

«Facilidades» nos Açores: O início

O conceito de «facilidades» foi elaborado aquando das conversações entre D. Carlos e Eduardo VIII da Inglaterra ocorridas em 1903. O termo foi usado num sentido restrito por parte dos portugueses: tratava-se de manter, à disposição da Aliada, depósitos de carvão nos principais portos atlânticos e de impor restrições no seu uso a outras bandeiras, nomeadamente a alemã. Mas logo a diplomacia londrina estendeu a compreensão das facilidades aos óleos combustíveis e aos fornecimentos de bens alimentares e outros. A partir de 1906, os ingleses alertam os governantes portugueses para não atribuírem concessões de carvão aos alemães no porto da Horta, que aliás será visitado, antes da I Guerra Mundial, por uma esquadra germânica, em que se destacava o célebre *destroyer* «Panther» que havia de provocar uma crise internacional à sua chegada a Agadir.

Com o eclodir da guerra, e até Março de 1916, durante o período em que Portugal não se considera potência beligerante, assiste-se à utilização desigual dos portos do arquipélago por navios ingleses e alemães, apresentando estes sucessivas queixas quanto à forma como era interpretado o estatuto de neutralidade nos portos atlânticos portugueses. Com efeito, as autoridades portuguesas interpretavam com a maior latitude as facilidades que forneciam aos ingleses e eram extremamente rígidas quando um navio alemão necessitava de combustível, ou de fundear por mais de 24 horas, num dos portos insulares. A Majoria Geral da Armada chega mesmo a emitir recomendações no sentido de uma maior equidade na aplicação do estatuto de neutralidade. Recorde-se que as obrigações e direitos dos Estados neutros constituíram um tema candente nas relações internacionais durante a I Guerra, especialmente enquanto foram neutrais os Estados Unidos da América, que serão os grandes defensores da liberdade de navegação e dos direitos dos países neutrais. Foi aliás, a necessidade de manter a liberdade de navegação no Atlântico contra os ataques de submarinos alemães a navios mercantes norte-americanos um dos factores que determinaram Washington a declarar guerra às potências centrais. E a entrada dos Estados Unidos da América como beligerante teve consequências sobre os Açores. Deste modo, o conde de Alte, ministro de Portugal em Washington, envia, a 15 de Abril de 1917, um telegrama para Lisboa em que se faz uma primeira referência ao estabelecimento de uma base naval americana nos Açores: «É possível que a esquadra americana que vai policiar Atlântico precise ponto de apoio nossas ilhas, eu disse transmitiria qualquer pedido nesse sentido governo que o examinaria amigavelmente». O diplomata não imaginava que o processo que culminaria com a autorização do governo português para o estabelecimento da base naval em Ponta Delgada seria bem complexo. Desde logo, porque havia um compromisso entre Londres e Lisboa, segundo o qual a defesa dos portos insulares era confiada ao almirantado britânico, e as «facilidades» aprovadas a partir de 1903 não

contemplavam aquela ex-colónia britânica, já demasiado desenvolvida na questão do Canal do Panamá. Esse compromisso fora reafirmado no início da guerra pelo almirante inglês Salis. Porém, os ataques dos submarinos alemães ao Funchal, em Dezembro de 1916, e a Ponta Delgada, em 4 de Julho de 1917, demonstraram à evidência o alheamento inglês na defesa dos portos insulares, como aliás havia previsto, cerca de dez anos antes, o general Morais Sarmiento¹. A chegada a S. Miguel, a 25 de Julho de 1917, de cinco *destroyers* americanos veio revolucionar os termos das relações anglo-americanas no patrulhamento desta zona do Atlântico Norte. Liberdade de navegação, primeiro, e depois política de empenhamento militar no teatro europeu por parte dos Estados Unidos da América, fazem dos Açores um ponto de encontro entre portugueses e norte-americanos. A partir de então, assiste-se ao estabelecimento de um triângulo diplomático entre Lisboa, Londres e Washington que servirá de inspiração para as futuras negociações durante a II Guerra Mundial.

Assim, enquanto Portugal mantinha tropas expedicionárias em África e se constituía o Corpo Expedicionário Português para operar no teatro europeu, estavam indefesas as ilhas atlânticas portuguesas. Os ataques de submarinos alemães, primeiro ao Funchal, em Dezembro de 1916, e depois a Ponta Delgada, em Julho de 1917, vieram revelar essa lacuna. Havia-se precavido o governo da República, declinando as responsabilidades através de garantias dadas pelo governo britânico.

Assim, a 4 de Dezembro de 1916, o ministro dos Negócios Estrangeiros enviou para Londres um telegrama em que afirmava:

«Enquanto na Madeira havia navios de guerra ingleses, nenhuma preocupação nos dava defesa portos ilha... mas hoje que navios de guerra ingleses se retiraram da Madeira e de Cabo Verde não pode haver tranquilidade... Se governo inglês se dispõe a tomar exclusivamente sobre si encargo de tal defesa muito conviria que V.E. conseguisse uma declaração formal a esse respeito para que o Governo aqui não possa ser acusado de incúria».

O telegrama termina com sugestões de fornecimento de material de guerra no caso de Londres não querer, ou não poder tomar a seu cargo a defesa efectiva das ilhas atlânticas portuguesas, conforme ficara estabelecido desde o início da guerra.

A resposta inglesa, ocorrida a 23 de Fevereiro de 1917, não dá qualquer garantia formal de apoio à defesa das ilhas, já que a defesa da linha de comunicações entre Lisboa e os portos atlânticos insulares não era uma prioridade para os ingleses, que tinham de concentrar forças navais no mar do Norte e no Mediterrâneo, como havia deduzido o estratega português Morais Sarmiento².

Londres, se bem que não tenha curado da defesa das ilhas, demonstra um certo tipo de interesse pelos Açores durante a I Guerra, e até julga natural manifestar preferências pelos representantes da soberania portuguesa no arquipélago: assim o ministro inglês em Lisboa evoca a própria opinião do Ministro dos Negócios Estrangeiros Balfour para

acentuar o seu agrado pela manutenção do general Simas Machado no cargo de Alto Comissário, quando das tentativas sidonistas para o afastamento deste em princípios de 1918.

Mas o grande facto foi a chegada a Ponta Delgada de 5 *destroyers* norte-americanos, em Julho de 1917.

A presença de forças navais norte-americanas nos Açores se, circunstancialmente, podia ser de alguma valia para a estratégia aliada no Atlântico, não deixava de causar perturbação nos meios do Almirantado britânico. Disso mesmo é prova a correspondência trocada na altura entre Londres e Lisboa. A 24 de Agosto de 1917, o Ministro dos Negócios Estrangeiros envia para Londres o seguinte telegrama: «Consul dos Estados Unidos da América Ponta Delgada comunicou autoridades que comodoro navios de guerra americanos surtos ali julga actuais meios de defesa insuficientes para protecção seus navios e cidade e tencionava propor seu governo melhores defesas (...). Pedia consentimento autoridades locais militares e marítimas que responderam dizendo assunto competência governo. Defesa águas e costa portuguesa por forças americanas e acção preponderante desta nos Açores é assunto altamente melindroso que interessa não só política interna e externa Portugal mas também forçosamente Inglaterra. Legítimo desejo governo da República é que Inglaterra nos forneça meios de defesa eficazes Ponta Delgada contra perigos marítimos. (...) se marinha americana tem a desempenhar de acordo com aliado missão defesa no Atlântico governo português deseja ser informado alcance dessa missão para responder ao governo americano».

O nosso ministro em Londres, Teixeira Gomes, só a 3 de Outubro desse ano consegue uma resposta verbal do Foreign Office a esse respeito, resposta verbal que, a seu pedido, foi confirmada, em nota particular e confidencial, a 5 do mesmo mês. Nessa resposta, afirma-se que o governo inglês está circunstancialmente impedido de prover à defesa dos Açores e julga assim que o governo português fará bem em aceitar o oferecimento americano para fornecer peças e outro material necessário na defesa das ilhas. Na sua declaração verbal, o funcionário de Foreign Office afirmava estar seguro de que, por parte do governo americano, não havia ideia reservada sobre a influência a exercer nos Açores, mas apesar disso é recomendado ao governo português que tome todas as providências, a fim de evitar que tal influência possa aumentar³. Perante esta resposta de Londres, o governo português, que havia adiado sucessivamente qualquer comprometimento oficial com os norte-americanos, responde positivamente à nota do ministro dos Estados Unidos da América em Lisboa, coronel Thomas N. Birch, de 30 de Outubro de 1917, na qual este voltava a pedir certas facilidades nos Açores e o estabelecimento de uma base naval em Ponta Delgada.

As facilidades pedidas destinavam-se à isenção de direitos de alfândega «sobre material exclusivamente utilizado para objectivos navais e para, em resumo, concederem à marinha americana pela duração da guerra,

tais facilidades em terra e tais privilégios marítimos, que a campanha contra os submarinos seja o mais possível eficiente».

Na sua nota de 8 de Novembro de 1917, entregue ao ministro norte-americano em Lisboa, o Ministro dos Negócios Estrangeiros português, Augusto Soares, afirma no parágrafo mais importante: «guardo as comunicações ulteriores de V. Exa. sobre a forma de levar a efeito o alvitre do governo americano ao qual o governo português dá desde já a sua aquiescência em princípio, concordando com o estabelecimento nos Açores de uma base naval, para ser utilizada durante a presente guerra pela Armada dos Estados Unidos».

Tornada oficial, entre os dois governos, a base naval em Ponta Delgada, a 8 de Novembro, logo a 17 do mesmo mês o ministro americano pede autorização para o desembarque nos Açores do almirante Dunn, de três oficiais e de 50 marinheiros. A 21, o governo de Lisboa formaliza a autorização.

De uma forma geral, pode-se dizer que as pretensões norte-americanas foram praticamente todas satisfeitas, mau grado algumas reacções, entre as quais se destaca a do comandante do cruzador «Vasco da Gama», fundeado em Ponta Delgada, Augusto Neuparth, que, a 23 de Março de 1918, envia para Lisboa um relatório em que afirma que as forças navais americanas, «são poucas e nós poderíamos sem grande dificuldade ombrear com elas». Também o director da alfândega de Ponta Delgada, Luís Augusto Pamplona Borges, se mostrará inconformado com a interpretação extremamente flexível que será dada pelo almirante Dunn às facilidades alfandegárias concedidas, chegando a realizar buscas nos armários de abastecimentos americanos que funcionavam no palácio da Fonte Bela, entrando em conflito aberto com o referido almirante em Abril de 1918. A novidade dos contactos *entre* autoridades portuguesas e norte-americanas não esteve isenta desse medir de forças para tipificar o modo das relações.

Em resumo, as «facilidades» oferecidas nos Açores no período da I Guerra Mundial foram:

- fornecer dados meteorológicos para a Inglaterra e para os Estados Unidos da América sonogando essas informações aos alemães;
- fornecer carvão e abastecimentos, assim como outros combustíveis, e reparar pequenas avarias nos navios aliados;
- ceder aos ingleses o controlo dos cabos submarinos alemães que amarravam na Horta desde o princípio do século.
- permitir aos ingleses o abastecimento de uma estação de telegrafia sem fios no lugar das Feteiras em S. Miguel;
- autorizar o estabelecimento de uma base naval norte-americana em Ponta Delgada no segundo semestre de 1917, mudando a natureza do conceito de facilidades, e permitindo uma maior segurança para os comboios marítimos que atravessavam o Atlântico.

Durante o conflito, só o porto de Ponta Delgada chegou a registar um movimento de oitenta navios por dia.

São pois sobretudo os serviços de tipo logístico que caracterizam as actividades desenvolvidas no arquipélago antes da I Guerra Mundial, e mesmo durante esta. Quer durante a neutralidade portuguesa, quer após a nossa entrada na guerra em 1916 e a manutenção da neutralidade americana, quer a partir da declaração de guerra da nação americana às potências centrais, os Açores foram sempre considerados importantes para ajudar a manter a liberdade da navegação — essa mesma liberdade dos mares que o presidente norte-americano Wilson estabeleceu como objectivo principal nos seus catorze pontos que iriam servir de base às discussões na Conferência da Paz.

Depois da I Guerra Mundial, do ponto de vista português, a dinâmica insular aparece reforçada junto de alguns responsáveis pela estratégia nacional.

Assim, o então comandante Botelho de Sousa, aliás açoreano, na sua qualidade de delegado a Conferência da Paz, afirma num *Memorandum sobre a Marinha de Guerra*, redigido em Fevereiro de 1919: «A supremacia marítima aliada não dispensou Portugal — nem era de esperar que dispensasse — de contar com os seus recursos. Portugal aparece como um autêntico Estado Insular. A situação de Portugal assemelha-se à de um Estado Insular, tomando uma importância absolutamente decisiva na liberdade das suas comunicações marítimas»⁴.

Da I à II Guerra Mundial

A rapidez com que os norte-americanos cumpriram o seu compromisso de retirarem as suas forças navais dos Açores, demonstra que a política de Washington não pretendia manter a articulação atlântica sob controlo permanente, após o fim da I Guerra Mundial. O presidente Wilson recusa até uma escala nos Açores no regresso da Conferência de Paz realizada em Paris, e que lhe fora sugerida pelo almirante Dunn. Os norte-americanos abandonam a Base Naval de Ponta Delgada após o fim dos trabalhos da Conferência de Paris, em Setembro de 1919. Mas, já em Março, o representante português em Washington havia transmitido essa intenção.

Entre as duas guerras, os Açores parecem dormir enquanto as potências se agitam noutros pontos do planeta.

No entretanto progride a aviação, e o francês Castex, um homem da Marinha convertido a aeronáutica, é dos primeiros a compreender a importância dos Açores para os voos transatlânticos, tendo ele próprio aterrado, em 1936, em Santa Maria. Curiosamente, será o almirante Castex o autor do conceito de «perturbador continental». Outros nomes sonantes da história da aviação demandam o porto da Horta em hidroaviões, como Lindberg e o marechal italiano Balbo. A Marinha havia descoberto a importância estratégica dos Açores. A aviação iria explorar essa importância. Com a chegada da II Guerra Mundial, os Açores vão ser encarados pelas potências marítimas de duas formas radicalmente

diferentes: primeiro, como fronteira entre o «perturbador continental» e essas potências marítimas, e depois como zona de articulação entre as margens do Atlântico. Os Açores encarados como fronteira dão aso a exercícios cenaristas de invasão pura e simples; encarados como ponto de articulação dão origem a complexas operações diplomáticas com Lisboa.

Churchill refere nas suas memórias que se havia fixado a fronteira do hemisfério ocidental no meridiano 25°, por forma a incluir todo o arquipélago dos Açores. E o plano do almirante King, concebido em 1940, fixava a fronteira ocidental a meio do Atlântico. O oceano Atlântico parecia mais importante do que o continente europeu.

Entre ingleses e americanos assiste-se então a uma troca de posições sobre o domínio do Atlântico Norte.

Segundo afirma o inglês Vintras, «os americanos foram os primeiros a apreciar a importância militar dos Açores como ponto de apoio e de escala para os seus bombardeiros e transportes aéreos⁵, por considerarem a necessidade de rotas alternativas para o Reino Unido durante os meses de Inverno». Estava-se então em 1941. Quais foram as causas dessa nova importância estratégica dos Açores? Vejamos o testemunho do mesmo Vintras: «Nestas áreas, por onde passavam as nossas principais rotas de comboios, existiam zonas conhecidas pela designação de *air gaps* (hiatos aéreos) — áreas situadas fora do âmbito de protecção das esquadrilhas do Comando Costeiro que, nessa altura, à excepção de uma esquadrilha de *Liberators*, tinham apenas autonomia de voo até uma distância de 450 milhas das suas bases em terra. Um desses hiatos aéreos localizava-se ao largo da Gronelândia e outro a leste dos Açores, afectando os comboios provenientes de Gibraltar e da Serra Leoa, expondo-se ainda estes últimos ao fogo do inimigo ao terem de atravessar um terceiro hiato, localizado nas proximidades das ilhas Canárias, onde os submarinos alemães se podiam reabastecer. Durante o Inverno de 1941-42, os comboios aliados, afim de beneficiarem da cobertura por parte das (nossas) bases na Islândia utilizavam geralmente a rota atlântica setentrional... o que exigia um grande esforço físico por parte da tripulação, tanto dos escoltadores como dos navios mercantes, pelas terríveis condições meteorológicas predominantes durante o Inverno entre a Terra Nova e a área do Noroeste⁶. A acção de reconhecimento sobre as condições estratégicas dos Açores fez-se através dos ingleses. Curiosamente é nas *Memórias* de Humberto Delgado que encontramos um testemunho desse mecanismo: «Pelos fins de 1941 fui convocado pelo Ministro Santos Costa, e entregaram-me um documento secreto em inglês no qual o Governo Britânico pedia informações acerca de assuntos diversos, desde a possibilidade de construção de aeródromos nos Açores até pormenorizados estudos acerca de pontes, estradas, serviços médicos, abastecimento de água e electricidade, etc.... Parti para os Açores no dia 10 de Dezembro de 1941, cumpri rapidamente a minha missão, e regresssei a Lisboa no dia 8 de Janeiro de 42»⁷. Os conselhos de Humberto Delgado parecem ter tido

importância para a localização da Base Aérea nas Lages: «A R.A.F. sabia muito pouco acerca dos Açores e a minha estadia de reconhecimento provou ser de considerável importância. Graças ao meu conselho acerca da frequente e forte nebulosidade sobre a área, alteraram os seus planos originais quanto à proporção de artilharia anti-aérea, ligeira e pesada, para a defesa dos aeródromos. De igual maneira, a intenção dos ingleses utilizarem hidro-aviões foi modificada por completo, em função das informações que lhes dei acerca do estado do mar durante o ano e das margens⁸.

Esta mudança de planos pode explicar um certo atraso na implementação das facilidades nos Açores para os aliados, todavia esteve longe de ser a causa fundamental.

Um outro factor foi bem mais importante e decisivo: os aliados não queriam arriscar a quebra de neutralidade da Península Ibérica, nem a invasão desta por tropas alemães. Precisavam primeiro de ganhar a batalha do Norte de África. E assim só a partir de Novembro de 1942 os Açores são encarados como ponto de articulação *entre* a América e a Europa. A utilização dos Açores pelos aliados esteve pois subordinada à resolução das operações militares no Norte de África e à capacidade de resposta germânica na Península Ibérica. Os Açores já não são concebidos como fronteira mas como ponte. A partir daí, a utilização dos Açores pelos aliados não se deve fazer contra Lisboa.

Os aliados só se decidiram pela utilização dos Açores depois de terem a certeza de que os alemães não tinham possibilidade de invadir a Península Ibérica e de, através do Pacto Ibérico e do Protocolo, terem garantido a neutralidade de Espanha. Por isso, só após a resolução vitoriosa da campanha do Norte de África se decidem a pedir «facilidades» nos Açores. Por esta cautela se pode verificar que os aliados pretendiam, a partir de Novembro de 1942, que os Açores desempenhassem funções estratégicas de articulação entre as margens do Atlântico e não as funções de fronteira entre o continente europeu e o grande oceano.

Vejamos a minuta redigida pelo capitão de mar-e-guerra Charles Lambe, director de planos do Almirantado, e destinada ao Chefe do Estado-Maior Naval, em 25 de Abril de 1943: «1. Creio que a presente situação no que diz respeito às ilhas portuguesas do Atlântico é a seguinte:

a) Os chefes do E.M. adiaram quaisquer decisões até o Chefe do Estado-Maior-General Imperial estar convencido da incapacidade dos alemães para invadir a Espanha e a Península.

2. Nós no Departamento de Planeamento Conjunto, concluímos de conversas com Sir R. Campbell que as probabilidades de obter a utilização dos Açores de modo nenhum eram desesperadas.

3. Se continua a ser intenção dos Chefes de Estado-Maior insistir para que essa acção se realize imediatamente a seguir à expulsão dos alemães da Tunísia, penso que deveriam recomendar ao Gabinete de Guerra que os preparativos estejam completados o mais cedo possível». A 3 de Maio de 1943, o documento apresenta um novo ponto de situação onde é descrita a

importância da posição dos Açores: «Sem os Açores, mover-nos-emos sempre da parte de fora do circuito, enquanto o IN opera dentro dele. As nossas forças disporiam até de uma posição central que lhes permitiria cobrir todas as variedades de campanha dos submarinos contra os teatros de operações do Atlântico Norte e do Mediterrâneo». Só depois de ganha a primeira fase da guerra no Norte de África é que Londres insiste na sua pressão sobre Lisboa para a cedência de «facilidades» nos Açores.

A nota de R. Campbell entregue a Salazar em 16 de Junho de 1943 faz várias considerações sobre a evolução da guerra:

«7. Nos últimos meses, contudo, a situação da guerra mudou muito em favor do Reino Unido e seus Aliados e o G.S.M.... partilha inteiramente a opinião de V.E. de que agora o perigo de uma invasão alemã da Península Ibérica virtualmente desapareceu.

8. Há, todavia, outro factor na situação geral da guerra que está a suscitar a mais séria consideração por parte do G.S.M. A campanha submarina alemã evoluciona a ponto de seriamente impedir o pleno desenvolvimento das N.U. no campo de batalha.

O G.S.M. já não receia que esta ameaça obste à vitória final dos Aliados, mas ela é ainda capaz de demorar tal vitória;

9. O Governo de S.M.... chegou a conclusão de que o uso de «facilidades» nas ilhas portuguesas do Atlântico, particularmente nos Açores, para o emprego de aviões e de navios de superfície seria um factor decisivo na rápida derrota da campanha submarina alemã no Atlântico.

10. As facilidades a que o Governo de S.M. se refere especialmente são as seguintes:

a) Facilidades em S. Miguel e na Terceira para o emprego de aviões de reconhecimento;

b) Facilidades sem restrições para o reabastecimento de combustível tanto em S. Miguel como no Faial para os navios de escolta. (...) 14.... O G.S.M. está pronto não só a garantir a retirada das suas forças dos Açores no fim das hostilidades, mas também a dar garantias quanto à manutenção da soberania portuguesa em todas as colónias portuguesas.

O Governo da União da África do Sul associar-se-á a estas garantias e há razão para esperar que garantias semelhantes serão prestadas por forças dos E. U.».

A co-relação entre as facilidades oferecidas às potências marítimas e a manutenção da soberania portuguesa nas colónias encontrará aliás a sua expressão mais significativa no caso do aeroporto de Santa Maria, cuja utilização foi negociada com a contrapartida de Timor Leste, então ocupado pelos japoneses e depois libertado por australianos, ser restituído a Portugal.

E, de facto, o regresso de Timor à soberania portuguesa não se deveu a qualquer operação militar, antes resultou dessa negociação diplomática envolvendo a utilização do aeroporto de Santa Maria por forças americanas.

Curiosamente, o Acordo com Londres no Verão de 1943 é celebrado apenas por uma *troca de notas* que marca o início das «facilidades» para 8 de Outubro de 1943. No acordo técnico, rubricado pelo almirante Botelho de Sousa, referem-se: «a) Facilidades sem restrições para o reabastecimento de navios no porto da Horta, utilização de Ponta Delgada como qualquer beligerante pode mas como o porto de um neutro, facilidades sem restrições na base das Lajes para a aviação da Comunidade britânica;

b) As facilidades de reabastecimento em combustível são extensivas a navios das Nações Unidas que operem em comboios;

c) O conjunto da defesa dos Açores é da responsabilidade do governo português;

d) O início das facilidades depende do compromisso da Inglaterra em prestar todo o auxílio a Portugal caso haja retaliações alemãs por causa dessas facilidades;

e) Obrigação inglesa de fornecer material de guerra e de protecção a navios mercantes portugueses;

f) Cooperação para resolver problemas económicos de abastecimento resultantes de bloqueio»⁹.

Uma série de documentos do Foreign Office demonstra que os serviços ingleses não consideram provável um ataque alemão a Portugal depois da concessão de facilidades nos Açores¹⁰.

Curiosamente, no *Annual Report de 1944* do embaixador britânico em Lisboa usa-se o conceito de «neutralidade continental» para caracterizar a situação de Portugal. Assim, num ofício do embaixador Campbell de 17 de Dezembro de 1943, este afirma a propósito dos receios manifestados pelas autoridades portuguesas de uma possível represália alemã: «*Sincerely the Portuguese are not in much danger!*»¹¹.

Pode assim concluir-se, que a utilização das «facilidades» nos Açores esteve subordinada ao avanço das tropas aliadas no Norte de África e a improvável reacção alemã em território da Península Ibérica. Nessa perspectiva o complexo geográfico de África-Península Ibérica aparecia como mais importante do que as melhorias imediatas resultantes das funções estratégicas dos Açores.

Tal devia-se ao próprio curso da guerra, com as funções estratégicas da Península neutralizadas e com a escolha do teatro de operações do Norte de África, como o mais favorável a penetração aliada no continente europeu. Não se pode esquecer que o desembarque e a progressão das tropas aliadas na Itália precedem a abertura da frente no Norte da Europa.

Deste modo, a coligação marítima *terá* preferido neutralizar as funções estratégicas dos Açores e da Península Ibérica, até concentrar forças suficientes no teatro de operações do Norte de África entre Novembro de 1942 e o Verão de 1943. Depois, a Península torna-se um teatro excêntrico para ambos os lados.

Então as funções de articulação dos Açores são aproveitadas em pleno, enquanto a penetração no continente europeu se faz através de duas frentes, que têm em comum a ultrapassagem dos Pirinéus: é a invasão da Sicília em Abril de 1943 e, depois, o desembarque na Normandia em Junho de 1944.

A «neutralidade continental» de Portugal arrastara a neutralidade de Espanha através do Pacto Ibérico no período crítico de 1940-1942. A solução vitoriosa da campanha do Norte de África leva a coligação marítima a cometer a utilização de facilidades nos Açores, diminuindo significativamente as probalidades de invasão da Península pela Alemanha. A abertura de duas frentes para além dos Pirinéus faz da Península Ibérica um teatro excêntrico. Eis em grande parte explicado o êxito da política de neutralidade de Portugal na II Guerra Mundial e o relativo atraso na utilização dos Açores.

Vintras soma um curto elemento, este de carácter técnico-militar, ao afirmar que a demora na utilização pelos aliados dos Açores se deve ao facto de que só no início do Verão de 1943 se tomaram operacionais aviões de longo raio de acção, novos aparelhos de radar e cargas de profundidade mais pesadas, que maximalizavam a hipotética utilização dos Açores¹².

Outras teses afirmam que, nessa altura, havia *entre* os aliados quem desse prioridade aos bombardeamentos sobre a Alemanha e que a batalha do Atlântico seria ganha como consequência da parálisa do esforço de guerra alemão assim conseguida. Mas se lermos John Kenneth Galbraith não se chegam a conclusões muito positivas sobre os efeitos dos bombardeamentos em alvos estratégicos na Alemanha, pois esta manteve o ritmo da sua indústria militar¹³.

De qualquer maneira encontra-se descrita, em termos gerais, a situação no Atlântico, antes e depois da utilização dos Açores pelos aliados, sobretudo na luta anti-submarina.

Vintras resume a situação na Primavera de 1943: «Nesse período crítico, em que a sorte da batalha do Atlântico estava ainda indecisa, operavam 11 submarinos na área compreendida entre os Açores e a baía da Biscaia, enquanto outros 25 patrulhavam desde os Açores, passando pelas Canárias, até á costa ocidental de África. Cerca de 27 destes submersíveis, cuja actividade operacional a 400-600 milhas dos Acres contra os nossos comboios foi particularmente bem sucedida entre X de Fevereiro e 5 de Março (1943) [eram apoiados no mar por duas X acas leiteiras» - V-460 e V-462]. Neste mês 108 navios aliados totalizando 627.377 t. foram destruídos, enquanto a aviação inimiga afundava mais 120 barcos num total de 693.000 t. — as perdas mais pesadas desde Novembro no ano anterior. Estes números provam melhor do que as palavras a importância capital que o E.M. Naval atribui à redução do *gap* (hiato) aéreo dos Açores e à posse de base nesta ilha (...).

Em 1942 só no Atlântico Norte haviam sido afundados navios num total de 5.480.000 t. Já no cômputo global do último quartel de 1943, (tendo

só recentemente começado a fazer-se sentir a nossa presença nos Açores), foram afundados 53 submarinos, muitos foram afugentados de áreas de reabastecimento e perderam-se apenas 146.000 t. em navios afundados»¹⁴.

A utilidade estratégica dos Açores não carece de maior demonstração. A partir de Outubro de 1943, a situação muda: «As facilidades incluíam a utilização do aeródromo das Lajes, na ilha Terceira, o uso em caso de emergência do aeródromo de Santana (Rabo de Peixe), na ilha de S. Miguel bem como a liberdade de utilização dos portos de Ponta Delgada em S. Miguel, Angra do Heroísmo e Faial. As Lajes possuíam então a maior pista do mundo — 3.280 m por 91,3 m — e muito embora fosse inicialmente de terra batida, os britânicos e os americanos cobriram-na mais tarde de malha de aço e asfalto.

Esta concessão permitia o patrulhamento duma parcela do Atlântico, até então desguarnecida, e a partir de uma base localizada em pleno centro da zona, em vez de serem obrigados a reservar a maior parte da sua autonomia para a viagem de retorno às bases, como sucedia quando actuavam a partir de Inglaterra ou da Terra Nova (...) A actividade britânica nos Açores traduziu-se em 3.115 voos, 24.798 horas de voo, 38 submarinos detectados e 19 ataques, sendo o primeiro submarino afundado logo 30 dias após o desembarque»¹⁵.

Conclusão

A grande diferença entre a I e a II Guerra, para além das mudanças decorrentes da passagem de poder naval para o poder aéreo, foi o facto dos Estados Unidos da América, de acordo com as autoridades portuguesas, terem estabelecido uma base permanente na ilha Terceira e a presença das forças norte-americanas nos Açores ter sido avultada durante longo tempo. Durante a II Guerra Mundial, os Açores são mesmo encarados como «teatro de refúgio» para os órgãos de soberania em caso de ataque à Península e o principal esforço militar português concentrou-se na defesa das ilhas.

A documentação diplomática de outros países revela-nos situações muito significativas do tipo de comportamento das autoridades portuguesas na altura. Assim, o Foreign Office assinala que, ainda em Fevereiro de 1945, as autoridades portuguesas não querem dar público conhecimento do estacionamento de forças americanas nos Açores, preferindo a ficção diplomática de um acordo apenas em Londres. Mas no respeitante ao aeroporto de Santa Maria e a sua passagem a aeroporto internacional é o Foreign Office *que é* apanhado de surpresa pelo acordo *entre* Portugal e os Estados Unidos da América.

Um ponto original a realçar diz respeito ao facto das «facilidades» dadas a ingleses e americanos durante a II Guerra Mundial nunca terem sido entendidas como facilidades aos aliados no seu conjunto. Assim, o Foreign Office informa que em Maio de 1945 foi proibida a distribuição de

folhetos de propaganda aliada. A razão invocada pelo Governador do distrito de Angra foi que nessa propaganda aparecia entre outras a bandeira da União Soviética.

Também a URSS nunca mencionou no esforço de guerra aliado as facilidades dadas pelos portugueses no arquipélago dos Açores, o que levou um funcionário do Foreign Office a comentar na capa do dossier sobre as relações entre Portugal e a URSS em 1945: «*The antipathy is mutual but of little consequence!*» (A antipatia é mútua mas as consequências são poucas!)¹⁶.

As «facilidades» nos Açores durante a II Guerra Mundial tiveram consequências que se mantiveram depois do seu termo.

O relatório anual elaborado pelo embaixador inglês em Lisboa, correspondente ao ano de 1945, fala-nos do esforço americano de estabelecimento nas Lajes de uma base aérea permanente.

O Ministro português Caeiro da Matta introduz um parágrafo no acordo entre os Estados Unidos da América e Portugal para se entender as «facilidades» assim concedidas aos britânicos, mas estes não se mostram interessados na sua utilização.

A instalação de uma base aérea norte-americana permanente é, pois, a grande consequência da utilização dos Açores durante a II Guerra Mundial, e a grande diferença em relação ao fim da I Guerra.

NOTAS

¹ Morais Sarmiento, *A Aliança Luso-Britânica e a Defesa das Costas Portuguesas*, Lisboa, 1903.

² *Ibid.*

³ Telegrama de Teixeira Gomes para o M.N.E. a 6 de Outubro de 1917, in MNE, Arquivo da Embaixada de Portugal em Londres, 1914-1935, caixa n.º 28, Processo 28/12, Auxílio Naval da Inglaterra.

⁴ Botelho de Sousa, *Memorandum sobre a Marinha de Guerra*, Conferência de Paz, Fevereiro de 1919, Arquivos do MNE.

⁵ R.E. Vintras. *História secreta da base dos Açores*, Lisboa, Ulisseia, 1975.

⁶ R.E. Vintras, op. cit..

⁷ Humberto Delgado, *Memórias*, Lisboa, Edições Delfos, 1974, p. 108.

⁸ *Ibid.*, p. 110.

⁹ Franco Nogueira, *Salazar*, vol. III, Porto, Livraria Civilização Editora, 1984, p. 462.

¹⁰ Public Record Office, F.O. 371-34712.

¹¹ Public Record Office, F.O. 371-34722.

¹² N. Vintras, op. cit., p. 110.

¹³ John Kenneth Galbraith, *A life in our time*, Boston, 1981, pp. 207-227.

¹⁴ N. Vintras, op. cit.

¹⁵ Humberto Delgado, op. cit., pp. 113-114.

¹⁶ Public Record Office, F.O. 371-49474.