

# Ecoss de um destroyer inglês da II Guerra Mundial nos Açores: o HMS Cossack



Por: Sérgio Rezendes \*

O *HMS Cossack* é um *destroyer* inglês, classe Tribal, construído pelo construtor Vickers-Armstrong, High Walker Yard, The Tyne. Encomendado em 1936, seria lançado ao mar a oito de junho de 1937 e considerado pronto para todo o serviço a catorze de junho do ano seguinte. Perdido

a 24 de outubro de 1941, deslocava 1 959 toneladas padrão, 2 519 toneladas completas. Com um comprimento de 111 metros e 11 metros de lar-

tinha quatro torres com oito peças de artilharia naval de 4,7 polegadas Mk XI (120 mm); uma quádrupla de artilharia antiaérea de QF 2, 40 mm (vulgo "pom pom"), oito metralhadoras antiaéreas *Vickers* de 0.50 (12,7 mm), dois lançadores de carga de profundidade; um carril de cargas de profundidade e quatro tubos de lança-torpedos de 21 polegadas, modelo MK IX.

Considerado como um predador da sua classe, o *HMS Cossack* foi o mais famoso *destroyer* da Segunda Guerra Mundial, tomando-se mesmo o estereótipo do *destroyer* na Guerra em questão, por exemplo, no modelismo. Juntar-se-ia à frota mediterrânica em julho de 1938, sendo uma das suas primeiras tarefas o resgate do cônsul britânico da sitiada cidade de Barcelona durante a guer-

*Arethus* e pelos *destroyers* *Intrepid* e *Ivanhoe* que, ao dispararem um tiro de aviso, acabariam por involuntariamente fazer derivar o *Almark* para o interior de um fiorde norueguês, onde receberia a escolta dos torpedeiros noruegueses *Trygg* e *Kjell*, e do barco patrulha *Firem*.

As autoridades norueguesas após revistarem a embarcação, certificariam ao capitão Philip Vian que não existiam prisioneiros de guerra a bordo, ou até mesmo contrabando. Não convencido, o capitão Vian faria chegar a mensagem ao Primeiro Lorde do Almirantado, Winston Churchill que responderia que, caso os noruegueses recusassem a oferta para escoltar o navio alemão para Bergen, fosse o navio tomado pela força. Sem que obtivesse nenhuma resposta satisfatória por parte dos

alemão com um grupo de abordagem constituído por três oficiais e trinta praças. Com este golpe de mão, libertariam 299 prisioneiros ingleses, matando quatro alemães e ferindo outros cinco. Este acontecimento, conhecido como o *Almark Incident* poderá segundo alguns historiadores, ter provocado a invasão nazi àquele país, uma vez que todo o contexto da neutralidade norueguesa levantaria suspeitas a ambos os beligerantes.

*HMS Cossack* voltaria à Ribalta a treze de abril de 1940, ao participar na épica segunda batalha de Narvik, combatendo, sofrendo graves danos e encalhando. Acabaria por se conseguir libertar por meios próprios e lentamente regressar a Portsmouth, onde chegaria a 30 de abril. Durante a reparação seria reforçada a artilharia antiaérea, por se ter chegado à conclusão que se encontrara muito vulnerável a ataques vindos do ar, durante a campanha norueguesa. A 15 de junho, regressaria à ação ao escoltar o cruzador *HMS Emerald*, numa das missões mais sigilosa de toda a guerra, ou seja no transporte de 130 000 000 libras de ouro e títulos através do oceano Atlântico rumo ao Canadá no âmbito da operação *Fish*. O mau tempo e a necessidade de manter uma alta velocidade haveriam de o obrigar a retirar-se à semelhança dos restantes *destroyers* da sua classe, que traçariam rumo a Scapa (Inglaterra) deixando o *HMS Emerald* sem apoio, mas com maior rapidez e eficácia.

No caminho seriam implacavelmente atacados por bombardeiros alemães, sem que se registassem danos de maior, graças ao reforço da sua artilharia antiaérea. Durante grande parte desse ano de 1940, a 4.ª Flotilha seria envolvida na procura de comboios alemães ao largo da Noruega; de submarinos ao largo da Irlanda e de navios de grande importância ao largo da Islândia. Seria com este propósito que em 26 de maio de 1941, o *HMS Cossack* a comandar a 4.ª Flotilha juntar-se-ia à *Home Fleet* inglesa em busca do poderoso *Bismarck*, rendendo os *destroyers* próprios da

O estudado HMS *Cossack* L 03, é o quinto navio da marinha inglesa com esta designação (imagem: wikipédia)

gura, era impulsionado por três motores *Admiralty* com turbinas *Parsons* atingindo a velocidade de 36 nós. Com uma guarnição de 219 homens,

ra civil de Espanha. Com o eclodir da II Guerra Mundial, o *HMS Cossack* regressaria ao Reino Unido com a 4.ª Flotilha, estacionada em Rosyth na Escócia. Durante os primeiros oito meses de guerra, o *HMS Cossack* seria inicialmente utilizado na escolta de comboios e depois, em missões de deposição de minas. Seria nas missões de interseção de cargueiros de minério de ferro alemães no Skagge- rat (estreito entre o sul da Noruega, a Suécia e o noroeste da Jutlândia dinamarquesa) que ganharia mais protagonismo. A 15 de fevereiro de 1940, o seu capitão Philip Vian, receberia informações de que o navio de abastecimento alemão *Almark* de 13 580 toneladas, havia sido avistado por aviões de reconhecimento ao largo de Trondheim (Noruega) e que poderia transportar 300 prisioneiros britânicos. Ora, o *Almark* era o navio tanque que reabasteceria o famoso *Admiral Graf Spee* durante a sua fúria através do Atlântico Sul em 1939, pelo que o seu longo desvio pelas águas neutrais águas norueguesa, assim o denunciavam. No dia seguinte, o *Almark* seria avistado pelo cruzador

noruegueses, o *HMS Cossack* entraria a coberto da noite do dia 16 no fiorde, tomando o navio



Henry Joseph Springall em 1921, com 20 anos de idade (Col. Maureen A. Moon)



Sepulturas de Henry Springall e Thomas Wallace, dois exemplos do muito Património a dignificar a partir dos nossos cemitérios

frota que necessitavam de reabastecimento. Nessa noite, o *HMS Piorum* avistaria o *Bismarck* e às 22 horas, o capitão Philip Vian daria a ordem de ataque à sua flotilha. Seria profundamente batido, e apesar de ficar com várias armas incapazes, ainda conseguiria lançar três torpedos de 6 000 jardas à 01h40, conseguindo atingir com dois o couraçado alemão. Em conjunto com os outros 32 *destroyers* conseguiria manter o *Bismarck* envolvido na contenda até à madrugada, altura em que os maiores navios de guerra da Marinha Real assumiram o trabalho, em especial o porta-aviões *Ark Royal* e os seus dez e eficazes biplanos *Swordfish*. Sendo proibitiva a sua chegada ao Atlântico, ao todo seriam empenhados cerca de 65 unidades inglesas na sua perseguição, acabando por soçobrar praticamente a cheirar de novo.

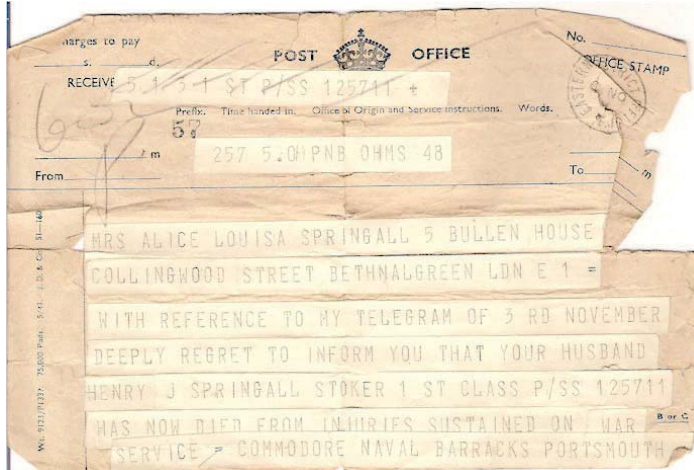
Recuperado, o *HMS Cossack* e a sua flotilha juntar-se-ia à Força H, estacionada em Gibraltar com a missão de escoltar os comboios para Malta ou apoiar importantes unidades como os *HMS Ark Royal*, *Nelson* ou *Renown*. No decurso desta missão, a 23 de outubro de 1941 o *HMS Cossack* seria torpedeado pelo submarino *U-563* morrendo o seu capitão, Edward L. Berthon e 158 tripulantes, deixando 29 feridos. O ataque deixaria o navio moribundo mas não incapaz. Com a restante tripulação e uma vez extinto o incêndio, conseguir-se-ia colocar novamente um dos motores a trabalhar e de marcha a ré, aspirava-se um regresso, mesmo que lento, a Gibraltar. O sonho duraria aquela noite e parte do dia seguinte, mas em vão: naufragaria a 35° 56'N, 10° 04'W ou seja, no vértice mais oriental do triângulo Açores – Madeira – continente. Os seus naufragos acabariam por ser apanhados a seu tempo, por diferentes embarcações, pelo que dois, profundamente feridos, acabariam por ser deixados no hospital mais próximo ou seja no de Ponta Delgada.

Quem eram Reginald Thomas Gradin Wallace e Henry Joseph Springall?

Henry Joseph Springall (1902 – 1941) era o filho mais novo de Agnes e Thomas James Springall e nasceu em Bermondsey, Londres, Reino Unido. Tinha três irmãs, Bertha Winkley, Jessie Winkley e Margaret May Springall, e um irmão, Thomas James Springall, entretanto já falecidos. De acordo com a sua família, teve uma infância muito feliz e em melhores condições do que a maioria das do seu tempo. Cresceria em pleno espírito de glorificação da Revolução Industrial, cerne de uma corrida ao armamento que desembocaria na I Guerra Mundial, seguindo-se a Grande Depressão. A sua mãe trabalhava no ramo bancário e o seu pai no mercado de Spitalfields, em Londres. À família, contaria que antes de sair de casa, era muitas vezes obrigado a deixar as pratas da família a reluzir. Estudioso, em tempo de paz, trabalharia como livreiro ou como capataz de uma leitaria.

Tentaria ingressar na Marinha ainda muito cedo, durante a I Guerra Mundial, mas seria rejeitado por ser muito jovem para o serviço. Sentindo que tinha que fazer algo pelo seu país, ficaria conhecido por soprar apitos para alertar o público, durante ataques aéreos dos dirigíveis alemães ou noutras atividades relacionadas. Durante o tempo entre guerras, ficaria na Reserva Naval, mas com a obrigatoriedade de cumprir serviço militar durante um a dois meses por ano, pelo que navegaria a partir de Portsmouth, a bordo de muitos navios, à volta do mundo. Casou-se com Alice Louise Newman em 1924 e seria pai de duas meninas, nascidas em Bethnal Green, Londres: Joyce Irene, em 1926, hoje residente em Kent e Maureen Ann em 1932, hoje estabelecida em Virginia, EUA, com quem contatei. Morreria a três meses de completar 22 anos de marinha, o que em muito prejudicaria a pensão de viuvez da esposa, questão ainda hoje incompreensível para a família, dado o pouco tempo que faltava, e a nobreza de espírito por ter pago com a vida, o seu amor à Pátria. Alice Newman não se casaria novamente, falecendo em novembro de 1993. Conheciam-se desde tenra infância.

Declarada a guerra em 1939, Henry Springall seria um dos primeiros reservistas a ser chamado para cumprir o serviço militar. O



Telegrama à família de Henry Springall, datado de três de novembro embora o óbito seja de 27 de outubro de 1941 (Col. Maureen A. Moon)

seu navio, o *HMS Effingham* acabaria por embater uma rocha ao largo da costa da Noruega, onde passaria três meses combatendo os alemães, quando a sua família fugia dos bombardeamentos no centro de Londres. A sua filha Maureen, com apenas nove anos de idade, lembra-se de ter que fugir das rajadas dos aviões, quando se dirigia para um abrigo. O barulho, o som e o cheiro dos destroços, mantêm-se vivos na sua mente, até à atualidade. Transferido para o *HMS Cossack*, Henry Springall diria à família não ter fé no seu capitão e na sua última licença, deixaria para trás o seu relógio dizendo não necessitar mais dele, o que ainda hoje é considerado como uma espécie de presságio pela família.

Com o torpedeamento do *HMS Cossack*, Henry Joseph Springall, fogueiro de 1.ª Classe, seria resgatado pelo *HMS Legion* e estando o seu corpo gravemente queimado, seria conduzido ao hospital mais próximo, o de Ponta Delgada, em conjunto com o seu jovem camarada, mas tarde demais para serem salvos. Morreria de pneumonia e múltiplas queimaduras pouco depois, encontrando-se enterrado no Cemitério dos Ingleses em Ponta Delgada. Ainda hoje, é lembrado pela sua família como um pai muito extremoso.

E quem seria o seu camarada Reginald Thomas Gradin Wallace (1922 – 1941)? Thomas Wallace, que descansa a seu lado, é um jovem marinheiro de 19 anos e que poderá ser igualmente interessante redescobrir, uma vez que poderá ter uma ligação íntima com os Açores. As pouquíssimas informações a seu respeito, que carecem de confirmação e complementaridade, apontam para uma naturalidade em Ponta Delgada. Morreria a três de novembro de 1941 em consequência das violentas queimaduras que o atingiram durante o torpedeamento e naufrágio. Tudo aponta para que seja um inglês nascido nos Açores, o que só futuras pesquisas poderão confirmar. É um facto que durante a II Guerra Mundial, a legislação portuguesa muda, limitando a nacionalidade/naturalidade de crianças de casais estrangeiros em solo nacional. Até então, era permitido o seu registo ou não, como cidadãos nacionais, conforme a opinião dos progenitores.

Em síntese, é necessário que a nossa Sociedade aprenda da sua História um conjunto de ilações que trespassam a ultra dependência dos Açores em caso de conflito, ou a sua louvada centralidade no apoio logístico. De uma forma ou de outra, os Açores são sempre tocados por múltiplos eventos, fazendo parte do hoje, assim como do amanhã, a evocação da Memória e do Dever de Memória que devemos, não só para com os nossos antepassados como também na formação dos que nos irão suceder. Esperemos que o século XXI não conheça conflitos nos nossos mares, mas a acontecer, seria o primeiro dos séculos. Em todo o caso, este dever de Memória para com os que deram a vida pela sua Pátria e que ainda hoje estão nas nossas ilhas, deverá ser não só enaltecido como valorizado, destacando-se também os nossos centenários cemitérios, principais centros religiosos da nossa cultura; depositários do nosso milénar culto dos antepassados; autênticos centros de estudo da História da Arte e ainda (ou acima de tudo) confidentes de grandes e heróicas histórias, dos que neles vivem. Falar de Henry Springall, ou de Manuel Cardoso (CA de 22 de novembro de 2009) ou do 2.º Tenente de Aeronáutica Naval Henrique Correia, ou do piloto Guimaraes (aeronáutica militar), ou de muitos outros espalhados pelas nossas ilhas, será não só enobrecer o papel do arquipélago e dos açorianos que os apoiaram, como relembrar (e esperemos que não projetar) um passado que nunca deverá ser esquecido, a bem do futuro das nossas ilhas.

\* Mestre em Património, Museologia e Desenvolvimento