

RECORDANDO O NAUFRÁGIO DO LUGRE MOTOR “MARIA DA GLÓRIA”

Ílhavo heróico poema, escrito com sangue no mar...

A canção “Ílhavo”, da autoria do saudoso professor Guilhermino Ramalheira, criada, sem dúvida, em momento de grande inspiração desse insigne ilhavense, é, além de um hino à nossa terra, o retrato fiel de um povo brioso, lutador e destemido. E o professor Guilhermino, logo no início da canção realça a heroicidade das nossas gentes, afirmando que tal heroísmo foi escrito com sangue no mar. E se foi!...

Desde catraio que ouvira referências ao naufrágio do lugre motor bacalhoeiro “Maria da Glória”, mas só agora, volvidas algumas décadas do seu afundamento, foi numa terra que tem grande paralelismo com a nossa, a Fuzeta, que me despertou o interesse para me inteirar como tudo aconteceu, ao ouvir de um filho daquele rincão piscatório, que o pai e um tio, irmão do progenitor, tinham sido dois dos desaparecidos no naufrágio, quando ele contava apenas dois anos de idade. E lá ficou a mãe precocemente viúva e com dois filhos para criar, com uma pensão de sangue que o governo lhe concedeu na altura e que jamais poderia chegar para alimentar a família, dado o seu insignificante valor. Muito mais tarde, como nos afirmou Manuel Ramos, o nosso interlocutor, aquando de uma visita à Fuzeta do então presidente da república, o General Ramalho Eanes, é que a pensão de sangue foi, pela primeira vez, aumentada, graças à coragem da mãe que ousou ultrapassar a barreira de protecção e se dirigiu ao primeiro magistrado da nação, dando-lhe conta de como a vida a tinha fustigado após a morte do marido nas condições trágicas em que ocorreu. Ramalho Eanes incumbiu um assessor da sua comitiva de tratar do assunto e o certo é que, passado tempo, o valor da pensão, ao fim de muitos anos, teve um aumento substancial.

Apesar da tragédia que ocorreu, Manuel Ramos aos 19 anos foi para a pesca do bacalhau e por lá andou até emigrar para os Estados Unidos, trabalhando também na área da pesca. Raros são os habitantes da Fuzeta, especialmente os mais velhos, que não têm conhecimento da forma cobarde e traiçoeira como foram ceifadas 36 vidas, num total de 44 tripulantes que constituía a guarnição de o “Maria da Glória”.

E, na nossa terra, tirando também os mais velhos, quem é que tem ideia do que aconteceu no dia 5 de junho de 1942 nos mares gélidos onde abunda o bacalhau? É, pois, com o propósito de as gerações atuais ficarem com a noção, ainda que de forma superficial, sobre a epopeia bacalhoeira que os seus antepassados viveram, para muitos de forma dramática já que pagaram com a vida o sustento que tão longe iam à procura para as famílias. A juntar a um rol de tragédias que tantas vezes trouxe a morte a pescadores do bacalhau, a odisseia do que foi o afundamento do lugre motor “Maria da Glória” constitui um exemplo que ainda hoje nos retalha a alma e nos dilacera o coração. Naquele longínquo ano de 1942, já o nosso jornal, numa descrição dramática, noticiou tão infausto acontecimento, mas, posteriormente, novas achegas, através de vários testemunhos, revelaram, muitas vezes por mera dedução, as causas que, eventualmente, levaram à chacina de homens que nada tinham a ver com a guerra que então se vivia, pois, apenas, se encontravam naquele local em busca do seu ganha pão e do da família que, bem lá longe, os aguardava numa ansiedade angustiante.

“MARIA DA GLÓRIA” ABATIDO DE FORMA IMPIEDOSA

O mês que decorre assinala os 75 anos do início da Segunda Guerra e os 69 anos do seu fim, já que a mesma se iniciou em 1939 e terminou em 1945. Desde os tempos mais remotos que os portugueses rumavam até aos mares da Gronelândia, havendo informações que desde 1504 até 1974, foram largos os milhares de pescadores portugueses que foram a St. John's todos os anos. Em embarcações de grande fragilidade, as viagens duravam meses sem fim, numa luta árdua para a pesca do bacalhau, enquanto que as famílias viviam numa angústia permanente pois os meios de comunicação eram praticamente inexistentes, aguardando com ansiedade pelo seu regresso.

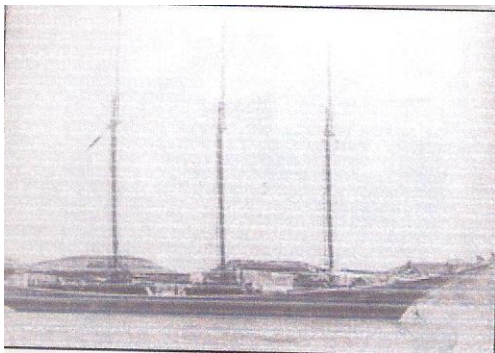


Fig. 1 – O lugre motor “Maria da Glória”

Muitas vezes, quando os barcos entravam na barra e os familiares estavam no molhe para assistirem à chegada dos navios, um frémito de medo, de pavor, de angústia, invadia-lhes o recôndito da alma, ao avistarem uma bandeira preta içada num dos mastros, sendo este o sinal de que na viagem alguém tinha perdido a vida. Depois, era o alívio

quando avistavam, já na Gafanha, os seus entes queridos e, inversamente, o desespero para aqueles cujos familiares não apareciam.

A nossa terra, hoje conhecida muito justa e legitimamente pela capital do bacalhau, sempre foi um alforje de bacalhoeiros, que, ao longo dos anos, escreveram páginas de glória na luta que travaram na captura do peixe que era, naqueles tempos, a comida dos pobres. Não admira, pois, que nem no tempo da guerra cessassem a sua atividade, na convicção de que não sendo Portugal um país beligerante, já que Salazar, honra lhe seja feita, jogou num tabuleiro com todas as pedras tomando uma posição dúbia, conseguiu, desta forma, iludir os responsáveis dos países mais diretamente envolvidos no conflito. Resumindo: a Alemanha, com a megalomania de Hitler em querer conquistar o mundo, fez com que os outros países formassem uma aliança, sendo de destacar especialmente o papel desempenhado pelos Estados Unidos da América, França, Inglaterra e outros, numa luta desenfreada contra os alemães.

Os navios bacalhoeiros passaram a ostentar no seu casco, pintado de branco, o nome e a bandeira de Portugal, sendo esta a identificação da sua neutralidade, e a viagem até aos bancos da Terra Nova e Gronelândia, passou a ser feita em grupos de vários navios, estando-lhes vedado qualquer tipo de comunicação, para evitar a sua localização. Sendo a cor predominante dos navios bacalhoeiros o branco, passaram a ser conhecidos pelos aliados como a “Frota Branca” e se, por vezes, havia dúvidas na sua identificação, eram mandados parar e após a certificação, retomavam o seu curso, muitas vezes com o pedido de desculpas pelos eventuais transtornos causados pela paragem.

As causas que levaram ao abate de o “Maria da Glória” nunca chegaram a ser devidamente clarificadas, já que há versões díspares, realçando-se aquelas que têm alguma plausibilidade. Havendo na rota do bacalhau muitos comboios de barcos dos países aliados em busca do

inimigo alemão, este ter-se-ia intrometido nessa rota para, com submarinos os atacar; também foi admitida a ideia de que mesmo identificado como barco português cuja neutralidade estava convencionada por todos os países beligerantes, o comandante do submarino ordenou o seu afundamento, com o intuito de intimidar Salazar e levá-lo a vender volfrâmio à Alemanha, que, como se sabe, este minério teve vital importância na concepção de equipamentos bélicos. Fosse pelo que fosse, o certo é que no dia 5 de Junho de 1942, foi escrita uma das páginas mais horrendas das muitas que a pesca de bacalhau, infelizmente, proporcionou.

O navio bacalhoeiro “Maria da Glória”, foi construído no ano de 1921 nos estaleiros da Gafanha da Nazaré e o seu primeiro nome foi “Portugália” até 1927. Estava registado no porto de Aveiro sendo propriedade da Empresa União de Aveiro, Lda. Lugre de 3 mastros, casco construído em madeira, o navio tinha uma arqueação líquida de 270,44/210,17 toneladas, 37,54 metros de comprimento e 9,20 de largura. Em 1937 o “Maria da Glória” beneficiou de profundas obras, passando a estar equipado com motor. Também a arqueação aumentou para 320,14/318,73 toneladas, o mesmo se passando com o comprimento que passou a ser de 39,45 metros, mantendo-se a largura. No dia 19 de Maio de 1942 o navio bacalhoeiro saiu do Tejo e seguiu rumo ao noroeste atlântico, para pescar nas águas da Terra Nova e Gronelândia.

À semelhança do que acontecia com os restantes barcos da frota portuguesa, como atrás se refere, o “Maria da Glória” levava pintada no costado uma grande bandeira portuguesa, que identificava o navio como sendo de um país oficialmente neutro. Apesar de ostentar tal identificação, no dia 5 de junho de 1942 pelas 15H30 (há outras fontes que indicam ter sido pelas 22H50) o navio foi atacado por um submarino que estava à superfície, não ostentando qualquer bandeira nem qualquer outro sinal indicador da sua nacionalidade, com vários tiros de metralhadora. Estava, nessa altura, o “Maria da Glória” ainda a bastantes milhas a Sul da Gronelândia.



Fig. 2 – Submarino U-94

Convicto de que só por lapso ou por causa inadvertida o ataque fora perpetrado, o capitão do navio, Sílvio Ramalheira, fez rumo em direcção de onde provinha o barulho do canhoneiro, ciente de que o caso seria de imediato esclarecido, ao verem a bandeira portuguesa e outros elementos

identificativos colocados no casco do barco.

Tal fundamentação, porém, ruiu por terra, pois já com o submarino bem à vista e que dissipava quaisquer dúvidas sobre a sua identificação, o “Maria da Glória” foi de novo atacado com várias rajadas de tiros que mataram dois pescadores a bordo.



Fig.3 – Torpedo a ser carregado

Face à evidente irredutibilidade de quem comandava o submarino, como o capitão Sílvio Ramalheira nada podia fazer, ordenou que o barco

fosse abandonado. Assim, os tripulantes passaram apressadamente para os dórís, enquanto que o “Maria da Glória”, sucessivamente atingido, se afundava.

Numa descrição dramática, o jornal “O Ilhavense” na sua edição de 1 de Agosto de 1942, esclarece que “a partir do momento em que o navio afundou, começou então a negra e angustiosa tragédia dos pescadores e tripulantes. Os dias passavam entre as brumas densas, apertadas, que guardavam no meio do mar o mistério sombrio, dramático dos acontecimentos. Os dórís, primeiro em grupos, juntos durante cinco dias, foram-se dispersando pouco a pouco. A névoa isolara-os por fim. Nas longas noites agitadas e tristes as ondas levaram cada barquinho para seu lado. Ao fim de dez dias – a 15 de Junho – um vapor de carga americano cruzou por ali e casualmente encontrou perdido, balouçando em abandono sobre as ondas, um dos pequenos dórís. Deste modo salvaram-se os oito sobreviventes daquele fatídico dia”.

Neste relato de “O Ilhavense”, há algumas imprecisões, dado, por certo, a escassez de notícias na época. O naufrágio verificou-se em 5 de Junho e não em 5 de Julho e o dóri foi encontrado por um navio que outrora fora um luxuoso iate, mas o divórcio do multimilionário casal americano que era seu proprietário, levou a que o mesmo fosse vendido e alvo de grandes transformações deixando de ser um iate. Com o nome inicial de “Sea Cloud”, foi este barco, na altura com outro nome e com aspeto militar, pois funcionava como estação meteorológica ao serviço das forças americanas, que encontrou, no meio do atlântico, o dóri com 9 náufragos, com um deles já morto, do lugre motor “Maria da Glória”.

Em 3 de Setembro de 1942, após a chegada dos quatro primeiros sobreviventes a Portugal, o jornal “O Primeiro de Janeiro”, na sua edição daquele dia referia que “no dia do afundamento do lugre português havia bom tempo, mas a primeira noite passaram-na sob medonho temporal, com chuvas torrenciais. A bordo dos dórís não havia mantimentos. Foram queimados trapos, em miragem de socorro e no terceiro dia, dos nove dórís lançados à água os sobreviventes só conseguiam alcançar quatro. Passaram muita sede e muita fome. O capitão do “Maria da Glória” distribuíra pelos dórís, para melhor orientação o “estado menor” do lugre. Ao sexto dia da terrível odisseia, o capitão Ramalheira, por estar extenuado, abandonou o seu frágil bote com outro tripulante, que esteve também muito mal e passaram para outro dóri, o que seria recolhido ao 11º dia. Na pequena embarcação abandonada ficava o cadáver de um terceiro marítimo, morto pelo cansaço e pela fome”. Os sobreviventes, como atrás se refere, foram recolhidos por uma corveta da marinha de guerra americana, a “IX-99” (o antigo iate “Sea Cloud”) e conduzidos ao porto de Boston.

No dia 18 de Julho, esses oito homens desembarcaram num porto dos Estados Unidos da América e em Agosto, quatro deles – Sílvio Ramalheira, José Tróia, José Martins Júnior e António Santos – embarcaram em Baltimore, a bordo do paquete “Niassa”, seguindo para Lisboa. Ouvidos pelas autoridades marítimas na capital, seguiram para Ílhavo, tendo regressado dias depois a Lisboa por indicação médica, a fim de serem internados nos Serviços Hospitalares Corporativos da Liga dos Amigos dos Hospitais, pelos ferimentos e traumas sofridos no naufrágio.

Entre os 36 mortos e desaparecidos do afundamento do “Maria da Glória” estavam várias parselhas de irmãos. Entre elas, por exemplo, o pai e o tio de Manuel Ramos, com quem

falámos na Fuzeta e que no início do texto referimos, e também dois jovens da Gafanha da Encarnação, os irmãos José Augusto Cardoso Roque com 22 anos de idade e Manuel Cardoso Roque, de 18 anos de idade. Eram os mais velhos dos 12 irmãos. Mais tarde um dos sobreviventes da tragédia contou à família que José Augusto Cardoso Roque seguia a bordo do dóri onde iam os oito sobreviventes. No entanto, o amor fraternal e os gritos de desespero do irmão mais novo, que seguia noutra barca, levou-o a pedir para mudar para o outro bote, de modo a poder acompanhar e confortar o irmão Manuel. E assim, ambos desapareceram para sempre nas águas do Atlântico.

DESUMANIDADE ALEMÃ

Pelo relato que se recorda, não se pode deixar de lamentar o procedimento do responsável pelo comando do submarino alemão, pois só uma grande baixeza de sentimentos, independentemente de se estar envolvido numa guerra, o poderia fazer agir da forma cobarde

e eivada de sadismo, como ele agiu, já que o inofensivo “Maria da Glória” estava apenas no cumprimento da sua missão, ou seja, na procura do sustento para as famílias dos seus tripulantes e, inquestionavelmente, identificado.



Fig. 4 – Comandante Otto Ites

O submarino U-94 era comandado por Otto Ites, nascido em 1918 em Norden, no noroeste da Alemanha. Otto Ites incorporou a Kriegsmarine em abril de 1936 e era membro da chamada Equipa Olympia. Serviu alguns meses nos torpedeiros “Kondor” e “Albatros” antes de ser transferido para a força U-Boot em outubro de 1938. Após algum tempo no U-51, tornou-se segundo oficial de observação no U-48. Em março de 1941 deixava o U-48 e após duas semanas de treino em comando, assumiu o U-146, onde fez duas patrulhas no Mar do Norte e no Mar Báltico. Em Agosto desse ano deixou o U-146 e assumiu o U-94 de Herbert Kuppish. Em quatro patrulhas, a maioria delas no Atlântico Norte, Ites afundou 13 navios. Na sua quinta patrulha, a sua área operacional era o Mar das Caraíbas e a 28 de agosto de 1942 o U-94 foi afundado por cargas de profundidade de um avião e atacado pela corveta canadiana HCMS “Oakville”, sete semanas após ter afundado o “Maria da Glória”. Ites estava entre os 26 sobreviventes e foi prisioneiro de guerra nos E.U.A. até maio de 1946. Após o seu retorno tornou-se dentista, até se incorporar na Bundesmarine em 1956. Aqui serviria 2 anos no destruidor Z-2 como comandante, ocupando depois vários cargos de gabinete.

Otto Ites aposentou-se em setembro de 1977 com o posto de “konte admiral” e morreu a 2 de fevereiro de 1982 na cidade onde nascera.

João Fernando