-MMM-MAL: Spence Family; DX/2592, *Diary account of the Spence family assisting Allied merchant seafarers in Lourenço Marques, Mozambique, during the Second World War, with photographs, correspondence and news cuttings 1939 - 1980,* p. 23.

- NARA: Admiralty; Reel: A2161, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 13/05/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2161, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 14/05/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2161, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - Australia and New Zealand*, 23/08/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2161, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - America and East Indies*, 25/08/1943.
- AHD-MNE: Embaixada Britânica em Lisboa; C.E23.P5/1261, *Agradecimentos do Governo Britânico pelo salvamento sos seus súbditos tripulantes de navios naufragados - Agradecimento do Consul Britânico em Lourenço Marques*, 19/08/1943, pp. 208-209.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 305.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 254.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Tinhow*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2919.html, consultado a 10 de março de 2017.
- Jadugar Blog: *A survivors story*; http://onneshon.blogsport.pt/2004/09/survivors-story.html, consultado a 24 de março de 2016.
- '111 náufragos desembarcaram em Moçambique', *Diário de Notícias*, 14/05/1943.
- 'Estão salvos 517 passageiros e tripulantes de 11 navios afundados no Índico', *Diário de Notícias*, 10/11/1943.

→ 27 mai 1943

Sicilia (Suécia) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-181 (Ale) **(Submarino)**	0† 23s	Arribada por meios próprios	→ 23 náufragos aportaram a norte do Cabo das Correntes, em Moçambique, no dia 27/05/1943.

Duas baleeiras com 23 sobreviventes, pertencentes ao mercante sueco *Sicilia*, arribaram na tarde do dia 27 de maio de 1943 numa baía a norte do Cabo das Correntes, perto de Inhambane, em Moçambique - onde já eram esperados pelas autoridades portuguesas que sabiam do ataque através de notícias recebidas de um avião - possivelmente da companhia da colónia, a DETA - que tinha testemunhado o incidente durante a manhã. Um navio também tinha saído para os procurar, mas sem resultado.

No dia seguinte foram levados de camião para *Inhambane* e a 29 de autocarro para Lourenço Marques. Mais tarde seguiram para Durban, na África do Sul.

O navio tinha sido interceptado na manhã de 27 de maio pelo *U-181*, que fez cerca de uma dezena de disparos para chamar a atenção e exigir por sinais que este parasse. O capitão sueco mandou suspender as máquinas e dirigiu-se ao submarino com a documentação mais recente onde se confirmava que o navio tinha vindo da Argentina com mercadoria para Lourenço Marques, ambos portos neutrais, estando agora a caminho da Beira.

Satisfeitos os alemães deram inicialmente ordens para o navio seguir uma determinada rota, a baixa velocidade, enquanto esperavam por ordens de Berlim que decidiriam ou não o seu afundamento. Após quase uma hora de fiscalizações o comandante alemão pediu para consultar os diários mais antigos e nestes constavam viagens aos EUA e a Inglaterra. Acusado de fazer negócios com países inimigos o comandante sueco foi informado de que o navio seria afundado no espaço de meia hora, tempo que tinham para retirar os haveres de bordo. Pelas 08.37 horas foi disparado um torpedo que selou o seu destino. Pouco depois foram sobrevoados pelo avião.

Entrevistado pelas autoridades portuguesas o capitão sueco explicou que a bordo do submarino tinha sido questionado sobre a presença de navios no porto de Lourenço Marques, mostrando especial interesse num navio suíço e no português *Mouzinho*.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/1404 – *Enemy submarine attacks on merchant shipping Apr-July 1943, Mozambique Channel - British Consulate General Lourenço Marques Dispatch, Sinkings by enemy submarines in Mozambique Channel between April 21st. And July 16th. 1943,* 26 de agosto de 1943, p. 308.
- TNA: Admiralty; ADM 199/83, *British and Allied merchant ships sunk or damaged by enemy action reports 1942*, 02 de junho de 1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2143, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 07/02/1942
- AHD-MNE : Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260 - *Ofício confidencial do Governo Geral de Moçambique acerca do afundamento do navio sueco Sicilia*, 07-08-1943, pp. 104-111.
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 573.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Sicilia*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2933.html, consultado a 11 de abril de 2020.

→ 04 jul 1943

Breiviken (Noruega) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-178 (Ale) **(Submarino)**	3† 33s	Arribada por meios próprios	→ 33 náufragos arribaram em salva-vidas à Ponta da Burra Falsa, em Moçambique, a 07/07/1943.

Na tarde de 7 de julho de 1943 arribaram nas dunas da praia da Burra Falsa, Baía de Pomene, Em Moçambique, 33 náufragos em duas baleeiras do norueguês *Breiviken* que seriam acolhidos pelo faroleiro antes de seguirem para Inhambane, mais a sul. Um deles, ferido, foi enviado de avião daquela cidade para Lourenço Marques onde foi internado no Hospital. Mais tarde seria transferido para Durban, na África do Sul.

O *U-178* seguia outro navio quando se cruzou com o *Breiviken* sobre o qual disparou três torpedos. Pelas 14.07 horas um atingiu o alvo, matou três tripulantes e afundou-o em cerca de três minutos. O submarino recolheu depois uma vintena de homens que estavam agarrados a destroços, passando-os depois para jangadas. Foram também encontradas duas baleeiras adornadas que conseguiram endireitar e com elas navegaram para terra.

Depois de ajudar os tripulantes o submarino continuou a perseguição. Não reencontrou o navio que perseguia, mas ao princípio da noite cruzou-se com o grego *Michael Livanos* que também afundou.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/1404, *Consular Shipping Adviser, Lourenço Marques - Ships sunk by U-boat: Nor. SS Breiviken 04/07/43, Greek SS Michael Livanos 04/07/43, Greek SS Hidraios 06/07/43,* pp. 110-111.
- TNA: Admiralty; ADM 199/1404 – *Enemy submarine attacks on merchant shipping Apr-July 1943, Mozambique Channel - British Consulate General Lourenço Marques Dispatch, Sinkings by enemy submarines in Mozambique Channel between April 21st. And July 16th. 1943,* 26 de agosto de 1943, p. 308.
- NARA: Admiralty; Reel: A2164, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 12/07/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2164, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - East Indies*, 12/07/1943.
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 558.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Breiviken*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2974.html, consultado a 11 de junho de 2019.
- Warsailors.com: *D/S Breiviken*; http://www.warsailors.com/singleships/breiviken.html, consultado a 01 de junho de 2020.

→ 04 jul 1943

Michael Livanos (Grécia) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-178 (Ale) **(Submarino)**	2† 39s	Arribada por meios próprios	→ 39 náufragos arribaram em salva-vidas à Ponta da Burra Falsa, em Moçambique, a 06/07/1943.

Os 39 sobreviventes do vapor grego *Michael Livanos* arribaram pelas 7.30 horas da manhã do dia 6 de julho de 1943, nas dunas da Burra Falsa, Baía de Pomene, a norte de Inhambane, depois do seu navio ter sido afundado pelo *U-178*. Quatro homens ficaram feridos e receberam assistência em terra.

O ataque tinha acontecido dois dias antes a cerca de 60 milhas da costa pouco depois das 20 horas. O submarino disparou um torpedo que atingiu a casa de máquinas e matou dois tripulantes. Poucas horas antes, o mesmo submarino tinha afundado o norueguês *Breiviken*.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/1404, *Consular Shipping Adviser, Lourenço Marques - Ships sunk by U-boat: Nor. SS Breiviken 04/07/43, Greek SS Michael Livanos 04/07/43, Greek SS Hidraios 06/07/43,* pp. 111-112.
- TNA: Admiralty; ADM 199/1404 – *Enemy submarine attacks on merchant shipping Apr-July 1943, Mozambique Channel - British Consulate General Lourenço Marques Dispatch, Sinkings by enemy submarines in Mozambique Channel between April 21st. And July 16th. 1943,* 26 de agosto de 1943, p. 308.
- NARA: Admiralty; Reel: A2165, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - East Indies*, 04/07/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2165, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - East Indies*, 06/07/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2165, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 06/07/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2165, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 07/07/1943.
- AHD-MNE : Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Informação sobre o afundamento dos navios gregos Michaelivanos e Hidraios*, 10-07-1943, p. 116.
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 526.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Michael Livanos*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2975.html, consultado a 11 de outubro de 2019.
- 'Estão salvos 517 tripulantes e passageiros de 11 navios afundados no Índico', *Diário de Notícias*, 10/11/1943.

→ 06 jul 1943

Hydraios (Grécia) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-198 (Ale) **(Submarino)**	0† 38s	Arribada por meios próprios	→ 38 náufragos arribaram em salva-vidas no distrito de Zamora, em Moçambique, a 07/07/1942.

As duas baleeiras do mercante grego *Hydraios* arribaram à zona de Zavora, em Moçambique, rebocadas por embarcações locais, na manhã do dia 7 de julho de 1943. A primeira tinha 22 homens a bordo e depois de ser encontrada referiu a existência de outra, com 17 náufragos entre os quais o capitão, tendo sido dada ordem para se realizarem buscas. Também seria avistada e trazida para terra.

O *Hydraios* tinha sido atingido ao princípio da tarde do dia anterior por um torpedo disparado pelo *U-198*. No dia 5 o mesmo navio tinha escapado a repetidos ataques de torpedo realizados pelo *U-178*.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/1404, *Consular Shipping Adviser, Lourenço Marques - Ships sunk by U-boat: Nor. SS Breiviken 04/07/43, Greek SS Michael Livanos 04/07/43, Greek SS Hidraios 06/07/43,* pp. 113-115.
- TNA: Admiralty; ADM 199/1404, *Enemy submarine attacks on merchant shipping Apr-July 1943, Mozambique Channel - British Consulate General Lourenço Marques Dispatch, Sinkings by enemy submarines in Mozambique Channel between April 21st. And July 16th. 1943,* 26 de agosto de 1943, p. 308.
- NARA: Admiralty; Reel: A2165, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - East Indies*, 13/07/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2164, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 13/07/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2165, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 16/07/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2165, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 20/07/1943.
- AHD-MNE : Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Informação sobre o afundamento dos navios gregos Michaelivanos e Hidraios*, 10-07-1943, p. 116.
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 525.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Hydraios*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2984.html, consultado a 11 de Janeiro de 2019.
- 'Estão salvos 517 tripulantes e passageiros de 11 navios afundados no Índico', *Diário de Notícias*, 10/11/1943.

→ 07 jul 1943

Leana (GB) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-198 (Ale) **(Submarino)**	2† 57s	Arribada por meios próprios	→ 57 náufragos arribaram em salva-vidas junto ao farol de Ichi Ichi, em Moçambique.

As duas baleeiras do cargueiro britânico *Leana* levaram três dias a chegar à ilha de Inhaca, onde uma adornou atirando à água os ocupantes que conseguiram, no entanto, salvar-se. Todos os tripulantes e o outro salva-vidas foram levados para o porto de Lourenço Marques por um rebocador enviada para ajudar.

Cinco homens precisaram de assistência médica e quatro foram hospitalizados em Lourenço Marques durante um período alargado com ferimentos causados por estilhaços. Os tripulantes europeus ficaram alojados na Pensão Plana e contaram com o apoio da comunidade britânica da cidade com os quais conheceram bares e restaurantes na cidade.

O ataque ao *Leana*, pelo *U-198*, começou às 6.45 horas do dia 7 de julho de 1943 quando este emergiu e começou a disparar contra o navio com o canhão de proa. Dois tripulantes morreram. Quando a tripulação se tentava salvar em baleeiras e jangadas o submarino aproximou-se para os interrogar e levou também preso o capitão, um homem bastante conhecido em Lourenço Marques.

Depois de duas horas a recolher os sobreviventes que se encontravam dispersos as duas baleeiras rumaram a terra, a cerca e 30 milhas de distância. Uma começou a rebocar um dos feridos graves numa jangada, mas devido ao estado do mar e à presença de tubarões também o acolheu a bordo.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/1404, *Consular Shipping Adviser, Lourenço Marques - British SS Leana, Uboat attack 07/07/43,* pp. 41-43.
- TNA: Admiralty; ADM 199/1404 – *Enemy submarine attacks on merchant shipping Apr-July 1943, Mozambique Channel - British Consulate General Lourenço Marques Dispatch, Sinkings by enemy submarines in Mozambique Channel between April 21st. And July 16th. 1943,* 26 de agosto de 1943, p. 308.
- TNA: Admiralty; ADM 199/2145 – *Summary of statements by survivors of S. S. Leana*, S/data, p. 225.
- NML-MMM-MAL: Spence Family; DX/2592, *Diary account of the Spence family assisting Allied merchant seafarers in Lourenço Marques, Mozambique, during the Second World War, with photographs, correspondence and news cuttings 1939 - 1980,* p. 23.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Moçambique, torpedeamento Leana*, 19-07-1943, p. 112.
- NARA: Admiralty; Reel: A2165, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 07/07/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2165, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 11/07/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2165, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 13/07/1943.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 311.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Leana*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/2987.html, consultado a 23 de fevereiro de 2019.

→ 10 jul 1943

Alice F. Palmer (EUA) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-177 (Ale) **(Submarino)**	0† 79s	Arribada por meios próprios	→ 22 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha de Bazaruto, em Moçambique, a 26/07/1943.
		Arribada por meios próprios	→ 15 náufragos arribaram em salva-vidas nas proximidades de Lourenço Marques, em Moçambique, a 29/07/1943.

Na madrugada de 26 de julho de 1943 chegaram à ilha de Bazaruto 22 náufragos do navio *Alice F. Palmer*, um cargueiro americano afundado a 10 pelo submersível alemão *U-177*. A bordo vinha Charles T. Howland, que deixou um testemunho detalhado sobre os 16 dias que passou a bordo de um salva-vidas e também o percurso posterior de Moçambique à Africa do Sul, de onde foi repatriado para os EUA.

No salva-vidas em que seguia tentaram chegar primeiro a Madagáscar, que se encontrava mais perto, mas após vários dias em que forma empurrados por correntes contrárias e após uma tempestade que quase os fez adornar, resolveram rumar a Moçambique. Durante a noite de 25 para 26 de julho avistaram uma luz que, de madrugada, confirmaram ser do farol da ilha de Bazaruto, mas tiveram dificuldade em desembarcar devido à ondulação e às dificuldades de mobilidade depois de confinados quinze dias na baleeira. Na praia encontraram uma dezena de nativos armados com lanças e arcos aos quais explicaram em espanhol que eram náufragos e precisavam de ajuda.

Foram bem recebidos no farol de onde foi enviada uma mensagem por rádio à localidade mais próxima – Vilanculos - onde constavam o nome do navio, a nacionalidade dos homens e o estado dos náufragos. Durante o dia comeram, beberam e houve quem ficasse adoentado devido aos excessos depois de dias em que tinham comido quantidades racionadas de enlatados, biscoitos e água.

Na manhã seguinte embarcaram numa lancha a motor que os levou para Vilanculos onde a maioria recebeu tratamento médico e quatro foram internados no hospital local. Um tinha estilhaços por todo o corpo; outro o chamado pé de trincheira, devido à emersão continuada em água salgado e o último estava desidratado. Todos recuperaram no espaço de dias.

Segundo Howland não existia na aldeia um rádio com potência suficiente para contactar a cidade mais próxima, razão porque terá sido utilizado um sistema de tambores e foi também assim que souberam que as autoridades americanas em Lourenço Marques pretendiam enviar um autocarro para os recolher. Como uma semana depois não havia sinais de qualquer transporte, e todos se encontravam recuperados, resolveram partir a pé. Quando se cruzaram com uma camionete Ford de 1929, de caixa aberta, já tinham pernoitado em duas aldeias indígenas com poucas condições para os receber e alojar. O resto da viajem foi feita de forma mais rápida, mas com pouco conforto e alguns sustos, resultantes do mau estado da estrada e da intrepidez do condutor.

Uma das paragens aconteceu numa quinta pertencente a europeus que fizeram uma festa para os receber e onde a filha, com 11 ou 12 anos, tocou piano enquanto comiam e descansavam. Em Inhambane foram muito bem tratados e dormiram nas instalações de uma igreja para na tarde do dia seguinte serem embarcados num pequeno navio costeiro que os levou até Lourenço Marques, onde foram interrogados pelo adido naval americano do consulado. Compraram roupa e ficaram na cidade durante quatro ou cinco dias esperando transporte para Durban, na África do Sul para onde seguiram de comboio, reencontrando camaradas do navio que ali haviam aportado dias antes noutra baleeira.

Howland e os companheiros chegaram a Moçambique no dia 26 de julho de 1943 e terminaram o percurso pela ex-colónia portuguesa a 30 de setembro. Outro salva-vidas do *Alice F. Palmer* arribou próximo de Lourenço Marques no dia 29 de julho com 15 tripulantes a bordo.

Quando o navio, que partira da Califórnia a 6 de abril, foi afundado pelo *U-177* os 79 tripulantes escaparam em quatro salva-vidas. Dois chegaram a Moçambique. Um outro, com 20 náufragos, foi recolhido a 13 de Julho por um hidroavião inglês que devido ao peso não conseguiu levantar voo, navegando através das ondas até Madagáscar onde acabou por se partir. A 30 de julho o último salva-vidas, com 22 marinheiros a bordo, também aportou em Madagáscar.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/1404 – *Consular Shipping Adviser, Lourenço Marques - USS Alice F. Palmer, Uboat attack 10/07/43,* pp. 98-43, 132-134.
- TNA: Admiralty; ADM 199/1404 – *Enemy submarine attacks on merchant shipping Apr-July 1943, Mozambique Channel - British Consulate General Lourenço Marques Dispatch, Sinkings by enemy submarines in Mozambique Channel between April 21st. And July 16th. 1943,* 26 de agosto de 1943, p. 309.
- NARA: Admiralty; Reel: A2165, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 17/07/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2164, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 18/07/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2164, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 19/07/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2168, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 02/08/1943.
- Robert J. Cressman, *The official chronology of the U. S. Navy World War II*, USA, Uncommon Valor, Fevereiro 2016, pp. 183, 184, 187 e 188.
- 'Estão salvos 517 tripulantes e passageiros de 11 navios afundados no Índico', *Diário de Notícias*, 10/11/1943.
- Armed-Guard.com: *A lifeboat journey by Charles T. Howland*; http://www.armedguard.com/lboat2.html, consultado a 12 de julho de 2015.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Alice F. Palmer*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/3001.html, consultado a 02 de abril de 2019.

→ 11 jul 1943

Mary Livanos (Grécia) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-178 (Ale) **(Submarino)**	8† 28s	Arribada por meios próprios	→ 28 náufragos arribaram em salva-vidas nas proximidades de Motomonho, no Lumbo, Moçambique, a 12/07/1943.

No dia 12 de julho de 1943 chegaram à costa numa baleeira, a sul de Motomonho, em Moçambique, 28 náufragos do navio grego *Mary Livanos* afundado por torpedos pelo U-178, no dia anterior a cerca de 18 milhas de terra.

Quando arribaram tinham á espera nativos que lhes deram assistência utilizando a comida, a água e o equipamento médico que estavam a bordo do salva-vidas. Em seguida atravessaram a floresta para norte chegando a Motomonho na manhã seguinte onde, com a ajuda de dois portugueses, conseguiram transporte para alguns irem ao Lumbo onde contactaram o consulado britânico.

As autoridades britânicas enviaram um dos homens imediatamente para o hospital de Moçambique. Um carro, e dois camiões foram enviados a Montamonho para recolher os restantes tripulantes e levá-los até ao Lumbo.

O *Mary Livanos* foi atingido por um torpedo às 10.37 horas do dia 11 de julho. Uma das baleeiras ficou destruída e o capitão ordenou que 21 homens abandonassem o navio enquanto os restantes faziam o mesmo em jangadas. O capitão e outros dois oficiais atiraram-se água e seriam recolhidos mais tarde no bote salva-vidas onde todos chegaram a terra..

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/1404 – *Consular Shipping Adviser, Lourenço Marques - Sinking of greek SS Mary Livanos by U-boat 11/07/43,* pp. 126-131.
- TNA: Admiralty; ADM 199/1404 – *Enemy submarine attacks on merchant shipping Apr-July 1943, Mozambique Channel - British Consulate General Lourenço Marques Dispatch, Sinkings by enemy submarines in Mozambique Channel between April 21st. And July 16th. 1943,* 26 de agosto de 1943, p. 309.
- NARA: Admiralty; Reel: A2165, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - East Indies*, 11/07/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2165, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 14/07/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2165, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 15/07/1943.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, Governo Geral de *Moçambique - torpedeamento Maria Levyno*, 20-07-1943, pp. 113.
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 526.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Mary Livanos*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/3003.html, consultado a 11 de outubro de 2019.

→ 14 jul 1943
Robert Bacon (EUA) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-178 (Ale) **(Submarino)**	5† 66s	Arribada por meios próprios	→ 44 náufragos arribaram em salva-vidas em diversas zonas de Moçambique entre os dias 16 de julho e 27 de agosto de 1943.
		Aportados em navio estrangeiro	→ 14 náufragos recolhidos pelo *English Prince* (GB) a 17/07/1943. Deixados no Porto da Beira, Moçambique.

O primeiro grupo de 17 náufragos do navio americano *Robert Bacon* chegou ao porto de Moçambique pelas 13.30 horas do dia 15 de julho de 1943. Tinham sido torpedeados no dia anterior pelo *U-178* e os tripulantes tinham-no abandonado em três baleeiras e três jangadas que enfrentaram um mar belicoso que as afastou umas das outras.

A baleeira que arribou a 15 era comandada pelo capitão do *Robert Bacon*. No caminho para Moçambique tinha-se cruzado com um navio que não os viu apesar dos foguetes disparados e a aproximação a terra tinha acontecido ao final da tarde anterior, altura em que também tinham lançado foguetes, sem resultados mais uma vez. Mais próximo um marinheiro fez sinais intermitentes com uma lanterna que foram vistos pelo mestre de um rebocador que alertou a capitânia e saiu para investigar. Os americanos estavam já no canal e foram rebocados até ao porto.

De Moçambique seguiram para o Lumbo onde se localizava o vice-consulado britânico. Informados da existência de mais náufragos saíram duas embarcações para fazer buscas, uma enviada pelo capitão de porto e outra por ordem das autoridades britânicas tendo encontrado uma baleeira, mas estava vazia.

Nas semanas seguintes continuaram a chegar a Moçambique homens pertencentes ao *Robert Bacon*. No dia 26 de julho foram encontrados 14 tripulantes numa das baleeiras pelo inglês *English Prince* e, a 27, oito outros pelo também britânico *Steaua Romana*. Os primeiros foram deixados na Beira, em Moçambique, e os outros em Durban, Africa do Sul. A Moçambique chegaram também as três jangadas nos dias 28 de Julho, 3 e 27 de agosto. Apenas um homem morreu a bordo, apesar do tempo que alguns levaram a encontrar socorro.

No total arribaram a Moçambique 44 náufragos deste navio.

O *Robert Bacon* foi atingido por um torpedo disparado pelo *U-178* às 02.36 horas do dia 14 de Julho. Um outro torpedo tinha falhado pouco antes. O comandante deu ordens para que a tripulação o abandonasse, mas algumas das baleeiras estavam inutilizadas e apenas três foram lançadas. A noite e a agitação do mar também impediram que alguns homens em jangadas fossem vistos e recolhidos pelas baleeiras.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/1404 – *Consular Shipping Adviser, Lourenço Marques - Sinking of U. S. Ship Robert Bacon by u-boat, Masters Report, 14/07/43,* pp. 117-125.
- TNA: Admiralty; ADM 199/1404 – *Enemy submarine attacks on merchant shipping Apr-July 1943, Mozambique Channel - British Consulate General Lourenço Marques Dispatch, Sinking by enemy submarines in Mozambique Channel between April 21st. And July 16th. 1943,* 26 de agosto de 1943, p. 309.
- NARA: Admiralty; Reel: A2165, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - East Indies*, 14/07/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2164, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 19/07/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2164, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 24/07/1943.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Moçambique torpedeamento Maria Levyno*, 20-07-1943, pp. 114.
- Robert J. Cressman, *The Official Chronology of the U. S. Navy in World War II*, USA, Uncommon Valor Reprint Edition, 2016, pp. 184, 185, 187, 188, 189, 193.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Robert Bacon*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/3005.html, consultado a 11 de julho de 2020.
- 'Estão salvos 517 tripulantes e passageiros de 11 navios afundados no Índico', Diário de Notícias, 10/11/1943.

→ 15 jul 1943

Harmonic (GB) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-172 (Ale) **(Submarino)**	1† 46s	Salvos por navio português	→ 46 náufragos recolhidos pelo *Inhambane* (Portugal) a 22/07/1943. Foram deixados na Baía, no Brasil.

No dia 22 de julho de 1943 o vapor português *Inhambane* regressava a Lisboa, vindo de Montevidéu, no Uruguai, quando às 7 horas avistou pela proa uma pequena embarcação que trazia os 46 sobreviventes do vapor britânico *Harmonic*, afundado pelo *U-172*. Segundo a imprensa os homens estavam sedentos e ansiavam por tabaco. Foi ainda fornecida roupa e tratados os ferimentos.

O comandante português entendeu que a viagem até Lisboa, com tanta gente a bordo, seria muito longa e dirigiu-se ao porto da Baía, no Brasil. Como não queria aportar enviou um telegrama ao consul britânico pedindo um navio para fazer o transbordo à entrada do porto. As autoridades inglesas prepararam a operação e no dia 24, pelas 17.30 horas, o *Inhambane* chegou e transferiu os homens retomando a rota para Lisboa pelas 21.00 horas.

O *Harmonic* foi atingido por um torpedo disparado pelo *U-172* às 20.43 horas do dia 15 de julho de 1943. Um maquinista morreu na explosão, mas os restantes conseguiram salvar-se na única baleeira que conseguiram arriar. Do submarino foi oferecida ajuda a um dos feridos - que foi recusada - e o capitão fez ainda um pedido de desculpas por terem afundado o navio antes de se afastarem.

O comandante do *Harmonic* decidiu navegar até à costa sul-africana e na manhã em que foram recolhidos pelo navio português tinham avistado pela primeira vez terra á distância.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2145, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Harmonic - Captain R. Stott*, 02 de november de 1943, pp. 252-255.
- NARA: Admiralty; Reel: A2165, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - South Atlantic*, 25/07/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2165, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 25/07/1943.
- BCM-AH: Estado Maior Naval; Núcleo 224, NO 269, *Relatório do Inhambane relatando o salvamento dos náufragos do Harmonic,* 12/08/1943.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 160.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Harmonic*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/3009.html, consultado a 11 de outubro de 2019.
- 'Um navio português recolheu 45 náufragos', *Diário de Notícias*, 04/08/1943.
- 'O vapor Inhambane salvou 46 náufragos ingleses e transportou-os para a Baía', *Diário de Notícias*, 13/08/1943.

→ 17 jul 1943
City of Canton (GB) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-178 (Ale) **(Submarino)**	8† 95s	Salvos por navio português	→ 19 náufragos recolhidos pelo navio *Luabo* (Portugal) a 18/07/1943.
		Arribada por meios próprios	→ 20 náufragos arribaram perto do farol de Pinda, em Moçambique, a 18/07/1943.
		Arribada por meios próprios	→ 44 náufragos arribaram perto do farol de Pinda, em Moçambique, a 19/07/1943.

A primeira baleeira com 20 náufragos do inglês *City of Canton* arribou próximo do Farol de Pinda no dia 18 de julho de 1943, pouco mais de 24 horas depois do navio ter sido afundado pelo *U-178*. A 19 de julho, pelas 16 horas, arribou na mesma zona uma outra baleeira, com 44 homens, depois de um viagem que tinha sido parcialmente feita rebocando duas jangadas.

Na manhã do dia anterior, no entanto, as duas jangadas tinham sido deixadas sozinhas porque a baleeira não conseguia fazer progressos. Os 19 homens que se encontravam sobre elas receberam um reforço de comida e água e a promessa de que seria enviada ajuda, mal os restantes chegassem a terra, mas isso não seria necessário pois pouco tempo depois foram encontradas pela embarcação portuguesa *Luabo* que os deixou em Porto Almino.

O comandante e um outro tripulante ferido foram encontrados sobre uma jangada pelo cruzador francês FFL *Suffren* que os deixou em Durban a 26 de julho.

O *City of Canton* foi atingido por um torpedo disparado pelo *U-178* nos primeiros minutos do dia 17 de julho de 1943. O comandante deu ordem para o abandonar e parte dos homens estavam ainda a fazê-lo quando foi sentida a explosão de um novo torpedo que partiu o navio ao meio afundando-o às 00.31 horas.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2145, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the City of Canton - Captain E. Scrymgemour*, 09 de novembro de 1943, pp. 244-248.
- TNA: Admiralty; ADM 199/1404 – *Consular Shipping Adviser, Lourenço Marques - Brit. City of Canton U-boat attack, 17/07/43,* pp. 137-141.
- TNA: Admiralty; ADM 199/1404 – *Enemy submarine attacks on merchant shipping Apr-July 1943, Mozambique Channel - British Consulate General Lourenço Marques Dispatch, Sinking by enemy submarines in Mozambique Channel between April 21st. And July 16th. 1943,* 26 de agosto de 1943, p. 309.
- NARA: Admiralty; Reel: A2164, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - East Indies*, 19/07/1943.
- NARA: Admiralty; Reel: A2164, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 19/07/1943.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 127.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 100.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – City of Canton*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/3014.html, consultado a 06 de março de 2019.
- 'Estão salvos 517 tripulantes e passageiros de 11 navios afundados no Índico', Diário de Notícias, 10/11/1943.

→ 23 out 1943

Faneromeni (Grécia) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
I-37 (Japão) **(Submarino)**	1† 37s	Arribada por meios próprios	→ 37 náufragos arribaram na proximidade da vila de Angoche, em Moçambique, a 23/10/1943.

Duas baleeiras com 37 náufragos do grego *Faneromeni* chegaram às costa moçambicana, a alguns quilómetros de Angoche, ao princípio da tarde de 23 de outubro de 1943, horas depois de terem visto o seu navio ser torpedeado e afundado pelo submarino japonês *I-37*.

Mal chegaram a terra colocaram o ferido mais grave, um britânico com o braço esquerdo esfacelado por estilhaços e que mais tarde seria amputado, sob uma vela na praia enquanto um grupo se pôs a caminho de Angoche onde chegaram na manhã seguinte depois de atravessar pântanos e floresta.

Entre os tripulantes estava um português de nome Rodrigues que foi porta-voz do grupo reunindo um médico e indígenas em canoas que por mar chegaram junto dos outros. Para seu desagrado o ferido grave estava praticamente esquecido pelos restantes tripulantes, razão porque regressou apenas com o ferido nas canoas enquanto os restantes - incluíndo o capitão e outro ferido com menos gravidade - fizeram o caminho pela floresta. O homem seria amputado no Hospital onde ficou internado durante vários dias antes de ser enviado para o Lumbo, onde ficou ao cuidado do vice-consul britânico, e depois para Lourenço Marques onde a comunidade britânica assumiu os cuidados antes de seguir para Durban, de avião, no dia de natal.

O *Faneromeni* foi afundado às 06.25 horas do dia 23 de outubro de 1943, quando, no espaço de poucos segundos, foi atingido por dois torpedos disparados pelo submarino japonês *I-37* que o afundaram em cerca e três minutos. Apesar da rapidez do afundamento apenas se registou um morto, atingido pelas explosões.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/1405 – *Consular Shipping Adviser, Lourenço Marques - SS Faneromeni, report of attack by U-boat, 23/10/43,* pp. 230-239.
- NML-MMM-MAL: Spence Family; DX/2592, *Diary account of the Spence family assisting Allied merchant seafarers in Lourenço Marques, Mozambique, during the Second World War, with photographs, correspondence and news cuttings 1939 - 1980,* p. 28.
- NARA: Admiralty; Reel: A2173, World War II *Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 25/11/1943.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Departamento Marítimo da Colónia de Moçambique - Relação dos salvamentos realizados na área deste departamento Marítimo desde 19 de outubro de 1943*, 22-11-1944, pp. 96, 97.
- Roger Jordan, *The Worlds Merchant Fleets - 1939*, London, Chatham Publishing, 1999, p. 525.

→ 19 nov 1943
U-103 (Ale) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
	1s	Apoiado por navio português	→ 1 tripulante do U-boat alemão com tuberculose foi acolhido no navio *Angola* (Portugal) a 19/11/1943, a pedido do comandante do submarino alemão.

O vapor português *Angola* deslocava-de entre São Tomé e Funchal quando 19 de novembro de 1943 foi interceptado pelo *U-103* que pediu ao comandante português para acolher um dos seus tripulantes doente com tuberculose.

Um consul italiano que viajava a bordo do navio português reuniu 3500 cigarros que ofereceu aos alemães. Estes últimos deixaram uma mensagem no diário de navegação do *Angola* agradecendo a disponibilidade para receber o enfermo. Mais tarde a Legação Alemã em Lisboa ofereceu ao capitão português uma caixa de madeira de ébano com uma placa de prata gravada reconhecendo o ato humanitário.

O doente foi deixado no Funchal.

Fontes e Bibliografia:

- ANTT: Companhia Nacional de Navegação; PT/TT/CNN/L598-1, NT9711-Cota 363 (2 e 3), *Diários de Navegação do vapor Angola - Viagem 616*, 19/11/1943.
- Contacto pessoal com a família do capitão Nazareth Cardoso, capitão do Angola.
- Uboatarchiv: *Navy Department - Report on the interrogation of survivors from U-515 sunk 9 April 1944 and U-68 sunk 10 April 1944*; http://www.uboatarchive.net/U-515A/U-515INT.htm, consultado a 06 de março de 2020, p. 61.

Ano de 1944

→ 13 mar 1944
Peleus (Grécia) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-852 (Ale) **(Submarino)**	32† 3s	Salvos por navio português	→ 3 náufragos recolhidos pelo *Alexandre Silva* (Portugal) a 20/04/1944.

Pouco depois do meio-dia no dia 20 de abril de 1944 o navio português *Alexandre Silva*, encontrou sobre uma jangada três náufragos do cargueiro grego *Peleus*, afundado mais de um mês antes – a 13 de março – pelo *U-852* quando seguia sozinho em rota de Freetown para Buenos Aires.

Os portugueses desembarcaram os três homens – dois de nacionalidade grega e um maltês – no Lobito, em Angola, a 27 de abril, abrindo um dos capítulos mais negros da história da arma submarina alemã durante a II Guerra Mundial. Antonios Lissis, Dimitrios Argiros e Roco Said eram os únicos sobreviventes de um massacre perpetrado pelo comandante e alguns tripulantes do *U-852*.

Poucos minutos depois das 19.40 horas do dia 13 de março, o *Peleus* afundou-se atingido por dois torpedos. O comandante alemão, Heinz-Wilhelm Eck, emergiu junto dos tripulantes que lutavam para se salvar, interrogou um oficial grego e depois deu ordem para matarem todos. Nas horas seguintes foram eliminados à granada e a tiros de metralhadora quase todos os que estavam na água, sobrevivendo apenas quatro tripulantes escondidos em duas jangadas que mais tarde se encontraram e ataram as embarcações uma à outro ficando à deriva durante mais de um mês até serem encontradas. Quando o *Alexandre Silva* os avistou já tinha morrido um dos homens, ferido na sequência da explosão de uma granada.

O *U-852* deixou a zona e dobrou o cabo da Boa Esperança para o Índico onde, a 2 maio de 1944, foi alvo de um ataque aéreo perto da costa da Somália, que causou graves avarias e obrigaram a tripulação a encalhá-lo junto à costa. Os alemães foram aprisionados e quando os destroços foram inspecionados encontraram-se relatórios que referiam o afundamento de um navio no dia e na zona do incidente com o *Peleus*.

Em outubro de 1945 cinco elementos da guarnição do *U-852* foram julgados por crimes de guerra em Hamburgo. O comandante alemão alegou que protegia o navio e a tripulação, e temia que os sobreviventes - se descobertos - colocassem na sua peugada vasos de guerra Aliados. A tese não convenceu os juízes. Condenados à morte, Eck e mais dois oficiais, foram executados em novembro do mesmo ano, ficando para a história como os únicos tripulantes de U-boats a sofrerem a pena capital por crimes de guerra...

Fontes e Bibliografia:

- TNA: War Office; WO 311/219 – *Further alleged German breaches of International Law - torpedoing of Greek S.S. Peleus, 1945*.
- TNA: Treasury Solicitor and HM Procurator General's Department; TS 26/177 – *Sinking without warning of the S.S.Peleus and attempted murder of the crew, 1939-1945*.
- NARA: Admiralty; Reel: A2180, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - North Atlantic*, 03/04/1944.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Nota confidencial da Colónia de Angola enviada ao Ministério dos Negócios Estrangeiros relatando o encontro do Alexandre Silva com náufragos do Peleus*, 19-05-1944, p. 103.
- *Law Reports of Trials of War Criminals selected and prepared by the United Nations War Crimes Commission, English Edition, Volume 1*, London, Published for The United Stations War Crimes Commission by His Majesty's Stationary Office, 1947, pp. 1 - 20.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Peleus*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/3218.html, consultado a 11 de janeiro de 2019.
- Uboat.net: *List of all U-boats – U-852*; https://uboat.net/boats/u852.htm, consultado a 11 de janeiro de 2019.

→ 09 jul 1944

Shahzada (GB) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-196 (Ale) **(Submarino)**	45† 51s	Arribada por meios próprios	→ 21 náufragos chegaram à praia sul de Mormugão, na India, no dia 18/07/1944.

No dia 18 de julho de 1944 arribava à praia sul de Mormugão uma baleeira com 21 náufragos do navio britânico *Shahzada* torpedeado no dia 9 pelo *U-196*.

O navio tinha saído do mesmo porto no dia 6, seguindo sozinho até ser torpedeado pelas 22.00 horas do dia 9. Um total de 45 tripulantes morreram e 51 conseguiram escapar em três baleeiras. Para além da que arribou em Mormugão as outras duas foram recolhidas por navios de passagem.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2147, *Survivor Reports, Report of an interview with Senior Cadet J. Shearer and Junior Cadet H. Watson from the Shahzada*, 16 de agosto de 1944, p. 186-188.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Informação do Governo Geral da India sobre a chegada de náufragos do vapor inglês Shahzada*, 29-07-1944, pp. 102.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 16.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Shahzada*; , consultado a 20 de dezembro de 2019.

→ 15 jul 1944

Director (GB) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-198 (Ale) **(Submarino)**	1† 56s	Salvos por navio português	→ 29 náufragos recolhidos pelo *NRP Gonçalves Zarco* (Portugal) a 18/07/1944. Entrada em Lourenço Marques, Moçambique, a 19/07/1944.

Pouco depois das 22.00 horas do dia 18 de julho de 1944 foram avistados do aviso G*onçalves Zarco* luzes e foguetes de sinalização disparados por 29 ocupantes de uma baleeira do navio britânico *Director*, afundado três dias antes pelo *U-198*. Os náufragos tinham navegado mais de cem milhas e estavam a cerca de 30 de Lourenço Marques quando foram encontrados, apresentando-se em boa forma e subindo para bordo do navio portugês sem ajuda.

Pouco depois foi-lhes distribuída uma primeira refeição constituída por chá e torradas. Após um banho receberam uma muda de roupa lavada e puderam aceder ao barbeiro. Integrados nos vários ranchos tomaram dali em diante as refeições com os membros da tripulação. Sete tripulantes foram assistidos pelo médico e dois ficaram internados na enfermaria.

Até um dia antes esta baleeira tinha navegado acompanhada de outra com mais 28 náufragos e os portugueses iniciaram de imediato uma busca que não daria, no entanto, resultados. O segundo salva-vidas arribou mais a sul em Kosi Bay, na África do Sul.

Ao princípio da noite do dia 19 o *Gonçalves Zarco* entrou em Lourenço Marques e os náufragos foram deixados ao cuidado do consul britânico, seguindo de comboio para Durban dois dias depois.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2147, *Survivor Reports, Report of an interview with the Master of the Director - Captain W. Weatherall*, 21 de setembro de 1944, pp. 191-194.
- NML-MMM-MAL: Spence Family; DX/2592, *Diary account of the Spence family assisting Allied merchant seafarers in Lourenço Marques, Mozambique, during the Second World War, with photographs, correspondence and news cuttings 1939 - 1980,* pp. 33.
- NARA: Admiralty; Reel: A2183, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - East Indies*, 19/07/1944.
- NARA: Admiralty; Reel: A2183, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 20/07/1944.
- NARA: Admiralty; Reel: A2183, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 21/07/1944.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Departamento Marítimo da Colónia de Moçambique - Relação dos salvamentos realizados na área deste departamento Marítimo desde 19 de outubro de 1943*, 22-11-1944, pp. 96, 98.
- BCM-AH: Aviso de 2ª classe Gonçalves Zarco; Núcleo 142, NO 281, *Relatório do salvamento dos Náufragos do vapor inglez SS Director em 18 de julho de 1944.*
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 163.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 124.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Director*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/3289.html, consultado a 11 de fevereiro de 2019.

→ 06 ago 1944

Empire City (GB) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-198 (Ale) **(Submarino)**	2† 48s	Arribada por meios próprios	→ 48 náufragos chegaram em três salva-vidas à zona entre Quiterajo e Ibo, em Moçambique, no dia 07/08/1944.

A primeira de três embarcações arribou numa praia de Moçambique pelas 15 horas do dia 7 de agosto de 1944. Duas horas e meia depois chegou outra e passados sessenta minutos a última, num total de 48 homens sobreviventes do navio britânico *Empire City* afundado pelo U-198, cerca da 1.15 horas do dia anterior.

Dois homens morreram na sala de máquinas e os restantes utilizaram três botes para escapar. O capitão sabia que estavam a cerca de 80 milhas de terra e definiu a rota para todos os salva-vidas.

Na manhã do afundamento foram sobrevoados durante várias horas por um avião que largou uma mensagem dando-lhes informações sobre a posição e a rota a seguir para chegarem a terra.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2147, *Survivor Reports, Report of the Master B. H. Jackson on the loss of the M.V. Empire City, 06 de agosto de 1944*, pp. 238-239.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Departamento Marítimo da Colónia de Moçambique - Relação dos salvamentos realizados na área deste departamento Marítimo desde 19 de outubro de 1943*, 22-11-1944, pp. 96, 99.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 307.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 255.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Empire City*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/3308.html, consultado a 05 de novembro de 2019.

→ 13 ago 1944

Radbury (GB) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-862 (Ale) **(Submarino)**	23† 32s	Arribada por meios próprios	→ 1 náufrago chegou à praia de Namerrumo, Ilha Europa, em Moçambique, a 01/11/1944.

No dia 1 de novembro de 1944 arribava à ilha de Namerrumo, Moçambique, uma jangada que continha um náufrago de nacionalidade chinesa e o corpo de um outro homem, ambos pertencentes ao vapor inglês *Radbury*, afundado pelo *U-862* quase três meses antes.

Uma nota enviada pelo Governo Geral de Moçambique para o Ministério das Colónias parece indiciar que estamos perante um caso de canibalismo, pois na descrição - a mais longa numa lista onde se avançam detalhes sobre a chegada de náufragos de seis navios - detalha-se que o marinheiro chinês Ah Fong, "apertado pela sede morreu na jangada onde foi encontrado sem o antebraço e com face corroída e irreconhecível".

O tripulante que arribou a Moçambique tinha sobrevivido a um longo e penoso naufrágio que começara a 13 de agosto quando o seu navio, o *Radbury*, foi torpedeado pelo *U-862*. Vinte homens, entre eles o comandante, pereceram no ataque, enquanto outros 35 escaparam numa baleeira que apesar de avariada os os levou até à Ilha Europa, onde arribaram três dias depois. Encontraram cabras, galinhas e ovos, mas não água, o que obrigou os náufragos a construir um sistema de evaporação para aproveitar a água do mar. Enquanto estiveram na ilha avistaram embarcações, mas não conseguiram ser vistos apesar de terem feito fogueiras utilizando bocados de borracha espalhados pela praia.

A 28 de setembro quatro náufragos, um europeu e três chineses, fizeram-se ao mar numa jangada construída com materiais que tinham dado à praia. Pretendiam encontrar ajuda para os que estavam na ilha. Segundo a descrição do sobrevivente chegado a Moçambique dois deles, alucinaram e atiraram-se à água, respectivamente, 10 e 11 dias após zarparem. O penúltimo também morreu dias depois e foi encontrado nas condições já referidas.

Os que ficaram na ilha foram avistados a 26 de outubro por um avião Catalina da RAF que largou água, rações e material de primeiros socorros. No dia seguinte o avião regressou com mais mantimentos e da terceira vez avisou-os que estava a caminho um navio que deveria chegar nesse dia e pelas 19 horas surgiu junto à ilha o HMS *Linaria*, que os resgatou.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2147, *Survivor Reports, Report of the sinking of SS. Radbury, 13th August, 1944*, p. 253.
- NARA: Admiralty; Reel: A2186, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 28/08/1944.
- NARA: Admiralty; Reel: A2187, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 09/09/1944.
- NARA: Admiralty; Reel: A2149, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 03/10/1944.
- NARA: Admiralty; Reel: A2188, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 03/10/1944.
- NARA: Admiralty; Reel: A2188, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - South Atlantic*, 26/10/1944.
- NARA: Admiralty; Reel: A2188, *World War II Diaries 1941-1945*, *U-boat Campaign*, 29/10/1944.
- NARA: Admiralty; Reel: A2190, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreign Stations - East Indies*, 03/11/1944.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Departamento Marítimo da Colónia de Moçambique - Relação dos salvamentos realizados na área deste Departamento Marítimo desde 19 de outubro de 1943*, 22-11-1944, p. 96.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 148.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Radbury*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/3315.html, consultado a 03 de maio de 2019.

→ 16 ago 1944

Empire Lancer (GB) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-862 (Ale) **(Submarino)**	42† 37s	Arribada por meios próprios	→ 37 náufragos arribaram em salva-vidas a Lunga, em Moçambique, a 26/08/1944.

Os 37 sobreviventes do navio inglês *Empire Lancer* arribaram numa baleeira na zona de Lunga, em Moçambique, no dia 26 de agosto de 1944.

O navio tinha sido afundado dez dias antes pelo *U-862* num ataque que matou 42 tripulantes, entre eles o comandante.

Fontes e Bibliografia:

- NARA: Admiralty; Reel: A2186, *World War II Diaries 1941-1945*, *Foreigns Stations - South Atlantic*, 28/08/1944.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Departamento Marítimo da Colónia de Moçambique - Relação dos salvamentos realizados na área deste Departamento Marítimo desde 19 de outubro de 1943*, 22-11-1944, pp. 96, 100.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 182.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Empire Lancer*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/3318.html, consultado a 10 de junho de 2019.

→ 19 ago 1944

Wayfarer (GB) - Índico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
U-862 (Ale) **(Submarino)**	51† 10s	Arribada por meios próprios	→ 10 náufragos arribaram em salva-vidas à ilha deserta de Muazime, zona de Palma, em Moçambique, no dia 30/08/1944.

Ao fim da tarde do dia 29 de agosto de 1944 arribaram à ilha de Muazine, em Moçambique, numa jangada 10 homens do navio inglês *Wayfarer*, afundado dez dias antes, mas os náufragos não conseguiram desembarcar porque uma longa barreira de coral impedia a passagem até à praia.

Na manhã do dia seguinte quatro homens nadaram até terra, a 200 ou 300 metros de distância, e tentaram procurar ajuda, mas regressaram à noite sem notícias de gente ou fontes de água. Como a ilha era relativamente grande foi enviado novo grupo na manhã seguinte, agora de seis homens, que durante dois dias esquadrinharam o local também sem resultados.

Na tarde do dia 1 de setembro tinham regressado cinco homens à jangada e preparava-se a partida quando o último elemento em terra, avistou uma embarcação de pesca com três nativos que se aproximava. Foi nessa embarcação que na manhã seguinte chegaram à vila de Orlumbo, onde não encontrarem ninguém que soubesse inglês, mas conseguiram explicar que eram náufragos e precisavam de ajuda.

Foi escrita uma mensagem que seguiu para Palma de onde regressaram dois automóveis. Foi naquela cidade que ficaram oito dias recebendo assistência, comida e a roupa que foi possível reunir. Quando as autoridades britânicas tomaram conhecimento da sua presença em território português enviaram viaturas que os levaram para território britânico a norte de Moçambique.

O *Wayfarer* foi torpedeado pelo *U-862* cerca das 21.30 horas do dia 19 de agosto e afundou-se em minuto e meio arrastando consigo 51 tripulantes.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Admiralty; ADM 199/2147, *Survivor Reports, Report of an interview with the Bo'Sun of the Wayfarer - Mr. A. Apps*, 16 de janeiro de 1945, pp. 258 - 260.
- NARA: Admiralty; Reel: A2185, *World War II Diaries 1941-1945*, *Situation Report - East Indies*, 23/08/1944.
- NARA: Admiralty; Reel: A2185, *World War II Diaries 1941-1945*, *U-boat campaign*, 04/09/1944.
- AHD-MNE: Ministério das Colónias; C.E23.P5/1260, *Departamento Marítimo da Colónia de Moçambique, Relação dos salvamentos realizados na área deste departamento Marítimo desde 19 de outubro de 1943*, 22-11-1944, pp. 96, 101.
- Alan J. Tennent, *British and Commonwealth merchant ship Losses to Axis submarines 1939-1945*, Gloucestershire, Sutton Publishing, 2001, p. 164.
- Ian M. Malcolm, *Shipping Company Losses of the Second World War*, Gloucestershire, The History Press, 2013, p. 129.
- Uboat.net: *Ships hit by U-boats – Wayfarer*; https://uboat.net/allies/merchants/ship/3322.html, consultado a 21 de março de 2019.

Ano de 1945

→ 20 mai 1945
U-963 (Ale) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Afundado pela tripulação	0† 48s	Arribada por meios próprios	→ 48 náufragos arribaram na zona da Nazaré no dia 20/05/1945.

Na madrugada de 20 maio de 1945 arribou à Nazaré um pequeno bote de borracha com três tripulantes do submarino alemão *U-963*. Os homens dirigiram-se às autoridades marítimas dizendo necessitar de ajuda pois o submersível estava a afundar-se. Foi enviada uma embarcação da capitânia que começou a retirar os restantes elementos da equipagem.

De manhã a população apercebeu-se de que algo se passava e foram para a praia e pontos altos da costa para ver o submarino que navegava ao largo. Quando os últimos homens o abandonaram ele afundou-se. Os alemães que já tinham chegado à praia perfilaram-se em continência enquanto o navio desaparecia.

Os 48 tripulantes foram levados para Lisboa onde, segundo a troca de informações entre a embaixada Inglesa em Lisboa e o "Foreign Office" em Londres, Salazar se envolveu pessoalmente no seu destino. Primeiro quis saber o que pretendiam fazer os britânicos e face ao interesse demonstrado em os levar como prisioneiros utilizando um navio para fazer a viagem, o governante português propôs que a operação decorresse de noite e sem publicidade.

Enquanto decorriam as negociações com as autoridades portuguesas um erro de comunicação entre o "Foreign Office" e o Almirantado fez com este último enviasse para o Tejo um contratorpedeiro que se encontrava nas imediações para recolher apenas o comandante e o imediato alemão. Os portugueses não se mostraram cooperantes com a proposta e não foi possível, através da documentação consultada, perceber como terminou este episódio.

A tripulação seria, no entanto, levada para Inglaterra onde ficaram como prisioneiros de guerra até 1948, altura em que regressaram à Alemanha.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Foreign Office; FO 371/49496, *Germans in Portugal: exchange of Germans in Portugal and Allied nationals in hands of German authorities: activities of P.V.D.E. (Portuguese international police),* pp. 63-69.
- Uboat.net: *List of all U-boats – U-963*; https://uboat.net/boats/u963.htm, consultado a 03 de agosto de 2020.
- 'Das Boot - A odisseia do submarino U-963 na onda da Nazaré', *Jornal de Leiria*, 19/12/2013, consultada online em https://www.jornaldeleiria.pt/noticia/das-boot-a-odisseia-do-submarino-u-963-na-onda-da-nazare-2451, a 03 agosto de 2020.

→ 03 jun 1945
U-1277 (Ale) - Atlântico

Afundado por:	Mortos (†) Salvos (s)	Tipologia	Informação
Afundado pela tripulação	0† 47s	Arribada por meios próprios	→ 47 náufragos arribaram na praia das Angeiras, Matosinhos, no dia 03/06/1945.

Às primeiras horas da madrugada do dia 3 de junho de 1945 chegaram à praia das Angeiras, em Matosinhos, com ajuda de pescadores locais 47 tripulantes do *U-1277*, um u-boat alemão afundado pela própria tripulação quase um mês após o final da II Guerra Mundial na Europa.

Os homens foram reunidos no castelo de São João da Foz, no Porto, de onde foram transportados para Lisboa e eram esperados pelo HMS *Jervis* que na noite de 5 para 6 de junho os embarcou zarpando em seguida para Gibraltar. Ficariam em Inglaterra como prisioneiros de guerra durante 3 anos.

O capitão Ehrenreich-Peter Stever seria punido de forma mais severa. Foi julgado e condenado acusado de crimes de guerra por ter desobedecido à ordem dada pelo Almirante Dönitz para emergirem, arvorarem uma bandeira negra, dirigirem-se a portos britânicos através de corredores pré-estabelecidos e entregar os navios.

O *U-1277* saiu de Bergen, na Noruega, 14 dias antes do final da guerra com objectivo de atacar navios Aliados no Mar do Norte, mas nunca disparou um único torpedo.

Fontes e Bibliografia:

- TNA: Foreign Office; FO 371/49496, *Germans in Portugal: exchange of Germans in Portugal and Allied nationals in hands of German authorities: activities of P.V.D.E. (Portuguese international police),* pp. 70-73.
- TNA: War Office; WO 208/4678; *Scuttling of U-Boat 1277 off Oporto*.
- Arquivo RTP: Documentário *U-1277, um submarino em Matosinhos*, Isabel Silva Costa/ Jorge Almeida, 1988.
- Uboat.net: *List of all U-boats – U-1277*; https://uboat.net/boats/u1277.htm, consultado a 03 de agosto de 2020.

Apêndice 2

Apêndice 2

Horas de voo em operações de busca e salvamento

Neste Apêndice encontram-se os dados relativos a operações de busca e salvamento envolvendo meios da Aviação Naval.

No quadro encontram-se as informações recolhidas nos Suplementos das Ordens da Armada relativos ao período de 1 de setembro de 1939 e 31 de dezembro de 1944, altura em que os referidos suplementos deixaram de tipificar as operações realizadas pelos oficiais da Aviação Naval.

Na coluna "Caráter do voo" reproduzo a designação da operação transcrita nos suplementos. Como se pode verificar não houve ao longo dos vários anos uma uniformização na classificação deste tipo de intervenções.

Na coluna "Alvo" tentei, através de um sistema de comparação com as datas de salvamentos ou naufrágios apurados, colocar os nomes das possíveis embarcações cujos tripulantes estavam a ser procurados. Como se pode ver não é fácil fazer essa associação e só em situações muito específicas isso foi possível.

De referir ainda que em diversos suplementos das Ordens da Armada do período em referência as horas de voo do CAN dos Açores não estão tipificadas, sendo possível que entre a totalidade de horas de voo assinalados algumas sejam relativas a operações de busca e salvamento.

Após a listagem ficam também notícias de outros voos de busca e salvamento que nela não constam, mas que estão referidos noutra documentação.

Suplementos à Ordem da Armada

Data	Hidro.	Base	Local	Duração	Caráter do voo	Alvo
24/06/41	Grumman 107	Lisboa (CAN)	Atlântico	5h 15min	Exploração dos náufragos do Ganda	Ganda
24/06/41	Grumman 108	Lisboa (CAN)	Atlântico	5h 10min	Exploração dos náufragos do Ganda	Ganda
04/08/41	Avro 86	Açores (CAN)	Atlântico	1h 20min	Busca de Náufragos	Desco.
18/08/41	Avro 86	Açores (CAN)	Atlântico	1h 55min	Busca de Náufragos	Desco.
13/10/41	Grumman 104	Lisboa (CAN)	Atlântico	1h 15min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
13/10/41	Grumman 108	Lisboa (CAN)	Atlântico	0h 40min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
13/10/41	Grumman 82	Lisboa (CAN)	Atlântico	0h 30min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
17/12/41	Grumman 104	Lisboa (CAN)	Atlântico	3h 15min	Busca de Náufragos	Desco.
18/12/41	Grumman 104	Lisboa (CAN)	Atlântico	2h 0min	Serviço de busca	Desco.
18/12/41	Grumman 99	Lisboa (CAN)	Atlântico	5h 45min	Busca de Náufragos	Desco.
18/12/41	Grumman 101	Lisboa (CAN)	Atlântico	5h 25min	Busca de Náufragos	Desco.
18/12/41	Grumman 108	Lisboa (CAN)	Atlântico	5h 30min	Busca de Náufragos	Desco.
15/03/42	Grumman 101	Lisboa (CAN)	Atlântico	2h 0min	Experiencia e procura de náufragos de um navio espanhol	Desco.
28/03/42	Grumman 104	Lisboa (CAN)	Atlântico	0h 35min	Serviço de busca	Desco.
17/07/42	Grumman 104	Lisboa (CAN)	Atlântico	7h 30min	Busca de Náufragos e navegação	Avila Star
17/07/42	Grumman 99	Lisboa (CAN)	Atlântico	7h 30min	Busca de Náufragos e navegação	Avila Star
17/07/42	Grumman 107	Lisboa (CAN)	Atlântico	7h 30min	Busca de Náufragos e navegação	Avila Star
17/07/42	Grumman 102	Lisboa (CAN)	Atlântico	7h 40min	Busca de Náufragos e navegação	Avila Star
17/07/42	Grumman 101	Lisboa (CAN)	Atlântico	7h 30min	Busca de Náufragos e navegação	Avila Star
18/07/42	Grumman 107	Lisboa (CAN)	Atlântico	8h 15min	Busca de Náufragos e navegação	Avila Star
18/07/42	Grumman 102	Lisboa (CAN)	Atlântico	8h 15min	Busca de Náufragos e navegação	Avila Star
18/07/42	Grumman 101	Lisboa (CAN)	Atlântico	8h 20min	Busca de Náufragos e navegação	Avila Star
18/07/42	Grumman 104	Lisboa (CAN)	Atlântico	8h 10min	Busca de Náufragos e navegação	Avila Star
18/07/42	Grumman 99	Lisboa (CAN)	Atlântico	8h 15min	Busca de Náufragos e navegação	Avila Star
20/07/42	Grumman 104	Lisboa (CAN)	Atlântico	6h 35min	Busca de Náufragos e navegação	Avila Star
20/07/42	Grumman 99	Lisboa (CAN)	Atlântico	6h 30min	Busca de Náufragos e navegação	Avila Star
20/07/42	Grumman 107	Lisboa (CAN)	Atlântico	6h 35min	Busca de Náufragos e navegação	Avila Star

20/07/42	Grumman 102	Lisboa (CAN)	Atlântico	6h 35min	Busca de Náufragos e navegação	Avila Star
22/07/42	Grumman 104	Lisboa (CAN)	Atlântico	8h 0min	Busca de Náufragos e navegação	Desco.
22/07/42	Grumman 99	Lisboa (CAN)	Atlântico	8h 5min	Busca de Náufragos e navegação	Desco.
22/07/42	Grumman 107	Lisboa (CAN)	Atlântico	8h 0min	Busca de Náufragos e navegação	Desco.
22/07/42	Grumman 102	Lisboa (CAN)	Atlântico	8h 5min	Busca de Náufragos e navegação	Desco.
23/07/42	Grumman 104	Lisboa (CAN)	Atlântico	7h 45min	Busca de Náufragos e navegação	Desco.
23/07/42	Grumman 107	Lisboa (CAN)	Atlântico	7h 45min	Busca de Náufragos e navegação	Desco.
23/07/42	Grumman 102	Lisboa (CAN)	Atlântico	7h 40min	Busca de Náufragos e navegação	Desco.
21/08/42	Grumman 99	Lisboa (CAN)	Atlântico	2h 50min	Sunderland - Busca de Sunderland Inglês	Desco.
21/08/42	Grumman 101	Lisboa (CAN)	Atlântico	2h 45min	Sunderland - Busca de Sunderland Inglês	Desco.
31/08/42	Grumman 105	Lisboa (CAN)	Atlântico	6h 5min	Busca de Náufragos	Jack Carnes
18/09/42	Grumman 102	Lisboa (CAN)	Atlântico	2h 10min	Procura de uma baleeira e navegação	Desco.
08/07/42	Widght 126	Açores (CAN)	Atlântico	1h 55min	Busca de náufragos	Avila Star
06/09/42	Grumman 105	Açores (CAN)	Atlântico	0h 50min	Busca de náufragos	Desco.
06/09/42	Grumman 105	Açores (CAN)	Atlântico	3h 35min	Busca de náufragos	Desco.
04/09/42	Grumman 105	Açores (CAN)	Atlântico	2h 20min	Busca de náufragos	Desco.
20/09/42	Grumman 105	Açores (CAN)	Atlântico	0h 55min	Busca de náufragos	Desco.
02/09/42	Grumman 106	Açores (CAN)	Atlântico	3h 55min	Busca de náufragos	Jack Carnes
02/09/42	Grumman 106	Açores (CAN)	Atlântico	3h 45min	Busca de náufragos	Jack Carnes
07/09/42	Grumman 105	Açores (CAN)	Atlântico	4h 20min	Busca de náufragos	Desco.
02/09/42	Grumman 103	Açores (CAN)	Atlântico	3h 55min	Busca de náufragos	Desco.
02/09/42	Grumman 103	Açores (CAN)	Atlântico	3h 45min	Busca de náufragos	Desco.
08/06/43	Gruman 104	Lisboa (CAN)	Atlântico	2h 10min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
08/06/43	Grumman 101	Lisboa (CAN)	Atlântico	1h 50min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
18/06/43	Fleet 131	Lisboa (CAN)	Atlântico	0h 15min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
28/06/43	Grumman 108	Lisboa (CAN)	Atlântico	1h 5min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
28/06/43	Grumman 107	Lisboa (CAN)	Atlântico	2h 15min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
28/06/43	Grumman 108	Lisboa (CAN)	Atlântico	1h 55min	Pesquisa de Náufragos	Desco.

08/06/43	Grumman 106	Esc. Aviação Naval Alm. Gago Coutinho	Atlântico	2h 25min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
08/06/43	Grumman 97	Esc. Aviação Naval Alm. Gago Coutinho	Atlântico	2h 35min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
13/05/43	Avro 86	Bartolomeu Dias, Aviso 1ª Classe	Índico	1h 40min	Pesquisa de Náufragos	Tinhow
13/05/43	Avro 86	Bartolomeu Dias, Aviso 1ª Classe	Índico	1h 0min	Pesquisa de Náufragos	Tinhow
13/05/43	Monospar	Missão Hidrográfica da Colónia de Moçambique	Índico	2h 10min	Busca de náufragos	Tinhow
27/05/43	Monospar	Missão Hidrográfica da Colónia de Moçambique	Índico	1h 10min	Busca de náufragos	Sicilia
19/12/43	Grumman 104	Lisboa (CAN)	Atlântico	1h 20min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
20/12/43	Grumman 99	Lisboa (CAN)	Atlântico	2h 30min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
20/12/43	Grumman 99	Lisboa (CAN)	Atlântico	4h 0min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
20/12/43	Grumman 104	Lisboa (CAN)	Atlântico	2h 25min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
20/12/43	Grumman 104	Lisboa (CAN)	Atlântico	4h 0min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
29/12/43	Grumman 106	Esc. Aviação Naval Alm. Gago Coutinho	Atlântico	2h 20min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
25/12/43	Grumman 97	Esc. Aviação Naval Alm. Gago Coutinho	Atlântico	2h 10min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
25/12/43	Grumman 97	Esc. Aviação Naval Alm. Gago Coutinho	Atlântico	2h 25min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
26/12/43	Grumman 97	Esc. Aviação Naval Alm. Gago Coutinho	Atlântico	5h 20min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
29/12/43	Grumman 106	Esc. Aviação Naval Alm. Gago Coutinho	Atlântico	3h 35min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
02/01/44	Grumman 99	Lisboa (CAN)	Atlântico	2h 15min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
02/01/44	Grumman 104	Lisboa (CAN)	Atlântico	2h 15min	Pesquisa de Náufragos	Desco.

17/01/44	Grumman 99	Lisboa (CAN)	Atlântico	1h 45min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
17/01/44	Grumman 104	Lisboa (CAN)	Atlântico	1h 45min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
20/02/44	Grumman 99	Lisboa (CAN)	Atlântico	2h 25min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
06/03/44	Grumman 99	Lisboa (CAN)	Atlântico	1h 15min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
14/03/44	Grumman 103	Açores (CAN)	Atlântico	1h 45min	Busca	Desco.
14/03/44	Widght 119	Açores (CAN)	Atlântico	0h 45min	Busca	Desco.
24/11/44	Widght 125	Lisboa (CAN)	Atlântico	1h 55min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
27/11/44	Widght 125	Lisboa (CAN)	Atlântico	1h 55min	Pesquisa de Náufragos	Desco.
				312h 45min		

Outros voos não registados nas Ordens da Armada:

17/02/1943 - CAN Lisboa: Pesquisa de náufragos de um avião inglês. Grumman 104 e 107.

20/03/1943 - CAN Lisboa: Exploração de Náufragos. Grumman 99, 101 e 108.

Apêndice 3

Apêndice 3

Lista de comboios referidos na dissertação

Neste Apêndice encontram-se as designações dos comboios referidos ao longo do trabalho complementados com os pontos de partida, chegada ou dispersão. Sempre que possível incluo também as datas em que ocorreram.

Os comboios estão organizados por siglas.

HG.70 - Gibraltar 09/08/1941 → Liverpool 23/08/1941.

HG.76 - Gibraltar 14/12/1941 → Liverpool 30/12/1941.

HX.79 - Halifax 08/10/1940 → Liverpool 23/10/1940.

HX.194 - Halifax 14/06/1942 → Liverpool 26/06/1942.

OB.191 - Liverpool 30/07/1940 → Dispersou 02/08/1940.*

OB.233 - Liverpool 23/10/1940 → Dispersou 27/10/1940.*

OB.293 - Liverpool 02/03/1941 → Dispersou 08/03/1941.*

OB.337 - Liverpool 20/06/1941 → Dispersou 28/06/1941.*

OB.341 - Liverpool 30/06/1941 → Dispersou 06/07/1941.*

OG.47 - Liverpool 09/12/1940 → Gibraltar 25/12/1940.

OG.51 - Liverpool 26/01/1941 → Gibraltar 08/02/1941.

OG.64 - Liverpool 04/06/1941 → Gibraltar 18/06/1941.

OG.67 - Liverpool 03/07/1941 → Gibraltar 20/07/1941.

OG.71 - Liverpool 13/08/1941 → Gibraltar 25/08/1941.

OG.80 - Liverpool 22/02/1942→ Gibraltar 08/03/1942.

OG.19F - Formado no mar 19/02/1940 → Gibraltar 25/02/1940.

ON.55 - Liverpool 08/01/1942 → Dispersou 26/01/1942.**

ON.100 - Liverpool 02/06/1942 → Cabo Cod 19/06/1942.**

ON.154 - Liverpool 18/12/1942 →Nova Iorque 12/01/1942.**

OS.33 - Liverpool 01/07/1942 → Freetown 20/06/1942.

PQ.17 - Reiquiavique 27/06/1942 → Dispersou 04/07/1942.

RS.3 - Gibraltar 22/03/1943 → Freetown 31/03/1943.

SC.2 - Sidney CB 19/02/1940 → Liverpool 25/02/1940.

SC.7 - Sidney CB 05/10/1940 → Gibraltar 21/10/1940.

SC.24 - Halifax 28/02/1941 → Gibraltar 19/03/1941.

SL.20 - Freetown 10/02/1940 → Juntou-se a SL.20F 25/02/1940 → Liverpool 28/02/1940.

SL.46S - Freetown 01/09/1940 → Dispersou 13/09/1940.

SL.64S - Freetown 30/01/1941 → Dispersou 12/02/1941.

SL.68 - Freetown 13/03/1941 → Dispersou SL.20F 21/03/1941.

SL.69 - Freetown 13/03/1941 → Liverpool 18/04/1941.

SL.87 - Freetown 13/03/1941 → Liverpool 18/04/1941.

SL.119 - Freetown 14/08/1942 → Liverpool 04/09/1942.

SL.125 - Freetown 14/08/1942 → Liverpool 04/09/1942.

UG.4 - EUA - Gibraltar.

UG.6 - EUA - Gibraltar.

UG.7 - EUA - Gibraltar.

WS.15 - Liverpool 10/01/1942 - Freetown 25/01/1942.

*Os comboios OB partiam de Liverpool e os navios dispersavam posteriormente em zonas consideradas menos perigosas para destinos nas Américas, Atlântico Sul e Índico.

** Os comboios ON substituíram os comboios OB em julho de 1941, mantendo os mesmos percursos.

Um fim…

Para novos começos.

_____