



# ESCOLA NAVAL

talant de bi-faire



**Martim Correia Lico**

**Serviço de Busca e Salvamento da Marinha de Guerra  
Portuguesa na Segunda Guerra Mundial**

Salvamentos decorrentes de ações bélicas e Casos Específicos

**Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares  
Navais, na especialidade de Marinha**



**Alfete**

**2015**





# ESCOLA NAVAL

ta sante bi faire



**Martim Correia Lico**

***Serviço de Busca e Salvamento da Marinha de Guerra Portuguesa na  
Segunda Guerra Mundial  
Salvamentos decorrentes de acções bélicas e Casos Específicos***

**Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais,  
na especialidade de Marinha**

**Orientação de: 21783 CMG Augusto A. Alves Salgado**

O Aluno Mestrando

O Orientador

---

Martim Correia Lico

---

Augusto A. Alves Salgado

Alfeite

2015





## AGRADECIMENTOS

Os meus sinceros agradecimentos a todos aqueles que me apoiaram na realização desta dissertação de mestrado. Muito obrigado.

Ao meu Orientador, que apesar de todos os constrangimentos e restrições a nível de tempo, sempre demonstrou toda a disponibilidade e vontade de me apoiar e guiar neste processo trabalhoso. Além de toda a sua ajuda, o seu conhecimento e interesse foi uma fonte de inspiração para mim, ajudando-me a focar o esforço, dando conselhos de modo a melhorar o meu trabalho e ter um produto final melhor.

A todos os elementos, militares e civis, que através do seu trabalho no Arquivo Histórico, integrado na Biblioteca Central de Marinha, me ajudaram ao longo do caminho na procura de mais documentos relevantes para este tema. Apesar de contratempos e outras obrigações de serviço, foram sempre muito prestáveis.

A todos os professores e instrutores ao longo destes cinco anos de Escola Naval, que através dos seus ensinamentos e conhecimentos passados para mim me fizeram chegar onde estou hoje.

A todos os meus camaradas, irmãos de armas e amigos, pelos grandes momentos proporcionados e experiências vividas, que me transformaram de um rapaz num homem, sabendo que poderei sempre contar com eles, para tudo.

Por fim, à minha família, pelo apoio incondicional nas minhas escolhas e por fazerem o possível e o impossível para me ajudarem a ser o militar e o cidadão que sou. Pela confiança, amor e dedicação que só família consegue transmitir. Obrigado.





## RESUMO

Uma das guerras mais marcantes da História e a mais sangrenta, a Segunda Guerra Mundial marca uma nova era na história dos conflitos armados e após o seu fim moldou o Mundo, sendo que as repercussões daí resultantes ainda hoje são visíveis, como a Organização das Nações Unidas por exemplo.

O conflito que teve os seus palcos principais na Europa e Pacífico, opôs as forças do Eixo (Alemanha, Itália e Japão) e as forças dos Aliados (França, Grã-Bretanha, China, Estados Unidos da América e Rússia) e ceifou a vida de milhares, militares e civis, de diferentes países, tendo sido praticados actos indescritíveis entre seres humanos.

A neutralidade de Portugal durante esta guerra é conhecida, e até condenada por certas pessoas, mas essa neutralidade não se pode resumir nessa mesma palavra, sendo que a neutralidade portuguesa foi bem mais complexa e o seu conceito variou durante os seis anos que durou o conflito.

Apesar dessa complexidade, os navios da Marinha Portuguesa foram muitas vezes chamados a efectuar ações de busca e salvamento de náufragos, diretamente derivados de ataques bélicos decorrentes da Guerra, pondo a sua segurança em risco, para salvar pessoas numa guerra em que erámos “neutros”, não olhando para as suas nacionalidades. O contributo português no salvamento marítimo entre os anos de 1939 e 1945 permitiu que fossem salvos 662 náufragos pela Marinha Portuguesa e 865 náufragos pela Marinha Mercante.

Para saber mais sobre os salvamentos marítimos portugueses neste período, recorreu-se à procura de documentos dos navios da Marinha na época, nomeadamente Diários Náuticos, Relatórios dos Comandos e dos Comandantes e outras obras, que através da sua análise se conseguiu obter um panorama da intervenção da Marinha na busca e salvamento de náufragos da Segunda Guerra Mundial.

**Palavras-chave:** Segunda Guerra Mundial, Marinha Portuguesa, Salvamento Marítimo, Náufragos.



## ABSTRACT

One of the most marking wars of History and the bloodiest, World War Two marks a new era in the history of armed conflicts and its end shaped the world, given the fact that its aftermath is still being felt nowadays, like the United Nations Organization, for example.

The conflict that had its main stages in Europe and the Pacific, opposed the Axis forces (Germany, Italy and Japan) and the Allies (France, Great-Britain, China, United States of America and Russia) and took thousands of lives, both militaries and civilians, from different countries, having taken place indescribable acts against human beings.

Portugal neutrality during the war is well known, and even frowned upon by some people, but that neutrality can't be reduced to just that word, since the Portuguese neutrality was much more complex and its concept changed during the course of the six years that the war lasted.

Besides that complexity, Portuguese Navy ships were called upon many times to carry on search and rescue missions of survivors, from shipwrecks directly linked to war attacks, putting their own safety on the line in order to save lives of a war in which we were neutral, not looking to nationalities. The Portuguese contribute in the maritime rescue between 1939 and 1945 allow the rescue of 662 survivors by the Portuguese Navy alone, plus 865 by the Merchant Navy.

In order to discover more about the maritime rescue by the Portuguese in the period in question, it was carried out a search of the ships' documents and records, namely the Nautical Diaries, Command Reports and other works, and through its analysis was possible to obtain a panorama of the Navy intervention in the search and rescue of survivors during the Second World War.

**Keywords:** Second World War, Portuguese Navy, Maritime Rescue, Survivors.



## ÍNDICE GERAL

AGRADECIMENTOS .....	I
RESUMO .....	III
ABSTRACT .....	IV
LISTA DE FIGURAS .....	VII
1. INTRODUÇÃO.....	1
1.1. Enquadramento e Justificação do Tema – Motivação .....	1
1.2. Objecto e Delimitação de Estudo.....	2
1.3. Objectivos da Dissertação – Contribuição.....	2
1.4. Questões de Investigação .....	3
1.5. Metodologias de Investigação .....	3
1.6. Estado da Arte.....	4
2. DESENVOLVIMENTO.....	5
2.1. Precedentes da Segunda Guerra Mundial .....	5
2.2. Segunda Guerra Mundial .....	11
2.2.1. Início.....	11
2.2.2. A guerra às portas de Macau .....	13
2.2.3. Eclodir da Guerra na Europa.....	15
2.2.4. Guerra estende-se para Leste.....	19
2.2.5. Guerra em África.....	21
2.2.6. Estados Unidos da América entram na Guerra .....	22
2.2.7. Assalto na Europa – a reconquista .....	23
2.2.8. Queda de Berlim – o fim da guerra na Europa.....	26
2.2.9. Início da Guerra Mundial no Pacífico .....	26
2.2.10. Ataque a Pearl Harbor .....	27
2.2.11. Avanço americano imparável no Sudeste Asiático .....	28
2.2.12. Tecnologia Nuclear e a Rendição Japonesa – o fim da Guerra.....	30
2.3. Portugal e a Segunda Guerra Mundial – Neutralidade Colaborante.....	33
2.4. Forças Armadas Portuguesas durante a Segunda Guerra Mundial – o estado das FA na primeira metade do século XX .....	39
2.5. Importância das Ilhas Atlânticas na guerra.....	45
2.5.1. Arquipélago dos Açores .....	45



2.5.2. Cabo Verde e a sua intervenção na Segunda Guerra Mundial .....	53
2.6. Relevância dos <i>U-boats</i> na Segunda Guerra Mundial .....	55
2.6.1. Submarinos do Eixo no Índico .....	63
3. INTERVENÇÕES PORTUGUESAS .....	69
3.1. AVISO DE 1ª CLASSE NRP <i>AFONSO DE ALBUQUERQUE</i> (Moçambique). 69	
3.2. AVISO DE 1ª CLASSE NRP <i>BARTOLOMEU DIAS</i> (Serra Leoa) .....	70
3.3. CONTRATORPEDEIRO NRP <i>DÃO</i> .....	72
3.3.1. SS <i>British Flame</i> (Açores) .....	72
3.3.2. SS <i>Auris</i> (Açores).....	74
3.4. AVISO DE 2ª CLASSE NRP <i>GONÇALVES ZARCO</i> .....	75
3.4.1. SS <i>Shakespeare</i> (Cabo Verde) .....	75
3.4.2. SS <i>Wilford</i> (Moçambique) .....	75
3.4.3. SS <i>Amarylio</i> (Moçambique).....	77
3.4.4. SS <i>Director</i> (Moçambique).....	77
3.5. CONTRATORPEDEIRO NRP <i>LIMA</i> .....	78
3.5.1. SS <i>Avila Star</i> (Lisboa – Açores) .....	78
3.5.2. SS <i>Julia Ward Home</i> e SS <i>City of Flint</i> (Açores) .....	80
3.6. AVISO DE 2ª CLASSE NRP <i>PEDRO NUNES</i> .....	81
3.6.1. SS <i>Avila Star</i> (Lisboa-Açores) .....	81
3.6.2. SS <i>Glan Machwhirter</i> (Madeira).....	84
3.7. CONTRATORPEDEIRO NRP <i>TEJO</i> .....	85
3.7.1. SS <i>Memmon</i> (Cabo Verde).....	85
3.7.2. SS <i>Torvanger</i> .....	85
3.8. CONTRATORPEDEIRO NRP <i>VEGA</i> (Cabo Verde) .....	87
3.9. CONTRATORPEDEIRO NRP <i>VOUGA</i> (Açores).....	87
4. Análise dos Casos.....	89
5. Conclusão .....	93
6. Bibliografia.....	97
ANEXOS.....	105
ANEXO A - Timor-Leste na Segunda Guerra Mundial .....	107

## LISTA DE FIGURAS

Fig. 1 – Líderes da Inglaterra, Itália, França e EUA (da esquerda para a direita) na reunião do Tratado de Versalhes (Paris, 1919). .....	5
Fig. 2 – Divisão territorial na Europa após o Tratado de Versalhes, com destaque para a diminuição do território alemão e desintegração do Império Austro-Húngaro. ....	7
Fig. 3 – Benito Mussolini, a fazer um discurso em 1925, perante uma grande audiência. ....	8
Fig. 4 – Demonstração do poderio militar alemão e desrespeito pelo estipulado no Tratado de Versalhes no Comício do Dia do Partido Nazi (Nuremberga, 1934). ....	12
Fig. 5 – Ponte de Marco Polo durante as hostilidades entre China e Japão, em 1937. ....	13
Fig. 6 – O Aviso de 2ª Classe NRP <i>João de Lisboa</i> no porto de Macau, em maio de 1949. ....	14
Fig. 7 – Invasão da Polónia por forças alemãs e russas em setembro de 1939. ....	16
Fig. 8 – Divisão do território francês na Europa em zona ocupada pelos alemães (1), zona anexada pelos italianos (2), zona controlada pelos italianos (3) e zona não ocupada ou sob governo de Vichy (4). ....	17
Fig. 9 – Diferença para a navegação, em quilómetros, fazendo o Canal do Suez e passando pelo Cabo da Boa Esperança. ....	19
Fig. 10 – Movimentações das tropas no Teatro de Operações do Norte de África (em 1942-1943), sendo de destacar os sucessivos recuos das linhas de defesa alemãs face ao avanço dos Aliados. ....	23
Fig. 11 – Dispositivo de defesa alemão no este da Europa, conhecido como a Muralha Atlântica ( <i>Atlantic Wall</i> ) em 1944. ....	24
Fig. 12 – Cruzador japonês IJN <i>Mikuma</i> destruído após a Batalha de Midway, atacado por aviões dos porta-aviões americanos USS <i>Enterprise</i> e USS <i>Hornet</i> (6 de junho de 1942). ....	28
Fig. 13 – Estratégia americana de conquista de território sobre ocupação japonesa, em direcção ao Japão Continental e sua capital Tóquio, com algumas das batalhas mais importantes do Teatro de Operações do Pacífico. ....	29
Fig. 14 – Mapa da orientação política dos países europeus durante o conflito entre 1939 e 1945, sendo de salientar a neutralidade mostrada por Portugal, Espanha, Irlanda, Suíça, Suécia. ....	33
Fig. 15 – Aviso de 2ª Classe NRP <i>Gonçalo Velho</i> , encomendado no quadro do programa de modernização da Marinha de Guerra Portuguesa, construído pelos estaleiros britânicos Hawthorn Leslie e lançado à água 1933. ....	41



- Fig. 16 – Comparação da situação no Atlântico antes e depois da existência da Base Aérea das Lajes, sendo de salientar o desaparecimento da “Azores Gap”, aumentando a área de acção da aviação aliada e mudando as rotas comerciais entre o continente americano e europeu. .... 47
- Fig. 17 – Mapa ilustrando a importância que o entreposto da Base das Lajes se tornou para o esforço de guerra americano, sendo fundamental para o transporte aéreo entre a costa este dos Estados Unidos da América e o Norte de África..... 48
- Fig. 18 – Diagrama relacionando o número de submarinos alemães e as perdas na navegação mercante aliada, sendo o pico destas perdas em 1942 (um ano antes da concessão da Base das Lajes aos aliados)..... 55
- Fig. 19 – Bases navais alemãs ao longo da costa francesa, após a invasão nazi, onde estavam estacionados *U-boats*..... 57
- Fig. 20 – Mapa referente ao período entre janeiro de 1942 e fevereiro de 1943, após a entrada dos EUA na Segunda Guerra Mundial, quando os ataques dos *U-boats* se concentraram na costa este do continente americano..... 60
- Fig. 21 – *SS Nova Scotia*, lançado ao mar em maio de 1926 e afundado a 28 de novembro de 1942, pelo U-177..... 65
- Fig. 22 – Aviso de 1ª Classe NRP *Afonso de Albuquerque*, ao serviço da Marinha de Guerra Portuguesa de 1935 a 1961, quando foi destruído em combate durante a defesa de Goa face à invasão indiana (18 de dezembro de 1961). .... 69
- Fig. 23 – *SS Dagomba*, anos de serviço entre 1928 e 1942. .... 72
- Fig. 24 – *SS Wilford*, anos de serviço entre 1921 e 1942. .... 76
- Fig. 25 – Os naufragos do *SS Avila Star*, salvos pelo NRP *Lima*, rodeando o comandante do contratorpedeiro português, o Capitão-Tenente Sarmento Rodrigues..... 79
- Fig. 26 – Representação das condições em que o NRP *Lima* navegava, com uma inclinação superior a 60º, quando transportava os naufragos do *SS City of Flint* e do *SS Julia Ward Home*, em janeiro de 1943. .... 81
- Fig. 27 – Momentos antes da abordagem (fotografia do Guarda-Marinha Máquinas Navais Aníbal Martins Ramos)..... 82
- Fig. 28 – Atracação do Salva-Vidas (fotografia do 1TEN Pedro Sequeira Zilhão)..... 83
- Fig. 29 – Uma das passageiras (Miss Ferguson) a ser retirada do salva-vidas (fotografia do 1TEN Pedro Sequeira Zilhão). .... 83
- Fig. 30 – Passageira Ferguson pouco antes da chegada do navio a Lisboa - ainda a recuperar mas alegre (fotografia do 1TEN Pedro Sequeira Zilhão). .... 84



## 1. INTRODUÇÃO

### 1.1. Enquadramento e Justificação do Tema – Motivação

Uma das guerras mais marcantes e sangrentas da História, a Segunda Guerra Mundial marcou uma nova era na história dos conflitos armados e após o seu fim moldou o Mundo, sendo que as repercussões daí resultantes ainda hoje são visíveis, como a Organização das Nações Unidas por exemplo.

O conflito que teve os seus palcos principais na Europa, África e Pacífico, opôs as forças do Eixo (Alemanha, Itália e Japão) e as forças dos Aliados (França, Grã-Bretanha, China, Estados Unidos da América e Rússia) e ceifou a vida de milhares, militares e civis, de diferentes países, tendo sido praticados atos indescritíveis entre seres humanos.

No início da guerra, as forças armadas alemãs possuíam um Exército temível, uma Força Aérea fortíssima e uma Marinha que se distinguiu pelo poderio dos seus submarinos, os famosos *U-boats*, sendo que a sua frota de superfície ainda não estava totalmente preparada quando se iniciaram as hostilidades.

No esforço de guerra dos Aliados, a ligação marítima entre o continente americano e o europeu tornou-se de fundamental importância e a melhor arma que as forças do Eixo tinham para travar essa ligação era o submarino, arma que causou muitos danos na navegação aliada. Estes atacavam no Atlântico e Índico, por vezes em águas portuguesas, principalmente nos Açores e Moçambique.

A neutralidade de Portugal durante esta guerra é conhecida, e até condenada por alguns, mas essa neutralidade não se pode resumir nessa mesma palavra, sendo que a neutralidade portuguesa foi bem mais complexa e o seu conceito variou durante os seis anos que durou o conflito.

Contudo, os militares portugueses e as populações portuguesas de diferentes territórios soberanos portugueses, sempre ajudaram os muitos náufragos que eram salvos das águas, não olhando às nacionalidades nem aplicando diferentes tratamentos. Muitas vezes, navios da Marinha Portuguesa foram chamados a efetuar missões de busca e salvamento de náufragos, diretamente derivados de ataques bélicos decorrentes da guerra, pondo a sua segurança em risco, para salvar pessoas numa guerra em que erámos “neutros”.



É esse facto que é desconhecido para muitos e que, do meu ponto de vista, deve ser reconhecido. Esta dissertação pretende dar a conhecer as muitas histórias de náufragos socorridos pelos militares portugueses e dar valor a esses atos.

## **1.2. Objecto e Delimitação de Estudo**

Procurou-se utilizar como objecto de estudo as acções de busca e salvamento marítimo por parte da Marinha Portuguesa a náufragos diretamente ligados a acções bélicas durante a Segunda Guerra Mundial em águas de responsabilidade portuguesa, em território Continental, Insular e Ultramarino.

A delimitação temporal deste estudo situa-se entre os anos de 1939 e 1945, anos entre os quais decorreu a Segunda Guerra Mundial, e em que os submarinos alemães e italianos afundaram inúmeros navios, nomeadamente nos Açores e Moçambique, áreas de muito tráfego e onde os submarinistas sabiam que eram “ricas” em alvos.

De modo a contextualizar e enquadrar melhor o tema, também se tomou como objecto de estudo a Segunda Guerra Mundial em si, os eventos mais marcantes e o desenrolar da mesma ao longo dos anos.

Portugal não esteve envolvido na Guerra activamente, nos combates, sendo a sua postura a da neutralidade, contudo colaborou com ambas as partes envolvidas e efectuou o salvamento de náufragos. Deste modo, torna-se relevante explicar também a neutralidade colaborante que Portugal assumiu durante o conflito.

Ao longo da minha pesquisa por casos específicos de intervenção da Marinha Portuguesa na busca e salvamento de marítimos, ficou patente o número de naufrágios que ocorreram na zona dos Açores e assim, para explicar o porquê de tal número de afundamentos numa área que pertencia a um país neutro, é válida uma explanação da importância estratégica dos Açores no esforço de guerra.

## **1.3. Objectivos da Dissertação – Contribuição**

O objectivo principal desta dissertação é fazer um panorama do salvamento marítimo efectuado pela Marinha de Guerra Portuguesa durante a Segunda Guerra Mundial, derivados de naufrágios decorrentes de acções bélicas.

Procurou-se assim fazer o levantamento dos salvamentos efectuados pela Marinha durante esse período e compilar esses dados, fazendo uma análise dos locais, meios utilizados e modo de alerta que as unidades navais tiveram para a existência da



necessidade de auxílio. A análise destes factores vem ajudar a compreender melhor de que modo um país neutro, sem intervenção activa no lado bélico e de combates durante o conflito armado, conseguiu efectuar tantas missões de busca e salvamentos nas suas águas.

Este estudo tem também o objectivo de dar a conhecer um facto quase desconhecido por muitos na história da Marinha Portuguesa: que militares portugueses puseram a sua vida em perigo para salvar vidas de náufragos durante a Segunda Grande Guerra, uma guerra em que muitos pensam que Portugal não teve qualquer intervenção.

#### **1.4. Questões de Investigação**

A questão central levantada neste estudo é: qual foi o modo de actuação da Marinha Portuguesa nas missões de busca e salvamento marítimo, desde o meio de aviso dos militares que tinha havido um sinistro no mar e que era necessária a sua ajuda, até à forma de execução das mesmas nos diferentes casos.

Contudo, ao longo da investigação levantaram-se outras questões, como o porquê da existência de tantos casos de naufrágios nos Açores; porque razão Portugal não teve uma intervenção bélica no conflito; de que modo se pode caracterizar a neutralidade portuguesa durante o mesmo; qual era o estado das Forças Armadas antes e durante o período da Segunda Guerra Mundial.

Todas estas questões são abordadas e tenta-se chegar a uma conclusão simples e explicativa em todas.

#### **1.5. Metodologias de Investigação**

O ponto de partida na elaboração desta dissertação assentava na procura de casos específicos de missões de busca e salvamento de náufragos durante a Segunda Guerra Mundial derivados de acções bélicas.

A investigação iniciou-se através da pesquisa na obra “*Setenta e Cinco Anos no Mar (1910-1985)*” e em apontamentos fornecidos pelo orientador desta dissertação de mestrado, o Comandante Alves Salgado, que se demonstraram ser essenciais na procura de bibliografia útil.

Tendo como base estes dados, efectuou-se uma busca intensiva pelos registos, diários náuticos, relatos e relatórios dos diversos navios da Marinha Portuguesa na altura. Essa procura foi feita no Arquivo Histórico, da Biblioteca Central de Marinha,



com a ajuda dos elementos do mesmo. Foi tomada a decisão de apenas utilizar as informações confirmadas nos registos dos navios, por se ter a certeza de que seriam fidedignos e de confiança.

Apesar de ter a certeza de que há ainda mais informação que não foi encontrada, todos os dados recolhidos são validados e pode-se fazer um estudo com base na mesma e alcançar-se uma conclusão relevante.

Para melhor compreensão e enquadramento do período que se vivia em Portugal na altura em estudo, recorreu-se a várias obras que se revelaram pertinentes e importantes nessa contextualização. Algumas destas obras, sendo de autores nacionais e por terem sido escritas e publicadas durante os anos de ditadura do Estado Novo, podem-se considerar como um tanto ou quanto parciais na sua análise dos eventos, principalmente relativamente à neutralidade portuguesa durante o conflito armado. Contudo, essas obras não deixam de ser uma fonte valiosa e na qual se pode retirar muita informação.

## **1.6. Estado da Arte**

Especificamente sobre as missões de busca e salvamento marítimo efectuadas pela Marinha Portuguesa durante a Segunda Guerra Mundial, numa análise global, ao longo de toda a minha pesquisa não encontrei nenhuma obra.

A fonte que mais se assemelhou a tal foi a já referida obra “*Setenta e Cinco Anos no Mar (1910-1985)*” que refere brevemente alguns casos de missões desse género.

Não havendo nenhuma obra em que basear a investigação, recorreu-se extensivamente aos registos oficiais dos navios, como relatórios do comando, que se revelaram extremamente úteis e que permitiram fazer um levantamento aprofundado de informações pretendidas.

## 2. DESENVOLVIMENTO

### 2.1. Precedentes da Segunda Guerra Mundial

O período entre 1919 e 1939 é considerado como o caminho que conduziu o mundo da Primeira para a Segunda Guerra Mundial. Foi este período que veio moldar a Europa, ao nível de países novos, divisões de territórios e sanções económicas, para o que este seria no início da Segunda Grande Guerra.

O que pode ser considerado como uma das principais razões para a Segunda Guerra Mundial foram as duras cláusulas impostas à Alemanha que ficaram estipuladas no Tratado de Versalhes, ao nível de divisão de territórios e sanções e castigos económicos para o estado alemão, que havia saído derrotado no final da Primeira Guerra Mundial (1914 a 1918).

Em 1919, delegados e representações de 27 estados reuniram-se em Paris, no Palácio de Versalhes. Esta assembleia de nações foi dominada pelos líderes políticos da Inglaterra, Itália, França e Estados Unidos da América - Lloyd George, Vittorio Emanuele Orlando, Georges Clemenceau e Woodrow Wilson respetivamente - tendo se reunido para determinar de que modo é que a Alemanha iria pagar pelos danos que havia infligido nos países com que litigara na Primeira Guerra Mundial que tinha recentemente acabado<sup>1</sup>.

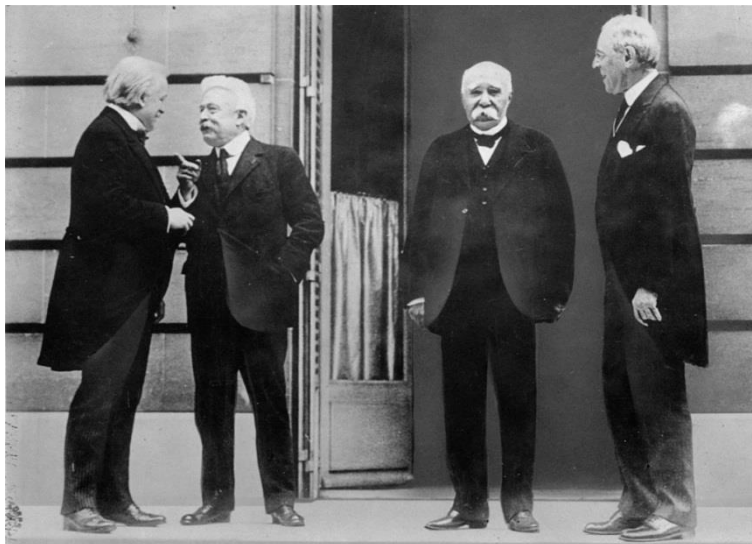


Fig. 1 – Líderes da Inglaterra, Itália, França e EUA (da esquerda para a direita) na reunião do Tratado de Versalhes (Paris, 1919).

<sup>1</sup> Keith Eubank, *The Origins of World War II*, 3ª ed., Queens College of the City University of New York, Harlan Davidson, 2004, p. 3, <https://www.questia.com/read/117184425/the-origins-of-world-war-ii>, acedido/consultado em março de 2015.



O presidente americano Wilson queria basear o Tratado no seu plano de 14 pontos que, acreditava, iria trazer de volta a paz ao continente europeu. Lloyd George queria garantir a supremacia britânica nos mares, com a sua Royal Navy, expandir o império britânico e reavivar o comércio marítimo. O líder francês Clemenceau desejava vingança pela devastação e as enormes baixas que a França sofrera na guerra, querendo ter a certeza de que a Alemanha nunca mais conseguiria começar outra guerra de novo<sup>2</sup>.

Lloyd George, o primeiro-ministro inglês concordava com Wilson, mas sabia que a opinião pública estava de acordo com Clemenceau. Deste modo, tentou encontrar um compromisso entre os dois lados.

Os termos principais do Tratado de Versalhes foram:

- **Cláusula de Culpa da Guerra** – a Alemanha teria que assumir a culpa por ter iniciado a Primeira Guerra Mundial;
- **Reparações** – Alemanha teria que pagar 6.600 milhões de libras pelos danos causados na guerra;
- **Desarmamento** – Alemanha seria apenas autorizada a ter um pequeno exército e seis navios de guerra de superfície, sem tanques, sem Força Aérea nem submarinos, sendo que a Renânia (Rhineland - zona oeste do território alemão, que fazia fronteira com a França) teria que ser desmilitarizada;
- **Cláusulas Territoriais** – parte de território foi retirado à Alemanha sendo entregue a outros países, nomeadamente a Alsácia-Lorena aos franceses, e foi cedido território alemão à Dinamarca, Bélgica, Checoslováquia e Polónia, sendo proibida a união da Alemanha com a Áustria<sup>3</sup>.

Um dos pontos mais importantes, que Wilson insistia em cumprir-se, era o estabelecimento da Liga das Nações. Esta tinha como objectivo garantir a integridade territorial e independência de todos os membros desta. Ficava estipulado que caso algum dos membros fosse alvo de uma declaração de guerra, os outros membros iriam

---

<sup>2</sup> Keith Eubank, *The Origins of World War II*, 3ª ed., Queens College of the City University of New York, Harlan Davidson, 2004, p. 4, <https://www.questia.com/read/117184425/the-origins-of-world-war-ii>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>3</sup> *Ibidem*, pp. 5-7.

impor sanções económicas e financeiras, não sendo obrigados a a declarar guerra ao agressor externo<sup>4</sup>.

Os líderes alemães, assim como a população germânica, tinham esperado que o tratado correspondesse na íntegra aos 14 pontos do plano de Woodrow Wilson, e ao serem confrontados com os termos finais do Tratado de Versalhes, demonstraram grande discórdia. Porém, não tiveram outra opção se não assinar o tratado.

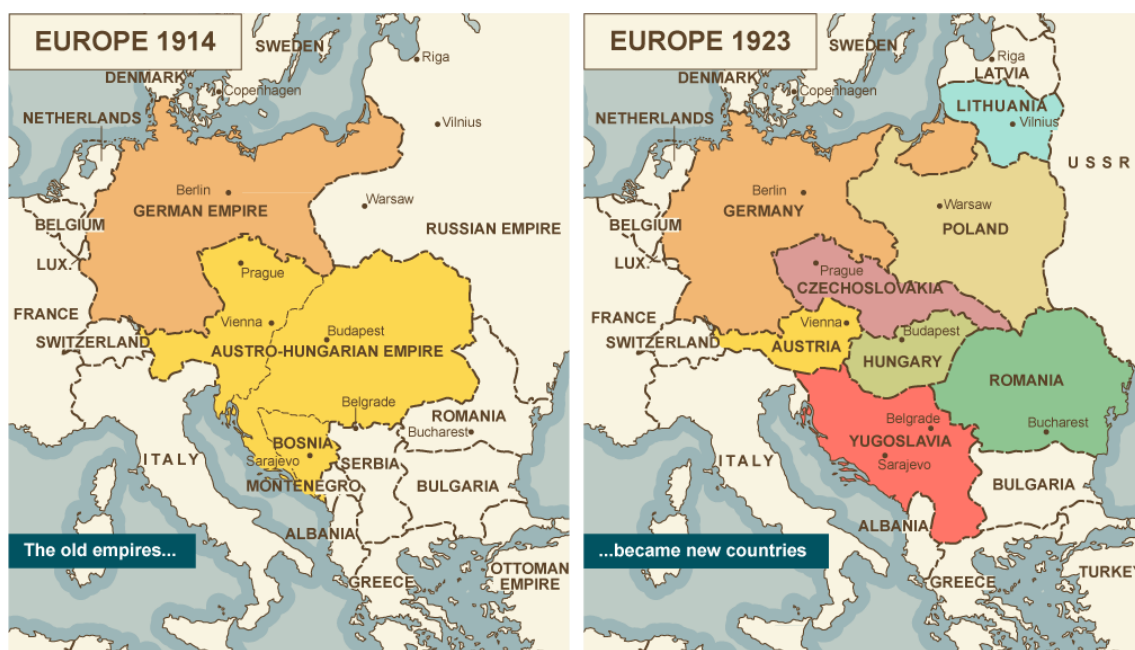


Fig. 2 – Divisão territorial na Europa após o Tratado de Versalhes, com destaque para a diminuição do território alemão e desintegração do Império Austro-Húngaro.

De facto a Liga das Nações, assim como o Tratado de Versalhes, veio transmitir uma falsa sensação de segurança. Isto porque as pessoas pensavam que eram um impedimento para mais acções bélicas, que deixava os países prontos para se movimentarem rapidamente para punir o agressor e fazer cumprir a paz. Contudo, devido ao conservatismo dos seus criadores e ao poder do nacionalismo, nada disto se verificava na Liga das Nações<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Keith Eubank, *The Origins of World War II*, 3ª ed., Queens College of the City University of New York, Harlan Davidson, 2004, p. 13, <https://www.questia.com/read/117184425/the-origins-of-world-war-ii>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>5</sup> *Ibidem*, p. 14.

O Tratado de Versalhes era deceptivo, sendo brando o suficiente para que a Alemanha pudesse reconstruir o seu poderio ao longo do tempo<sup>6</sup>, mas severo o suficiente para proporcionar aos nacionalistas alemães uma base de apoio nacional contra o tratado<sup>7</sup>.

O povo alemão ficou infeliz com o estipulado no Tratado e consideraram-no demasiado severo. Com os gastos próprios na guerra, a Alemanha encontrava-se incapaz de pagar a quantia determinada para reparações e durante os anos 20 do século XX o seu povo ficou muito pobre; os empregos eram escassos e o preço da comida e bens essenciais era muito elevado. A Grande Depressão de 1930 veio também contribuir para o aumento do descontentamento generalizado do povo alemão<sup>8</sup>.

E, em tempos desesperados, tomam-se decisões inesperadas. O Partido Nacional Socialista de Trabalhadores Alemães chega ao poder e Adolf Hitler tornou-se o Chanceler do Reich.

De facto, o Fascismo que chegou ao poder na Alemanha derivava do Fascismo Italiano que em 1922 se tinha tornado na principal força política em Itália, com o seu líder carismático Benito Mussolini. Este movimento político foi originado na perceção do falhanço da economia de mercado livre e do medo profundo pelo Comunismo<sup>9</sup>.



Fig. 3 – Benito Mussolini, a fazer um discurso em 1925, perante uma grande audiência.

<sup>6</sup> Isto porque, apesar das medidas restritas que as delegações inglesas e americanas fizeram questão de incluir, nenhuma das duas fazia questão de verificar a implementação das mesmas, dando alguma liberdade aos alemães

<sup>7</sup> Keith Eubank, *The Origins of World War II*, 3ª ed., Queens College of the City University of New York, Harlan Davidson, 2004, p. 7, <https://www.questia.com/read/117184425/the-origins-of-world-war-ii>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>8</sup> Kennedy Hickman, *World War II Europe: The Road to War*, <http://militaryhistory.about.com/od/worldwarii/a/wwiieurcauses.htm>, acedido/consultado em janeiro de 2015.

<sup>9</sup> *Ibidem*.



O Fascismo suportava-se pelo sentido de nacionalismo que encorajava o conflito como o meio de conduzir a melhorias sociais - conflitos entre raças, crenças, ideologias, religiões ou por simples debilidades psíquicas ou deformidades físicas.

A Europa dividiu-se ao longo dos anos 30 do século XX em três grandes grupos:

- os Aliados, liderados pela Inglaterra e compostos por França, Holanda, Bélgica, China, Polónia, Grécia e Roménia, aos quais mais tarde se juntou os Estados Unidos da América e o Brasil;
- as Forças do Eixo, comandadas pelo poderio da Alemanha e compostas pela Itália e Japão, às quais se juntou durante o curso da guerra a Jugoslávia, mais tarde a Croácia, Hungria, Bulgária e Roménia (este país juntou-se ao lado dos nazis no decorrer da guerra, sendo inicialmente dos Aliados);
- os Estados Neutros, constituídos pela Suíça, Espanha, Suécia e Portugal, sendo que a Turquia assumiu-se neutra de início mas em fevereiro de 1945 declarou guerra à Alemanha, juntando-se assim ao primeiro dos três grupos referidos.

Um factor que os países que faziam parte do Eixo tinham em comum era o alto sentimento nacionalista e uma grande ideologia expansionista, de conquistar territórios que consideravam seus por direito próprio.<sup>10</sup> Os Aliados opunham-se a essa expansão das Forças do Eixo e aos ideais por estes defendidos.

Os Estados Neutros, eram neutros mas mantinham relações económicas com uma ou ambas as partes, e por vezes relações mais estreitas que as económicas.

---

<sup>10</sup> United States Holocaust Memorial Museum, *Axis Alliance in World War II*, <http://www.ushmm.org/wlc/en/article.php?ModuleId=10005177>, acedido/consultado em janeiro de 2015.





## 2.2. Segunda Guerra Mundial

### 2.2.1. Início

A Primeira Guerra Mundial foi considerada na época como “a Guerra que acabaria com todas as Guerras” contudo a natureza humana assim não o permitiu.

Dessa mesma guerra, infelizmente e como foi profetizado por alguns, germinaram as sementes da Segunda Guerra Mundial, cujo início oficial aconteceria 21 anos depois, mais concretamente a 1 de setembro de 1939.

As sanções económicas que a Alemanha tinha sofrido, os territórios a si retirados e a humilhação do Tratado de Versalhes levaram a um grande descontentamento generalizado entre o povo.

Esse descontentamento aliado a um crescente fanatismo pelo sentido de Nação, que exacerbado se tornou no nacionalismo que mais tarde se revelou no crescimento da extrema-direita, levando a que a população votasse maioritariamente no Partido Nazi, em 1933, conduzindo assim à nomeação de Adolf Hitler como Chanceler do Reich Alemão. Após novas eleições, o *Reichstag* (elemento legislativo do governo) aprovou nova lei denominada *Enabling Act* (ou Lei Inibidora) que deu início à transformação da República no Terceiro Reich<sup>11</sup>.

Este regime caracterizava-se por ser uma ditadura com um único partido baseado no totalitarismo e de ideologia autocrática do Socialismo Nacionalista. Nos seus primeiros seis anos no poder, assistiu-se a uma recuperação económica muito rápida da Grande Depressão e a anexação de territórios onde a maioria da população era considerada de etnia germânica<sup>12</sup>.

Aliada à explosão económica a que se assistiu na Alemanha, deu-se também um crescimento exponencial nas capacidades bélicas da mesma, com ênfase no Exército (desenvolvimento de armamento portátil e carros de combate), na Força Aérea (desenvolvimento do avião, em seguimento ao fabricado na Primeira Guerra Mundial) e na Marinha (grande aposta nos submarinos, que haviam provado o seu sucesso na anterior Guerra Mundial)<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Jennifer L. Goss, *The Nazis: A Short History of the Nazi Party*, <http://history1900s.about.com/od/people/fl/The-Nazis.htm>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>12</sup> Kennedy Hickman, *World War II Europe: The Road to War*, <http://militaryhistory.about.com/od/worldwarii/a/wwiieurcauses.htm>, acedido/consultado em janeiro de 2015.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

O incumprimento dos dispostos no Tratado de Versalhes, e que a Liga das Nações tinha o dever de garantir que se cumpria, não resultou em sanções nem teve repercussões sérias. Isto veio dar aos alemães mais confiança para continuar com a sua atitude provocadora e expansionista<sup>14</sup>.



Fig. 4 – Demonstração do poderio militar alemão e desrespeito pelo estipulado no Tratado de Versalhes no Comício do Dia do Partido Nazi (Nuremberga, 1934).

Porém os alemães também se aperceberam da importância que a *Intelligence* (i.e. as informações recolhidas sobre o inimigo) teria no então quadro geopolítico do Mundo, e mais particularmente da Europa.

A data anteriormente referida como a de início oficial da Segunda Guerra Mundial é a utilizada oficialmente pela História, no entanto o seu início é por vezes debatido, havendo diversas opiniões:

- Alguns afirmam que a Segunda Guerra Mundial é apenas a continuação da Primeira;
- Outros apontam para 1931, quando o Japão anexou a Manchúria à China;
- Também é referido o ano de 1935, aquando da invasão e derrota italiana na actual Etiópia;

<sup>14</sup> Kennedy Hickman, *World War II Europe: The Road to War*, <http://militaryhistory.about.com/od/worldwarii/a/wwiieurcauses.htm>, acedido/consultado em janeiro de 2015.

- Outros ainda referem a fase de re-militarização da Alemanha em 1936;
- Outra opinião defende o seu início com a Guerra Civil Espanhola entre os anos de 1936 e 1939;
- E outros referem a ocupação alemã da Checoslováquia em 1938.

Contudo, as duas datas mais aceites como as precursoras da Segunda Grande Guerra são a de 7 de julho de 1937 – o início da guerra entre o Japão e a China ou a aqui preferida de 1 de setembro de 1939, com a invasão da Polónia por parte da Alemanha, que levou à declaração de guerra da Grã-Bretanha e da França.

O período entre a Primeira e a Segunda Grande Guerra caracterizou-se pela Grande Depressão económica, por um aumento exponencial do sentimento nacionalista em países como a Alemanha, a Itália e o Japão, sendo que esse sentimento cresceu aliado ao desejo expansionista dessas mesmas nações.

Esses três países durante o tempo compreendido entre aquelas duas Guerras assinaram acordos de apoio mútuo, quer ao nível económico para fornecimento mútuo de matérias-primas, quer ao nível militar<sup>15</sup>.

### 2.2.2. A guerra às portas de Macau

A guerra na Ásia eclodiu a 7 de julho de 1937, junto da Ponte de *Marco Polo*, perto de Pequim, onde uma pequena escaramuça entre forças chinesas e japonesas levou à guerra aberta e declarada entre os dois países asiáticos.



Fig. 5 – Ponte de Marco Polo durante as hostilidades entre China e Japão, em 1937.

<sup>15</sup> United States Holocaust Memorial Museum, *World War II: In Depth*, Holocaust Encyclopedia, <http://www.ushmm.org/wlc/en/article.php?ModuleId=10005177>, acedido/consultado em março de 2015.

As forças chinesas, militarmente muito inferiores às japonesas, foram retrocedendo cada vez mais para o interior na esperança de estender demasiado as linhas de abastecimento do adversário e de ganhar tempo para conseguir um aliado forte.

Os navios portugueses em missão de soberania no território português de Macau também puderam assistir ao escalar de hostilidades no Sudeste Asiático, nomeadamente através dos elementos embarcados no aviso de 2ª classe NRP *João de Lisboa*.

De referir o Relatório do Comandante do navio que, entre outros factos de relevância, realçou que a armada japonesa começou a mostrar grande atividade para a efetivação do bloqueio a toda a costa da China, visando o agravamento da situação económica do governo chinês e o aumento da dificuldade na entrada de armamento no território chinês. Simultaneamente lançou o terror na população com constantes bombardeamentos na cidade de Chungking (actual Chongqing), a capital e residência de todo o governo chinês na altura<sup>16</sup>.



Fig. 6 – O Aviso de 2ª Classe NRP *João de Lisboa* no porto de Macau, em maio de 1949.

Este conflito começou a afectar a indústria chinesa, tendo toda a economia do país se ressentido.

Como complemento desse bloqueio na costa da China, os japoneses efetuaram ainda operações militares perto de Macau, então território soberano português. Com reduzida ocupação das ilhas em redor de Macau por parte das forças chinesas, a vida neste território português tão longe de outros territórios soberanos portugueses, tornou-

<sup>16</sup> Relatório do Comandante do Aviso de 2ª Classe "João de Lisboa" de 1 a 15 de Junho de 1939, p. 1.



se “sufocante”, chegando mesmo a pensar-se na possibilidade de que os japoneses pudessem invadi-la<sup>17</sup>.

Nesta altura da guerra entre China e Japão, estavam de facto dentro de Macau mais de 200 mil refugiados chineses, que acrescidos aos chineses que já aí viviam aumentaram a população para cerca de 300 mil pessoas<sup>18</sup>.

Com o passar do tempo foi-se agravando a situação das concessões estrangeiras no Sudeste Asiático, tendo os japoneses toda a intenção de aglomerar todas essas pretensões de países europeus sobre a sua bandeira. As tensões entre ingleses e japoneses aumentaram de tom com a morte de um cidadão inglês por fuzileiros japoneses em Pootung, Xangai<sup>19</sup>, e um avião comercial japonês chegou a ser alvejado com 15 tiros por um cruzador inglês<sup>20</sup>.

Poucos meses depois a Guerra na Europa iniciou-se com a declaração da Grã-Bretanha à Alemanha. A Grã-Bretanha só declarou oficialmente guerra ao Japão a 8 de dezembro de 1941, após os ataques dos nipónicos aos territórios ingleses da Malásia, Singapura e Hong Kong.

### **2.2.3. Eclodir da Guerra na Europa**

A guerra na Europa começou com a invasão da Polónia pela Alemanha a 1 de setembro de 1939. Antes desta data, já a Alemanha Nazi liderada por Adolf Hitler tinha anexado a Checoslováquia e a Áustria sem ter provocado qualquer resposta por parte da França e da Inglaterra. Contudo, a invasão da Polónia foi o passo decisivo para a declaração da guerra.

Esta declaração oficial teve efeitos imediatos ao nível militar, com o início dos ataques dos *U-boats* no Atlântico<sup>21</sup>. Os estrategas franceses consideraram que as forças polacas conseguiriam aguentar os alemães até à Primavera de 1940, o que daria tempo aos franceses para se mobilizarem. Tal não aconteceu. Estava no início um novo tipo de guerra - a *blitzkrieg*, a guerra relâmpago, que consistia em movimentações muito rápidas de grandes forças de blindados apoiadas de perto por infantaria e aviões.

---

<sup>17</sup> Relatório do Comandante do Aviso de 2ª Classe “João de Lisboa” de 1 a 15 de Junho de 1939, p. 2

<sup>18</sup> *Ibidem*, p. 3.

<sup>19</sup> *Ibidem*.

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 4.

<sup>21</sup> Por exemplo, apenas poucas horas depois da declaração de guerra, o submarino U-30 afundou o navio SS *Athenia*.

Fig. 7 – Invasão da Polónia por  
forças alemãs e russas em setembro  
de 1939.



Duas semanas após o início da guerra, a então União Soviética invadiu também a Polónia pela sua fronteira Este. De facto, o então líder da União Soviética Joseph Stalin, havia assinado um pacto mútuo de não-agressão com Hitler onde tinha ficado previamente estabelecido a divisão do território polaco. E assim, antes do final do mês de setembro, a Polónia tinha capitulado e nos meses seguintes a Dinamarca e a Noruega também caíram sob o controlo nazi, tendo os Estados Bálticos caído sobre o domínio da União Soviética.

No período compreendido entre 10 de maio e 25 de junho de 1940, a máquina de guerra alemã demonstrou ter uma eficácia surpreendente, que apanhou de surpresa tudo e todos, avançando com a invasão da Holanda, da Bélgica, do Luxemburgo e da França, tendo derrotado todas as forças armadas com que se deparou, inclusivamente uma Força Expedicionária Britânica que tinha sido enviada para a França. Esta última derrota ficou conhecida como a Fuga de Dunquerque – quando mais de 340.000 soldados ingleses, franceses e belgas foram transportados rapidamente das praias de Dunquerque para Inglaterra, evitando assim a captura pelos alemães, mas abandonando todo o seu material pesado<sup>22</sup>.

<sup>22</sup> The Editors of Encyclopaedia Britannica, *Dunkirk Evacuation: World War II*, Encyclopaedia Britannica, 2014, <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/970448/Dunkirk-evacuation>, acedido/consultado em março de 2015.

FRANCE OCCUPIED BY AXIS POWERS  
1940-1944

Fig. 8 – Divisão do território francês na Europa em zona ocupada pelos alemães (1), zona anexada pelos italianos (2), zona controlada pelos italianos (3) e zona não ocupada ou sob governo de Vichy (4).

O líder da Itália fascista, Benito Mussolini, na esperança de conseguir alguns despojos de guerra, declarou também guerra à França a 10 de junho de 1940, tendo atacado o sul de França a 21 de junho. Por fim, a 25 de junho, os líderes franceses assinaram o armistício, que dividiu o território francês entre quatro zonas: aquela que ficou sob o controlo alemão (três quintos do território), anexada pela Itália (incluindo a cidade de Nice), controlada pelas forças armadas italianas (as províncias de Provença e Savoy) e a zona não ocupada ou livre (restantes dois quintos sob o governo de Vichy).

A famosa “Batalha de Inglaterra” teve o seu início a 10 de julho de 1940 e seria exclusivamente um confronto aéreo entre a temida *Luftwaffe* (força aérea alemã) e a então pouco considerada e pouco experiente força aérea inglesa (*Royal Air Force* – RAF). O plano do grande líder da *Luftwaffe*, Hermann Goering (um antigo piloto às da Primeira Guerra Mundial) consistia na destruição da RAF e a realização de sistémicos bombardeamentos que pudessem abrir caminho para a Operação *Sealion*, a invasão naval e anfíbia da Grã-Bretanha e obrigar o então Primeiro-Ministro Winston Churchill a render-se<sup>23</sup>.

<sup>23</sup> Bruce Robinson, *Battle of Britain*, artigo para a British Broadcasting Corporation (BBC), 2011, [http://www.bbc.co.uk/history/worldwars/wwtwo/ff3\\_battlebritain.shtml](http://www.bbc.co.uk/history/worldwars/wwtwo/ff3_battlebritain.shtml), acedido/consultado em março de 2015.



Goering afirmou categoricamente que para a destruição da RAF necessitaria apenas de algumas semanas, porém isto não se verificou: a defesa inglesa, que se baseava na utilização de um instrumento muito recente – o radar<sup>24</sup>, foi feroz e fez Hitler abandonar os planos de invasão das Ilhas Britânicas, tendo já virado a sua atenção para o território a leste – Rússia. A Batalha de Inglaterra terminou a 30 de setembro do mesmo ano<sup>25</sup>.

Mas, os combates entre ingleses e alemães não se restringiam aos céus e à terra na Europa. Também no Norte de África e no Atlântico, forças inglesas opunham-se às forças alemãs e italianas.

Nos mares, a grande e imponente frota de superfície inglesa debatia-se contra o perigo e a destruição dos submarinos alemães (os *U-boats*), em os últimos tentavam debilitar as linhas de abastecimento marítimas para território inglês, proveniente das suas colónias e dos Estados Unidos da América (foi este o início, apesar de indirecto, da intervenção americana na guerra).

No Norte de África levaram-se a cabo combates ferozes entre ingleses e italianos e alemães pelo controlo da costa do Norte de África, e dos respectivos portos, importantes para o exercício do controlo do Mar Mediterrâneo e, eventualmente, do controlo do Canal do Suez, importante ponto de passagem para navios de e para o Índico. Para os ingleses este era um importantíssimo meio de ligação entre a Grã-Bretanha e a principal colónia do Império Britânico, a Índia. O controlo do Canal do Suez pouparia 40 dias de navegação<sup>26</sup>, aumentando a segurança para os navios e reduzindo o risco de serem atacados<sup>27/28</sup>.

De destacar nessa guerra no Norte de África o líder das forças inglesas - o General Bernard Montgomery e o seu adversário - o General Erwin Rommel, uma vez que ambos ainda vieram a ter grande destaque no decurso da guerra.

---

<sup>24</sup> Bruce Robinson, *Battle of Britain*, artigo para a British Broadcasting Corporation (BBC), 2011, [http://www.bbc.co.uk/history/worldwars/wwtwo/ff3\\_battlebritain.shtml](http://www.bbc.co.uk/history/worldwars/wwtwo/ff3_battlebritain.shtml), acedido/consultado em março de 2015.

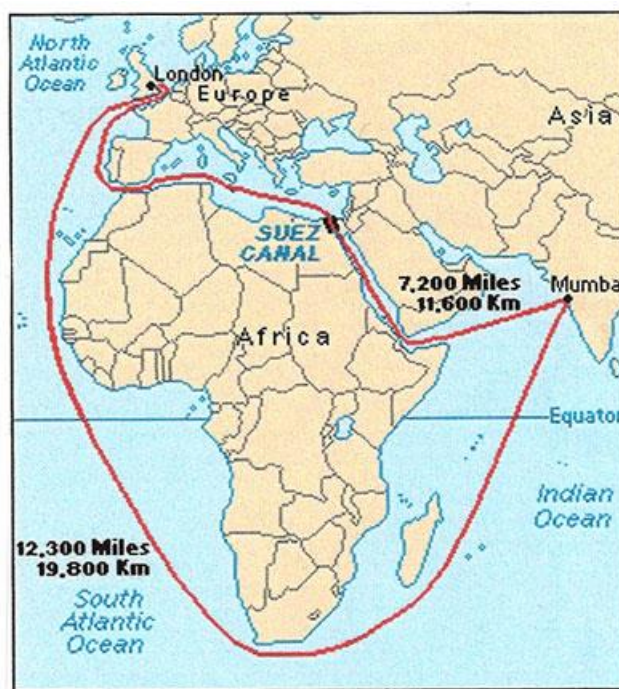
<sup>25</sup> Peter Antill, *Operation Sealion: The Planned German Invasion of Britain – A List of Sources*, p. 3, [http://www.coleshillhouse.com/CART-Files/Operation\\_Sealion\\_-\\_A\\_List\\_of\\_Sources.pdf](http://www.coleshillhouse.com/CART-Files/Operation_Sealion_-_A_List_of_Sources.pdf), acedido/consultado em março de 2015.

<sup>26</sup> Ashley Jackson, *The British Empire and the Second World War*, 1ª edição, Londres, Hambledon Continuum, 2006, p.245. [http://books.google.pt/books?id=cghbp0WbhxAC&printsec=frontcover&hl=pt-PT&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](http://books.google.pt/books?id=cghbp0WbhxAC&printsec=frontcover&hl=pt-PT&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false), acedido/consultado em março de 2015.

<sup>27</sup> O trajecto pelo Cabo da Boa Esperança era mais perigoso pelo facto de haverem submarinos alemães nas águas perto de Moçambique e ao largo do Cabo, prontos para atacar.

<sup>28</sup> Ashley Jackson, *The British Empire and the Second World War*, 1ª ed., Londres, Hambledon Continuum, 2006, p.284. [http://books.google.pt/books?id=cghbp0WbhxAC&printsec=frontcover&hl=pt-PT&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](http://books.google.pt/books?id=cghbp0WbhxAC&printsec=frontcover&hl=pt-PT&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false), acedido/consultado em março de 2015.

Fig. 9 – Diferença para a navegação, em quilómetros, fazendo o Canal do Suez e passando pelo Cabo da Boa Esperança.



#### 2.2.4. Guerra estende-se para Leste

Com a sua Operação *Sealion* a revelar-se inútil, Hitler decidiu virar as suas atenções para Este, para invadir um território que lhe era tão apetecível, a União Soviética, e ocupar a chamada *Lebensraum* (espaço habitável)<sup>29</sup> assim como conseguir materiais de alta importância para o esforço de guerra alemão.

Antes de efectuar a invasão do seu suposto aliado, as forças alemãs teriam que prestar ainda assistência a Itália na conquista da Grécia, que se havia revelado um adversário mais forte que o esperado pelos italianos.

A Jugoslávia também viria a cair perante o poderio militar alemão, sendo que a Bulgária e a Roménia já eram aliadas da Alemanha. De facto, a Roménia tinha planeado combater as forças alemãs mas após a rendição do seu maior aliado, a França, um governo fascista derrubou a então monarquia romena e este país tornou-se um estado satélite da Alemanha Nazi<sup>30</sup>. Deste modo o país viria a ficar como o terceiro maior poderio militar das Forças do Eixo na Europa, logo atrás da Alemanha e da Itália, mas

<sup>29</sup> United States Holocaust Memorial Museum, *World War II: in Depth*, Holocaust Encyclopedia, <http://www.ushmm.org/wlc/en/article.php?ModuleId=10007314>, acedido/consultado em janeiro de 2015.

<sup>30</sup> Ronald D. Bachman, *Romania: A Country Study – World War II*, Washington: GPO for the Library of Congress, 1989, <http://countrystudies.us/romania/22.htm>, acedido/consultado em março de 2015.



só até ao Outono de 1944, quando assinou um armistício com a União Soviética e mudou de lado, tornando-se no quarto maior poderio militar das Forças Aliadas<sup>31</sup>.

Por fim, a 22 de junho de 1941, a Alemanha e os seus aliados lançaram a Operação *Barbarossa*, cuja frente se estendia desde as costas do Báltico no norte até ao Mar Negro no sul. Os soviéticos foram apanhados de surpresa e toda a sua estrutura militar não estava preparada.

A invasão da União Soviética por parte das Forças do Eixo foi inicialmente um sucesso tremendo, sendo que no início de 1942 alcançou mesmo os subúrbios de Moscovo. Porém, a determinação soviética e a grande diferença de homens e equipamentos, combinadas com as vastas distâncias entre a linha da frente e a fonte dos abastecimentos e as condições meteorológicas desse Inverno de 1942, levaram a uma paragem no avanço alemão e por fim mesmo à retirada de todas as suas forças.

O ponto de viragem da dita Operação *Barbarossa* em que a vantagem passou dos alemães para os soviéticos foi a Batalha de Estalinegrado, que durou entre 17 de julho de 1942 e 2 de fevereiro de 1943. Foi uma batalha disputada “rua a rua, prédio a prédio” que começou com um cerco alemão à cidade, a qual foi fustigada por bombardeamentos seguidos de uma invasão de forças terrestres. Em novembro de 1942 foi lançado um contra-ataque que cercou e acabou por capturar o Sexto Exército Alemão em Estalinegrado<sup>32</sup>, provocando elevadas baixas nas forças do Eixo<sup>33</sup>.

A contra-ofensiva soviética avançou rapidamente em direção a oeste até parar na Terceira Batalha de Kharkov. Na Primavera de 1943, desenvolveu-se uma protuberância, ou saliência, nas linhas russas na zona de Kursk e os alemães tentaram tirar proveito disso mesmo e cercar e destruir essas forças e nessa batalha ambos os lados utilizaram grandes números de homens e equipamentos, sendo que muitos afirmam que a Batalha de Kursk foi a maior batalha de tanques na história<sup>34</sup>.

<sup>31</sup> Ronald D. Bachman, *Romania: A Country Study – Armistice Negotiations and Soviet Occupation*, <http://countrystudies.us/romania/23.htm>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>32</sup> Phillip W. Weiss *The Battle of Stalingrad – Geographical Considerations*, <http://www.philsliteraryworks.com/pdfs/Battle%20of%20Stalingrad%20-%20Geographical%20Considerations.pdf>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>33</sup> Em Estalinegrado, os alemães perderam quase 400.000 homens, os italianos 130.000 e outros aliados, como a Hungria e a Roménia perderam em conjunto aproximadamente 320.000 homens (Alan Bullock, *Hitler – A Study of Tyranny*, Harper & Row, Nova Iorque, 1962, <http://www.philsliteraryworks.com/pdfs/Battle%20of%20Stalingrad%20-%20Geographical%20Considerations.pdf>, acedido/consultado em março de 2015 ).

<sup>34</sup> Tom de Castella, “Kursk legacy: Will there ever be another massive tank battle?”, in *BBC News Magazine*, 5 de julho de 2013, <http://www.bbc.com/news/magazine-23137492>, acedido/consultado em março de 2015.



Essa ofensiva alemã falhou e desse momento em diante, as forças soviéticas avançaram rumo a oeste e só pararam quando alcançaram e conquistaram a capital da Alemanha Nazi, Berlim, em abril de 1945.

### **2.2.5. Guerra em África**

Como já referido, os combates não se cingiram à Europa e Ásia, sendo que também África teve o seu papel na Segunda Guerra Mundial.

Forças inglesas e dos países da *Commonwealth* (Austrália, Canadá, Índia, África do Sul e Nova Zelândia) já se opunham às forças do Eixo no Norte de África desde que a Itália de Benito Mussolini tinha declarado guerra à Inglaterra e França a 10 de junho de 1940.

Inicialmente, os italianos tinham 250.000 tropas a oporem-se às 100.000 tropas inglesas, mas o Exército Inglês estava melhor equipado, melhor treinado, melhor organizado e com melhor liderança. Uma vez que a Batalha de Inglaterra tinha acabado, o contingente inglês no Norte de África foi reforçado, para proteger as suas colónias e mais importante, para garantir a segurança do Canal do Suez e as rotas marítimas no Mar Mediterrâneo.

A ofensiva aliada aí começou a 9 de dezembro de 1940, tendo avançado 500 milhas em 2 meses e capturado 130.000 soldados e destruindo 10 divisões italianas, incluindo 380 tanques. Isto tudo enquanto os ingleses “apenas” tiveram 2.000 baixas<sup>35</sup>.

Em meados de fevereiro de 1941, as forças do Eixo reforçaram-se com duas divisões alemãs e mais duas divisões italianas que se instalaram na Líbia, tendo mais uma divisão alemã chegado mais tarde.

O comandante das forças alemãs no Norte de África, as afamadas Afrika Korps, o General Erwin Rommel (que depois seria promovido a Marechal de Campo), ganhou a alcunha de “Raposa do Deserto” devido às várias vitórias alcançadas e às suas investidas ousadas pelo deserto. Apesar disto, as altas chefias alemãs sempre consideraram o Norte de África como zona de guerra secundária, sendo o mais importante a invasão da União Soviética.

---

<sup>35</sup> Jack Greene e Alessandro Massignani, *Rommel's North Africa Campaign: September 1940 – November 1942 (Great Campaigns)*, 1999, p. 32, [https://books.google.pt/books?id=p1ejC-gHzAcC&printsec=frontcover&dq=rommel%27s+north+africa&hl=pt-PT&sa=X&ei=Jk8LVd-DNITeU-z8goAN&redir\\_esc=y#v=onepage&q=rommel's%20north%20africa&f=false](https://books.google.pt/books?id=p1ejC-gHzAcC&printsec=frontcover&dq=rommel%27s+north+africa&hl=pt-PT&sa=X&ei=Jk8LVd-DNITeU-z8goAN&redir_esc=y#v=onepage&q=rommel's%20north%20africa&f=false), acedido/consultado em março de 2015.



### 2.2.6. Estados Unidos da América entram na Guerra

Até ao ataque japonês a Pearl Harbor a 7 de dezembro de 1941, os Estados Unidos da América tinham permanecido à parte do conflito armado. Os EUA ao declararem guerra ao Japão, declararam-se inimigos também dos outros países do Eixo e vieram trazer para a mesa todo o seu poderio industrial, os seus vastos recursos naturais e a vasta população para o lado dos Aliados.

Um oficial americano – Dwight D. Eisenhower – com o posto de Tenente-General, foi nomeado Comandante Supremo das Forças Expedicionárias Aliadas no Teatro de Operações Europeias, e apesar de ser considerado pelos ingleses como inexperiente, Eisenhower veio a demonstrar-se como grande líder, com grande diplomacia para coordenar todos os comandantes e forças das nações aliadas.

As forças americanas viram o seu primeiro combate no Norte de África contra os alemães e italianos (e algumas forças francesas de Vichy) quando em conjunto com os ingleses invadiram a Argélia e Marrocos inseridos na Operação *Torch* a 8 de novembro de 1942<sup>36</sup>, sendo que em fevereiro de 1943, Rommel infligiu nas forças americanas uma das maiores derrotas de sempre em Kasserine Pass<sup>37</sup> mas não alcançou nenhum objectivo estratégico<sup>38</sup> e as forças do Eixo foram forçadas a abandonar o Norte de África<sup>39</sup>.

---

<sup>36</sup> United States Holocaust Memorial Museum, *Operation Torch (Algeria – Morocco Campaign)*, Holocaust Encyclopedia, <http://www.ushmm.org/wlc/en/article.php?ModuleId=10007303>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>37</sup> Kennedy Hickman, *World War II: Battle of Kasserine Pass*, <http://militaryhistory.about.com/od/worldwarii/p/kasserine.htm>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>38</sup> Apesar de não ter alcançado um grande objectivo estratégico para os alemães, a derrota sofrida em Kasserine Pass demonstrou ser importante para os americanos, vindo a revolucionar muitos procedimentos e conceitos, em vigor na altura, que não eram adequados e estavam desatualizados (Kennedy Hickman, *World War II: Battle of Kasserine Pass*, <http://militaryhistory.about.com/od/worldwarii/p/kasserine.htm>, acedido/consultado em março de 2015).

<sup>39</sup> United States Holocaust Memorial Museum, *Tunisia Campaign*, Holocaust Encyclopedia, <http://www.ushmm.org/wlc/en/article.php?ModuleId=10007304>, acedido/consultado em março de 2015.

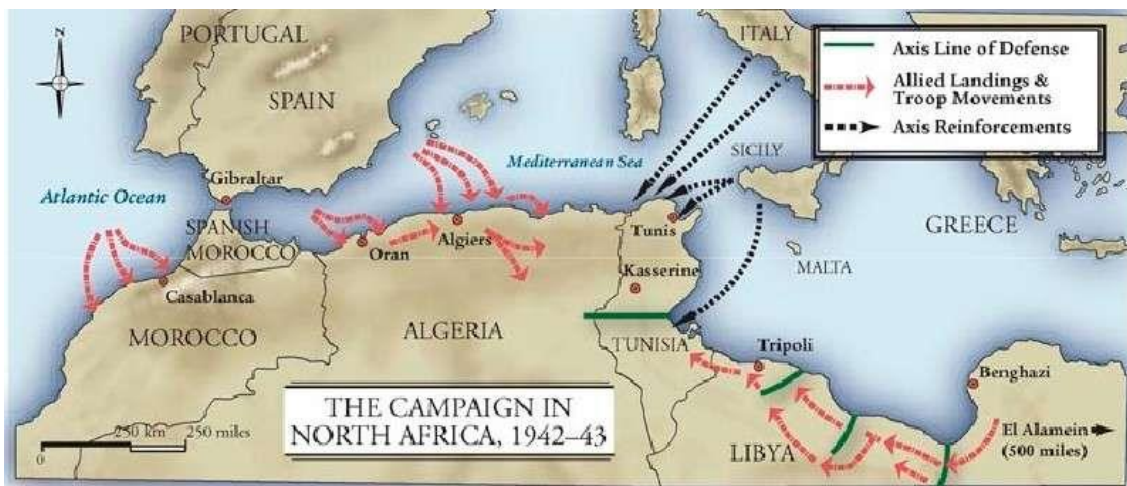


Fig. 10 – Movimentações das tropas no Teatro de Operações do Norte de África (em 1942-1943), sendo de destacar os sucessivos recuos das linhas de defesa alemãs face ao avanço dos Aliados.

A guerra no Norte de África causou às forças do Eixo cerca de 620.000 baixas (o número total de mortos e capturados chegou aos 900.000 homens), enquanto as forças da *Commonwealth* tiveram 220.000 e os americanos ainda menos, “apenas” 18.500 baixas. O sucesso aliado no Norte de África veio permitir uma base de lançamento da invasão da Sicília e Itália em 1943 e removeu o perigo que as forças do Eixo pendiam sobre os campos petrolíferos do Médio Oriente e ao Canal do Suez, canal de comunicação marítimo de extrema importância para o Império Britânico<sup>40</sup>.

### 2.2.7. Assalto na Europa – a reconquista

A invasão da Europa começou por Itália, sendo que primeiro ocorreu a invasão da Sicília em 1943, comandada no lado dos ingleses pelo General Montgomery e no lado dos americanos pelo Tenente-General George S. Patton, tendo esta invasão resultado na rendição de 140.000 tropas italianas.

A invasão de Itália continental deu-se a 8 de setembro de 1943, quando as forças italianas se renderam e deixaram os alemães sozinhos na defesa deste território. Estes então executaram uma retirada estratégica e tomaram controlo do norte de Itália, onde a vantagem do terreno ser montanhoso serviu para uma defesa que provocou grandes

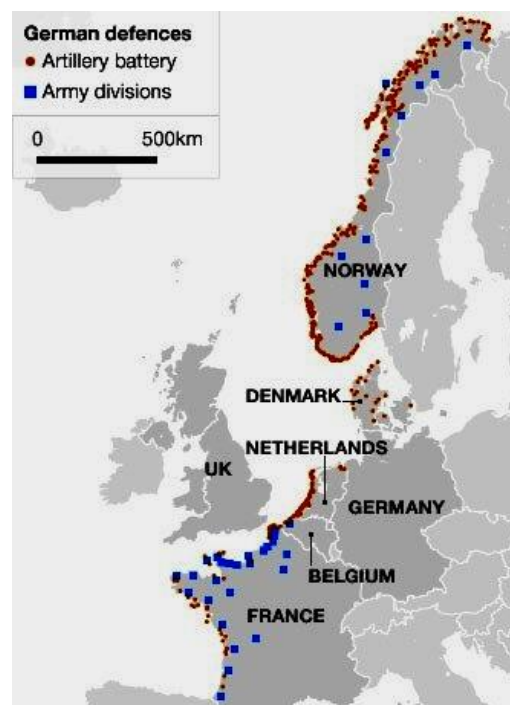
<sup>40</sup> United States Holocaust Memorial Museum, *Tunisia Campaign*, Holocaust Encyclopedia, <http://www.ushmm.org/wlc/en/article.php?ModuleId=10007304>, acedido/consultado em março de 2015.

baixas nos aliados e abrandou o seu avanço. Estas forças alemãs apenas se iriam render a 2 de maio de 1945, dias apenas antes da vitória dos Aliados na Europa<sup>41</sup>.

Com o grosso das forças do Eixo empenhadas na invasão da Rússia desde o Verão de 1941, Joseph Stalin continua a pressionar os restantes Aliados a abrirem uma nova frente na Europa de modo a desmobilizar parte das forças alemãs da frente este e aliviar a pressão na URSS<sup>42</sup>.

A 6 de junho de 1944 os aliados ocidentais procederam à invasão do território controlado pela Alemanha Nazi na Operação *Overlord*, sendo que o ataque inicial deu-se nas praias da Normandia, embora as altas chefias pensassem que esta invasão iria ocorrer numa zona mais próxima de Inglaterra, em Calais. Apesar desta presunção, a Raposa do Deserto, Erwin Rommel havia estabelecido uma defesa formidável ao longo de toda a costa, desde o Báltico até aos Pirinéus.

Fig. 11 – Dispositivo de defesa alemão no oeste da Europa, conhecido como a Muralha Atlântica (*Atlantic Wall*) em 1944.



No dia da invasão, conhecido como *Dia D*, os Aliados já tinham estabelecido a sua superioridade nos céus. As primeiras tropas a tocarem solo francês foram as 3 Divisões Aerotransportadas, que chegaram ao território ocupado pelos alemães através

<sup>41</sup> Lt.-COL. G. W. L. Nicholson, *The Canadians in Italy 1943-1945*, Volume II, 1956, Authority of the Minister of Defence, p. 677, [http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dhh-dhp/his/docs/Italy\\_e.pdf](http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dhh-dhp/his/docs/Italy_e.pdf), acedido/consultado em março de 2015.

<sup>42</sup> William J. Duiker, *Contemporary World History*, 5ª ed., Cengage Learning, 2009, p. 138, [http://books.google.pt/books?id=uqvgYtJHGSMC&printsec=frontcover&hl=pt-PT&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](http://books.google.pt/books?id=uqvgYtJHGSMC&printsec=frontcover&hl=pt-PT&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false), acedido/consultado em março de 2015.



de pára-quadras e planador, que conquistaram e mantiveram o controlo de pontos fulcrais ao nível estratégico, como pontes e encruzilhadas essenciais para a rápida e eficaz movimentação de forças alemãs para a defesa do território francês<sup>43</sup>.

Nessa manhã de 6 de junho de 1944, cinco Divisões Aliadas alcançaram as praias da Normândia ao longo de 50 milhas, que tinham sido divididas em cinco divisões operacionais: as praias *Sword*, *Juno*, *Gold*, *Omaha* e *Utah*.

A movimentação destas forças mais para o interior demonstrou ser uma tarefa sangrenta. Tanto nas praias onde se assistiu a um combate feroz que resultou em inúmeras baixas entre os Aliados, principalmente entre os americanos. Os terrenos da zona normanda caracterizam-se como terrenos agrícolas divididos por autênticos muros de raízes, arbustos, árvores e montes de terra, sendo certo que as estradas estreitas também contribuíram muito para a defesa alemã<sup>44</sup> e só após a Operação *Cobra*, entre 25 e 31 de julho, é que as forças aliadas conseguiram sair deste território de difícil avanço e começar de facto e com ritmo a avançar para Paris e para a fronteira alemã.

A 15 de agosto de 1943 deu-se outra invasão, de seu nome Operação *Dragoon*, no sul de França que apenas encontrou forças alemãs em retirada<sup>45</sup>. De facto, nesta altura o maior desafio para os Aliados era a logística, e a capacidade de estender as suas linhas de comunicação e logística por tão grandes distâncias<sup>46</sup>. A exigência de combustível, comida, munições e outras necessidades básicas para manter o avanço aliado era tremendo mas devido à superioridade ao nível de capacidades de transporte dos ingleses e americanos, manteve-se a linha de abastecimento e o avanço prosseguiu<sup>47</sup>.

A resistência alemã aumentou de intensidade aquando da chegada dos Aliados ao rio Reno e à fronteira alemã. Por exemplo, só na famosa “*Battle of the Bulge*”, na floresta das Ardenas, entre 16 de dezembro de 1944 e meados de janeiro de 1945, os alemães sofreram perdas na ordem dos 100.000 homens e 700 carros de combate, tendo as perdas nos Aliados, principalmente entre os americanos, cingindo-se aos 90.000

---

<sup>43</sup> Nomeadamente a Ponte Pegasus, considerada uma das batalhas mais importantes do Dia-D por ser um dos caminhos principais para levar unidades blindadas alemãs do interior para perto de costa.

<sup>44</sup> Martin Blumenson, *Breakout and Pursuit: The European Theater of Operations*, Washington, Center of Military History – United States Army, 1993 p. 197, [http://www.history.army.mil/html/books/007/7-5-1/CMH\\_Pub\\_7-5-1\\_fixed.pdf](http://www.history.army.mil/html/books/007/7-5-1/CMH_Pub_7-5-1_fixed.pdf), acedido/consultado em março de 2015.

<sup>45</sup> *Ibidem*, p. 685.

<sup>46</sup> *Ibidem*, p. 686.

<sup>47</sup> *Ibidem*, p. 688.



homens e 300 carros de combate, os quais poderiam ser substituídos muito mais facilmente<sup>48</sup>.

Hitler tinha assim sacrificado uma quantidade significativa de recursos, tendo enfraquecido assim as suas defesas, tanto a este como a Oeste, nisto quando os Aliados Ocidentais e a União Soviética invadiam agora território alemão<sup>49</sup>.

### **2.2.8. Queda de Berlim – o fim da guerra na Europa**

O avanço aliado a oeste era igualado com o avanço soviético a Leste. Apesar da resistência feroz, os alemães não tinham como parar a avalanche russa e a 24 de abril de 1945 as forças soviéticas já tinham a cidade cercada e iam apertando o cerco, numa batalha casa a casa, por entre os destroços da cidade fortemente bombardeada durante a Guerra<sup>50</sup>.

A 2 de maio de 1945 a capital alemã, Berlim, rendeu-se às forças soviéticas. Antes, a 30 de abril, Adolf Hitler tinha cometido suicídio assim como inúmeros dos seus associados e membros do seu círculo próximo<sup>51</sup>. A 8 de maio foi ratificada uma rendição incondicional de todas as forças alemãs. A guerra na Europa tinha chegado ao fim, mas no Pacífico a guerra ainda prosseguia e muitos dos soldados, marinheiros e aviadores que tinham sobrevivido aos palcos de guerra europeus preparavam-se para combater outra vez, desta feita no outro lado do Mundo.

### **2.2.9. Início da Guerra Mundial no Pacífico**

Devido às baixas sofridas pelos Estados Unidos da América na Primeira Guerra Mundial, os americanos estavam relutantes em entrar na guerra, então europeia, espalhando o sentimento isolacionista.

Os combates em território chinês entre as forças japonesas e chinesas ainda decorriam e para ajudar ao esforço de guerra japonês, o governo de Vichy foi obrigado a

---

<sup>48</sup> Donna Miles, *Battle of the Bulge Remembered 60 Years Later*, American Forces Press Service, <http://www.defense.gov/news/newsarticle.aspx?id=24591>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>49</sup> Jeffrey J. Clarke, *Riviera to the Rhine: U.S. Army in World War II – European Theatre of Operations*, p.558, <http://www.ibiblio.org/hyperwar/USA/USA-E-Riviera/USA-E-Riviera-29.html>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>50</sup> EyeWitness to History Staff, *Eyewitnesstohistory.com*, *The Battle of Berlin, 1945*, 2002, <http://www.eyewitnesstohistory.com/berlin.htm>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>51</sup> History.com Staff, *History.com*, *Adolf Hitler commits suicide in hid underground bunker*, 2009, <http://www.history.com/this-day-in-history/adolf-hitler-commits-suicide-in-his-underground-bunker>, acedido/consultado em março de 2015.



ceder os aeródromos na Indochina Francesa (hoje Vietname, Laos e Camboja)<sup>52</sup>, e com este gesto resultou num embargo total ao Império Japonês por parte dos EUA, Inglaterra e Holanda<sup>53</sup>.

Com este embargo, as forças navais japonesas iriam ficar sem combustível no espaço de um ano e as suas fábricas fechariam por falta de recursos. Os líderes nipónicos viram a invasão da Malásia como a única forma de alcançar uma fonte do tão necessário petróleo, mas este passo iria ser como uma declaração de guerra aos EUA.

Os japoneses decidiram abrir as hostilidades com os EUA antes de estes poderem declarar guerra e se prepararem.

### 2.2.10. Ataque a Pearl Harbor

A 7 de dezembro de 1941 os aviões saídos dos porta-aviões japoneses bombardearam a Base Naval Americana de Pearl Harbor. O plano era destruir ou pelo menos enfraquecer o grande poderio naval dos EUA, fortalecer a sua posição como maior poderio militar do Pacífico e assinar um acordo com os EUA a partir de uma posição de superioridade<sup>54</sup>.

Apesar da devastação infligida na Marinha Americana, o plano japonês falhou devido ao facto de os porta-aviões americanos não estarem no porto nessa manhã de domingo. Tinham sido destacados para missões no mar e escaparam ao ataque.

Quase simultaneamente ao ataque aéreo à base americana, forças japonesas atacaram as Filipinas, a Malásia (no que ficou conhecido como “*Blitzkrieg de Bicicleta*”) e capturaram a denominada fortaleza de Singapura, tida como impregnável, capturando mais território que qualquer outra nação desde as invasões napoleónicas.<sup>55</sup> O Império Japonês estava agora em guerra com a China, EUA, Holanda, Inglaterra e seus países da *Commonwealth* (nomeadamente Austrália, Nova Zelândia, Índia e Birmânia),

---

<sup>52</sup> Martin E. Goldstein, *American Policy Toward Laos*, Associated University Press, 1973, p.41, [https://books.google.pt/books?id=E1rtSEdw8E4C&pg=PA41&lpg=PA41&dq=vichy+gives+airfields+japan&source=bl&ots=qXwxHKQeiM&sig=NNjQGMVgBvRIChDutptIUcvFSI4&hl=pt-PT&sa=X&ei=d1wMVeC5A8GyU\\_urg-AG&ved=0CDAQ6AEwAg#v=onepage&q=vichy%20gives%20airfields%20japan&f=false](https://books.google.pt/books?id=E1rtSEdw8E4C&pg=PA41&lpg=PA41&dq=vichy+gives+airfields+japan&source=bl&ots=qXwxHKQeiM&sig=NNjQGMVgBvRIChDutptIUcvFSI4&hl=pt-PT&sa=X&ei=d1wMVeC5A8GyU_urg-AG&ved=0CDAQ6AEwAg#v=onepage&q=vichy%20gives%20airfields%20japan&f=false), acedido/consultado em março de 2015.

<sup>53</sup> *Ibidem*, p.42.

<sup>54</sup> United States Holocaust Memorial Museum, *World War II in the Pacific*, Holocaust Encyclopedia, <http://www.ushmm.org/wlc/en/article.php?ModuleId=10005155>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>55</sup> Kennedy Hickman, *World War II Pacific: Moving towards War*, [http://militaryhistory.about.com/od/worldwarii/a/wwiipaccauses\\_2.htm](http://militaryhistory.about.com/od/worldwarii/a/wwiipaccauses_2.htm), acedido/consultado em março de 2015.

contudo não estava em guerra com a União Soviética devido a um pacto de não-agressão celebrado em 1938.

Através de uma armadilha engendrada pelos americanos, os japoneses perderam quatro porta-aviões contra um americano na Batalha de Midway, que diz-se o ponto de viragem na guerra no Pacífico pois terminou com a ideia de invencibilidade japonesa.

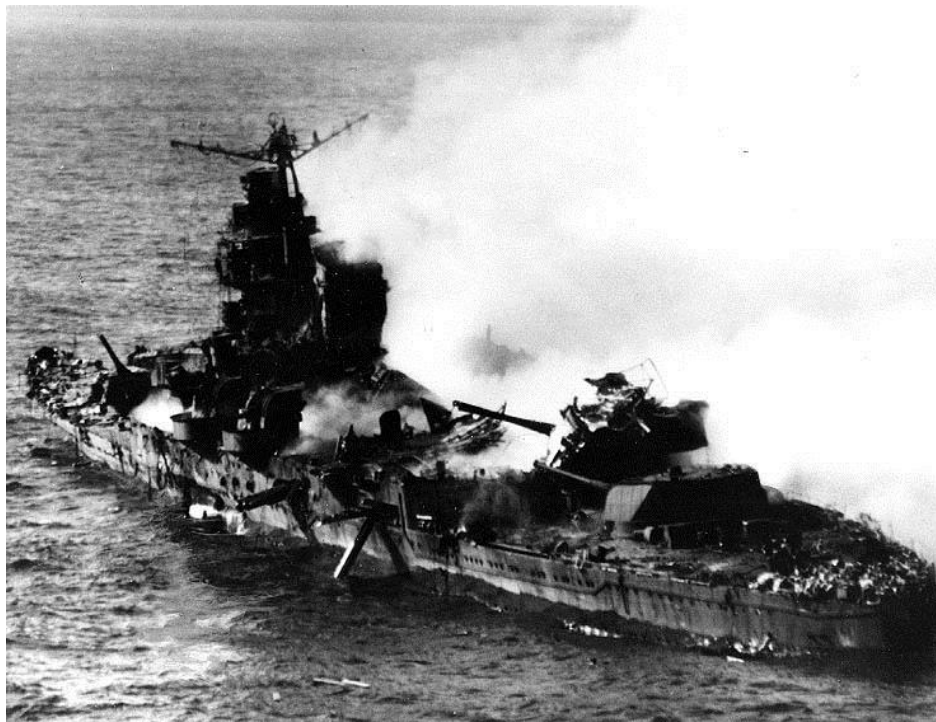


Fig. 12 – Cruzador japonês IJN *Mikuma* destruído após a Batalha de Midway, atacado por aviões dos porta-aviões americanos USS *Enterprise* e USS *Hornet* (6 de junho de 1942).

### 2.2.11. Avanço americano imparável no Sudeste Asiático

Os nomes de ilhas como Guadalcanal, Nova Guiné, Tarawa, Peleliu, Marianas, as Filipinas, Iwo Jima, Okinawa e outras seriam escritas em sangue, dos militares japoneses, americanos, australianos e nova-zelandeses que ali tombaram.

A estratégia aliada era de conquistar ilhas no seu trajecto em direcção ao Japão Continental, usando essas ilhas que iam sendo conquistadas uma a uma, cada uma como base aérea para invadir a próxima, e isto necessitava de grande coordenação no ataque combinado por ar e mar.



Fig. 13 – Estratégia americana de conquista de território sobre ocupação japonesa, em direcção ao Japão Continental e sua capital Tóquio, com algumas das batalhas mais importantes do Teatro de Operações do Pacífico.

Na Segunda Batalha do Mar das Filipinas, mais conhecida como a Batalha do Golfo de Leyte, as forças navais japonesas opuseram-se às forças aéreas e navais australianas e americanas, sendo aquela considerada como uma das maiores batalhas navais da História, onde os americanos perderam seis navios de primeira-linha e os japoneses perderam 26<sup>56</sup>.

À medida que os aliados se aproximavam do Japão, foram conquistando pequenas ilhas de modo a usá-las como plataforma lançadora de bombardeiros para atacar as cidades japonesas<sup>57</sup>. Uma delas foi Iwo Jima, onde as operações começaram a 19 de fevereiro de 1945 e duraram até 26 de março. Os combates foram ferozes e desta batalha, dos 21.000 soldados japoneses apenas sobreviveram 1000. Do lado americano a conquista da pequena ilha custou muito em termos humanos: 6.800 mortos e 20.000 feridos<sup>58</sup>.

<sup>56</sup> History.com Staff, History.com, *Battle of Leyte Gulf*, 2009, <http://www.history.com/topics/world-war-ii/battle-of-leyte-gulf>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>57</sup> Kennedy Hickman, *World War II: Battle of Okinawa*, <http://militaryhistory.about.com/od/worldwarii/p/battle-of-okinawa.htm>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>58</sup> The Editors of Encyclopaedia Britannica, *Iwo Jima*, Encyclopaedia Britannica, 2015, <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/298379/Iwo-Jima>, acedido/consultado em março de 2015.



Entre março e junho de 1945 deu-se a última grande batalha por uma ilha no Pacífico: a Batalha por Okinawa. Para esta invasão foram destacados 200.000 aliados para a força de assalto, dos quais morreram 12.520 e ficaram feridos 36.631 e do lado japonês morreram 110.071 militares, além dos 142.058 civis mortos<sup>59</sup> (mortos no fogo cruzado e em suicídios em massa). Os ataques kamikaze nesta batalha, cerca de 1.900, afundaram 36 navios americanos e ingleses e ainda danificaram outros 368, resultando na morte de 4.907 marinheiros mortos e outros 4.874 feridos<sup>60</sup>. Os japoneses por outro lado perderam o Couraçado *Yamato*, um cruzador e quatro contra-torpedeiros, estimando-se as baixas nipónicas a chegarem às 10.000<sup>61</sup>.

A importância estratégica da ilha de Okinawa residia principalmente na sua pequena distância em relação ao Japão Continental de apenas 350 milhas e no facto de ser possível na ilha construir um aérodromo capaz de enviar bombardeiros para atacar esse território<sup>62</sup>.

#### **2.2.12. Tecnologia Nuclear e a Rendição Japonesa – o fim da Guerra**

Após a conquista de Okinawa, que demorou 82 dias a realizar-se, os aliados começaram a preparar-se para a invasão do Japão, mas com base na sua experiência podiam assumir que as baixas no seu lado seriam muito elevadas. Com medo do grande número de baixas e da opinião pública se seguissem com a invasão terrestre do Japão, os americanos apostaram na nova tecnologia em desenvolvimento na altura: a energia nuclear ou atómica<sup>63</sup>.

A 6 de agosto de 1945 um avião B-29 americano largou sobre a cidade japonesa de Hiroshima uma bomba atómica que devastou a cidade. A 9 de agosto de 1945 largaram outra bomba atómica, desta feita em Nagasaki<sup>64</sup>.

---

<sup>59</sup> Kennedy Hickman, *World War II: Battle of Okinawa*, <http://militaryhistory.about.com/od/worldwarii/p/battle-of-okinawa.htm>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>60</sup> *Ibidem*.

<sup>61</sup> History.com Staff, History.com, *Battle of Okinawa*, 2009, <http://www.history.com/topics/world-war-ii/battle-of-okinawa>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>62</sup> Kennedy Hickman, *World War II: Battle of Okinawa*, <http://militaryhistory.about.com/od/worldwarii/p/battle-of-okinawa.htm>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>63</sup> History.com Staff, History.com, *Bombing of Hiroshima and Nagasaki*, 2009, <http://www.history.com/topics/world-war-ii/bombing-of-hiroshima-and-nagasaki>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>64</sup> *Ibidem*.



Apesar do mundo ter ficado em choque pelo elevado número de baixas civis que apenas duas bombas causaram, as baixas civis que os bombardeamentos aliados causaram ao longo da guerra foram de longe superiores.

A 15 de agosto de 1945 o Japão assinou a sua rendição incondicional a bordo do *USS Missouri* e assim acabou a Segunda Guerra Mundial<sup>65</sup>.

Começou assim uma nova era, de Guerra Fria e de armas nucleares entre as duas grandes super-potências que nasceram desta guerra: os Estados Unidos da América e a União Soviética.

O número de mortos na Segunda Guerra Mundial, tanto ao nível de militares como de civis foi muito grande<sup>66</sup>, sendo que os da União Soviética ascenderam a 24.000.000, os da China a 20.000.000, os da Alemanha a 8.800.000, os da Polónia a 5.600.000, os do Japão a 3.100.000, os de França a 567.600, os de Inglaterra a 450.700, os de Itália a 457.000 e os dos Estados Unidos da América a 418.500 mortos<sup>67</sup>.

---

<sup>65</sup> History.com Staff, Hstory.com, *Bombing of Hiroshima and Nagasaki*, 2009, <http://www.history.com/topics/world-war-ii/bombing-of-hiroshima-and-nagasaki>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>66</sup> Os dados de mortes civis variam muito, principalmente em território chinês, sendo que fontes afirmam que esses números podem chegar aos 50.000.000.

<sup>67</sup> De acordo com dados recolhidos em <http://www.nationalww2museum.org/learn/education/for-students/ww2-history/ww2-by-the-numbers/world-wide-deaths.html>.



### 2.3. Portugal e a Segunda Guerra Mundial – Neutralidade Colaborante

A neutralidade praticada por nações nem sempre se pode classificar como totalmente neutra. De acordo com a Lei Internacional, há várias variantes na classificação de neutralidade. Por exemplo, a Suíça adoptou uma neutralidade “diferenciada” em 1920, uma decisão que demonstrou a abertura para aplicar sanções económicas e em 1938 adoptou uma neutralidade “integral” ou supostamente incondicional<sup>68</sup>.

Apesar da aparente precisão e definição destes termos legais, a neutralidade da Suíça, Suécia, Irlanda, Espanha, Vaticano e Portugal durante o período da Segunda Guerra Mundial pode-se definir melhor com o termo de “países não-combatentes com interesses próprios”. De facto, todos estes países tinham o objectivo comum de preservar uma relativa independência em política externa e resistir e controlar a sua política interna<sup>69</sup>.

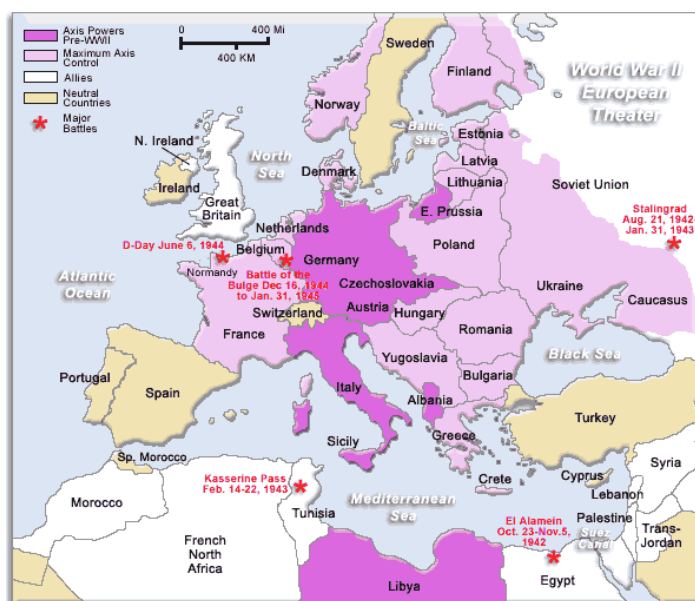


Fig. 14 – Mapa da orientação política dos países europeus durante o conflito entre 1939 e 1945, sendo de salientar a neutralidade mostrada por Portugal, Espanha, Irlanda, Suíça, Suécia.

A neutralidade era uma situação completamente normal em setembro de 1939, quando a guerra erupou de novo na Europa. Contudo, em 1945, tal já não se verificava,

<sup>68</sup> Jonathan Petropoulos, “Co-Opting Nazi Germany: Neutrality in Europe During World War II”, “Dimensions: A Journal of Holocaust Studies”, vol 11, no 1, Anti-Defamation League’s Braun Holocaust Institute, 1997.

<sup>69</sup> *Ibidem*.



havendo apenas um punhado de Estados que mantinham o estatuto de neutros: Suíça, Suécia, Espanha e Portugal<sup>70</sup>.

Nesse período de tempo, alguns países entraram na guerra aliando-se ao lado que consideravam sair vitorioso do conflito, sendo os restantes envolvidos involuntariamente na guerra por terem sido alvo de invasão por algum dos beligerantes.

A neutralidade foi uma situação normal para pequenos e médios Estados na Europa, não se levantando os problemas éticos e morais que se colocam hoje. Mas, para essa neutralidade se manter todo o tempo que a guerra durou foi necessário pagar um preço: no início esses países foram forçados a fazer concessões ao Eixo e na fase final fizeram concessões aos Aliados. O que se constatou ser um equilíbrio difícil de manter durante tanto tempo<sup>71</sup>.

A base central de qualquer teoria da neutralidade na II Guerra Mundial é a compreensão e assimilação de que a neutralidade dependia da:

- Capacidade de manter a neutralidade e garanti-la com as concessões oportunas a ambos os lados, cujo teor dependia da relação de forças regionais e da sua evolução;
- Capacidade de edificar um dissuasor credível contra um agressor externo, ou seja, ter umas Forças Armadas eficazes e um dispositivo de defesa nacional bem organizado;
- Estratégia dos grandes poderes bélicos para a zona onde se situa o Estado<sup>72</sup>.

A 1 de setembro de 1939, o Governo Português publicou uma nota oficiosa que dizia: “*Felizmente os deveres da nossa aliança com Inglaterra, que não queremos eximir-nos a confirmar em momento tão grave, não nos obrigam a abandonar nesta emergência a situação de neutralidade*”<sup>73</sup>.

Em outubro de 1943, Churchill na Câmara dos Comuns em Inglaterra, com a sua estatura de grande figura de resistência ocidental face às forças nazis, veio declarar oficialmente o apreço do Governo Britânico à “*lealdade do Governo Português, que nunca vacilou, nas horas mais sombrias da guerra, em se manter ao lado da sua velha aliada*”<sup>74</sup>.

<sup>70</sup> António José Telo. *A Neutralidade Portuguesa e o Ouro Nazi*, Lisboa, Quetzal Editores, 2000, p. 20.

<sup>71</sup> *Ibidem*, p. 21

<sup>72</sup> *Ibidem*, p. 22.

<sup>73</sup> Luiz Teixeira, *Portugal e a Guerra: Neutralidade Colaborante*, Lisboa, Editorial Ática, 1945, p. 6.

<sup>74</sup> *Ibidem*, p. 7.



Nove meses após o início das hostilidades abertas na Europa, as linhas mestras da política externa portuguesa mantinham-se inalteradas, tendo o Presidente do Conselho, Dr. António Salazar, no discurso de inauguração da Casa Militar, em Lisboa, realçado o cumprimento dos deveres da paz portuguesa na Segunda Guerra Mundial, sendo estes o dever de estar sempre pronto a cumprir qualquer tarefa militar necessária, até à morte se necessário.

O prestígio externo e as amizades internacionais que o Governo Português tinha, permitiram a manutenção de uma zona de paz na Península Ibérica. Contudo, manter a honra, a dignidade e a independência nacional poderiam requerer sacrifícios totais<sup>75</sup>.

Com os tratados e acordos estabelecidos ainda antes do início da guerra, alguns deles com carácter históricos e já na altura com muitos anos de vigência, pode-se agora afirmar que a neutralidade portuguesa vinha já sendo preparada desde longe.

Neste âmbito, de salientar a assinatura do “Tratado de amizade e Não-agressão” com Espanha, em março de 1939, que trouxe a tal estabilidade na Península Ibérica. Com a assinatura deste tratado, a mensagem para os ingleses era clara e podia ser até a mesma que em 1388 o rei D. João I de Portugal enviou à corte britânica: “*Tudo quanto seja de vantagem e honra para nós é-o também para El-Rei de Inglaterra*”<sup>76</sup>.

Em julho de 1940, o Presidente dos EUA, Franklyn D. Roosevelt, questionado quanto ao alargamento do bloqueio britânico no Atlântico, afirmou “*A Península Ibérica é o último traço de união entre a América e a Europa*”, acentuando as relações entre os dois países, disse ainda “*As nossas relações com Portugal são as melhores e tenho a maior estima por esse país, que goza de uma situação privilegiada na Europa*”<sup>77</sup>.

Portugal era de facto a última garantia atlântica nas vitais relações intercontinentais, sendo que sem esta garantia, os EUA ficariam isolados do Continente Europeu. Se os dois países ibéricos deixassem de manter acessíveis e livres as suas zonas marítimas no Atlântico e Mediterrâneo, o panorama internacional de navegação entre os dois continentes teria de ter mudado drasticamente.

O Almirante alemão Reader, no período em exerceu o comando-em-chefe da esquadra alemã, afirmou que “*se alguma vez o triângulo (...) Lisboa – Madeira – Açores fosse colocado sob uma única autoridade miliar, a consequência automática*

---

<sup>75</sup> Luiz Teixeira, *Portugal e a Guerra: Neutralidade Colaborante*, Lisboa, Editorial Ática, 1945, p. 8.

<sup>76</sup> *Ibidem*, p. 9.

<sup>77</sup> *Ibidem*, p. 10.

*desse facto seria uma completa mudança na situação europeia e nas relações entre os países europeus e os outros continentes... e essa mudança será em favor da potência que ocupasse os três pontos do mesmo triângulo*<sup>78</sup>.

Em outubro de 1943, o governo português cedeu as facilidades nos Açores, nomeadamente a futura Base Aérea das Lajes, aos ingleses (e, posteriormente, aos americanos), mantendo-se essa cedência em segredo para os nazis. De realçar o elevado valor estratégico da posição obtida pelos ingleses.

Perante a nossa ajuda e estatuto na guerra, será justo perguntar-se, como pergunta Luiz Teixeira, se foi a neutralidade portuguesa, efectivamente um dos maiores serviços prestados à Inglaterra?<sup>79</sup>

Arthur Bryant, que era dos maiores escritores ingleses da altura, perguntava: *“Que serviço concebível poderia Portugal ter prestado à Inglaterra, em 1940, a não ser o de se manter, se isso fosse humanamente possível, fora da guerra?”*<sup>80</sup>.

Na realidade, o facto de Portugal não ter cedido às pretensões alemãs nem ter facilitado a criação de bases ou postos para a Força Aérea ou Marinha nazi em território nacional foi mais valioso que qualquer concessão feita à Inglaterra em tempo de guerra.

Em 1939 os dirigentes portugueses tinham-se apercebido da fragilidade do exército francês e na incapacidade das Forças Armadas inglesas de defenderem naquele momento Portugal. Qualquer aliança incondicional a França e Inglaterra contra a Alemanha teria como desfecho a ocupação nazi de Portugal<sup>81</sup>.

A neutralidade portuguesa foi assim a única forma de se poupar o país aos horrores da guerra.

De notar que não foi apenas Portugal que prestou serviços benéficos para Inglaterra e EUA, pois também se verificou o oposto, tendo estes países contribuído decisivamente para a sustentação da colectividade nacional no período da guerra, com fornecimentos de combustíveis e trigo<sup>82</sup>.

Apesar dos reduzidos recursos em efectivos de unidades marítimas que a Marinha nacional dispunha, foi possível prestar, em diversos oceanos, serviços de humanidade, busca e salvamento de náufragos. De facto, oito dos nossos navios de

<sup>78</sup> Luiz Teixeira, *Portugal e a Guerra: Neutralidade Colaborante*, Lisboa, Editorial Ática, 1945, p. 13.

<sup>79</sup> *Ibidem*, p. 15.

<sup>80</sup> *Ibidem*, p. 16.

<sup>81</sup> *Ibidem*, p. 17.

<sup>82</sup> *Ibidem*, p. 21.



guerra salvaram durante o período da guerra, 662 náufragos de várias nacionalidade cujos navios foram afundados.

E não foi só por parte da Armada Portuguesa, mas também da marinha mercante portuguesa, em que trinta e dois navios da marinha mercante conseguiram salvar 865 náufragos de várias nacionalidades.<sup>83</sup>

Noutra nota digna de menção, refira-se que Portugal recebeu, só no ano de 1940, refugiados que chegaram ao número elevado de 38.697 estrangeiros. No total, estima-se que durante a Segunda Guerra Mundial 100.000 judeus e outros refugiados de guerra que tentavam escapar às garras dos Nazis conseguiram fugir para Portugal, através de vistos concedidos pelo Governo ou seus representantes nos países em guerra<sup>84</sup>.

A neutralidade portuguesa foi assim muito importante, considerando ambos os pratos da balança da guerra, tendo perdido mais para o lado dos Aliados apesar de tudo. Essa neutralidade foi justificada? Certamente, visto que se a máquina de guerra nazi tivesse procedido à invasão de território português, as nossas defesas não teriam suportado muito tempo todo o poderio das forças alemãs.

No interesse de manter a independência, o controlo sobre o território soberano (Continental, Insular e Ultramarino) e o controlo da política interna, Portugal soube escolher a neutralidade, mantendo alianças com ambas as partes do conflito mundial, fazendo concessões quando necessário.

---

<sup>83</sup> Luiz Teixeira, *Portugal e a Guerra: Neutralidade Colaborante*, Lisboa, Editorial Ática, 1945, p. 28.

<sup>84</sup> *Ibidem*, p. 29.



## **2.4. Forças Armadas Portuguesas durante a Segunda Guerra Mundial – o estado das FA na primeira metade do século XX**

Após a intervenção portuguesa na Primeira Guerra Mundial, as Forças Armadas portuguesas estavam dispersas geograficamente e divididas politicamente.

Só com o regresso de várias centenas de oficiais do Corpo Expedicionário Português de França e com o restabelecimento do regime republicano parlamentar é que veio a verificar-se uma estabilização no país, que levou à reconstituição de uma “força armada” como corpo do Estado<sup>85</sup>.

Entre o fim da Primeira Grande Guerra e o golpe de Estado de 28 de maio de 1926 colocaram-se três grandes problemas à instituição militar:

- O volume das despesas orçamentais;
- A situação de atrofiamento dos quadros dos oficiais;
- A questão das novas orientações para a política militar em Portugal<sup>86</sup>.

A revolta militar de 18 de abril de 1925 é vista como um ensaio para o que viria a ser o 28 de maio de 1926. Os revoltosos pretendiam a reorganização e o saneamento do Exército e da Marinha, para além da rigorosa compressão das despesas do Estado através do afastamento de funcionários em excesso, de entre uma amálgama de objectivos e pretensões militares e políticas, que mobilizavam a generalidade dos militares e também a opinião pública. O movimento de 28 de maio foi precedido pelo progresso da disciplina interna dos militares, através de cerimónias de prestígio da instituição militar, como a inauguração de monumentos erigidos em homenagem à participação portuguesa na guerra que tinha findado em 1918, e pela unidade de corpo promovida pelo General Carmona em novembro de 1923<sup>87</sup>.

Este movimento encarou as questões militares, como o excessivo número de oficiais decorrente da participação portuguesa na Grande Guerra, e questões derivadas

---

<sup>85</sup> José Medeiros Ferreira, “Forças Armadas e o Regime Autoritário”, *Nação e Defesa: Democracia e Forças Armadas*, Lisboa, Europress, nº94, 2ª série, 2000, p. 109, <http://www.idn.gov.pt/publicacoes/nacaodefesa/textointegral/NeD94.pdf>, acedido/consultado em janeiro de 2015.

<sup>86</sup> *Ibidem*.

<sup>87</sup> *Ibidem*.

do “modelo miliciano suíço” (expressamente condenado pelo Decreto-Lei nº 1856, de 7 de junho de 1926<sup>88</sup>).

De facto, o excessivo número de quadros será um problema que se arrastará até 1937, apesar da redução do número de efetivos das Forças Armadas, através do saneamento dos militares envolvidos nas sucessivas revoltas contra a Ditadura (de notar a de fevereiro de 1927 e de abril de 1931). Estas medidas também contribuíram para criar uma espécie de “guarda pretoriana do regime”<sup>89</sup>, composta por alguns dos militares que reprimiam esses movimentos.

Esta “guarda pretoriana” seria constituída principalmente à base de batalhões de caçadores e de metralhadoras sediados na sua maioria em Lisboa e nas vias de acesso à capital. Em sentido contrário, ergue-se a nova Base Naval no Alfeite, como o modo de tirar a Marinha do coração de Lisboa, visto que a Armada era encarada como um ramo das Forças Armadas onde as tradições republicanas ainda se mantinham.

No início da década de trinta, assiste-se a um rearmamento naval cujo programa é aprovado pelo Decreto-Lei nº18-633 de 17 de junho de 1930<sup>90</sup>. Existe a possibilidade de este programa de rearmamento naval português ter contado com o apoio do almirantado britânico como forma de compensação por algumas dificuldades criadas pelas conferências de desarmamento naval promovidas pelo governo americano e que limitavam a hegemonia britânica. Sendo Portugal um aliado marítimo seguro de Londres, o reforço do seu poderio naval convinha àquela potência.

Ao abrigo deste programa, a Marinha é dotada de cinco novos contratorpedeiros, dois avisos de 1ª classe, quatro avisos de 2ª classe e três submarinos<sup>91</sup>, tendo sido cinco destes construídos em Portugal<sup>92</sup>.

---

<sup>88</sup> José Medeiros Ferreira, “Forças Armadas e o Regime Autoritário”, *Nação e Defesa: Democracia e Forças Armadas*, Lisboa, Europress, nº94, 2ª série, 2000, p. 109, <http://www.idn.gov.pt/publicacoes/nacaodefesa/textointegral/NeD94.pdf>, acedido/consultado em janeiro de 2015.

<sup>89</sup> *Ibidem*, p. 110.

<sup>90</sup> *Ibidem*.

<sup>91</sup> *Ibidem*.

<sup>92</sup> Vice-Almirante REF João Manuel Lopes Pires Neves, Vice-Almirante REF António Carlos Rebelo Duarte, “A Maritimidade Portuguesa: do reavivar da consciência à oportunidade de desenvolvimento”, *Cadernos Navais*, nº44, janeiro-março 2013, Comissão Cultural da Marinha – Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, p. 19, [http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos\\_navais\\_n44\\_janeiro\\_marco\\_2013.pdf](http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos_navais_n44_janeiro_marco_2013.pdf), acedido/consultado em março de 2015.



Fig. 15 – Aviso de 2ª Classe NRP *Gonçalo Velho*, encomendado no quadro do programa de modernização da Marinha de Guerra Portuguesa, construído pelos estaleiros britânicos Hawthorn Leslie e lançado à água 1933.

Em 1937, quando Salazar já acumulava também a pasta da Guerra além da de Presidente do Conselho de Ministros, tem lugar a grande reforma militar operada no regime do Estado Novo e consagrada pelas leis nº 1960 e 1961 e dos Decretos-Lei nº 27.627, nº 28.401, nº 28.402, nº 28.403 e nº 28.404<sup>93</sup>.

Esta reforma vem instaurar o sistema que se chamou de “Nação Armada”, em que se estabeleceu que não haveria mais distinção entre o Exército Ativo e o Exército de Reserva, sendo que em momento de perigo toda a Nação em armas iria correr às fronteiras. Só cerca de vinte anos depois é que seria promulgada nova legislação da mesma natureza respeitante às Forças Armadas, com a aprovação da Lei de Bases nº 2.084 de 16 de agosto de 1956.

Um dos aspectos mais relevantes dessas reformas foi o da redução imposta nos quadros de oficiais subalternos dos diferentes ramos das Forças Armadas - menos oficiais subalternos do quadro permanente mas, maior presença de milicianos como oficiais subalternos, cuja importância iria aumentar com as mobilizações derivadas da Segunda Guerra Mundial, e com a guerra colonial que se seguiu alguns anos depois<sup>94</sup>.

<sup>93</sup> José Medeiros Ferreira, “Forças Armadas e o Regime Autoritário”, *Nação e Defesa: Democracia e Forças Armadas*, Lisboa, Europress, nº94, 2ª série, 2000, p. 110, <http://www.idn.gov.pt/publicacoes/nacaodefesa/textointegral/NeD94.pdf>, acedido/consultado em janeiro de 2015.

<sup>94</sup> *Ibidem*, p. 111.

No âmbito da reforma das Forças Armadas de 1937, deu-se um esforço de rearmamento do Exército ditado pela guerra civil espanhola e pela crescente tensão internacional, que levaria à eclosão da Segunda Guerra Mundial em 1939. No interior do Exército português, assistiu-se a uma divisão na hierarquia militar no ramo, entre o “germanofilismo” e o “anglofilismo” relativamente aos melhores tipos de equipamento militar e a sua proveniência<sup>95</sup>.

O período compreendido entre a guerra civil espanhola e o fim da Segunda Guerra Mundial foi o período em que a subordinação das Forças Armadas perante o governo de Salazar foi mais efetivo, principalmente pela ameaça verosímil de guerra.

As características da neutralidade portuguesa durante o conflito mundial cimentou a cumplicidade existente entre o Estado Novo e as Forças Armadas, sendo que uma das explicações para tal reside na capacidade militar portuguesa na época – um relatório redigido no ano de 1939 pelo Major-General do Exército Júlio Moraes Sarmento concluía pela debilidade do dispositivo de defesa português, que se apresentava “*sem cabeça e sem membros*”<sup>96</sup>.

De acordo com variados observadores diplomáticos e militares que estavam na altura em Portugal, as Forças Armadas portuguesas estavam bem preparadas para manter a ordem interna e para defender o regime ditatorial, enquanto que relativamente a um eventual ataque militar externo, o seu valor era considerado manifestamente deficiente, face aos poderios bélicos da Alemanha e da Inglaterra<sup>97</sup>.

Os anos da Segunda Guerra Mundial obrigam a um maior entendimento entre o regime do Estado Novo e a instituição militar. Sendo um país formalmente neutro, Portugal sofreu contudo certos golpes na integridade da sua soberania em algumas partes do seu território, como as invasões australianas, holandesas e japonesas de Timor, a débil situação assistida em Macau e as concessões feitas aos Aliados nos Açores, primeiro aos ingleses e depois aos americanos. O país sofreu ainda pressões, ao longo de toda a guerra, por manter a venda de volfrâmio à Alemanha.

Apesar de tudo, a opinião pública não tomou conhecimento de toda a extensão destes acontecimentos, pois tinha sido criada uma “barreira” de comunicação, que

---

<sup>95</sup> José Medeiros Ferreira, “Forças Armadas e o Regime Autoritário”, *Nação e Defesa: Democracia e Forças Armadas*, Lisboa, Europress, nº94, 2ª série, 2000, p. 111, <http://www.idn.gov.pt/publicacoes/nacaodefesa/textointegral/NeD94.pdf>, acedido/consultado em janeiro de 2015.

<sup>96</sup> *Ibidem*, p. 112.

<sup>97</sup> *Ibidem*.

manteve estes eventos longe do conhecimento da generalidade da população, e esta “barreira” veio estreitar a cumplicidade entre Salazar e os chefes militares<sup>98</sup>.

A situação que se desenrolou nos Açores durante o período da Guerra foi o exemplo perfeito dessa cumplicidade e da duplicidade da estratégia portuguesa na Guerra. Centraram-se nos Açores os principais esforços de mobilização efectuados pelo governo português, sendo que no arquipélago chegaram a estar estacionados cerca de 25.000 homens<sup>99</sup>. No entanto, a indeterminação sobre qual seria a mais séria ameaça à soberania - se as forças do Eixo ou as dos Aliados - transmitiu a esta concentração de forças um carácter mais político que militar.

A clarificação da situação só se deu depois do desembarque de tropas aliadas no Norte de África, em novembro de 1942 e, mais tarde, uma série de documentos britânicos e norte-americanos revelaram que os Aliados consideravam improvável um ataque alemão a Portugal como consequência das facilidades concedidas pelo nosso país aos Aliados em outubro de 1943<sup>100</sup>.

A possibilidade de uma invasão dos Açores pelos alemães tinha sido excluída com a concessão das facilidades aos Aliados e a possibilidade de uma invasão de Portugal Continental pelas forças do Eixo também tinha já quase desaparecido, pela não cooperação esperada de Franco em Espanha e depois pelas inúmeras frentes que os alemães tiveram que encarar: Norte de África, Rússia, Sicília e Normandia.

A rendição japonesa em Timor, a 22 de setembro de 1945, foi feita sem qualquer presença oficial militar portuguesa, que só chegaria cerca de uma semana depois a bordo dos avisos NRP *Bartolomeu Dias*, NRP *Gonçalves Zarco* e no transporte *Angola*.

Esta “neutralidade” portuguesa, que para a diplomacia britânica foi considerada como “neutral” e para os americanos foi considerada como “não-beligerante”, de facto foi híbrida ao longo da guerra e veio cimentar a subordinação das Forças Armadas ao regime salazarista.

Com o aproximar do fim da guerra e com a vitória dos Aliados já à vista, a agitação nos quartéis voltou. As movimentações militares para derrotar Salazar, entre 1944 e 1947 marcaram-se por vários episódios: desde conspirações para o pressionar a

---

<sup>98</sup> José Medeiros Ferreira, “Forças Armadas e o Regime Autoritário”, *Nação e Defesa: Democracia e Forças Armadas*, Lisboa, Europress, nº94, 2ª série, 2000, p. 111, <http://www.idn.gov.pt/publicacoes/nacaodefesa/textointegral/NeD94.pdf>, acedido/consultado em janeiro de 2015.

<sup>99</sup> *Ibidem*, p. 112.

<sup>100</sup> *Ibidem*, p. 113.



tomar determinadas decisões (como a proibição de exportação de volfrâmio em junho de 1944 ou o aumento dos vencimentos dos oficiais em fevereiro de 1945), a insurreições destinadas a derrubar o regime (outubro de 1946 e abril de 1947). Todas estas contestações a Salazar pretendiam reforçar o papel do Presidente da República, general Carmona, na evolução do regime político português<sup>101</sup>.

O desfasamento das Forças Armadas Portuguesas em relação às modernas técnicas e táticas de guerra foi crescendo com a sua neutralidade e prolongou-se até à formação da OTAN (Organização do Tratado do Atlântico Norte) – a entrada de Portugal na Aliança Atlântica teve grandes consequências nas estruturas das Forças Armadas<sup>102</sup>.

Apesar das capacidades militares e das posturas políticas portuguesas ao longo da Segunda Guerra Mundial poderem ter leituras políticas diversas, a humanidade e a imparcialidade com que se tratavam os militares de ambas as partes foram pautadas com respeito por todos os militares - aos náufragos não se olhava a bandeira antes de os salvar das águas.

---

<sup>101</sup> José Medeiros Ferreira, “Forças Armadas e o Regime Autoritário”, *Nação e Defesa: Democracia e Forças Armadas*, Lisboa, Europress, nº94, 2ª série, 2000, p. 114, <http://www.idn.gov.pt/publicacoes/nacaodefesa/textointegral/NeD94.pdf>, acedido/consultado em janeiro de 2015.

<sup>102</sup> *Ibidem*.



## 2.5. Importância das Ilhas Atlânticas na guerra

### 2.5.1. Arquipélago dos Açores

O arquipélago dos Açores é constituído por nove ilhas vulcânicas situadas sensivelmente no meio do Oceano Atlântico, na mesma latitude que a capital dos Estados Unidos da América Washington D.C. e a aproximadamente um terço do caminho entre Lisboa e Nova Iorque.

A importância estratégica do arquipélago é de notar, e até mais recentemente, na Guerra do Yom Kipper em 1973, tornou-se num ponto de apoio muito importante no transporte aéreo entre os EUA e Israel na ajuda prestada pelo país norte-americano ao esforço de guerra israelita<sup>103</sup>.

Devido à sua localização, era um ponto importante nas rotas marítimas entre os EUA e a Europa, no esforço de guerra aliado e tinha deficiências na defesa aérea da navegação. E por causa dessa falta de defesa e vulnerabilidade tornou-se uma zona onde os temidos submarinos alemães, os *U-Boats*, esperavam pelos comboios marítimos e atacavam estes, provocando grandes danos nos transportes de pessoas e mercadorias.

No início da Guerra, os submarinos alemães efectuavam na maioria das vezes os seus ataques mais no Norte do Atlântico, no Mar do Norte e no Canal da Mancha.

Contudo, devido a acções anti-submarinas por parte da aviação inglesa nessa zona, aviação que saía das bases aéreas na Grã-Bretanha e ao aumento da intervenção americana na Guerra (primeiro passivamente com mera ajuda material e depois com a entrada oficial na mesma), o campo de batalha submarino mudou-se para o meio do Atlântico, onde a aviação aliada não conseguia actuar eficazmente<sup>104</sup>.

Os submarinos alemães tinham espalhado o pânico da navegação de superfície naquela que ficou conhecida como “Azores Gap” (“Intervalo dos Açores” ou “Lacuna dos Açores”), nome dado pelo facto de naquela zona do oceano não haver capacidade aérea anti-submarina pela grande distância a que as bases aliadas estavam dali<sup>105</sup>.

A área circundante do arquipélago português, estava repleta de submarinos à espera da oportunidade para atacar. Tornou-se assim necessário criar ali uma base aérea de guerra anti-submarina para os aliados, que inicialmente tomou o nome de *Lajes*

<sup>103</sup> Kenneth G. Weiss, *The Azores in Diplomacy and Strategy, 1940-1945*, Professional Paper 272, 1980, p. 1, <http://cna.org/sites/default/files/research/5500027200.pdf>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>104</sup> Os Açores também tinham alguma relevância como entreposto e ponto de referência nas navegações oceânicas entre os EUA e a Europa e o Norte de África, e vice-versa.

<sup>105</sup> 65th Air Base Wing History Office, *A Short History of Lajes Field, Terceira Island, Azores, Portugal*, p.3, <http://www.lajes.af.mil/shared/media/document/AFD-110621-022.pdf>, acedido/consultado em março de 2015.



*Field*<sup>106</sup> (nome dado pelos ingleses) e depois mudou-se para o nome original dado pelos portugueses: Base Aérea das Lajes.

A Base das Lajes tinha sido construída pelos portugueses e em junho de 1941 foi dada como apta para se defender de um ataque de potenciais invasores<sup>107</sup>.

Os americanos queriam garantir a segurança da navegação que seguia dos EUA para a Europa e Norte de África e os Açores forneciam a tal segurança pretendida no meio do Atlântico. O governo português não queria contudo pôr em causa a sua neutralidade e os aliados tiveram que o convencer a criar uma base aérea em território soberano português.

Os ingleses negociaram o uso dos Açores no esforço de guerra aliado recorrendo à aliança ocidental mais antiga, um tratado com 570 anos de vigência na altura (Tratado de Windsor assinado em 1386, mas a aliança era efectiva desde 1373)<sup>108</sup>.

A 17 de agosto de 1943 foi assinado o acordo que cedia os direitos da base açoreana para os britânicos, com base na aliança centenária que existia entre os dois países. Foi dado aos ingleses a permissão de uso do porto da Horta, na Ilha do Faial, e do porto de Ponta Delgada, em São Miguel, para além dos aeródromos nas ilhas da Terceira e de São Miguel<sup>109</sup>.

Chegando à Ilha da Terceira a 8 de outubro de 1943, os ingleses começaram logo a trabalhar para tornar a base aérea capaz de operar com aviões pesados, reforçando o piso da pista. Duas semanas depois da sua chegada, os caças e bombardeiros britânicos começaram a operar contra os muitos *U-boats* alemães numa área de raio de 500 milhas em torno dos Açores.

A conhecida “*Azores Gap*” na zona central do Oceano Atlântico, onde antes a aviação aliada que partia de terra não tinha capacidade de chegar, foi assim fechada e a luta anti-submarina conseguiu chegar aonde antes era incapaz, permitindo estender a sua vigilância e protecção à navegação aliada no Atlântico.

---

<sup>106</sup> 65th Air Base Wing History Office, *A Short History of Lajes Field, Terceira Island, Azores, Portugal*, p. 4, <http://www.lajes.af.mil/shared/media/document/AFD-110621-022.pdf>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>107</sup> *Ibidem*, p. 3.

<sup>108</sup> *Ibidem*.

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

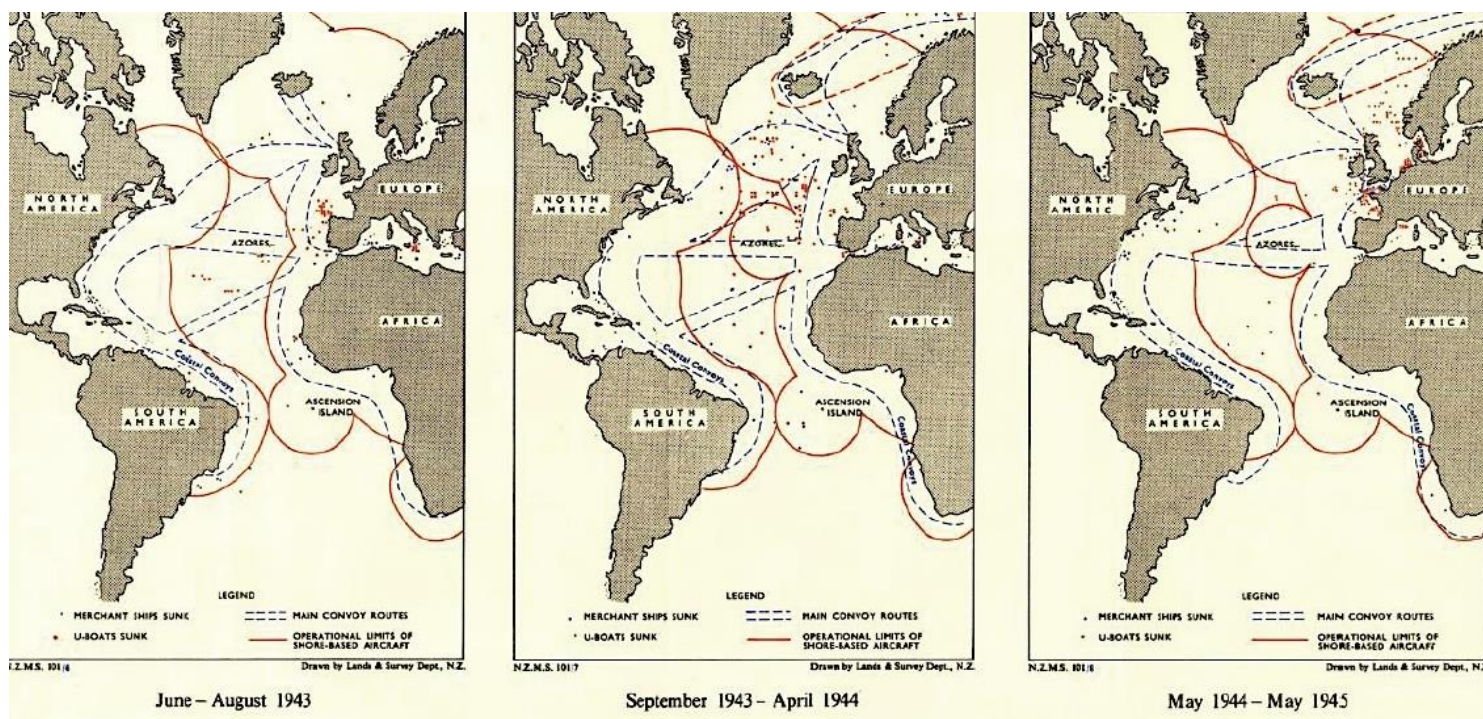


Fig. 16 – Comparação da situação no Atlântico antes e depois da existência da Base Aérea das Lajes, sendo de salientar o desaparecimento da “Azores Gap”, aumentando a área de ação da aviação aliada e mudando as rotas comerciais entre o continente americano e europeu.

A 9 de novembro de 1943, os ingleses conseguiram atacar com sucesso um submarino alemão, apenas um mês depois de se instalarem na Base das Lajes. A junção da base aérea e das capacidades anti-submarinas dos aliados veio ajudar a inverter a balança na guerra pelo Atlântico em 1943. Por exemplo, em 1942 e só no Atlântico Norte tinham-se perdido 5.480.000 toneladas em navios. No último trimestre de 1943, com os ingleses a operarem a partir das Lajes, perderam-se apenas 143.000 toneladas, uma descida considerável. A aviação inglesa nas Lajes veio afundar 53 submarinos e afugentou muitos outros para longe daquela zona, mudando o perfil de guerra submarina no Atlântico<sup>110</sup>.

<sup>110</sup> 65th Air Base Wing History Office, *A Short History of Lajes Field, Terceira Island, Azores, Portugal*, p. 4, <http://www.lajes.af.mil/shared/media/document/AFD-110621-022.pdf>, acessado/consultado em março de 2015.

Os americanos cedo perceberam a importância dos Açores, tanto na luta anti-submarina como podendo ser um entreposto para as viagens aéreas entre os dois continentes<sup>111</sup>.

As forças armadas americanas começaram a utilizar a Base das Lajes, com autorização inglesa, restrito em número. No último dia de 1943, o governo português aprovou a permanência de forças americanas na Base Aérea das Lajes, sob supervisão inglesa<sup>112</sup>. Através da intervenção americana, foi desenvolvido o porto na Baía da Praia e construída a maior pista de aterragem do mundo na época.

Ao começar a usar-se a Base das Lajes reduziu-se o tempo gasto em viagem dos EUA para o Norte de África em 70 a 40 horas, o que permitiu o dobro das viagens num avião, o que demonstra a importância geográfica de que se revestiu no sistema de transportes americano.



Fig. 17 – Mapa ilustrando a importância que o entreposto da Base das Lajes se tornou para o esforço de guerra americano, sendo fundamental para o transporte aéreo entre a costa este dos Estados Unidos da América e o Norte de África.

De novembro de 1943 a junho de 1945, passaram pelas Lajes 8.689 aviões americanos, nomeadamente 1.200 B-17 e B-24 – aviões bombardeiros, extremamente importantes na Guerra. Também os voos de retorno aos EUA, vindos da Europa com feridos para cuidados intensivos e reabilitação, paravam nas Lajes, onde pessoal médico

<sup>111</sup> Kenneth G. Weiss, *The Azores in Diplomacy and Strategy, 1940-1945*, Professional Paper 272, 1980, p. 4, <http://cna.org/sites/default/files/research/5500027200.pdf>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>112</sup> 65th Air Base Wing History Office, *A Short History of Lajes Field, Terceira Island, Azores, Portugal*, p. 5, <http://www.lajes.af.mil/shared/media/document/AFD-110621-022.pdf>, acedido/consultado em março de 2015.

prestava a assistência necessária, chegaram ao número de socorro a 30.000 feridos em combate<sup>113</sup>.

Tal actividade, movimentação e tráfego aéreo tornou necessária a construção de uma segunda base para os americanos. Estudos revelaram a Ilha de Santa Maria como a melhor escolha para a nova base aérea, que o governo português aprovou, sob condições específicas. Assim, sob grande secretismo, a Base Aérea de Santa Maria da Força Aérea Americana foi construída, sendo terminada a 15 de maio de 1945. Esta veio substituir a das Lajes como a principal base para aviões de passageiros e de carga com rota pelos Açores, apesar de as operações na Base das Lajes continuarem<sup>114</sup>.

Com o fim da Guerra na Europa, foram postos em acção duas operações: a *Green Project* e a *White Project*, em que as bases aéreas açoreanas demonstraram ser fulcrais:

- A *Green Project*, movimentou mais de 50.000 veteranos da Europa para os EUA através da Base de Santa Maria, sendo que entre maio e setembro de 1945 passaram por essa base mais de 7.000 C-54 (aviões de transporte de pessoal);
- A *White Project* tinha como objetivo transferir a aviação tática do teatro de operações europeu para o asiático, sendo que a Base das Lajes estabeleceu um recorde durante o projeto – num único dia aterraram na base 600 aeronaves americanas<sup>115</sup>.

### 2.5.1.1. Açores em Perigo de Invasão na Segunda Guerra Mundial

Como é sabido, os Açores eram no período da Segunda Guerra Mundial por um lado, o ponto de apoio para a segurança de todas as comunicações marítimas e aéreas que ligavam a Europa ao continente Americano, e por outro lado como que a guarda avançada de segurança da própria nação americana, desde que a aviação passou a ter cada vez maior capacidade de autonomia<sup>116</sup>.

Assim, a ameaça à soberania portuguesa nos Açores poderia vir da potência marítima – Forças Aliadas – ou da potência terrestre – Forças do Eixo – caso ambas entrassem em conflito sobre os Açores.

<sup>113</sup> 65th Air Base Wing History Office, *A Short History of Lajes Field, Terceira Island, Azores, Portugal*, p. 6, <http://www.lajes.af.mil/shared/media/document/AFD-110621-022.pdf>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>114</sup> *Ibidem*.

<sup>115</sup> *Ibidem*, p.7.

<sup>116</sup> Kenneth G. Weiss, *The Azores in Diplomacy and Strategy, 1940-1945*, Professional Paper 272, 1980, p. 4, <http://cna.org/sites/default/files/research/5500027200.pdf>, acedido/consultado em março de 2015.



Da potência marítima no caso de ter de apoiar logisticamente as suas forças no Teatro de Operações Europeu e do Norte de África, sendo o território açoriano muito importante nesse apoio, tanto para a aviação como para a navegação.

Da potência terrestre no caso de querer impedir uma invasão da potência marítima sobre o território ou caso pretenda estorvar as acções da mesma no processo de apoio logístico referido.

Logo em setembro de 1939 o Governo Português declara a sua neutralidade perante o conflito e procura levá-la o mais longe e equilibradamente possível. A lógica desta atitude era evidente: fazer a guerra no campo dos Aliados comportaria o risco de uma invasão do território ibérico pela Alemanha; aderir ao Eixo equivaleria à ocupação dos Açores, Madeira e Cabo Verde pela Inglaterra e depois pelos EUA e ainda, sem o apoio da Inglaterra, colocavam-se em risco os territórios de Angola e Moçambique por cuja anexação a África do Sul ambicionava.

Os EUA queriam invadir os Açores de modo a controlar a navegação oceânica no Atlântico e criar uma base aérea, antecipando-se aos alemães. Contudo, no início da Guerra os ingleses não concordaram com esta abordagem e criou-se assim uma situação de impasse entre os americanos e os alemães.

Por um lado os alemães afirmaram que se a neutralidade portuguesa fosse quebrada em ajuda aos Aliados, as Forças do Eixo invadiriam Portugal continental pela fronteira espanhola. Contudo, sabiam que se procedessem a essa invasão, a opinião pública de muitos países do continente americano iria rebelar-se contra, e que os EUA e a Inglaterra invadiriam os Açores, Cabo Verde e talvez Angola e outras colónias portuguesas<sup>117</sup>.

Foi colocada em cima da mesa a possibilidade de forças alemãs invadirem os Açores também, contudo a avaliação dos chefes de estado alemães foi que essa seria uma operação muito perigosa e imprevisível, sujeita a um contra-ataque inglês e americano para a reconquista portuguesa do território<sup>118</sup>.

Por outro lado, os americanos sabiam que se fizessem uma invasão do arquipélago dos Açores em antecipação, como ataque preventivo, esse acto iria resultar no fim da neutralidade portuguesa, tornando-se Portugal aliado da Alemanha e todo o

---

<sup>117</sup> Kenneth G. Weiss, *The Azores in Diplomacy and Strategy, 1940-1945*, Professional Paper 272, 1980, p. 7, <http://cna.org/sites/default/files/research/5500027200.pdf>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>118</sup> *Ibidem*.



território português, com as suas colónias, tornar-se-ia muito importante para o desenrolar da Guerra<sup>119</sup>.

Apesar da proximidade política entre Espanha e as Forças do Eixo, porque as forças alemãs e italianas haviam ajudado o General Franco na Guerra Civil Espanhola, após a invasão da França pelas forças alemãs a Espanha mudou, passando de um estatuto de neutralidade para o de não-beligerante, e não prestou assistência efusiva ao Eixo, afirmando que ainda havia grande divisão interna no país, aliado a uma grave situação económica e ao perigo de invasão inglesa sobre as Canárias e as Baleares<sup>120</sup>.

Sem a assistência espanhola, a invasão de Portugal Continental e dos Açores tornou-se mais difícil de pôr em andamento, e a atenção alemã virou-se para Leste, onde a Itália estava a sofrer grandes derrotas às mãos dos gregos e dos britânicos<sup>121</sup>.

Apesar de o perigo imediato ter passado, Portugal continuou a fazer preparativos para uma eventual invasão alemã. Um conselho dado pelos ingleses em 1941 foi que caso a Alemanha invadisse o território continental português, deveria efetivar-se a resistência possível no continente mas deveria o governo e as capacidades estatais mudarem-se para o arquipélago dos Açores<sup>122</sup>.

Apesar das vitórias alemãs nos Balcãs e no Norte de África terem reacendido o perigo para uma invasão alemã nos Açores e Cabo Verde (e conseqüentemente o perigo de uma invasão preventiva americana e britânica), o início da Operação *Barbarossa*, com o ataque alemão à Rússia no outro extremo do continente europeu, veio descansar e reduzir o nível de alerta e perigo nos territórios portugueses<sup>123</sup>.

As Forças Aliadas receosas de que houvesse uma invasão alemã e em sua consequência as Forças do Eixo ganhassem uma base avançada no meio do Atlântico, de onde poderiam atacar os EUA e controlar a navegação entre EUA e Inglaterra (essencial para o esforço de guerra inglês) começaram a fazer planos de invasão também. Assim, impediriam os alemães de ganhar um ponto estratégico importante no Atlântico e ganhariam até um posto de onde poderiam sair forças para combater os temidos *U-boats* alemães.

<sup>119</sup> Kenneth G. Weiss, *The Azores in Diplomacy and Strategy, 1940-1945*, Professional Paper 272, 1980, p. 8, <http://cna.org/sites/default/files/research/5500027200.pdf>, acedido/consultado em março de 2015.

<sup>120</sup> *Ibidem*, p. 9 e p. 10.

<sup>121</sup> *Ibidem*, p.10.

<sup>122</sup> *Ibidem*, p. 11.

<sup>123</sup> Francisco Miguel Nogueira, *Os Açores e a neutralidade portuguesa na Segunda Guerra Mundial*, p.17, [https://www.academia.edu/8097382/Os\\_A%C3%A7ores\\_e\\_a\\_neutralidade\\_portuguesa\\_na\\_II\\_Guerra\\_Mundial](https://www.academia.edu/8097382/Os_A%C3%A7ores_e_a_neutralidade_portuguesa_na_II_Guerra_Mundial), acedido/consultado em março de 2015.

Na Cimeira de *Trident*, em maio de 1943, que reuniu em Washigton D.C. os líderes e chefes militares americanos e ingleses, Churchill apresentou um plano para a invasão dos Açores: a Operação *Brisk*. Os ingleses, afirmando que as relações com os portugueses eram da sua responsabilidade, mantinham a vontade de serem eles a tratar da situação e proceder à ocupação do território<sup>124</sup>.

Esta operação previa um desembarque simultâneo no Faial e Terceira em agosto de 1943, usando nove batalhões de infantaria e dois batalhões de comandos de forças especiais, transportados em 18 navios com 130 lanchas de desembarque, apoiados por um porta-aviões de escolta, três cruzadores, 10 destroyers e oito corvetas<sup>125</sup>.

No plano ficava ainda definido que o desembarque teria começo de manhã e apenas com algumas horas de antecedência é que o governo português seria avisado, sendo informado também apenas nessa ocasião para que as facilidades nos Açores ficassem à disposição das Forças Aliadas.

Apesar do plano já estar definido e se terem iniciado os preparativos da Operação *Brisk*, que depois tomou o nome de Operação *Lifeline*, Anthony Eden que era o responsável pelo *Foreign Office*, o Ministério dos Negócios Estrangeiros britânico, aconselhava a continuar as negociações com o governo português. O *Foreign Office* estipulou assim que se fizesse um pedido para a cedência de bases no Arquipélago dos Açores, para aumentar a eficácia da guerra anti-submarina no Atlântico<sup>126</sup>.

Esta posição de Londres e de Washington prosseguiu até ao segundo semestre de 1943, altura em que Portugal cedeu as facilidades nos Açores às forças armadas do Reino Unido a pedido deste país e ao abrigo das cláusulas da Velha Aliança (Tratado de Windsor)<sup>127</sup>.

O perigo de invasão integral do Arquipélago dos Açores, primeiro do lado das Forças do Eixo depois do lado das Forças Aliadas, tinha desaparecido e a soberania do território tinha a garantia de ser mantida - um dos grandes objectivos do governo português durante a Guerra e até um dos motivos pelo qual tinha escolhido a neutralidade em 1939.

---

<sup>124</sup> Francisco Miguel Nogueira, *Os Açores e a neutralidade portuguesa na Segunda Guerra Mundial*, p.19, [https://www.academia.edu/8097382/Os\\_A%C3%A7ores\\_e\\_a\\_neutralidade\\_portuguesa\\_na\\_II\\_Guerra\\_Mundial](https://www.academia.edu/8097382/Os_A%C3%A7ores_e_a_neutralidade_portuguesa_na_II_Guerra_Mundial), acedido/consultado em março de 2015.

<sup>125</sup> *Ibidem*.

<sup>126</sup> *Ibidem*, p. 20.

<sup>127</sup> *Ibidem*, p. 21.

### 2.5.2. Cabo Verde e a sua intervenção na Segunda Guerra Mundial

Apesar de não possuir a mesma relevância estratégica que o Arquipélago dos Açores, o Arquipélago de Cabo Verde ainda assim tinha muita importância para o desenrolar da Guerra, principalmente na guerra no Norte de África.

Os alemães queriam controlar pontos importantes no Atlântico de modo a terem um controlo mais efetivo e seguro do Norte de África e do Mediterrâneo. Foi desenvolvida assim a Operação *Felix* (ou *Directiva do Fuhrer n.º18*) que tinha o objectivo de capturar as Canárias, Gibraltar e Cabo Verde em novembro de 1940. O plano tinha como premissa o apoio de Franco, mas este não se juntou às forças do Eixo, principalmente por motivos de ordem de política interna<sup>128</sup>.

Portugal no início da Guerra era abertamente neutral mas com o avanço da guerra e com a balança a pender cada vez mais para o lado dos Aliados, tornou-se mais pró-aliados, embora nunca rompendo com a sua neutralidade assumida por completo. Esta postura verificava-se não só no território continental como também no insular e ultramarino, todos sempre mantidos como territórios soberanos portugueses.

Cabo Verde tornou-se um ponto de abrigo para os sobreviventes de ataques dos *U-boats* à navegação, sendo que muitos ingleses aí ficaram após serem salvos no mar, muitas vezes pela população residente no arquipélago de Cabo Verde.

---

<sup>128</sup> Kenneth G. Weiss, *The Azores in Diplomacy and Strategy, 1940-1945*, Professional Paper 272, 1980, p. 7, <http://cna.org/sites/default/files/research/5500027200.pdf>, acedido/consultado em março de 2015.



## 2.6. Relevância dos *U-boats* na Segunda Guerra Mundial

*U-boats* é a abreviatura da designação em alemão de submarino *Unterseeboot*, que causaram grande devastação no Oceano Atlântico e no Índico durante a Segunda Guerra Mundial. Estes submarinos tiveram uma influência tão grande na guerra que Winston Churchill veio afirmar que durante a Batalha do Atlântico foi a única altura em que a Inglaterra ponderou a rendição<sup>129</sup>.

O sucesso dos submarinos alemães na Primeira Guerra Mundial tinha sido surpreendente para muitas nações e no fim da guerra, os submarinos alemães que restavam foram repartidos pelos países vencedores e daí nasceram as diversas classes de submarinos de países como os E.U.A., Inglaterra, França e Rússia. Por esta razão, o Tratado de Versalhes tinha proibido a Alemanha de ter submarinos na sua Marinha. Para contornar este facto, os alemães enviaram militares para a Espanha e Rússia para treinarem nesses territórios aliados, e mesmo assim, contrariando o disposto no Tratado de Versalhes, em 1939 a Alemanha já tinha 57 *U-boats* prontos para acção e tinha mais 10 em fase final de construção.

Entre 1918 e os anos 30, os ingleses tinham construído 50 submarinos, os americanos 28, franceses 83 e os russos 100, sendo que muitos dos submarinos russos foram construídos com *designs* alemães em cooperação entre os dois países<sup>130</sup>.

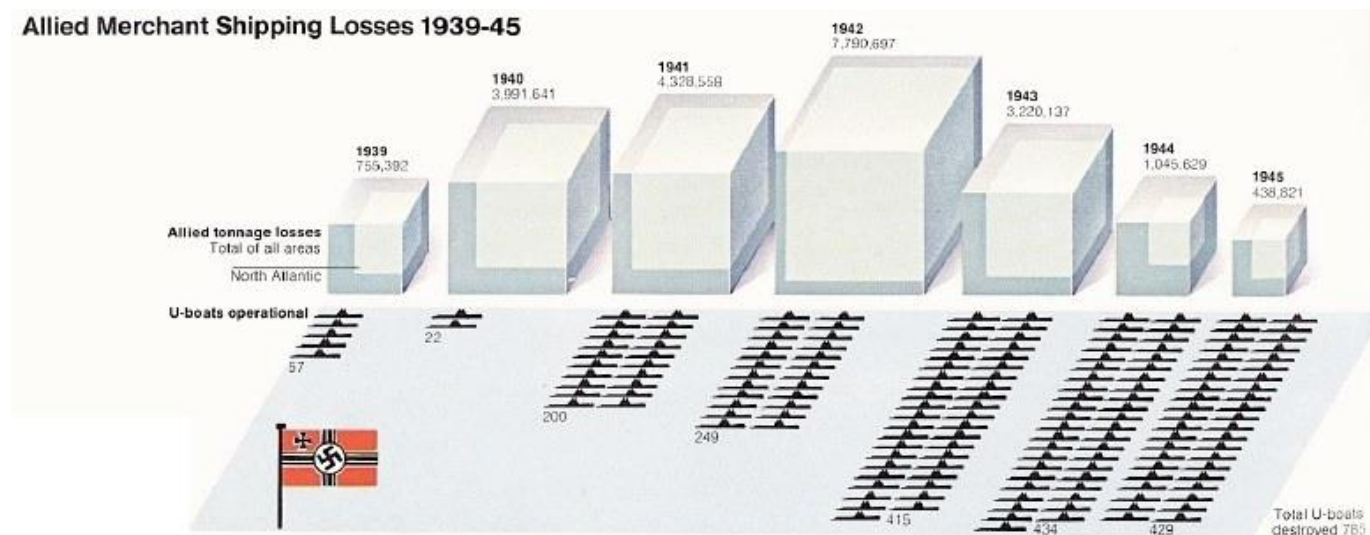


Fig. 18 – Diagrama relacionando o número de submarinos alemães e as perdas na navegação mercante aliada, sendo o pico destas perdas em 1942 (um ano antes da concessão da Base das Lajes aos aliados).

<sup>129</sup> *U-boats*, HistoryLearningSite.co.uk, 2014, <http://www.historylearningsite.co.uk/u-boats.htm>, acedido/consultado em abril de 2015.

<sup>130</sup> *Ibidem*.



Assim, quando Hitler anunciou que a Alemanha iria proceder a um re-armamento aberto, a Marinha germânica já tinha uma experiência considerável no *design* de submarinos. Sob o governo nazi não havia que esconder o conhecimento na área nem o aumento exponencial das forças armadas do país. Foram estabelecidos cinco tipos de submarinos:

- Submarinos de Costa (de 250 a 500 toneladas);
- Submarinos de Minas (de 250 a 500 toneladas);
- Subamrinos de Mar (de 500 a 700 toneladas);
- Submarinos de Oceano (1000 toneladas);
- *U-cruisers* (1500 toneladas).

Com a entrada da Inglaterra e França na Segunda Guerra Mundial, a 3 de setembro de 1939, a *Kriegsmarine* (Marinha) alemã implementou táticas semelhantes às usadas na Primeira Grande Guerra, sendo que eram incapazes de fazer frente à *Royal Navy* (Marinha inglesa) com navios de superfície, os nazis começaram uma campanha de ataque à navegação aliada com o objectivo de cortar as linhas de reabastecimento vitais para o esforço de guerra britânico<sup>131</sup>.

Apesar do Almirante Raeder, o comandante supremo da Marinha alemã, acreditar na supremacia dos navios de superfície e que estes poderiam fazer frente aos ingleses, o comandante dos submarinos alemães, o então Comodoro Karl Doenitz, desafiou-o para a utilização mais regular dos submarinos.

O início da guerra foi repleto de vitórias para os submarinos alemães, como o afundamento do paquete *Athenia* pelo U-30 (que demonstrou a vulnerabilidade dos navios aliados que navegavam sem escoltas), o afundamento do porta-aviões HMS *Courageous* pelo U-29 em setembro de 1939 e o afundamento do couraçado HMS *Royal Oak* pelo U-47 em outubro de 1939. Este último ataque teve um grande impacto psicológico por ter atacado um navio de linha inglês no porto de Scapa Flow, considerado muito seguro até então, demonstrando assim as capacidades bélicas dos submarinos.

---

<sup>131</sup> Kennedy Hickman, *World War II: Battle of the Atlantic*, <http://militaryhistory.about.com/od/worldwari1/p/World-War-ii-Battle-Of-The-Atlantic.htm>, acedido/consultado em abril de 2015.

Este ataque veio pôr em questão o plano do Almirantado inglês para a guerra naval no Atlântico: de bloquear a frota alemã no Mar do Norte e bloquear qualquer movimentação alemã para o Atlântico<sup>132</sup>.

Ao longo da guerra foram sendo desenvolvidos novos modelos de submarinos, que ao entrarem nas hostilidades se demonstraram mortíferos nas águas do Atlântico. Contudo, apesar dos desenvolvimentos dos submarinos as armas que estes disparavam, os torpedos, continuavam a ser pouco fiáveis e a *Kriegsmarine* investiu muito para aumentar a precisão e para garantir que os torpedos explodiam aquando do impacto<sup>133</sup>.

Com a derrota francesa e a invasão alemã do seu território em junho de 1940, a Marinha alemã ganhou inúmeras bases navais ao longo da costa francesa. Doenitz conseguiu para os seus submarinos bases na costa ocidental em Brest, La Rochelle, La Pallice, St. Nazaire, Lorient e Bordéus. Este passo foi muito importante para o esforço de guerra dos alemães pois assim os submarinos, quando saíam para uma missão no Atlântico, já não tinham de passar pelo Canal da Mancha nem pelo Mar do Norte (área muito perigosa para estes) e possibilitavam aos submarinos fazer missões mais prolongadas no oceano, poupando muitas milhas de viagem<sup>134</sup>.

Fig. 19 – Bases navais alemãs ao longo da costa francesa, após a invasão nazi, onde estavam estacionados *U-boats*.



<sup>132</sup> *U-boats*, HistoryLearningSite.co.uk, 2014, <http://www.historylearningsite.co.uk/u-boats.htm>, acedido/consultado em abril de 2015.

<sup>133</sup> *Ibidem*.

<sup>134</sup> *Ibidem*.



Com acesso aberto para o Atlântico e sem restrições para a sua atuação, os *U-boats* representavam agora um perigo ainda maior para os Aliados no oceano e ganharam ainda mais sucesso, apesar de ao longo da costa britânica esse sucesso não se verificar com tanta regularidade devido às defesas costeiras inglesas.

O auxílio do avião de reconhecimento *Focke-Wulf FW 200 Condor* ajudou os submarinos na detecção e localização de comboios marítimos para estes atacarem. No resto de 1940 e durante 1941 os submarinos alemães infligiram grandes perdas para a navegação aliada e gozou de um sucesso tremendo, tendo este período ficado conhecido como os “Tempos Felizes” para as guarnições dos submarinos alemães<sup>135</sup>. Entre junho e novembro de 1940 cerca de 1.6 milhões de toneladas de navios foram afundados, um ritmo insustentável para o Império Britânico para continuar com a guerra<sup>136</sup>.

Contudo, a máquina de guerra nazi não conseguia produzir submarinos a um ritmo rápido o suficiente. Apesar de em 1940 terem saído para o mar 60 *U-boats*, para a estratégia alemã no Atlântico eram precisos muitos mais. De facto durante os denominados “Tempos Felizes” apenas havia 30 submarinos no oceano de cada vez<sup>137</sup>, que para a área do Atlântico Norte são poucos. Mesmo assim, os submarinos de Doenitz conseguiram espalhar o terror pelos mares individualmente e se tivessem sido construídas mais destas máquinas de guerra, a guerra talvez tivesse tido um resultado diferente.

Com tais perdas, os ingleses equiparam os seus *destroyers* e corvetas com o ASDIC<sup>138</sup> e adquiriram, em setembro de 1940, cinquenta *destroyers* obsoletos aos Estados Unidos para aumentar o número de escoltas disponíveis para garantir a segurança da navegação. Ao longo dos anos da guerra, os britânicos continuaram a apostar na construção de escoltas para os seus comboios logísticos<sup>139</sup>.

Deixando a tática de ataques individuais, os submarinos foram agrupados em alcateias, as famosas “*wolfpacks*”, e o número de ataques à navegação aumentou, tendo atingido o seu pico em 1942 quando os comandantes dos *U-boats* se aperceberam que

<sup>135</sup> Kennedy Hickman, *World War II: Battle of the Atlantic*, <http://militaryhistory.about.com/od/worldwari1/p/World-War-ii-Battle-Of-The-Atlantic.htm>, acedido/consultado em abril de 2015.

<sup>136</sup> *U-boats*, HistoryLearningSite.co.uk, 2014, <http://www.historylearningsite.co.uk/u-boats.htm>, acedido/consultado em abril de 2015.

<sup>137</sup> *Ibidem*.

<sup>138</sup> ASDIC – Um sistema ainda experimental, sem testes no terreno e que após alguma utilização se provou muitas vezes incapaz de manter o contacto do alvo durante o ataque.

<sup>139</sup> Kennedy Hickman, *World War II: Battle of the Atlantic*, <http://militaryhistory.about.com/od/worldwari1/p/World-War-ii-Battle-Of-The-Atlantic.htm>, acedido/consultado em abril de 2015.



ao atacarem durante a noite lhes dava uma vantagem: tornavam-se invisíveis aos escoltas (pequena silhueta) e podiam aproximar-se mais, tornando os navios iluminados em alvos fáceis. Os submarinos atacarem à superfície também trouxe outra vantagem, que seria o facto de o ASDIC ter sido desenhado para detecção subaquática e com os submarinos à superfície estes não eram detectados<sup>140</sup>.

O sucesso tremendo dos homens de Doenitz trouxe grande preocupação para os Aliados, que rapidamente começaram a desenvolver novas tecnologias de armamento anti-submarino, como cargas de profundidade, *hedgehogs* e radares com melhor discriminação para melhor detecção nocturna dos *U-boats*, tornando-os cada vez mais vulneráveis a ataques.

Desta forma, com o desenvolvimento das operações anti-submarinas dos ingleses, Doenitz colocou os seus *wolfpacks* mais para Oeste, forçando os Aliados a aumentar as suas zonas de escolta para toda a travessia atlântica, gastando mais recursos nesta missão de protecção. Os americanos, apesar de ainda neutros, garantiam a segurança na sua *Pan-American Security Zone* na zona oeste do Atlântico, até à Islândia, e na zona este pertencia à *Royal Canadian Navy* a função de escolta.

Apesar de todos os desenvolvimentos na guerra anti-submarina e no aumento das escoltas oceânicas, os submarinos continuavam a operar na zona central do Atlântico, fora do alcance da aviação aliada. Esta era a conhecida “*Mid-Atlantic Gap*” ou a “*Azores Gap*” onde a intervenção da Força Aérea era quase inexistente<sup>141</sup>.

A entrada dos EUA na guerra em dezembro de 1941 forneceu aos *U-boats* uma nova área de ataque e muitos novos alvos na costa este dos Estados Unidos e Caraíbas. De facto, nos primeiros seis meses de 1942, 21 submarinos alemães afundaram 500 navios<sup>142</sup>. Este sucesso deveu-se principalmente ao facto de os americanos não acreditarem em navegarem em comboios organizados mas sim numa navegação mais individual e destacar *destroyers* com a missão específica de destruir submarinos, missão que se verificou ser extremamente difícil de realizar devido às habilidades dos comandantes alemães, com a experiência de quase três anos de guerra. Finalmente em agosto de 1942, as altas-chefias americanas decidiram que os navios que faziam a rota

<sup>140</sup> *U-boats*, HistoryLearningSite.co.uk, 2014, <http://www.historylearningsite.co.uk/u-boats.htm>, acedido/consultado em abril de 2015.

<sup>141</sup> Kennedy Hickman, *World War II: Battle of the Atlantic*, <http://militaryhistory.about.com/od/worldwari1/p/World-War-II-Battle-Of-The-Atlantic.htm>, acedido/consultado em abril de 2015.

<sup>142</sup> *U-boats*, HistoryLearningSite.co.uk, 2014, <http://www.historylearningsite.co.uk/u-boats.htm>, acedido/consultado em abril de 2015.

EUA-Inglaterra deveriam navegar em comboios com protecção de escoltas, tais eram os danos provocados pelos temidos *U-boats*.

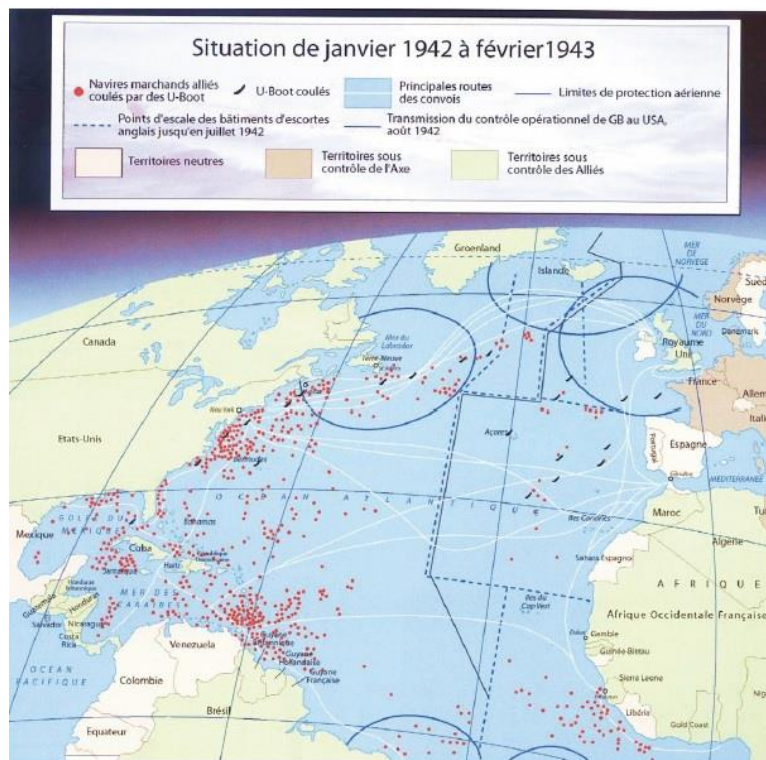


Fig. 20 – Mapa referente ao período entre janeiro de 1942 e fevereiro de 1943, após a entrada dos EUA na Segunda Guerra Mundial, quando os ataques dos *U-boats* se concentraram na costa este do continente americano.

A aliança com os americanos e estes na guerra, permitiu aos ingleses aliviar as suas docas na construção de navios militares e dar aos americanos essa tarefa, como a fragata classe *River* que veio combater os submarinos alemães no oceano<sup>143</sup>. Os nazis também enfrentavam o perigo aéreo, nomeadamente do bombardeiro VLR (Very Long Range) *Liberator* e do *Short Sunderland*, que saíam de bases terrestres e de navios como o MAC-ship (Merchant Aircraft Carrier) que permitia o transporte e descolagem de até quatro aviões<sup>144</sup>.

Mas, com cada avanço aliado na luta anti-submarina, os *U-boats* desenvolviam um nova tecnologia. Foi introduzido um novo torpedo que correspondia aos pedidos dos

<sup>143</sup> Um navio que permitia fazer escolta de comboios na totalidade da travessia atlântica, melhorando a segurança dos navios de transporte, e vinha equipado com radar H/F-D/F que lhes permitia “ver” os *U-boats* à superfície durante a noite.

<sup>144</sup> *U-boats*, HistoryLearningSite.co.uk, 2014, <http://www.historylearningsite.co.uk/u-boats.htm>, acedido/consultado em abril de 2015.



comandantes alemães, com guiamento *homing* que viajava a velocidades relativamente lentas mas, muito preciso. Foi também instalado nos submarinos um equipamento chamado Radar Impulse Director (RID) que permitia aos submarinos detectarem emissões radar provenientes de navios e aviões e lhes dava a oportunidade de submergirem e evitarem o ataque<sup>145</sup>.

Em 1943 os ingleses passaram a navegar com o que se chamou de “*convoy support groups*” (ou grupos de apoio a comboios) que eram grupos compostos por navios que seguiam à frente do comboio e procuravam os submarinos mas caso fosse preciso, voltavam para proteger o comboio. Apesar destes grupos de apoio, a proteger os navios do comboio seguiam na mesma os escoltas.

Mas, mesmo assim, 1943 começou bem para o lado alemão, com a decifração das comunicações cifradas inglesas para as navegações atlânticas e conseguiram organizar um ataque maciço em março desse ano com 39 *U-boats* a atacar dois comboios, causando o afundamento de 21 navios mercantes (140.000 toneladas) com apenas 3 submarinos perdidos<sup>146</sup>. A tática alemã de afundar mais navios que aqueles que os Aliados conseguiam construir parecia começar a ter um resultado positivo, e a situação de reabastecimento de Inglaterra começava a tornar-se crítica<sup>147</sup>.

Contudo ainda no ano de 1943, a maré da guerra foi mudando para o lado dos Aliados, devido aos avanços tecnológicos na detecção dos submarinos e por causa da cobertura aérea que agora era possível fornecer aos comboios.

Foi desenvolvido o radar ASV (Air to Surface Vessel), que permitia aos aviões detectarem os *U-boats* à superfície sem que estes conseguissem detectar as emissões do radar, ficando sem a possibilidade de prever um ataque aéreo<sup>148</sup>. A introdução de cada vez mais porta-aviões nas escoltas aos comboios e a utilização dos VLR *Liberators*, a partir dos porta-aviões e de bases aéreas, como a Base das Lajes nos Açores, foi possível fechar a “Air Gap” que existia até então, uma zona sem protecção aérea para a navegação trans-atlântica.

---

<sup>145</sup> *U-boats*, HistoryLearningSite.co.uk, 2014, <http://www.historylearningsite.co.uk/u-boats.htm>,  
acedido/consultado em abril de 2015.

<sup>146</sup> *Ibidem*.

<sup>147</sup> Kennedy Hickman, *World War II: Battle of the Atlantic*,  
<http://militaryhistory.about.com/od/worldwari1/p/World-War-II-Battle-Of-The-Atlantic.htm>,  
acedido/consultado em abril de 2015.

<sup>148</sup> *U-boats*, HistoryLearningSite.co.uk, 2014, <http://www.historylearningsite.co.uk/u-boats.htm>,  
acedido/consultado em abril de 2015.



As perdas alemãs foram aumentando ao longo de 1943 e para contrariar esta tendência, Doenitz decidiu equipar os seus submarinos com mais armas anti-aéreas, com o objectivo de melhorar a defesa aérea e servir como um meio de intimidação para os aviões, que se veio a verificar ser inútil pois os aviões esperavam fora do alcance das armas anti-aéreas até o submarino começar a submergir para atacar e avisavam entretanto navios de superfície. Para fornecer às guarnições dos seus submarinos algum tipo de aviso antecipado de um ataque da aviação aliada foi instalado nos *U-boats* um receptor *Metox* que iria alertar as guarnições caso houvesse uma busca radar na zona, contudo este equipamento na realidade teve o resultado oposto, o *Metox* emitia um sinal radar que era detectado e localizado pelos Aliados<sup>149</sup>.

Entre abril e julho de 1943, a *Kriegsmarine* perdeu 109 submarinos e, com tais perdas, Doenitz tomou a decisão de retirar as suas forças do oceano de modo a renovarem os submarinos e implementar novos desenvolvimentos, como melhores torpedos, novos motores e novos revestimentos *stealth* para os *U-boats*. Foi construído também um novo modelo, o Tipo XXI, que era a grande promessa alemã para inverter a situação no Atlântico<sup>150</sup>.

Contudo, os problemas para os submarinos alemães não se cingiam aos mares, mas existiam também em terra. O avanço aliado pelo continente europeu resultou na perda das muito importantes bases de lançamento dos *U-boats* na costa francesa, italiana e grega. Bombardeamentos constantes dos depósitos de combustível, das fábricas e infra-estruturas alemãs, onde os submarinos eram construídos, veio atrasar a renovação da frota alemã e agora, com menos bases, menos combustível e menos submarinos disponíveis, o potencial bélico que Doenitz tinha à sua disposição tinha diminuído de forma severa.

As matérias primas necessárias para a construção de submarinos, como o ferro<sup>151</sup>, passaram a ser fornecidas ao exército e força aérea, dando-se primazia ao combate continental e à defesa do território terrestre alemão.

No final da guerra, a Batalha do Atlântico demonstrou ser uma das que ceifou mais vidas. As perdas do lado dos Aliados chegou a 3.500 navios mercantes e 175

---

<sup>149</sup> *U-boats*, HistoryLearningSite.co.uk, 2014, <http://www.historylearningsite.co.uk/u-boats.htm>, acedido/consultado em abril de 2015.

<sup>150</sup> *Ibidem*.

<sup>151</sup> O ferro era para os alemães um bem essencial para manter a máquina da guerra em funcionamento mas que escasseava, sendo que no seu território não havia ferro em abundância, tendo que se ir buscar este material à Suécia e Finlândia e transportá-lo até à Alemanha por comboio e por mar.



navios de guerra, perfazendo um total de cerca de 72.000 mortos. Do lado alemão perderam-se 783 *U-boats*, deixando aproximadamente 30.000 mortos (praticamente 75% de toda a força de submarinos alemães)<sup>152</sup>.

Depois do final da batalha, Winston Churchill afirmou: "*The Battle of the Atlantic was the dominating factor all through the war. Never for one moment could we forget that everything happening elsewhere, on land, at sea or in the air depended ultimately on its outcome...*"<sup>153</sup>. Esta afirmação demonstra bem a importância que a Batalha do Atlântico teve no esforço de guerra Aliado, e desta forma é perceptível o porquê de tudo relacionado com esta batalha tivesse tido uma relevância de notar.

### 2.6.1. Submarinos do Eixo no Índico

A existência de submarinos do Eixo no Oceano Índico e os ataques perpetrados por estes não é muito conhecido nem discutido, contudo durante os anos da guerra muitos navios foram alvos de ataques por parte de submarinos alemães, italianos e japoneses. Só na costa sul-africana entre 1939 e 1945 foram afundados 155 navios<sup>154</sup>.

O destacamento de submarinos alemães para sul do equador para atacar a navegação na zona da África do Sul começou em 1942, sendo que em 1943 tinha já sido criado um grupo de *U-boats*, um *wolfpack*, apelidado de *Monsun Gruppe* (ou grupo da monção) com bases nos territórios controlados pelo Japão na península malaia. Este grupo tinha o objectivo de atacar os navios de transporte ao longo da costa do Sudeste Asiático e as linhas de comunicação com a Índia<sup>155</sup>.

O sucesso inicial destes ataques deveu-se ao facto de a protecção aos comboios de transporte em vigência no Atlântico não existirem no Índico e Pacífico na época. Os alemães já tinham em mente o uso de submarinos no Índico desde 1941, mas apenas em 1942 é que os primeiros *U-boats* começaram a efectuar ataques no Índico, perto da África do Sul. O *Monsun Gruppe* adveio do sucesso destes primeiros nas águas do Índico Sul, perto de Madagáscar e Moçambique.

<sup>152</sup> Kennedy Hickman, *World War II: Battle of the Atlantic*, <http://militaryhistory.about.com/od/worldwari1/p/World-War-II-Battle-Of-The-Atlantic.htm>, acedido/consultado em abril de 2015.

<sup>153</sup> *Ibidem*.

<sup>154</sup> Bill Bizley, *U-boats off Natal – The Local Ocean War, 1942-1944*, Vol 23/24, Natal – Journal of the Natal Society Foundation, 1994, p. 76, <http://www.natalia.org.za/Files/23-24/Natalia%20v23-24%20article%20p76-98%20C.pdf> acedido/consultado em abril de 2015.

<sup>155</sup> Marcin Jędrzejewski, *Monsun boats – U-boats in the Indian Ocean and the Far East*, <http://www.singapore-boxing.org/Monsun%20U-boats%20in%20the%20Indian%20Ocean%20and%20the%20Far%20East%20by%20Marcin%20Jędrzejewski.pdf>, acedido/consultado em abril de 2015.



Com o perigo para a navegação no Mediterrâneo, a rota em torno do Cabo da Boa Esperança voltou a ter grande fluxo marítimo e o porto na costa este da África do Sul que tinha melhores condições para navios de grande envergadura era o porto de Durban, sendo que em os navios atracados ou fundeados nesse porto rondavam os 20 por dia em 1941 e em 1942 chegava à média de 50 por dia<sup>156</sup>.

Os japoneses foram os primeiros a usar submarinos no Canal de Moçambique, entre Moçambique e Madagáscar, tendo afundado o navio de 7.341 toneladas SS *Mundra* a 6 de julho de 1942<sup>157</sup>, mostrando que a ameaça nipónica na região não deveria ser ignorada.

A partir de outubro de 1942, os alemães tomaram conta das actividades submarinas no Índico Sul. Esta data é facilmente explicada pelo facto de em julho desse ano as defesas costeiras e os radares americanos terem contido, mas não de todo derrotado, os *U-boats* perto da costa americana. Deu-se assim uma mudança no emprego destes, para uma zona com muita actividade marítima – a costa da África do Sul, dando assim origem ao *Gruppe Eishbar*<sup>158</sup>.

Ao longo da costa sul-africana, nos primeiros quatro dias da chegada dos submarinos alemães, foram afundados 14 navios (perfazendo um total de 100 902 toneladas em perdas)<sup>159</sup>.

Os ataques alemães no perto da costa de Durban só chegaram a 31 de outubro, com o afundamento dos navios SS *Empire Guidom* e SS *Reynolds*, a 200 milhas de distância desse importante porto. E logo no dia seguinte deu-se o afundamento do SS *Mendoza*, a cerca de 70 milhas a leste de Durban<sup>160</sup>.

Os ingleses foram criando uma defesa cada vez mais eficaz, mas que contudo continuava à mercê dos temidos *U-boats*. Os navios de superfície, com as suas cargas de profundidade tentavam destruir os submarinos, estes tentavam escapar.

Ataques constantes à navegação continuaram, tendo-se destacado o comandante Wolfgang Luth pelas suas facetas na guerra submarina no Índico. Entre outros, o

---

<sup>156</sup> Bill Bizley, *U-boats off Natal – The Local Ocean War, 1942-1944*, vols 23/24, Natalia – Journal of the Natal Society Foundation, 1994, p. 78, <http://www.natalia.org.za/Files/23-24/Natalia%20v23-24%20article%20p76-98%20C.pdf> acedido/consultado em abril de 2015.

<sup>157</sup> *Ibidem*, p. 79.

<sup>158</sup> *Ibidem*, p. 81.

<sup>159</sup> *Ibidem*, p. 82.

<sup>160</sup> *Ibidem*.

submarino U-181, sob comando de Luth, afundou o petroleiro SS *Scottish Chief* que transportava 10.000 toneladas de crude, a 20 de novembro de 1942<sup>161</sup>.

Ao fim de algum tempo, a *wolfpack* deslocou-se mais para norte, para Lourenço Marques e foi nessa região que se deu o maior desastre marítimo da África do Sul, e o maior da guerra na Índico, o ataque e afundamento do SS *Nova Scotia* pelo U-177 a 28 de novembro a cerca de 30 milhas do Cabo de Santa Lucia<sup>162</sup>.

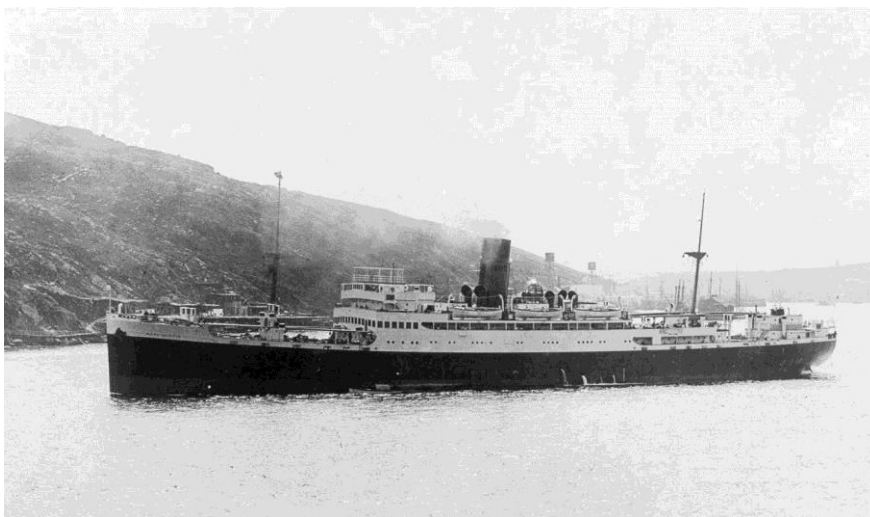


Fig. 21 – SS *Nova Scotia*, lançado ao mar em maio de 1926 e afundado a 28 de novembro de 1942, pelo U-177.

O comandante do submarino, após o ataque, fez uma transmissão rádio de modo a alertar as autoridades do naufrágio do navio, sendo de assumir que caso não tivesse feito a transmissão, o aviso NRP *Afonso de Albuquerque* não deveria ter conseguido salvar as 192 pessoas do SS *Nova Scotia* que salvou.

Há muitos relatos de *U-boats* que após atacarem um navio, vieram à superfície e auxiliaram os sobreviventes, ou rebocando os seus botes salva-vidas, ou dando mantimentos e indicando a direcção de terra, ou até recolhendo os náufragos e deixando-os em terra<sup>163</sup>.

Contudo, o perigo cada vez maior da aviação aliada e o facto de ter sido dada a ordem directa aos comandantes dos submarinos alemães para não auxiliarem os

<sup>161</sup> Bill Bizley, *U-boats off Natal – The Local Ocean War, 1942-1944*, vols 23/24, Natalia – Journal of the Natal Society Foundation, 1994, p. 84, <http://www.natalia.org.za/Files/23-24/Natalia%20v23-24%20article%20p76-98%20C.pdf> acedido/consultado em abril de 2015.

<sup>162</sup> *Ibidem*, p. 85.

<sup>163</sup> *Ibidem*, p. 86.



sobreviventes dos seus ataques de maneira alguma, veio acabar com esses casos de compaixão alemã para com os náufragos dos ataques por si perpetrados.

A 30 de novembro e 1 de dezembro de 1942, o jornal sul-africano *SS Mercury* noticia o afundamento de sete navios ao largo de Lourenço Marques. Também a 30 de novembro, o submarino U-177 afundou o transatlântico *SS Llandaff Castle*, de 10.799 toneladas, na fronteira marítima entre Moçambique e África do Sul. Dos 280 passageiros que iam a bordo, sobreviveram 270, salvos pelo HMS *Inconstant*. De novo, a 14 de dezembro, o mesmo submarino afundou o navio holandês de 3.085 toneladas, *SS Sawhloento*, a leste de Durban quando voltavam das águas moçambicanas, sendo o último dos dez navios afundados por este grupo em 1942<sup>164</sup>.

A fevereiro de 1943 chegou à África do Sul mais um *wolfpack* alemão, o *Gruppe Seehund*, tendo alcançado Moçambique no final desse mesmo mês. A situação encontrada por este grupo de submarinos não era de todo igual à do grupo anterior: tinham sido implementados novos procedimentos para a protecção dos comboios marítimos; os meios aéreos tinham sido reforçados com novas aeronaves com maior alcance; e também aumentou a capacidade dos aliados para detectarem os submarinos, devido à utilização do já mencionado equipamento *Metox*<sup>165</sup>.

Mesmo assim, este grupo de cinco *U-boats* conseguiu afundar sete navios de superfície em 15 dias, até à sua retirada da região a 14 de março de 1943. Neste período deu-se um dos ataques individuais mais bem sucedidos da Segunda Guerra Mundial com o ataque do U-160 a um comboio aliados que saía de Durban.

Entre 1 e 3 de março, o U-160, comandado pelo comandante Lassen, esteve a fazer a sua patrulha nas águas perto do Porto de Shepstone. Às 1400 de dia 3, Lassen avistou um comboio aliado com 11 navios de transporte, acompanhados por 4 navios de guerra, incluindo a corveta HMS *Nigella*. O *U-boat* seguiu o comboio ao longo da tarde e pela noite adentro, tarefa facilitada pelas luzes dos navios e da aviação que protegia o comboio. Aproveitando-se da baixa base das nuvens e má visibilidade, colocou-se no meio do comboio e emergiu, entre as duas linhas de navios, evitando assim a detecção por radar dos escoltas. O ataque começou às 2322 com o disparo de três torpedos, tendo afundado o navio americano *SS Harvey W. Scott* (7.176 toneladas) e o inglês *SS*

<sup>164</sup> Bill Bizley, *U-boats off Natal – The Local Ocean War, 1942-1944*, vols 23/24, Natal – Journal of the Natal Society Foundation, 1994, p. 89, <http://www.natalia.org.za/Files/23-24/Natalia%20v23-24%20article%20p76-98%20C.pdf> acedido/consultado em abril de 2015.

<sup>165</sup> *Ibidem*, p. 90.



*Nirpura* (5.961 toneladas), causando graves danos no petroleiro holandês *SS Tibia* (10.356 toneladas)<sup>166</sup>.

A reacção do comboio ao ataque foi desastrosa e veio facilitar a tarefa do submarino, em vez de dificultar: os navios ligaram as luzes de bordo, ligaram os holofotes para procurar sobreviventes e dispararam *very-lights* para o ar, aumentando a luminosidade e facilitando a localização deles mesmo.

Mantendo-se na mesma posição, a coberto da aviação e da detecção radar, e aproveitando da confusão causada com o primeiro ataque, voltou a atacar às 0110 de dia 4 de março, disparando dois torpedos. Este segundo ataque causou o afundamento do navio inglês de 5.087 toneladas *SS Empire Mahseer* em menos de dois minutos. Com o pânico instalado e os navios a procurar por submarinos na direcção errada, Lassen teve tempo para esperar pelo próximo alvo, que se apresentou às 0346, quando o submarino disparou 4 torpedos, tendo dois acertado no navio inglês *SS Marietta E.* de 7628 toneladas, que se afundou, e os outros dois no *SS Sheaf Crown*, causando danos graves no mesmo<sup>167</sup>.

Após 14 horas de perseguição e ataque, o U-160 foi detectado por um destroyer e submergiu e retirou-se da batalha, com o seu trabalho já feito. Pelas 0731, o HMS *Nigella* comunicou às autoridades que o comboio que escoltava estava agora reduzido para cinco navios e um escolta.

Este ataque veio mostrar que apesar dos avanços e defesas empregues no combate contra os submarinos, com perícia e ao aproveitar-se de pequenos erros por parte da navegação de superfície, os *U-boats* continuavam a representar um grande perigo para os aliados, pondo em causa as linhas de comunicação marítima existentes. Apesar deste caso, os comboios marítimos, com escolta traziam mais segurança para a navegação do que navios a navegar individualmente.

A destruição do U-160 na África do Sul não se ficou por aí, tendo também afundado a 11 de março o navio inglês *SS Aelbrynn* de 4.986 toneladas. Os sobreviventes deste ataque foram salvos pelo paquete português *Lourenço Marques*.

De todos os navios afundados em território sul-africano no Oceano Índico, apenas quatro não foram afundados pelos alemães: um navio afundado pelos japoneses

<sup>166</sup> Bill Bizley, *U-boats off Natal – The Local Ocean War, 1942-1944*, vols 23/24, Natal – Journal of the Natal Society Foundation, 1994, p. 91, <http://www.natalia.org.za/Files/23-24/Natalia%20v23-24%20article%20p76-98%20C.pdf> acedido/consultado em abril de 2015.

<sup>167</sup> *Ibidem*, p. 92.



e três pelo submarino italiano ITN *Leonardo Da Vinci*<sup>168</sup>, um *lone wolf* (submarino que navega e ataca sempre sozinho) que em meados de abril afundou o navio holandês SS *Sembilan* (7.177 toneladas), o inglês SS *Manaar* (8.007 toneladas) e o americano SS *John Drayton* (7.177 toneladas)<sup>169</sup>.

O sucesso do *Gruppe Seehund* baseou-se apenas no sucesso do U-160, sendo que no geral este *wolfpack* foi um falhanço, em comparação com o *Gruppe Eishbar*. O grupo seguinte, ao qual não foi atribuído nenhuma designação. Este grupo começou a actuar no Índico em março desse ano, mas não obteve grandes resultados, principalmente por causa das defesas costeiras, pelo sistema de alerta em vigor e pelas lições aprendidas pelos grupos antecessores, mas, ainda assim, afundaram os navios ingleses SS *Northmoor* (4.392 toneladas), SS *Dumra*, o americano SS *William King*, o holandês SS *Salabangka* (6.586 toneladas) e o petroleiro sueco SS *Pegasus* (9.583 toneladas) ao largo da costa sul-africana, tendo os alemães perdido o submarino U-197 para os escoltas aliados.

Com a assinatura do armistício entre os Aliados e os italianos em setembro de 1943, o Mediterrâneo abriu-se outra vez para a navegação aliada e a rota em torno do Cabo da Boa Esperança diminuiu em termos de número de navios<sup>170</sup>.

---

<sup>168</sup> Este submarino italiano ficou conhecido pelo afundamento do navio SS *Empress of Canada*, a 13 de março de 1943, ao largo de Las Palmas, que transportava 1800 pessoas, das quais 392 morreram, a maioria prisioneiros de guerra italianos.

<sup>169</sup> Bill Bizley, *U-boats off Natal – The Local Ocean War, 1942-1944*, vols 23/24, Natal – Journal of the Natal Society Foundation, 1994, pp. 94 e 95, <http://www.natalia.org.za/Files/23-24/Natalia%20v23-24%20article%20p76-98%20C.pdf> acessado/consultado em abril de 2015.

<sup>170</sup> *Ibidem*, p. 97.

### 3. INTERVENÇÕES PORTUGUESAS

Neste capítulo serão expostos os casos de salvamentos marítimos efectuados pela Marinha Portuguesa durante a Segunda Guerra Mundial. É possível realizar este estudo através da análise de relatórios de comando, relatos das guarnições dos navios portugueses e diários de navegação. A sequência de casos será por navio e por ano do salvamento.

#### 3.1. AVISO DE 1ª CLASSE NRP *AFONSO DE ALBUQUERQUE*

##### (Moçambique)

Como já foi referido anteriormente, a costa oriental de África era à data uma zona de guerra activa e perigosa para toda a navegação.

Chegado a Lourenço Marques a 27 de outubro de 1942, e perante aquela panorâmica, não foi de estranhar que tivesse sido dada a ordem de sair urgentemente na madrugada de dia 29 de novembro, para ocupar uma posição a cerca de 125 milhas a NE de Durban e a 32 da costa, onde um submarino alemão torpedeara e afundara o navio inglês *SS Nova Scotia*<sup>171</sup>.



Fig. 22 – Aviso de 1ª Classe NRP *Afonso de Albuquerque*, ao serviço da Marinha de Guerra Portuguesa de 1935 a 1961, quando foi destruído em combate durante a defesa de Goa face à invasão indiana (18 de dezembro de 1961).

Este largara do Suez e, depois de ter estado em Asmara e Massawa, na região da Eritreia, dirigiu-se para a África do Sul, transportando cerca de 1.200 pessoas. Além da

<sup>171</sup> José Agostinho de Sousa Mendes, *Setenta e Cinco Anos no Mar (1910-1985)*, Comissão Cultural da Marinha, 1989/1990.



guarnição, seguiam a bordo centenas de ingleses e 766 prisioneiros de guerra italianos (entre os quais três mulheres e a filha de uma delas).

O salvamento dos náufragos do SS *Nova Scotia* foi feito entre as 1330 horas do dia 29 de novembro e às 1600 do dia seguinte, conseguindo-se salvar do mar 183 vidas, de pessoas completamente esgotados por tanto sofrimento passado. Encontravam-se cobertos de nafta, uns numa pequena jangada e a maioria agarrados aos destroços que flutuavam, estando rodeados de centenas de cadáveres, que eram devorados pelos tubarões.

Na enfermaria, o trabalho exaustivo durou 36 horas consecutivas, o que permitiu a recuperação da maioria dos náufragos recolhidos.

O SS *Nova Scotia* tinha sido afundado pelo submarino alemão U-177, que enquanto a navegar à superfície avistou o navio a grande distância, por causa do fumo que deste saía. O submarino submergiu e às 0915 disparou três torpedos, à distância de 380 metros do alvo. O navio inglês afundou-se em sete minutos.

O comandante do *U-boat* recolheu para bordo dois náufragos, para recolher alguma *intel* e deixou os restantes na água. Estas eram as ordens que tinha recebido. Contudo, avisou as autoridades portuguesas. O NRP *Afonso de Albuquerque* avistou um navio de guerra inglês e comunicou-lhes do afundamento e forneceu a localização do mesmo, o navio inglês seguiu o seu caminho e não auxiliou no resgate dos náufragos.

### **3.2. AVISO DE 1ª CLASSE NRP *BARTOLOMEU DIAS* (Serra Leoa)**

Na noite de 13 de novembro de 1942, navegava este navio a 150 milhas da costa da Serra Leoa com rumo 135 e velocidade estimada de 10 nós e com mar de pequena vaga, sendo uma noite escura de fraca visibilidade.

Por volta das 2325, o oficial de quarto avistou por 35° a EB uma luz vermelha que lhe pareceu de farol eléctrico a cerca de uma milha de distância. Esta luz esteve visível por apenas 5 segundos, desaparecendo de seguida. Continuou-se assim a navegar nas condições anteriores, aumentando-se o cuidado na vigilância e mantendo-se a postos as guarnições das peças.

Já cerca das 2400, os vigias avistaram pelo través luzes brancas, fracas e rápidas, relativamente afastadas do navio. Procedeu-se então às buscas pela origem das luzes. Acendeu-se o projector de vante e pesquisou o horizonte, na direcção do través sem qualquer resultado.



Às 0007 do dia 14 de novembro tornou-se a ver uma luz vermelha a cerca de 20° para ré do través, sendo que se apontou o projector para essa zona e de novo nada se avistou. Não se voltou a avistar nenhum outro sinal e assim às 0015, colocou-se as máquinas a vante toda a força e proseguiu no caminho anterior, pois aproar ao local de onde se avistara a luz e as subsequentes pesquisas, efectuadas numa noite escura e de fraca visibilidade como era aquela, eram desaconselhadas.

De acordo com as instruções especiais nº16, número 6°, alínea f), para aquela missão, que o navio seguia, as preocupações de humanidade não se deveriam sobrelevar às necessidades de segurança própria. Chegou-se assim à decisão de que o navio iria governar ao rumo anterior até às 0300 e depois se iria inverter o rumo, chegando de volta ao ponto onde estavam às 0015 por volta das 0600, onde com a claridade do alvorecer já seria possível efectuar as buscas necessárias com segurança.

Às 0510 o projector pesquisou o horizonte três vezes para chamar a atenção de quem estivesse na origem das luzes avistadas na noite anterior, não se obteve resposta. Repetiu-se o processo às 0515 e desta vez avistou-se uma luz branca na marcação 30° por BB, sendo que o navio de imediato aproou à dita luz.

Às 0530 estava efectivamente pelo través do navio uma baleeira. Vinha-se já anteriormente a manobrar o navio de modo a colocar a baleeira a sotavento e o navio aproado aos náufragos, que quase na sua totalidade necessitaram de ajuda tal o seu estado clínico, sendo mesmo dois transportados em braços por não serem capazes de movimentarem.

Após retirar-se os náufragos da baleeira, içou-se a mesma para bordo. Na água foram avistados ainda seis mortos, provenientes do ataque ao navio inglês SS *Dagomba*<sup>172</sup>.

Após o resgate, foi dado ao comandante da embarcação afundada, que estava a bordo da baleeira, um questionário de modo a se descortinar as razões para tal acontecimento, porém o estado mental deste não permitia o preenchimento do dito questionário na sua totalidade. Com ajuda dos restantes oficiais resgatados conseguiu-se obter algumas informações. O navio de onde os náufragos eram provenientes era o SS *Dagomba*, com uma tripulação de 50 homens que fora torpedeado por um submarino italiano a 3 de novembro de 1942 às 1600, a 500 milhas de Freetown. A baleeira onde se encontravam era a número 2.

---

<sup>172</sup> Relato do Salvamento dos Náufragos do N/M «Dagomba» em 14 de Novembro de 1942 N.R.P. «Bartolomeu Dias», pp. 2-6.

O navio tinha feito parte de um comboio que saiu da costa africana e que se separou em dois: o SS *Dagomba* seguiu o rumo para as Índias Ocidentais Holandesas e os restantes navios seguiram para NW.

Às 1600 de dia 3 de novembro rebentaram em sucessão três torpedos contra o navio, causando o afundamento deste em pouco mais de dois minutos e causaram seis vítimas. Os sobreviventes arriaram duas baleeiras: a nº1 com capacidade para 40 pessoas e na qual embarcaram 23 tripulantes; e a nº2 com capacidade para 21 onde havia 21 náufragos. A baleeira número 1 tinha atracado ao submarino italiano que havia efectuado o ataque e foi-lhes fornecido alguns mantimentos e indicaram-lhes o rumo para terra.

À medida que foram recolhidos a bordo, os náufragos foram sendo encaminhados para a enfermaria, onde retiravam os seus trajes imundos e lhes foram prestados os socorros médicos de que careciam. Apesar dos cuidados prestados, um dos náufragos acabou por falecer e no dia 14 de novembro de 1942 foi lançado ao mar, com todas as formalidades legais.

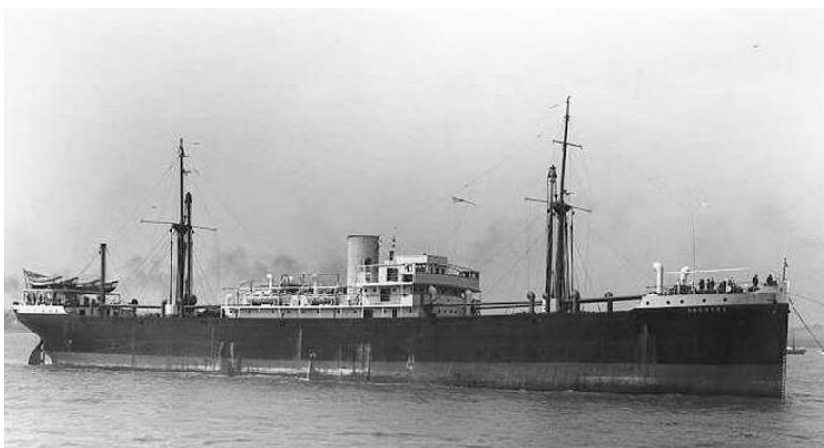


Fig. 23 – SS *Dagomba*, anos de serviço entre 1928 e 1942.

### 3.3. CONTRATORPEDEIRO NRP *DÃO*

#### 3.3.1. SS *British Flame* (Açores)

De 12 a 14 e a 16 de agosto de 1940, o navio saiu por duas vezes de Ponta Delgada para socorrer os náufragos do petroleiro inglês SS *British Flame* que havia sido



afundado por um submarino italiano no dia 12 de agosto a 135 milhas a leste da Ponta do Arnel<sup>173</sup>.

No dia 12 de agosto, pelas 0800, o capitão do porto de Ponta Delgada deslocou-se a bordo do contratorpedeiro para avisar o comandante deste do afundamento do petroleiro inglês SS *British Flame*. Este decidiu largar o mais rapidamente possível para o local do sinistro de modo a recolher os náufragos existentes.

O navio largou de Ponta Delgada às 1430 e seguiu para o local à velocidade de 31 nós para chegar ainda com luz natural ao local do sinistro. A uma distância de 30 milhas do local do afundamento começaram a pesquisar o horizonte, procurando sinais dos náufragos. Após o pôr-do-sol, o navio seguiu rumo a Santa Maria, um rumo que seria de esperar que os náufragos tivessem efectuado rumo à segurança de terra. Nada foi encontrado.

Com os primeiros alvares, por volta das 0500, o navio regressou ao local do afundamento e não havia sinal de náufragos, tendo-se apenas avistado uma camada de petróleo à superfície. Destroços de grande envergadura e cadáveres não foram avistados. Toda a zona foi explorada, sem quaisquer indícios de náufragos na área.

O navio começou então a navegar com direcção a S. Miguel, efectuando um plano *zig-zag* de 10 milhas cada pernada, passando de seguida para 15 e por fim para 20 milhas. Ao não ter avistado nada nesta pesquisa, decidiu-se continuar a procurar os náufragos noutras áreas, que as baleeiras poderiam ter ido na esperança de alcançar terra. As buscas foram infrutíferas e no dia 14 de agosto, pelas 1230, o navio entrou em Ponta Delgada.

Na tarde de dia 15 foi relatado o aparecimento da primeira baleeira de náufragos em Vila Franca. Foi comunicado também ao capitão de porto de Ponta Delgada que também haviam sido avistadas duas embarcações ao largo da Ponta do Arnel que não pareciam ser de pesca. Desse modo, o navio saiu novamente de Ponta Delgada às 0215 de dia 16 de agosto para ir procurar e recolher os náufragos.

Pelas 0930, a norte da Ribeira Grande, foram recolhidos os náufragos da segunda baleeira e procedeu-se à busca pela terceira e última baleeira, que foi encontrada às 1140, a 3 milhas a sul da Ponta Relva, embarcando-se de seguida os náufragos, levando a terceira baleeira a reboque (a segunda baleeira tinha sido rebocada por uma vedeta). Os náufragos foram tratados a nível médico e foram-lhes dados

---

<sup>173</sup> Relatório Anual do Comando Contratorpedeiro «Dão» referido a 1 de Janeiro de 1941, Anexo nº2.



alimentos e roupa. Chegados a Ponta Delgada, foram entregues ao Cônsul Inglês e as baleeiras entregues à Capitania.

A tripulação do petroleiro inglês era constituída por homens dos 19 aos 50 anos. Ao falar-se com certos elementos veio-se a perceber o porquê das buscas iniciais de duração de 46 horas não ter sido bem sucedida na sua busca por náufragos. De facto, o submarino italiano tinha rebocado as baleeiras, contra a sua vontade, durante 30 milhas na direcção Nordeste.

A área de busca do navio era mais para Sul, visto que o vento, mar e corrente os atirava nesse sentido e porque seria nessa direcção que seria mais fácil aos náufragos encontrar terra.

A razão pela qual o submarino italiano rebocou as três baleeiras é desconhecida. Segundo o testemunho dos náufragos, o petroleiro tinha sido atingido por três torpedos e 52 tiros de peça, num ataque que durou 3 horas e culminou no afundamento do petroleiro inglês. Deste ataque morreram três elementos da tripulação, tendo o comandante ficado prisioneiro a bordo do submarino.

### 3.3.2. SS *Auris* (Açores)

No dia 10 de setembro de 1940, com o navio atracado em Ponta Delgada, recebeu-se a notícia de que o navio inglês SS *Auris* tinha sido atacado também por um submarino italiano na posição 36°00'N e 21°00'W. Comunicou-se a todos os navios a navegar na área para procurarem possíveis náufragos desse incidente<sup>174</sup>.

No dia seguinte o navio largou de Ponta Delgada o contratorpedeiro NRP *Dão*, após meter dentro frescos para quatro dias, e adoptou a velocidade de 25 nós de modo a chegar ainda com luz natural ao local do incidente.

Durante a busca dos náufragos, alertou-se toda a navegação, comunicando de trinta em trinta minutos, para caso avistarem alguma embarcação reportarem de imediato ao contratorpedeiro *Dão*. Um outro navio, o SS *Kleeper*, que navegava do Faial para Lisboa, também se juntou às buscas.

Às 1828 o próprio SS *Auris* chamava o NRP *Dão*, comunicando que havia escapado do ataque do submarino italiano e que se poderia cancelar a sua busca. Desse modo findaram as buscas e o navio português prosseguiu para Lisboa à velocidade económica.

<sup>174</sup> Relatório Anual do Comando Contratorpedeiro «Dão» referido a 1 de Janeiro de 1941, Anexo nº3.



### **3.4. AVISO DE 2ª CLASSE NRP *GONÇALVES ZARCO***

#### **3.4.1. SS *Shakespeare* (Cabo Verde)**

No dia 6 de janeiro de 1941 o navio estava fundeado em Porto Grande de S. Vicente, Cabo Verde, quando recebeu uma comunicação rádio proveniente do administrador da Ilha do Sal avisando ter ali chegado uma baleeira com 23 náufragos do vapor inglês SS *Shakespeare*, sendo que quase todos os náufragos se encontravam feridos, com gravidade<sup>175</sup>.

O navio largou do fundeadouro às 0700 do dia 7 de janeiro de 1941 e dirigiu-se para a Ilha do Sal a uma velocidade de 13 nós. A navegação foi feita com boas condições meteorológicas e fundearam nesse mesmo dia às 1645 na Ilha do Sal. Procedeu-se então ao embarque dos 23 náufragos e de seguida largaram de volta para S. Vicente, seguindo a 10 nós de modo a que o médico de bordo conseguisse atender todos os feridos antes do seu desembarque. O navio voltou a fundear em S. Vicente no dia 8 às 1000, sendo que os náufragos foram desembarcados.

O vapor inglês Shakespeare tinha sido atacado por um submarino italiano no dia 5 de janeiro de 1941, sendo que da tripulação de 42, morreram 20 elementos.

#### **3.4.2. SS *Wilford* (Moçambique)**

No dia 8 de junho de 1942, pelas 1200 com o navio atracado no porto da cidade de Beira, foi solicitado ao aviso *Gonçalves Zarco* o auxílio para a procura de náufragos de dois navios que se supunha ter sido afundados, um a 180 milhas por 093 da Beira no dia 5 de junho e o outro a 110 milhas por 106 da Beira no dia 7 do mesmo mês. O navio preparou-se e partiu assim que teve embarcado o combustível necessário à missão. Largou da Beira às 1940 de dia 8 de junho de 1942<sup>176</sup>.

O primeiro navio afundado, no dia 5 de junho, estava a 180 milhas de distância e supôs-se que os náufragos deste sinistro tivessem rumado para oeste visando alcançar terra e estimou-se que tivessem conseguido percorrer pelo menos 40 milhas nessa direcção. O comando do NRP *Gonçalves Zarco* começou as buscas ao amanhecer de dia 9, quando este tivesse alcançado as 140 milhas a leste da Beira.

<sup>175</sup> José Agostinho de Sousa Mendes, *Setenta e Cinco Anos no Mar (1910-1985)*, Comissão Cultural da Marinha, 1989/1990.

<sup>176</sup> Relatório da Viagem do Aviso de 2ª Classe «Gonçalves Zarco» comboiando o transporte «João Belo» desde Lourenço Marques até Mormugão e da de Regresso do primeiro à Colónia de Moçambique, pp. 20-23.

Às 0900 do dia 9 de junho deu-se início então às buscas na área esperada para a localização de possíveis náufragos, desde as 143 milhas da Beira até ao local indicado do afundamento. Os ventos tinham variado entre ESE e NNE, sendo assim favoráveis para a aproximação dos náufragos de costa.

As buscas tiveram ainda a participação de um avião e do vapor SS *Sena*, sendo que nenhum dos meios conseguiu avistar alguma baleeira.

Às 1230, após o navio já estar a efectuar a busca em *zig-zag* na zona, recebeu-se a bordo a indicação de que uma baleeira com náufragos tinha sido avistada 30 minutos antes a sul das Bocas do Zambeze na latitude 19°00'S e longitude 36°30'E.

O navio dirigiu-se imediatamente para o local e ao chegar lá ao anoitecer, decidiu-se esperar pelo amanhecer para se alcançar o local, por receio de aproximação excessiva à costa. Contudo foi-se procurando por sinais de náufragos fazendo uso do projector. Já de dia, o navio navegou até 5 milhas de costa e de seguida até perto da barra do Chindee como não se avistou nada, voltaram para sul passando novamente pelas Bocas do Zambeze, nada encontrando. Decidiu-se então regressar à Beira no final do dia 10 de junho de 1942.

No dia 13 de junho, com o NRP *Gonçalves Zarco* a navegar do porto de Beira para Inhambane, pelas 1615 na posição 21°09'S e 35°35'E foi avistada uma embarcação, que depois se verificou ser um bote salva-vidas pertencente ao navio SS *Wilford*, que tinha sido afundado no dia 7 de junho.



Fig. 24 – SS *Wilford*, anos de serviço entre 1921 e 1942.

Ao aproximarem-se do bote foi possível ver-se um mastro içado e velas arriadas, surgindo debaixo das velas dois homens que aparentaram grade fadiga e alguns ferimentos. Foram recolhidos e tratados pelo médico do navio. O navio seguiu para



Lourenço Marques, em vez de Inhambane, por aqui haver mais recursos e os dois náufragos necessitarem hospitalização urgente.

O SS *Wilford* tinha sido atacado por um submarino japonês, tendo morrido 9 elementos da tripulação de 44. Os outros 33 sobreviventes do ataque, para além dos dois náufragos recolhidos pelo aviso *Gonçalves Zarco*, alcançaram terra sozinhos.

### 3.4.3. SS *Amarylio* (Moçambique)

A 7 de dezembro de 1942, ao largar do porto de Lourenço Marques, avistou-se, afastada da costa, uma vela de uma jangada com sete homens a bordo, que foram recolhidos e desembarcados no porto de partida, após o que se continuou a viagem<sup>177</sup>.

Os náufragos pertenciam ao vapor grego SS *Amarylio*, que fora torpedeado por um submarino alemão, sendo dois de nacionalidade grega, dois americanos, um egípcio e outro das Maurícias.

### 3.4.4. SS *Director* (Moçambique)

Às 1740 do dia 18 de julho de 1944, o NRP *Gonçalves Zarco* partia de Lourenço Marques com destino a Nacala, para efectuar em conjunto com o aviso NRP *Afonso de Albuquerque* exercícios de tiro de superfície e anti-aéreo.

Porém durante a navegação, pelas 2115, com rumo 055 e a mais de 30 milhas de costa, avistou-se uma luz vermelha muito intensa a grande distância no azimute 130. Cerca de 15 minutos depois voltou-se a ver uma luz idêntica à primeira que parecia ser de um *very-light*. De seguida apareceu uma outra luz, intermitente, fazendo o que pareciam sinais de Morse, ao azimute 145.<sup>178</sup>

Estando o comandante do aviso convencido de que se tratava de um chamamento de socorro, o navio mudou para rumo 150 às 2145, sendo que a partir daí tornou-se visível por vezes uma luz branca.

Às 2200 acendeu-se o projector e começou-se a perscrutar o mar em busca da origem das luzes. Passados 20 minutos, na posição 25°43,5'S e 33°38'E, a cerca de 40 milhas a NE de Inhaca avistou-se pela amura de EB a pouco mais de uma milha de distância uma baleeira, com uma vela encarnada içada. Ao aproximarem-se da baleeira, e fazendo uso do projector, foi possível verificar-se que continha náufragos, que ao

<sup>177</sup> José Agostinho de Sousa Mendes, *Setenta e Cinco Anos no Mar (1910-1985)*, Comissão Cultural da Marinha, 1989/1990.

<sup>178</sup> Relatório Especial do Salvamento dos Náufragos do vapor inglês «Director» ao largo da costa de Moçambique pelo Aviso «Gonçalves Zarco» em 18 de Julho de 1944, pp. 1-9.



encostarem ao navio português disseram o nome do navio a que pertenciam: o SS *Director*.

Às 2230 passaram-se retinidas à baleeira e começou-se a meter a bordo do navio os 29 náufragos que a baleeira trazia (7 oficiais e 22 tripulantes, todos de nacionalidade inglesa). A baleeira foi amarrada ao navio e levada a reboque. Ao proceder-se ao embarque dos náufragos verificou-se que alguns destes apresentavam alguns ferimentos e escoriações, além da fadiga na generalidade dos homens recolhidos, sendo que esses elementos foram encaminhados para a enfermaria de bordo de modo a serem tratados. Dois desses ficaram de facto internados na enfermaria.

Os náufragos foram alojados no navio, para poderem descansar, sendo que previamente já tinham tomado uma pequena refeição. Pelas 0630 do dia 19 de julho todos os homens recolhidos tomaram banho e trocaram de roupa e foi posto à disposição destes o barbeiro do navio.

Ainda a bordo do aviso português, o capitão do navio inglês foi interrogado sobre o sinistro. O Capitão William Weatherall, capitão do vapor inglês SS *Director*, afirmou ter sido torpedeado, por apenas um torpedo, proveniente de um submarino alemão no dia 15 de julho de 1944 pelas 0100, a cerca de 30 milhas a leste da Ponta Závora, no Canal do Moçambique. O navio efectuava um transporte de Durban para Beira, sem escolta e isolado.

A tripulação do SS *Director* era constituída por 58 homens que após o torpedeamento embarcaram em duas baleeiras: uma com 29 tripulantes (com o capitão) e outra com 28 (com o imediato), sendo que um dos homens tinha morrido no ataque. As duas baleeiras navegaram em conjunto até dia 16, altura em que se perderam de vista. O capitão supôs que a segunda baleeira tinha rumado mais para Sul, devido às possíveis correntes ou má estima de desvio da agulha da embarcação.

Iniciaram-se as buscas pela segunda baleeira, com a ajuda das informações fornecidas pelo capitão do SS *Director* e reforçaram-se as vigias de proa. Nada foi avistado e às 0400 de dia 19 de julho, a cerca de 100 milhas a ESE de Inhaca o navio tomou rumo 282, em direcção a Lourenço Marques.

### **3.5. CONTRATORPEDEIRO NRP *LIMA***

#### **3.5.1. SS *Avila Star* (Lisboa – Açores)**

A 8 de julho de 1942, quando o contratorpedeiro NRP *Lima* navegava rumo aos Açores, vários fogachos e luzes de lanternas eléctricas foram avistados no mar, durante

a noite, sendo recolhidos 110 náufragos de três baleeiras do paquete inglês *SS Avila Star*, torpedeado três dias antes, na latitude 38°00'N e longitude 22°30'W, por um submarino alemão. Foram-lhes dadas roupas e cedidas camas, sendo os doentes e feridos tratados adequadamente<sup>179</sup>.

Dos náufragos encontrados havia alguns que eram do navio *SS Lylepark*, torpedeado anteriormente, que tinham embarcado no *SS Avila Star* para regressar a Inglaterra. Os náufragos informaram a guarnição do navio português que faltavam ainda duas baleeiras, e por isso continuou-se no dia seguinte a pesquisar o mar, sendo que nada mais foi encontrado.

Por falta de nafta, o contratorpedeiro dirigiu-se para S. Miguel, de modo a reabastecer-se. Quanto às baleeiras que faltavam, uma foi localizada pela nossa Aviação Naval perto da costa marroquina sendo recolhidos náufragos pelo aviso NRP *Pedro Nunes*. Quanto à outra, desapareceu no mar.



Fig. 25 – Os náufragos do *SS Avila Star*, salvos pelo NRP *Lima*, rodeando o comandante do contratorpedeiro português, o Capitão-Tenente Sarmiento Rodrigues.

<sup>179</sup> José Agostinho de Sousa Mendes, *Setenta e Cinco Anos no Mar (1910-1985)*, Comissão Cultural da Marinha, 1989/1990.



### 3.5.2. SS *Julia Ward Home* e SS *City of Flint* (Açores)

A 15 de janeiro de 1943, partiu mais uma vez para os Açores para iniciar nova comissão o contratorpedeiro NRP *Lima*.

A 26 de janeiro saiu de Ponta Delgada em socorro dos náufragos do navio americano SS *City of Flint*, cujo torpedeamento se dera bastante longe daquele porto. A 28, avistaram luzes de duas embarcações, rebocando jangadas repletas de náufragos que, depois se verificou serem de outro navio americano, também torpedeado, o SS *Julia Ward Home*. Os dois navios faziam parte do mesmo comboio e o temporal sentido nos dias anteriores havia afastado um do outro. Foram recolhidos 71 náufragos para bordo do contratorpedeiro<sup>180</sup>.

As buscas continuaram e, nesse mesmo dia, encontraram mais três embarcações do SS *City of Flint*, após o que se soube que este fora afundado por um torpedo, na tarde de dia 26. O número de náufragos recolhidos aumentava assim para 119, passando a haver a bordo o dobro das pessoas que constituíam a lotação normal.

Segundo informações do comandante do SS *City of Flint*, desaparecera uma embarcação com dezassete homens a bordo. Na manhã do dia 30, com toda a solenidade, foi lançado ao mar o corpo de um que falecera a bordo.

Era urgente o regresso a Ponta Delgada, porque já faltavam os mantimentos e frescos para um tão elevado número de pessoas e o combustível escasseava, havendo já alguns tanques de nafta vazios, que foram cheios de água salgada para lastrar o navio, que navegava a 25 nós sob forte temporal de popa. O governo estava a ser feito com maior dificuldade, com guinadas que chegavam a ultrapassar os 40°, colocando o navio em situações críticas, quando se atravessara à vaga.

Os balanços de BB a EB tinham tendência a aumentar, chegando a atingir uma inclinação de 67°, conforme registo verificado no inclinómetro da casa das máquinas. Devido a estas condições, a balastrada de BB ficou destruída, sendo mesmo uma embarcação levada pelo mar, duas outras embarcações arrombadas e a última impossibilitada de ser arriada. Houve numerosas avarias, principalmente nas pontes alta e baixa, superestruturas e embarcações.

---

<sup>180</sup> Relatório do Comando Contra-torpedeiro «Lima» 1 de Janeiro de 1944, pp. 5 e 11-13.

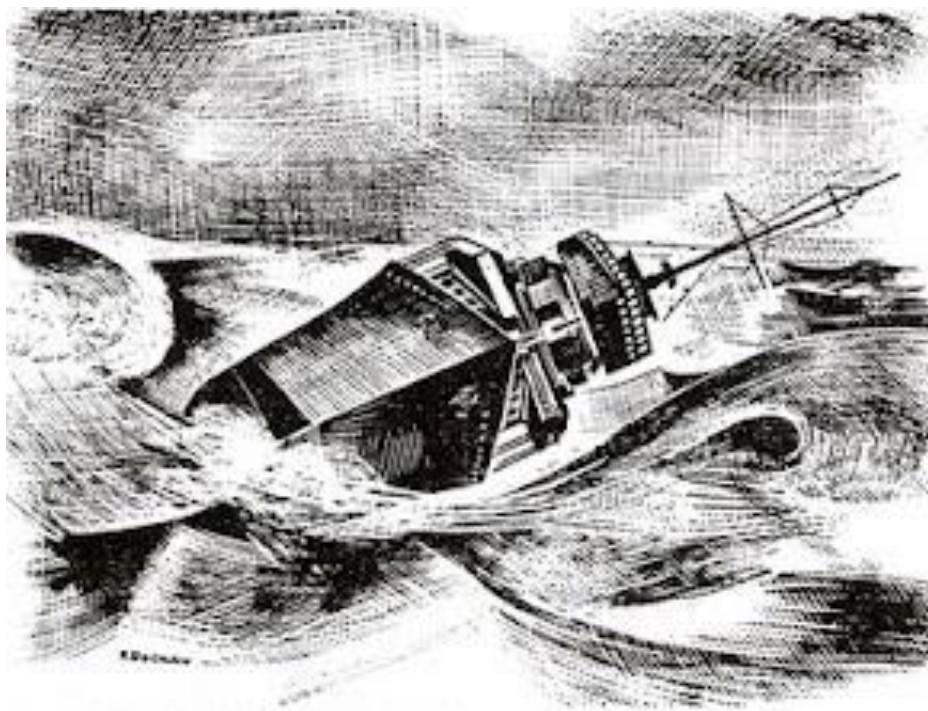


Fig. 26 – Representação das condições em que o NRP *Lima* navegava, com uma inclinação superior a 60º, quando transportava os naufragos do SS *City of Flint* e do SS *Julia Ward Home*, em janeiro de 1943.

### 3.6. AVISO DE 2ª CLASSE NRP *PEDRO NUNES*

#### 3.6.1. SS *Avila Star* (Lisboa-Açores)

Com o navio atracado na BNL a 22 de julho de 1942, a ultimar os seus preparativos para a viagem à Madeira, com partida prevista para o dia seguinte, o comandante recebeu a ordem de largar e iniciar as buscas por uma baleeira com naufragos do navio inglês SS *Avila Star* que tinha sido localizada às 1105 desse dia.

O aviso largou de Lisboa às 1800 desse mesmo dia. As informações aquando da largada disponíveis era de que a baleeira estaria na latitude 34º00'N e longitude 11º45'W a navegar à vela com rumo Leste, sendo que a Aviação Naval de Marinha iria dar uma posição mais actualizada no dia seguinte. As informações meteorológicas obtidas apontavam para vento de N durante toda a navegação<sup>181</sup>.

Tomou-se o rumo 190 e estimou-se que pelas 1700 do dia 23 já se estaria a visualizar a baleeira que se procurava. Contudo tal não se verificou e deu-se início

<sup>181</sup> Relatório do Comandante do Aviso de 2ª Classe «Pedro Nunes» relativo ao Salvamento de 28 Naufragos do navio mercante inglês «Avila Star», pp. 1-9.

assim às buscas por rectângulos, com participação de mais 3 aviões “Grumman” da Aviação Naval Portuguesa, buscas essas que se iniciaram no dia 23 e só cessaram dia 25, aquando do avistamento da baleeira.

Cerca das 1200 de dia 25 de julho foi avistada uma embarcação pela amura de EB, sendo que de imediato se mudou o rumo do navio para ir de encontro com este contacto. O que ao início parecia um navio de pesca a vapor, com a aproximação a este, depressa se revelou ser na realidade a baleeira que se procurava fazendo sinais com fogachos, tendo uma vela encarnada içada com um aglomerado de pessoas à popa.



Fig. 27 – Momentos antes da abordagem (fotografia do Guarda-Marinha Máquinas Navais Aníbal Martins Ramos).

Com a baleeira já praticamente encostada ao costado do navio, foi possível ver o estado lastimável dos náufragos, que não tinham forças para fazer uso dos remos para auxiliar a manobra. De facto, os náufragos tinham estado no mar 20 dias, sendo que nas palavras do comandante do aviso NRP *Pedro Nunes*, “o aspecto dos náufragos, após 20 dias de permanência no salva-vidas, era confrangedor, e andrajosamente trajados como vinham, mais pareciam farrapos humanos do que outra coisa.”



Fig. 28 – Atracção do Salva-Vidas (fotografia do 1TEN Pedro Sequeira Zilhão).

Os naufragos embarcaram no navio, com ajuda da guarnição desta, sendo os primeiros a embarcar duas pessoas do género feminino e de seguida todos os outros, sendo que alguns estavam debaixo das bancadas da baleeira num estado de inanição que os impedia de fazer o mínimo esforço.



Fig. 29 – Uma das passageiras (Miss Ferguson) a ser retirada do salva-vidas (fotografia do 1TEN Pedro Sequeira Zilhão).

O médico de bordo assistiu todos os naufragos, fazendo uma triagem para colocá-los por ordem de urgência. Nessa triagem foi possível verificar que um dos naufragos estava de facto já falecido, sendo que o seu corpo ficou na Casa das Cartas até à chegada do navio a Lisboa. Enquanto os naufragos eram socorridos, colocou-se toda a palamenta da embarcação a bordo, assim como a baleeira em si. Cerca de 40

minutos depois do encontro com os náufragos, o navio pôde começar a sua navegação de volta para Lisboa.



Fig. 30 – Passadeira Ferguson pouco antes da chegada do navio a Lisboa - ainda a recuperar mas alegre (fotografia do 1TEN Pedro Sequeira Zilhão).

### 3.6.2. SS *Glan Machwhirter* (Madeira)

A 1 de agosto de 1942, o aviso NRP *Pedro Nunes* largou, rumo à Madeira, em missão de soberania e fiscalização da zona marítima.

No dia 31 de agosto de 1942, pelas 1026 o navio que estava amarrado a uma bóia no Funchal, Madeira suspendeu e procedeu às buscas pelos náufragos do navio inglês SS *Glan Machwhirter*, que fora afundado pelo submarino alemão U-69 a NW do arquipélago. Na tarde desse mesmo dia avistou-se uma embarcação com vela encarnada, sendo a aproximação dificultada pela má visibilidade. Às 1540 já tinham começado a proceder à recolha desses náufragos, que estavam na baleeira nº1 do navio já referido<sup>182</sup>.

Por informações dadas pelos náufragos, soube-se haver ainda mais duas baleeiras perdidas. Uma delas, a baleeira nº2 foi localizada à noite, pelas 2355, a cerca de 20 milhas da Ponta do Pargo, sendo salvas 14 pessoas (6 ingleses e 8 indianos). A outra só foi encontrada a 2 de setembro, depois de recebida uma mensagem da Capitania do porto do Funchal informando que o Posto de S. Jorge avistara uma vela encarnada a 12 milhas de terra. Nesta última, a baleeira nº3, encontravam-se todos os

<sup>182</sup> Relatório de Entrega do Comandante do Aviso de 2ª Classe «Pedro Nunes» referida a 20 de Setembro de 1942, pp. 10, 12 e 41.



oficiais do navio naufragado, excepto o comandante que havia morrido no afundamento, sendo esta baleeira levada a reboque para o Funchal.

### **3.7. CONTRATORPEDEIRO NRP *TEJO***

#### **3.7.1. SS *Memmon* (Cabo Verde)**

A 9 de julho, com o navio atracado no porto de S. Vicente, o Governador de Cabo Verde informou o comandante do contratorpedeiro *Tejo* de que o navio inglês SS *Memmon*, que tinha saído daquele porto, tinha sido torpedeado três horas após a largada, a 40 milhas de distância, na posição 17°27'N e 024°40'W. Era assim solicitado que o navio português saísse em busca dos náufragos do navio inglês.

O navio saiu às 0001 do dia 10 de julho, navegando em rumo directo ao ponto indicado do torpedeamento, iniciando de seguida, com os primeiros alvores, uma grelha de pequeno avanço e grande deslocamento lateral. Após toda a zona de posições prováveis ter sido batida, não foi encontrada qualquer prova que indicasse um naufrágio. Procedeu-se ao regresso ao porto de S. Vicente e aí veio a saber-se que tinha havido certa precipitação em tomar por torpedeamento o que na realidade tinha sido um alarme de submarino à vista.

A prontidão com que o navio português largou e se dedicou às buscas de náufragos ingleses provocou agradecimentos por parte das autoridades britânicas. Apesar de não se ter procedido ao salvamento de algum náufrago, ficou assim patente que todas as unidades navais da Marinha Portuguesa estavam preparadas para reagir a um pedido de auxílio. Ficou também claro o nível de pânico vivido por parte dos navios de superfície face ao perigo dos submarinos.

#### **3.7.2. SS *Torvanger***

No dia 6 de julho de 1942, pelas 1740, com o navio atracado no porto da Horta, foi dado a conhecer ao comandante do contratorpedeiro NRP *Tejo*, o comandante João Moreira Rato, pelo capitão de porto, que tinham entrado nesse mesmo porto duas baleeiras, rebocadas por um gasolina, com 17 náufragos do navio norueguês SS *Torvanger* afundado no dia 23 de junho na posição 39°30'N e 042°00'W.

Foi transmitido que haveria ainda outra baleeira com 16 náufragos, entre os quais o capitão do navio afundado, que se tinha separado das outras duas no dia 25.



Antes da separação, o capitão havia dado a ordem para se navegar para este com o propósito de se alcançar o Arquipélago dos Açores<sup>183</sup>.

Após a separação, as duas baleeiras continuaram o seu rumo este mas ao fim de alguns dias, sem avistar terra, decidiram rumar para sul e depois para este de novo. Na manhã do dia 6 de julho avistaram a Ilha do Pico e rumaram para terra e foram recolhidos horas depois por um gasolina a cerca de 20 milhas a sul da Ilha do Faial, que rebocou ambas as baleeiras para o porto da Horta.

Sendo dada a autorização ao navio da Marinha Portuguesa de sair para iniciar as buscas pela baleeira restante, foram feitos os preparativos para a largada e estipulou-se a área de buscas onde a baleeira em falta poderia estar, a este das Flores e Corvo. Traçou-se na carta todas as circunferências representativas do horizonte visível (reduzidas de 50%) para os pontos mais elevados de cada ilha do arquipélago, exceptuando S. Miguel e Sta. Maria, calculando-se também o horizonte visível para a altura da ponte do navio (estipulando-se em 5 milhas).

Como para dentro das circunferências de horizonte visível pelos náufragos, a probabilidade de avistarem e rumarem a terra era elevada, fez-se na carta uma faixa de 10 milhas para fora dessas circunferências. Para além das 10 milhas, seria função da aviação efectuar as buscas até às 50 milhas, segundo o pedido pelo comandante do *Tejo*.

Sem médico a bordo e devido ao facto de que pudesse vir a ser necessária a assistência de um médico aquando da recolha dos náufragos, embarcou-se um médico proveniente do Comando Militar do Faial. Com todos os preparativos efectuados, o navio largou do porto da Horta às 0425 do dia 7 de julho e dirigiu-se para o ponto escolhido para o início da pesquisa.

Por volta das 1245 entrou-se em comunicação com o avião destacado para auxiliar nas buscas. Das 2035 às 0100 do dia 8 de julho avistaram-se as ilhas do Corvo e Flores. Por volta das 1230, sem que nada se tivesse avistado tanto pelo navio como pelo avião, foi recebida a bordo a ordem para regressar à Horta, tendo atracado nesse porto às 1615 do dia 8 de julho de 1942.

---

<sup>183</sup> Relatório do Comandante do Contratorpedeiro «Tejo» comissão de 8-6-42 a 23-9-42, pp. 8-11.



### 3.8. CONTRATORPEDEIRO NRP *VEGA* (Cabo Verde)

A 24 de janeiro de 1940 largou para Cabo Verde o contratorpedeiro *Vega* em missão de soberania e a 20FEV do mesmo ano, encontrando-se perto da ilha Brava, salvou os 40 náufragos do cargueiro holandês SS *Alkmmar*, torpedeado dois dias antes por um submarino alemão<sup>184</sup>.

### 3.9. CONTRATORPEDEIRO NRP *VOUGA* (Açores)

No dia 2 de dezembro de 1941, pelas 0700 foi recebida a bordo do contratorpedeiro *Vouga* uma ordem do Comando de Defesa Marítima dos Açores para largar imediatamente e iniciar as buscas pelos náufragos do vapor inglês SS *Larrinaga*, que tinha comunicado que havia sido atacado por um submarino às 0425 e estava a afundar-se na posição 35°14'N e 029°52'W, cerca de 250 milhas de Ponta Delgada<sup>185</sup>.

O navio saiu às 1600 desse mesmo dia e seguiu em direcção à posição que se tinha. Durante a navegação até ao ponto dado do torpedeamento, estudou-se qual seria o melhor método de procura, chegando-se a uma grelha, contudo decidiu-se seguir primariamente direto para o local enquanto efectuando plano de busca *zig-zag*.

Aos primeiros alvares do dia 3 de dezembro de 1941 iniciaram-se as buscas na zona, sendo que se deram por terminadas às 1725 desse mesmo dia, sem que algo se tenha avistado. De facto percorreu-se uma área com um raio de 100 milhas do sector de busca.

Considerou-se que ou os náufragos tinham sido recolhidos por outro navio que não comunicou o seu salvamento ou que conseguiram alcançar terra. Após o fim das buscas, o navio retornou a Ponta Delgada, tendo aí atracado às 0800 de 4 de dezembro.

---

<sup>184</sup> José Agostinho de Sousa Mendes, *Setenta e Cinco Anos no Mar (1910-1985)*, Comissão Cultural da Marinha, 1989/1990.

<sup>185</sup> Relatório do Comandante do C.T. «Vouga» referido a 1 de Janeiro de 1942, pp. 12-14.





#### 4. Análise dos Casos

Que os navios da Marinha Portuguesa efetuaram salvamentos, é algo que é relativamente conhecido, até pelas ações do contra-torpedeiro NRP *Lima*, a partir dos Açores. O que importa tentar compreender é se esses casos foram esporádicos ou não e, se não foram, como é que a Armada estava organizada para realizar este tipo de operações. Assim, através da análise dos diversos casos de salvamento marítimo efectuados pela Marinha Portuguesa, dos quais há informações, é possível entender as mudanças que houve desde então.

Para começar, o método de alertar e informar os navios para a necessidade de ir procurar naufragos mudou drasticamente. No período da Segunda Guerra Mundial, eram diversas as formas como a informação chegava aos comandantes das unidades navais. Estes eram avisados para a existência de um ataque à navegação nas águas territoriais portuguesas pelos Governadores da região (onde estavam); pelos Administradores portugueses dos territórios onde se encontravam; através das populações; pelos Capitães de Porto dos portos onde os navios estavam atracados; através de avisos, rádio, enviados pelas estações rádio-navais portuguesas dos Comandos Marítimos onde os navios se inseriam ou, por fim, pelos representantes estrangeiros de países aliados nos territórios soberanos portugueses.

Dos 15 casos analisados, há cinco casos dos quais não se sabe com certeza qual foi exactamente o procedimento para terem sido desencadeadas as ações de busca e salvamento, por não haver qualquer informação ou dado específico sobre as mesmas, e que se presume terem sido desencadeadas por avisos diretos do capitão de porto ou governador ao comandante do navio. Quatro casos foram por avistamentos das jangadas ou baleeiras, luzes ou fogachos, durante navegações de navios, sem ter havido ordens ou indicações superiores. Em dois outros casos, as informações da ocorrência de um naufrágio chegaram a bordo por comunicação rádio, sendo num deles do governador português da região (Cabo Verde). Noutros dois casos, o capitão de porto onde o navio estava atracado dirigiu-se directamente ao navio para informar o comandante do sinistro. Num dos casos a ordem para sair do porto e iniciar buscas veio directamente do Comando de Defesa Marítima dos Açores. No último foi o governador português de Cabo Verde que se dirigiu ele próprio ao navio para informar da necessidade de iniciar as buscas pelos naufragos.



Através da análise da forma de aviso dos navios da ocorrência de um naufrágio, é possível constatar-se que não existia um procedimento estabelecido e seguido nesse processo, sendo que a informação chegava ao comandante ou a bordo por diversas formas. Através do estudo dos casos apresentados, tornou-se possível concluir que a resposta para uma das questões levantadas nesta dissertação, o modo de actuação da Marinha Portuguesa nas missões de busca e salvamento marítimo, é que não havia à época um procedimento uniforme e obrigatório para o mesmo. Com as informações e capacidades, nomeadamente de comunicações, de que as unidades navais dispunham, faziam o que lhes era possível para salvar vidas em segurança.

Era prática comum dos comandantes dos submarinos alemães fazerem, principalmente no início das hostilidades, um comunicado via rádio para as estações rádio-navais costeiras após um ataque, indicando a localização dos náufragos, para facilitar o seu salvamento. Nos primeiros tempos da guerra, certos comandantes até ajudavam os náufragos, rebocando as baleeiras e botes salva-vidas ou mesmo embarcando alguns náufragos, contudo uma directiva das altas chefias alemãs veio proibir esta prática, tendo então os comandantes passado a apenas avisar a navegação e as estações rádio-navais do afundamento dos navios.<sup>186</sup>

Ao analisar-se a localização destes casos envolvendo submarinos alemães, é possível constatar-se a quantidade de afundamentos, e portanto, a actividade submarina nos territórios neutros portugueses. Esta era de facto uma guerra mundial e esta desenrolava-se em todos os oceanos, em todas as águas territoriais, de praticamente todos os países. Os Açores, Cabo Verde e Moçambique registaram mais destes casos devido à sua localização de relevância no contexto da navegação oceânica e nas linhas de comunicação marítimas entre os territórios dos países aliados sendo por isso relevantes para as forças do Eixo para bloquearem e causarem danos a essas linhas de abastecimento de elevada importância.

Ao comparar-se com o número total de afundamentos no Atlântico Norte, o número de casos analisados parece pouco, sendo certo que este número não reflete todos os afundamentos em que houve envolvimento português no salvamento, isto por não se ter encontrado mais dados fidedignos ou documentação oficial e passível de estudo no Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha. Os Açores e Cabo Verde tiveram

---

<sup>186</sup> Bill Bizley, *U-boats off Natal – The Local Ocean War, 1942-1944*, vols 23/24, Natal – Journal of the Natal Society Foundation, 1994, p. 87, <http://www.natalia.org.za/Files/23-24/Natalia%20v23-24%20article%20p76-98%20C.pdf> acedido/consultado em abril de 2015.



maior importância nos primeiros tempos da guerra para os submarinos alemães, ao aproveitarem a já referida “Azores Gap” para atacarem a navegação mercante entre o continente americano e o europeu e africano. Com a entrada dos americanos na guerra, os *U-boats* passaram a atacar mais perto das costas e portos americanas e depois, com as cedências aos ingleses e norte-americanos nos Açores, viu-se um aumento de forças anti-submarinas aliadas na região e assim os alemães deixaram de ter interesse na área, sendo que o objectivo primário das forças do Eixo sempre foi o bloqueio da navegação mais para norte no Atlântico, mais perto das ilhas britânicas.





## 5. Conclusão

Através da realização da presente investigação relativamente ao serviço de busca e salvamento da Marinha de Guerra Portuguesa na Segunda Guerra Mundial, foram abordados vários aspetos de elevada importância para uma compreensão mais completa e abrangente do tema.

Ao saber-se mais sobre o estado do pessoal e do material das Forças Armadas no período em questão, consegue-se enquadrar a situação vivida pelos militares que colocaram a sua vida em risco em prol da de outros. Ao descobrir-se a importância dos arquipélagos portugueses no Oceano Atlântico durante a guerra, tanto para as forças Aliadas como para as forças do Eixo, por motivos naturalmente diferentes, ficou-se a compreender o porquê de ataques à navegação numa zona neutra, e o porquê de tantas pressões e acordos entre Portugal e ambos os lados da guerra, que levou a que o estatuto do nosso país durante a guerra fosse o de neutralidade colaborante. Durante a investigação ficou patente a importância dos submarinos para a estratégia de guerra dos alemães no mar, e desta forma o seu estudo ganhou relevância para melhor compreensão da sua influência no esforço de guerra aliado, no seu combate específico, no mar e em terra.

Sendo que todos os acontecimentos aqui estudados e analisados, além dos aspetos já acima referidos, decorreram durante a Segunda Guerra Mundial, o estudo pormenorizado desta guerra e dos acontecimentos precedentes que a ela conduziram, tornou-se vital para o enquadramento dos mesmos numa época tão negra da história da humanidade.

As questões levantadas com o aprofundar da investigação para a realização desta dissertação foram assim respondidas ao longo dos diferentes capítulos. O porquê da existência destes casos de naufrágios na zona dos Açores é explicado pelo facto de naquela região haver um considerável tráfego de navegação entre o continente americano e europeu e africano e de no início da guerra não ter cobertura da aviação aliada anti-submarina, de modo que aí os submarinos alemães e italianos podiam atuar mais livremente, liberdade que findou com a cedência da Base das Lajes aos aliados, que fechou assim a chamada “Azores Gap”.

A resposta à questão de porque razão Portugal não teve intervenção bélica neste conflito reside no facto de Portugal ter na altura tratados de não-agressão com ambos os lados do conflito, nomeadamente Inglaterra e Espanha (aliado da Alemanha), e relações

comerciais com a Alemanha. Era do interesse português permanecer neutro durante a guerra que envolveu tantos países, que leva para a resposta de outra questão levantada: de que modo se pode caracterizar a neutralidade portuguesa durante a Segunda Guerra Mundial. A neutralidade portuguesa pode-se caracterizar como neutralidade colaborante, pois foi usufruiu de um estatuto de neutro mas continuou a colaborar a ter relações, tanto com os Aliados como com as forças do Eixo, baseando estas relações em tratados anteriores ao início da guerra e até em tratados e acordos estabelecidos após o início da mesma.

Na altura, as Forças Armadas portuguesas tinham vivido e ainda viviam um período de mudança da estrutura e organização e renovação dos meios, com a aprovação de leis e decretos-lei, que no caso da Marinha vieram aprovar a aquisição de novos navios, com novos equipamentos e mais adequados à realidade mundial à data.

Com todos os aspetos envolventes estudados e agora compreendidos, a análise dos casos de salvamento marítimo pelos portugueses tornou-se mais fácil de entender no contexto da situação mundial na época em que ocorreram. Procurou-se responder às perguntas levantadas na análise dos casos, intrínsecas a todos eles, nomeadamente qual o modo e sequência de passagem de informação da ocorrência de um naufrágio até às unidades navais tomarem conhecimento do sucedido, de modo a conseguir determinar correctamente o procedimento à época usado para se dar início a uma acção de busca e salvamento.

Através da análise dos casos tornou-se possível verificar que, na grande maioria das vezes, o mecanismo de busca e salvamento era accionado pessoalmente, com a deslocação dos Capitães de Porto ou Governadores da zona em que os navios se encontravam, a bordo dos mesmos de modo a transmitir assim a informação. Ou seja, não havia uma estrutura própria estabelecida, como ocorre na atualidade, por exemplo os avisos comunicados por rádio também eram procedimento comum, sendo esses provenientes de estações rádio-navais ou dos Capitães de Porto ou Governadores.

Por estes relatos ficou patente a importância que o sistema de governo português tinha para o salvamento de vidas no mar, uma vez que era a própria estrutura de governação portuguesa na região que se encarregava de pessoalmente passar a informação de ocorrência de naufrágios a navios da Marinha na zona, para se proceder à missão de busca e salvamento.

Contudo, dados mais concretos e específicos relativamente ao modo de acionamento da busca e salvamento pelos navios revelaram-se difíceis de encontrar.



Esta falta de informação veio dificultar o processo de análise dos casos recolhidos, relativamente ao desencadeamento das acções portuguesas. O aspecto que foi possível observar em qualquer dos casos foi a dedicação e esforço tremendos que os militares portugueses fizeram, com o intuito de salvar vidas, independentemente da nacionalidade dos náufragos pondo por vezes a sua própria vida em perigo quando tal não lhes era exigido.

Nos relatórios e relatos de comando analisados, refere-se muitas vezes o auxílio de unidades aéreas da Marinha Portuguesa, hidroaviões, que ajudavam na procura de sobreviventes de naufrágios em águas portuguesas. Esta capacidade da Marinha era muito importante no esforço de busca e salvamento português.

A boa comunicação entre Capitães de Porto e Governadores e os comandantes e oficiais dos navios da Marinha Portuguesa nesses locais, traduziu-se numa efectiva relação de camaradagem e cooperação entre militares e políticos, e revelou-se vital para o esforço de busca e salvamento durante a Segunda Guerra Mundial. É possível assumir-se que caso essa relação não tivesse sido tão boa e fluída muito mais vidas se teriam perdido no mar entre 1939 e 1945.





## 6. Bibliografia

Biblioteca Central de Marinha – Arquivo Histórico (BCM-AH), 6-XIX-10-2, fólio 178, Relato do Salvamento de Náufragos do N/M «Dagomba» em 14 de Novembro de 1942 N.R.P. «Bartolomeu Dias», pp. 2-6.

BCM-AH, 6-XIX-8-3, fólio 110, Relatório do Comandante Aviso de 2ª Classe «João de Lisboa» de 1 a 15 de Junho de 1939, pp. 1-4.

BCM-AH, 4-V-9-2, fólio 210, Relatório Anual do Comando Contratorpedeiro «Dão» referido a 1 de Janeiro de 1941, pp. 3-4, Anexos nº2 e nº3.

BCM-AH, 5-X-4-4, fólio 299, Relatório nº3 do Comando – Exercícios da F.N.E. em 1938, capítulo III, p. 10.

BCM-AH, 4-V-9-2, fólio 211, Relatório do Comandante do Contratorpedeiro «Dão» referente a de 26 de Setembro de 1942 a 24 de Janeiro de 1943, p. 4.

BCM-AH, 5-XV-6-7, fólio 65, Relatório do Comandante do Aviso de 2ª Classe «Pedro Nunes» relativo ao Salvamento de 28 Náufragos do navio mercante inglês «Avila Star»; pp. 1-9.

BCM-AH, 5-XV-6-7, fólio 65, Relatório de Entrega do Comandante do Aviso de 2ª Classe «Pedro Nunes» referida a 20 de Setembro de 1942, pp. 10, 12 e 41.

BCM-AH, 5-XVI-1-3, fólio 373, Relatório da Viagem do Aviso de 2ª Classe «Gonçalves Zarco» comboiando o transporte «João Belo» desde Lourenço Marques até Mormugão e da de Regresso do primeiro à Colónia de Moçambique, pp. 20-23.

BCM-AH, 5-XVI-1-3, fólio 380, Relatório do Comandante do Aviso de 2ª Classe «Gonçalves Zarco» entre 08/08/42 e 04/02/43, pp. 4/5 e 47-50.

BCM-AH, 5-XVI-1-3, fólio 281, Relatório Especial do Salvamento dos Náufragos do vapor inglês «Director» ao largo da costa de Moçambique pelo Aviso «Gonçalves Zarco» em 18 de Julho de 1944, pp. 1-9.

BCM-AH, 5-XVI-1-3, fólio 380, Relatórios do Comandante José C. R. Coelho CFR do N.R.P. «Gonçalves Zarco» durante 1938/7-1939.



BCM-AH, 6-XXXIII-3-3, fólio 292, Relatório do Comando 1 de Janeiro de 1942 do Contratorpedeiro «Lima», pp. 5/6 e 9.

BCM-AH, 5-XVI-1-3, fólio 374, Relatório do Comandante referido a 4.II.1943 princípio em 8.VIII.1942 do Aviso de 2ª Classe «Gonçalves Zarco».

BCM-AH, 5-XV-9-5, fólio 128, Diário Náutico do Aviso de 2ª Classe «Gonçalves Zarco».

BCM-AH, 6-XXXIII-3-3, fólio 293, Relatório do Comando Contra-torpedeiro «Lima» 1 de Janeiro de 1944, pp. 5 e 11-13.

BCM-AH, 5-X-4-4, fólio 303, Relatório do Comandante do C.T. «Vouga» referido a 1 de Janeiro de 1944, p. 8.

BCM-AH, 4-VI-7-3, fólio 210, Relatório do Comandante do Contratorpedeiro «Tejo» comissão de 8-6-42 a 23-9-42, pp. 8-11.

BCM-AH, 5-X-4-4, fólio 302, Relatório do Comandante do C.T. «Vouga» referente a 1 de Janeiro de 1942, pp. 12-14.

MENDES, José Agostinho de Sousa. *Setenta e Cinco Anos no Mar (1910-1985)*, vols 2, 3 e 4, Comissão Cultural da Marinha, 1989/1990.

EUBANK, Keith. *The Origins of World War II*, 3ª ed., Queens College of the City University of New York, Harlan Davidson, 2004, <https://www.questia.com/read/117184425/the-origins-of-world-war-ii>,  
acedido/consultado em março de 2015.

HICKMAN, Kennedy. *World War II Europe: The Road to War*, <http://militaryhistory.about.com/od/worldwarii/a/wwiieurcauses.htm>,  
acedido/consultado em janeiro de 2015.

GOSS, Jennifer L. *The Nazis: A Short History of the Nazi Party*, <http://history1900s.about.com/od/people/fl/The-Nazis.htm>,  
acedido/consultado em março de 2015.



United States Holocaust Memorial Museum. *Axis Alliance in World War II*, <http://www.ushmm.org/wlc/en/article.php?ModuleId=10005177>, acessido/consultado em janeiro de 2015.

United States Holocaust Memorial Museum. *World War II: In Depth*, Holocaust Encyclopedia, <http://www.ushmm.org/wlc/en/article.php?ModuleId=10005177>, acessido/consultado em março de 2015.

The Editors of Encyclopaedia Britannica. *Dunkirk Evacuation: World War II*, Encyclopaedia Britannica, 2014, <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/970448/Dunkirk-evacuation>, acessido/consultado em março de 2015.

ROBINSON, Bruce. *Battle of Britain*, British Broadcasting Corporation (BBC), 2011, [http://www.bbc.co.uk/history/worldwars/wwtwo/ff3\\_battlebritain.shtml](http://www.bbc.co.uk/history/worldwars/wwtwo/ff3_battlebritain.shtml), acessido/consultado em março de 2015.

ANTILL, Peter. *Operation Sealion: The Planned German Invasion of Britain – A List of Sources*, p. 3, [http://www.coleshillhouse.com/CART-Files/Operation\\_Sealion\\_-\\_A\\_List\\_of\\_Sources.pdf](http://www.coleshillhouse.com/CART-Files/Operation_Sealion_-_A_List_of_Sources.pdf), acessido/consultado em março de 2015.

JACKSON, Ashley. *The British Empire and the Second World War*, 1ª edição, Londres, Hambledon Continuum, 2006. [http://books.google.pt/books?id=cghbp0WbhxAC&printsec=frontcover&hl=pt-PT&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](http://books.google.pt/books?id=cghbp0WbhxAC&printsec=frontcover&hl=pt-PT&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false), acessido/consultado em março de 2015.

BACHMAN, Ronald D. *Romania: A Country Study – World War II*, Washigton: GPO for the Library of Congress, 1989, <http://countrystudies.us/romania/22.htm>, acessido/consultado em março de 2015.

WEISS, Phillip W. *The Battle of Stalingrad – Geographical Considerations*, <http://www.philsliteraryworks.com/pdfs/Battle%20of%20Stalingrad%20-%20Geographical%20Considerations.pdf>, acessido/consultado em março de 2015.

BULLOCK, Alan. *Hitler – A Study of Tyranny*, Harper & Row, Nova Iorque, 1962, <http://www.philsliteraryworks.com/pdfs/Battle%20of%20Stalingrad%20-%20Geographical%20Considerations.pdf>, acessido/consultado em março de 2015.



GREENE, Jack and MASSIGNANI, Alessandro. *Rommel's North Africa Campaign: September 1940 – November 1942 (Great Campaigns)*, 1999, [https://books.google.pt/books?id=p1ejC-gHzAcC&printsec=frontcover&dq=rommel%27s+north+africa&hl=pt-PT&sa=X&ei=Jk8LVd-DNITeU-z8goAN&redir\\_esc=y#v=onepage&q=rommel's%20north%20africa&f=false](https://books.google.pt/books?id=p1ejC-gHzAcC&printsec=frontcover&dq=rommel%27s+north+africa&hl=pt-PT&sa=X&ei=Jk8LVd-DNITeU-z8goAN&redir_esc=y#v=onepage&q=rommel's%20north%20africa&f=false),  
acedido/consultado em março de 2015.

United States Holocaust Memorial Museum. *Operation Torch (Algeria – Morocco Campaign)*, Holocaust Encyclopedia, <http://www.ushmm.org/wlc/en/article.php?ModuleId=10007303>,  
acedido/consultado em março de 2015.

HICKMAN, Kennedy. *World War II: Battle of Kasserine Pass*, <http://militaryhistory.about.com/od/worldwarII/p/kasserine.htm>,  
acedido/consultado em março de 2015.

United States Holocaust Memorial Museum. *Tunisia Campaign*, Holocaust Encyclopedia, <http://www.ushmm.org/wlc/en/article.php?ModuleId=10007304>,  
acedido/consultado em março de 2015.

DUIKER, William J. *Contemporary World History*, 5ª ed., Cengage Learning, 2009, [http://books.google.pt/books?id=uqvgYtJHGSMC&printsec=frontcover&hl=pt-PT&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](http://books.google.pt/books?id=uqvgYtJHGSMC&printsec=frontcover&hl=pt-PT&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false),  
acedido/consultado em março de 2015.

NICHOLSON, Lt.-COL. G. W. L. *The Canadians in Italy 1943-1945*, Volume II, 1956, Authority of the Minister of Defence, [http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dhh-dhp/his/docs/Italy\\_e.pdf](http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dhh-dhp/his/docs/Italy_e.pdf),  
acedido/consultado em março de 2015.

BLUMENSON, Martin. *Breakout and Pursuit: The European Theater of Operations*, Washington, Center of Military History – United States Army, 1993, [http://www.history.army.mil/html/books/007/7-5-1/CMH\\_Pub\\_7-5-1\\_fixed.pdf](http://www.history.army.mil/html/books/007/7-5-1/CMH_Pub_7-5-1_fixed.pdf),  
acedido/consultado em março de 2015.



MILES, Donna. *Battle of the Bulge Remembered 60 Years Later*, American Forces Press Service, <http://www.defense.gov/news/newsarticle.aspx?id=24591>, acedido/consultado em março de 2015.

CLARKE, Jeffrey J. *Riviera to the Rhine: U.S. Army in World War II – European Theatre of Operations*, <http://www.ibiblio.org/hyperwar/USA/USA-E-Riviera/USA-E-Riviera-29.html>, acedido/consultado em março de 2015.

EyeWitness to History Staff, Eyewitnesstohistory.com. *The Battle of Berlin, 1945, 2002*, <http://www.eyewitnesstohistory.com/berlin.htm>, acedido/consultado em março de 2015.

History.com Staff, History.com. *Adolf Hitler commits suicide in hid underground bunker*, 2009, <http://www.history.com/this-day-in-history/adolf-hitler-commits-suicide-in-his-underground-bunker>, acedido/consultado em março de 2015.

GOLDSTEIN, Martin E. *American Policy Toward Laos*, Associated University Press, 1973, [https://books.google.pt/books?id=E1rtSEdw8E4C&pg=PA41&lpg=PA41&dq=vichy+gives+airfields+japan&source=bl&ots=qXwxHKQeiM&sig=NNjQGMVgBvRICHdutptIUcvFSI4&hl=pt-PT&sa=X&ei=d1wMVeC5A8GyU\\_urg-AG&ved=0CDAQ6AEwAg#v=onepage&q=vichy%20gives%20airfields%20japan&f=false](https://books.google.pt/books?id=E1rtSEdw8E4C&pg=PA41&lpg=PA41&dq=vichy+gives+airfields+japan&source=bl&ots=qXwxHKQeiM&sig=NNjQGMVgBvRICHdutptIUcvFSI4&hl=pt-PT&sa=X&ei=d1wMVeC5A8GyU_urg-AG&ved=0CDAQ6AEwAg#v=onepage&q=vichy%20gives%20airfields%20japan&f=false), acedido/consultado em março de 2015.

United States Holocaust Memorial Museum. *World War II in the Pacific*, Holocaust Encyclopedia, <http://www.ushmm.org/wlc/en/article.php?ModuleId=10005155>, acedido/consultado em março de 2015.

HICKMAN, Kennedy. *World War II Pacific: Moving towards War*, [http://militaryhistory.about.com/od/worldwarii/a/wwiipaccauses\\_2.htm](http://militaryhistory.about.com/od/worldwarii/a/wwiipaccauses_2.htm), acedido/consultado em março de 2015.

History.com Staff, History.com. *Battle of Leyte Gulf*, 2009, <http://www.history.com/topics/world-war-ii/battle-of-leyte-gulf>, acedido/consultado em março de 2015.

HICKMAN, Kennedy. *World War II: Battle of Okinawa*, <http://militaryhistory.about.com/od/worldwarii/p/battle-of-okinawa.htm>, acedido/consultado em março de 2015.

The Editors of Encyclopaedia Britannica. *Iwo Jima*, Encyclopaedia Britannica, 2015, <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/298379/Iwo-Jima>, acedido/consultado em março de 2015.



History.com Staff, History.com. *Battle of Okinawa*, 2009, <http://www.history.com/topics/world-war-ii/battle-of-okinawa>, acessado/consultado em março de 2015.

History.com Staff, History.com. *Bombing of Hiroshima and Nagasaki*, 2009, <http://www.history.com/topics/world-war-ii/bombing-of-hiroshima-and-nagasaki>, acessado/consultado em março de 2015.

PETROPOULOS, Jonathan. “Co-Opting Nazi Germany: Neutrality in Europe During World War II”, *Dimensions: A Journal of Holocaust Studies*, vol 11, no 1, Anti-Defamation League’s Braun Holocaust Institute, 1997, [http://archive.adl.org/braun/dim\\_14\\_1\\_neutrality\\_europe.html#.VZWUBfRDuVM](http://archive.adl.org/braun/dim_14_1_neutrality_europe.html#.VZWUBfRDuVM), acessado/consultado em março de 2015.

TELO, António José. *A Neutralidade Portuguesa e o Ouro Nazi*, 1ª edição, Lisboa, Quetzal Editores, 2000.

TEIXEIRA, Luiz. *Portugal e a Guerra: Neutralidade Colaborante*, 1ª edição, Lisboa, Editorial Ática, 1945.

FERREIRA, José Medeiros. “Forças Armadas e o Regime Autoritário”, *Nação e Defesa: Democracia e Forças Armadas*, Lisboa, Europress, nº94, 2ª série, 2000, pp. 107-122, <http://www.idn.gov.pt/publicacoes/nacaodefesa/textointegral/NeD94.pdf>, acessado/consultado em janeiro de 2015.

NEVES, Vice-Almirante REF João Manuel Lopes Pires e DUARTE, Vice-Almirante REF António Carlos Rebelo. “A Maritimidade Portuguesa: do reavivar da consciência à oportunidade de desenvolvimento”, *Cadernos Navais*, nº44, janeiro-março 2013, Comissão Cultural da Marinha – Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, [http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos\\_navais\\_n44\\_janeiro\\_marco\\_2013.pdf](http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos_navais_n44_janeiro_marco_2013.pdf), acessado/consultado em março de 2015.

WEISS, Kenneth G. *The Azores in Diplomacy and Strategy, 1940-1945*, Professional Paper 272, 1980, <http://cna.org/sites/default/files/research/5500027200.pdf>, acessado/consultado em março de 2015.

65th Air Base Wing History Office, *A Short History of Lajes Field*, Terceira Island, Azores, Portugal, <http://www.lajes.af.mil/shared/media/document/AFD-110621-022.pdf>, acessado/consultado em março de 2015.

NOGUEIRA, Francisco Miguel. *Os Açores e a neutralidade portuguesa na Segunda Guerra Mundial*, [https://www.academia.edu/8097382/Os\\_A%C3%A7ores\\_e\\_a\\_neutralidade\\_portuguesa\\_na\\_II\\_Guerra\\_Mundial](https://www.academia.edu/8097382/Os_A%C3%A7ores_e_a_neutralidade_portuguesa_na_II_Guerra_Mundial), acessado/consultado em março de 2015.



*U-boats*, HistoryLearningSite.co.uk, 2014, <http://www.historylearningsite.co.uk/u-boats.htm>, acedido/consultado em abril de 2015.

*East-Timor*, WorldWar-Two.net, <http://www.worldwar-two.net/others/east-timor/>, acedido/consultado em abril de 2015.

HICKMAN, Kennedy. *World War II: Battle of the Atlantic*, <http://militaryhistory.about.com/od/worldwar1/p/World-War-Ii-Battle-Of-The-Atlantic.htm>, acedido/consultado em abril de 2015.

BIZLEY, Bill. “U-boats off Natal – The Local Ocean War, 1942-1944”, vol 23/24, *Natalia – Journal of the Natal Society Foundation*, 1994, pp. 76-98, <http://www.natalia.org.za/Files/23-24/Natalia%20v23-24%20article%20p76-98%20C.pdf> acedido/consultado em abril de 2015.

JEDRZEJEWSKI, Marcin. *Monsun boats – U-boats in the Indian Ocean and the Far East*, <http://www.singapore-boxing.org/Monsun%20U-boats%20in%20the%20Indian%20Ocean%20and%20the%20Far%20East%20by%20Marcin%20Jedrzejewski.pdf>, acedido/consultado em abril de 2015.





## **ANEXOS**

### **ANEXO A – Timor-Leste na Segunda Guerra Mundial**





## ANEXO A - Timor-Leste na Segunda Guerra Mundial

Depois de uma vitória espectacular na Malásia sobre as forças inglesas, de um avanço imparável pelo arquipélago indonésio e do ataque a Pearl Harbor, as forças japonesas começaram a invasão da ilha de Timor a 20 de fevereiro de 1942, que na altura estava dividida em duas partes, holandesa a oeste e portuguesa a leste.

Timor-Leste era considerada um ponto estratégico importante para o Império Japonês, na medida que poderia parar uma possível ofensiva da Austrália, apenas a alguns quilómetros de distância da colónia portuguesa.

Apesar de contestação portuguesa, uma força australiana foi deslocada do lado oeste da ilha para o lado português para fazer frente à invasão japonesa, que se deu em Kupang e Dili. A força australiana, a *Sparrow Force*, criou uma forte resistência ao avanço nipónico.

Os japoneses tinham a superioridade aérea e naval sobre o território, tendo grande parte dos militares australianos se rendido, mas uma companhia conseguiu escapar e com a ajuda dos timorenses continuou a combater os invasores japoneses. Além de auxílio dos locais em termos de alimentação, abrigo, transporte de equipamentos pesados e preparação de emboscadas, o terreno montanhoso e rugoso de Timor-Leste também ofereceu boas condições para a continuação da resistência aos japoneses, utilizando táticas de guerrilha.

Os portugueses que existiam em Timor-Leste também ajudaram as guerrilhas na luta contra os nipónicos, porque apesar de Portugal ser um país neutro, os portugueses ainda tinham o direito de manter a ordem na colónia.

Os japoneses para conseguirem neutralizar a ameaça das guerrilhas e dos australianos, tentaram virar os timorenses contra os portugueses, deteriorando as relações entre o povo timorense e a administração portuguesa. Em outubro de 1942 o controlo do governo português tinha sido virtualmente eliminado e em novembro os japoneses ordenaram a captura de todos os portugueses presentes na colónia.<sup>187</sup>

Os combates no território asiático continuaram, com flutuações de intensidade e violência, até agosto de 1945, aquando da rendição oficial japonesa. A 11 de setembro de 1945 as forças australianas em Timor aceitaram a rendição japonesa e supervisionaram a entrega das armas destes. A passagem de poder efectivo tinha-se

---

<sup>187</sup> *East-Timor*, <http://www.worldwar-two.net/others/east-timor/>, acedido/consultado em abril de 2015.



dado a 5 de setembro, de novo a voltar aquele para as mãos do Governador Manuel de Abreu Ferreira de Carvalho.<sup>188</sup>

A 27 de setembro de 1945, uma força naval portuguesa chegou a território timorense, numa cerimónia de boas-vindas do povo de Timor-Leste, o que veio estabilizar o território e trouxe alimentos e materiais de construção para a reconstrução da colónia após a Guerra.

A maior parte das perdas civis verificadas deveram-se às represálias japonesas contra a população, tendo esse número ficado entre os 40.000 e os 70.000 mortos. Ao nível dos militares aliados, o número de baixas foi aproximadamente de 450 mortos e do lado dos japoneses esse número ascendeu aos 2000 militares.<sup>189</sup>

---

<sup>188</sup> *East-Timor*, <http://www.worldwar-two.net/others/east-timor/>, acedido/consultado em abril de 2015.

<sup>189</sup> *Ibidem*.