



UNIVERSIDADE DOS AÇORES

***Receios, privações e miséria num ambiente de prevenção
armada: ecos da II Guerra Mundial nos Açores.***

Sérgio Alberto Fontes Rezendes

Ponta Delgada

2015



UNIVERSIDADE DOS AÇORES

Departamento de História, Filosofia e Ciências Sociais

***Receios, privações e miséria num ambiente de prevenção
armada: ecos da II Guerra Mundial nos Açores.***

Sérgio Alberto Fontes Rezendes

**Tese apresentada na Universidade dos Açores para
obtenção do Grau de Doutor em História Insular e
Atlântica (séculos XV - XX), sob a orientação do
Professor Doutor Carlos Alberto da Costa Cordeiro.**

Ponta Delgada

2015

**Aos meus pais e a todos os açorianos
que prepararam os Açores
para o século XXI.**

Agradecimentos

No processo de investigação para a elaboração de uma tese de Doutoramento, como é o caso, é da mais elementar justiça agradecer os contributos de instituições e pessoas com que pude contar para ultrapassar algumas dificuldades para a concretização da tese.

No âmbito institucional, agradeço o inestimável apoio da equipa do Museu Militar dos Açores na figura do seu diretor, Tenente-coronel José Manuel Girão Lima, do comando da Zona Militar dos Açores e da Direção de História e Cultura Militar, pela paciência e confiança depositada na minha pessoa e no meu trabalho. Outra importantíssima palavra de apreço será à guarnição do NRP *João Roby*, na pessoa do seu comandante Capitão-tenente António Mateus Anjinho Mourinha, à capitania do Porto de Ponta Delgada e ao comando da Zona Marítima dos Açores, pela colaboração e crédito depositado no meu projeto. Como parceiros nevrálgicos, um marcado reconhecimento a todos os presidentes de câmara dos Açores que gentilmente acederam ao meu pedido para consulta das atas camarárias dos seus municípios durante o período da II Guerra Mundial. Por fim, mas não por último, uma palavra especial aos meus colegas e à direção do Colégio do Castanheiro, na figura do seu diretor pedagógico, Dr. João Miranda, por toda a atenção, paciência e apoio incondicional à execução deste ambicioso projeto.

Do ponto de vista particular, são incalculáveis os agradecimentos a vários amigos e conhecidos, desde antigos camaradas como o Major-general Rui António Faria de Mendonça ao Coronel José Manuel Salgado Martins, sempre atenciosos e disponíveis para um conselho amigo, como a entusiastas como Carlos Lopes e Hugo Cabral, parceiros na inestimável ajuda em arquivos continentais e estrangeiros. Em noites de excelente tertúlia, companheiros como João Carvalho e Nuno Pacheco contribuiriam de forma preciosa para a reflexão em torno da informação recolhida. Uma última mas não menos importante palavra de agradecimento aos meus colegas e amigos académicos, e entre estes ao Professor Doutor Carlos Cordeiro que desde o primeiro momento aceitou o desafio de orientar este trabalho.

No círculo familiar, a sempre profunda estima e consideração pelos meus irmãos, que por sempre acreditarem nos meus projetos, geraram desde o início a confiança que me alimentou ao longo destes anos; ao meu filho, o Pedro Henrique pela paciência e profundo gosto que sempre teve no acompanhamento dos projetos do pai, e à Helena e Beatriz, pelo apoio e sorrisos que sempre depositaram em mim nas horas mais difíceis deste propósito.

A todos, e a muitos outros na impossibilidade de a todos referir, um bem-haja e um profundo e sentido obrigado.

Resumo.

Palavras-Chave: Açores; II Guerra Mundial; guerra submarina; crise económica.

Isolados no Atlântico Norte, os Açores sempre padeceram em contexto de luta pelo domínio dos mares. Durante a II Guerra Mundial, esta realidade não seria diferente. A interação das autoridades civis e militares perante uma mudança imposta por pressões exteriores evidencia a especificidade e vulnerabilidade do seu povo mediante fatores de ordem externa e interna, anómalos ao país e induzidos pela guerra: bloqueio económico, falta de matérias-primas, de géneros alimentares, rarefação dos transportes, inflação, mercado negro, quebra de poder de compra e agitação social, entre mais. Com uma mobilização ímpar, as ilhas teriam graves dificuldades em sustentar a presença de um vasto contingente militar, que distribuído pelas três principais ilhas teria como função defende-las independentemente das lacunas materiais e alimentares, humanas e financeiras. A reconversão do dispositivo militar, de paz para guerra, sobrecarregado pelas facilidades concedidas a povos estrangeiros, agravaria ainda mais uma economia dependente do exterior, expondo as ilhas a fatores como o bloqueio económico e a guerra submarina. Perante um Estado com poderes excecionais, e autoritário, os militares e o povo conheceriam a rarefação, a insegurança e o encarecimento dos transportes, exemplos das múltiplas variáveis que assolariam o arquipélago e que fariam da capacidade de sacrifício dos açorianos, e de entendimento entre instituições, mais do que uma virtude: uma cumplicidade.

Abstract.

Keywords: Azores; World War II; Submarine Warfare; economic crisis.

Isolated in the North Atlantic, the Azores have always suffered in the struggle for the domination of the seas. The World War II was no exception. The interaction between civil and military authorities, imposed by outer pressures, shows the specificity and vulnerability of the Azorean people during WWII. External and internal factors, abnormal to the country and induced by the war, like the lack of materials, food, transport, inflation, the black market, the drop in the purchasing power and the possibility of riots are some examples. The islands would have serious difficulties to sustain the presence of a large military contingent with the function of defending them, regardless of materials and food, human and financial gaps. The conversion of the military device, from peace to war, overwhelmed by the facilities granted to foreign people, would worsen even more the dependence on foreign economy, exposing the islands to factors such as the economic blockade and submarine warfare. The Azoreans felt insecurity, the lack of transport and a reducing capacity of importation and exportation. Controlled by a fascist government with exceptional and authoritarian powers, like the conversion of the production; the mobilization and distribution of the workforce and the orientation of internal trade, especially in the movement of goods, rationing and consumption; price-fixing and wages and profits limitation, there would be an attempt to control the inflation, the devaluation, the loss of foreign exchange and, in the end, the balance between the authorities, the military forces and the Azoreans.

Lista de abreviaturas.

A

AA – Antiaérea.

ATE – Assistência aos Tuberculosos do Exército.

B

BA – Base Aérea.

BE – Batalhão Expedicionário.

BI – Batalhão de Infantaria.

BII – Batalhão Independente de Infantaria.

BIDC – Bateria Independente de Defesa de Costa.

BM – Batalhão de Metralhadoras.

BSM – Batalhão de Sapadores Mineiros.

C

CA – Companhia de Acompanhamento.

CAM – Continente Açores Madeira.

CAN – Centro de Aviação Naval.

CAPA – Companhia Auxiliar de Parque de Artilharia.

CAR – Companhia de Acompanhamento Regimental.

CDMA – Comando de Defesa Marítima dos Açores.

CDTCA – Comandos de Defesa Terrestre Contra Aeronaves.

CDZMA – Centro de Documentação da Zona Militar dos Açores.

CEM – Chefe de estado-maior.

CEME – Chefe do estado-maior do Exército.

CER – Companhia de Engenhos.

CGDP – Caixa Geral de Depósitos e Providencia.

CIC – Centro de infeto contagiosos.

CM – Câmara Municipal.

CMA – Comando Militar dos Açores.

CMAH- Câmara Municipal de Angra do Heroísmo.

CMF – Comando Militar do Faial.

CMH- Câmara Municipal da Horta.

CMLF- Câmara Municipal de Lajes das Flores.

CMLP- Câmara Municipal de Lajes do Pico.

CMM- Câmara Municipal da Madalena.

CMN- Câmara Municipal do Nordeste.

CMPD- Câmara Municipal de Ponta Delgada.
CMPV - Câmara Municipal da Praia da Vitória.
CMSCF- Câmara Municipal de Santa Cruz das Flores.
CMSCG- Câmara Municipal de Santa Cruz da Graciosa.
CMSM – Comando Militar de São Miguel.
CMT – Comando Militar da Terceira.
CMVC- Câmara Municipal de Vila do Corvo.
CMVP- Câmara Municipal de Vila do Porto.
CSM – Companhia de Sapadores Mineiros.
CTT – Correios, Telefones e Telégrafos.
CVP – Cruz Vermelha Portuguesa.

D

DAA - Direção da Arma de Artilharia.
DCT – Defesa Civil do Território.
DDE – Direção do Distrito Escolar.
DGEMN – Direção Geral de Edifícios e Monumentos Nacionais.
DIV - Divisão.
DME – Depósito de Material de Engenharia.
DNB - Deutsches Nachrichtenbüro GmbH (German News Agency).
DOMF – Direção das Obras Militares do Faial.
DOMH – Direção das Obras Militares na Horta.
DRM – Distrito de Recrutamento e Mobilização.
DS – Depósitos de Subsistências.
DSAM – Direção do Serviço de Administração Militar.
DTCA – Defesa Terrestre Contra Aeronaves.
DOPH – Direção das Obras Públicas da Horta.

E

EEG – Empresa de Eletricidade e Gás.
EIN – Empresa Insulana de Navegação.
EME – Estado-maior do Exército.
EUA – Estados Unidos da América.
EV – Enfermaria Veterinária.
EXP – Expedicionário.

F

FCE – Farmácia Central do Exército.

FIA – Ficha Individual de Arquivo.

G

G – Guardas.

GACA – Grupo de Artilharia Contra Aeronaves.

GBO – Grupo de Baterias de Obuses.

GCAH – Governador Civil de Angra do Heroísmo.

GCH – Governador Civil da Horta.

GCPD – Governador Civil de Ponta Delgada.

GF – Guarda Fiscal.

GIAM – Grupo Independente de Artilharia de Montanha.

H

HC – Hospital de Campanha.

HMS – Her Majesty's ship.

HMHS – Her Majesty's Hospital Ship.

HMSM – Hospital Militar de São Miguel.

I

INE – Instituto Nacional de Estatística.

INT – Instituto Nacional do Trabalho.

J

JAP – Junta Autónoma dos Portos.

JG – Junta Geral.

L

LB – Linha de Barreira.

LDGO – Local de Distribuição de Gasolinas e Óleos.

LP – Legião Portuguesa.

LPR – Linha Principal de Resistência.

LR – Linha de Resistência.

M

MEN – Ministério da Educação Nacional.

MI – Ministério do Interior.

MG – Ministério da Guerra.

MM – Ministério da Marinha.

MOPC – Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

N

NR – Núcleo de Resistência.

P

P – Postos.

PAPI-TG – Pelotão Auto Pesado Independente de Transportes Gerais.

PC – Posto de Comando.

PI – Posição Interior.

PMVS – Parque de Material Veterinário e Siderotécnico.

PO – Posto de Observação.

POC – Posto de Observação e Comando.

PR – Postos de Resistência.

PSB – Posto de Socorros de Batalhão.

PSP – Polícia de Segurança Pública.

PSR – Posto de Socorros de Regimento.

PT – Posto de Transbordo.

PV – Posto de Vigilância.

PVDE – Polícia de Vigilância e Defesa do Estado.

Q

QMG – Quartel-mestre General.

R

RAL – Regimento de Artilharia Ligeira.

RAP - Regimento de Artilharia Pesada.

RE – Regimento de Engenharia.

RI – Regimento de Infantaria.

RSS – Reabastecimento do Serviço de Saúde.

S

SA – Serviço de Artilharia.

SATA – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos.

SATF – Serviço de Ambulâncias e Transporte de Feridos.

SCM – Santa Casa da Misericórdia.

SP – Serviço de Proteção.

SVH – Secção Veterinária de Hospitalização.

T

TPF – Telegrafia Por Fio.

TSF – Telegrafia Sem Fio.

Índice

Introdução	13
------------	----

I – A busca pelo equilíbrio num ambiente de prevenção armada:

A intervenção nos Açores.	33
1.1. Uma abordagem à estrutura militar no período anterior à eclosão da II Guerra Mundial.	33
1.2. A II Guerra Mundial nos Açores: uma visão geral.	39
1.3. A organização do dispositivo e a estrutura militar.	42
1.4. A coordenação com a marinha, Aeronáutica, forças auxiliares e autoridades civis.	52
1.5. O Estado e a defesa dos Açores: a visão do subsecretário da Guerra, Fernando dos Santos Costa em 1941.	71
1.6. A organização, atribuições e secretismo no Comando Militar dos Açores.	81
1.7. O plano para emprego de tropas.	96
1.8. A organização e defesa do terreno nos Açores: a camuflagem.	107
1.9. A organização e defesa do terreno nos Açores: a missão da engenharia e da infantaria.	113
1.10. O comando de aeronáutica e de defesa contra aeronaves nos Açores.	120

II – Do ideal utópico à realidade operacional:

Uma falta de meios constante:	124
2.1. O plano de emprego de serviços:	124
2.1.1. O serviço de subsistências.	124
2.1.2. O serviço de saúde.	125
2.1.3. O serviço de artilharia.	132
2.1.4. O serviço de engenharia.	134
2.1.5. O serviço de aeronáutica, de transmissões e outros.	153
2.2. As dificuldades operacionais: a artilharia.	157
2.3. Alguns exemplos em concreto: os exercícios militares.	170
2.4. As dificuldades ao nível de géneros e consumíveis.	173
2.5. A censura militar.	193
2.6. A desmobilização.	195

III - O reflexo da política de desenvolvimento do país:

A estrutura político-económica açoriana.	209
3.1. Os municípios em época de crise: uma visão geral.	209
3.2. As dificuldades de gestão orçamental: a escassez de receitas face às exigências do serviço público.	220
3.3. A questão das subsistências.	262
3.3.1. O problema dos transportes.	278
3.4. A justiça e a interação camarária com as forças de defesa, segurança e paramilitares.	282
3.5. A indústria e o comércio.	307

IV – Em busca da melhoria da qualidade de vida das populações.

4.1. Questões de salubridade pública: O papel das câmaras municipais.	326
4.2. A necessidade do líquido mais precioso: O abastecimento de água.	335
4.3. Comunicações, urbanismo e as obras públicas.	360
4.4. Baldios, tapadas, lavoura e os problemas da agricultura.	389
4.5. A questão da escolaridade.	414
4.5.1. A alfabetização e a organização militar: As escolas regimentais.	428
4.6. A assistência social.	435

Conclusão.	454
------------	-----

Fontes e Bibliografia.	467
------------------------	-----

Introdução

Entender a Guerra Mundial de 1939 a 1945 nas nove ilhas dos Açores implica uma profunda reflexão sobre duas dimensões, que apesar de distintas se aproximam quando em contexto de crise: a político-administrativa e a militar. Estudos similares¹ sobre a Grande Guerra nos Açores demonstraram que em virtude das dificuldades típicas do isolamento em pleno Atlântico Norte, estas duas esferas de poder rapidamente se combinam num misto de contrassensos e parcerias com vista à resolução de problemas comuns e acima de tudo, ao equilíbrio e estabilidade das populações. Compreender a realidade local, aliada à necessidade de servir a nação ou salvaguardar o Estado português em caso de invasão a Portugal continental², torna-se o propósito deste estudo, justificando-se a existência de capítulos de temática militar e de natureza civil. Contudo, a escassez de fontes, aliada ao desconhecimento do paradeiro de vários arquivos relevantes para o efeito ou mesmo o limitado tratamento arquivístico dos existentes nas ilhas, complicariam a prospeção de fontes. Procurando-se entender a realidade inerente a cada ilha, considerou-se serem as atas municipais as fontes mais reveladoras uma vez que são os municípios os principais responsáveis pela administração e desenvolvimento das localidades, sendo simultaneamente receptores e intervenientes junto da opinião pública. Bibliografia complementar permitirá entender não só a visão continental como as relações entre as autoridades militares e concelhias, e destas com outros órgãos de poder distrital caso dos governadores civis e as juntas gerais. Se inicialmente se ambicionava trabalhar os dezanove concelhos dos Açores, visando-se uma interpretação transversal de Vila do Corvo até Vila do Porto entre um de setembro de 1939 e 31 de dezembro de 1945, na realidade limitações temporais acabariam por fazer saldar a pesquisa a quinze municípios, o que constitui, ainda assim, uma mostra relativamente ampla da ação do poder local durante a II Guerra Mundial.

Para a produção dos capítulos de natureza militar foi pesquisada documentação dos arquivos militares portugueses, em especial do Centro de Documentação da Zona Militar dos Açores, ou os livros de registos dos faróis nas ilhas. Em conjunto com fontes oriundas de arquivos continentais, espera-se poder abordar o quotidiano da população açoriana durante a II Guerra Mundial nas particularidades provocadas pela *Batalha do Atlântico* e pelo dispositivo militar preparado para o arquipélago. Tentar-se-á entender as vicissitudes das unidades expedicionárias às ilhas e os problemas inerentes à sua operacionalidade, bem como as repercussões perante uma população que juraram

¹ REZENDES, 2014.

² TELO, 2000: 48.

defender. De uma abordagem à estrutura militar e civil, descer-se-á à realidade regional por forma entender a evolução das consequências nas nove ilhas e as relações de poder entre as diferentes autoridades, nomeadamente nos seus pontos de acordo ou divergência. Procurar-se-á destacar, ou explicar, a ligação dos códigos ou regulamentos administrativos que articulam as diferentes esferas de poder, da municipal à central, passando pelas distritais, eventualmente polémicos se interpretados numa perspetiva local e regional *versus* nacional, (autonomia *versus* república), enquadrando-os sempre que possível, numa dimensão internacional. Neste ponto será de salientar que não se pretende analisar ou aprofundar as relações diplomáticas durante a II Guerra Mundial, nomeadamente ao nível das facilidades concedidas aos aliados nas ilhas. Trata-se de uma temática já abordada por um conjunto de notáveis investigadores, pelo que destacar-se-ão apenas as divergências ou a interação com os locais. Tentar-se-á assim complementar um cenário de crise³ a vários níveis: económico, financeiro, segurança interna, alimentar ou mesmo higiénico-sanitário.

Respeitando a formação em Património e Museologia do autor, procurar-se-á, ao longo do estudo, destacar e dignificar os testemunhos ainda existentes deste período com o objetivo de não só dá-lo a conhecer como em promove-lo e coloca-lo ao serviço da Região Autónoma dos Açores. A complementar a pesquisa, entrecruza-se um vasto conjunto de fontes manuscritas, impressas, bibliográficas, iconográficas, multimédia, orais (com recuso a entrevistas) ou mesmo *on-line*. Esta diversidade de fontes permitiu, para além do confronto de perspetivas sobre temas, contextos e acontecimentos, uma visão mais apropriada da realidade em estudo. A propósito, esclareça-se o que na secção “Fontes e Bibliografia” se deve entender por *Fontes narrativas e Ensaios*. De acordo com o Instituto Universitário de Lisboa, “[...] o termo ensaio tem-se vulgarizado, sendo utilizado para designar tanto trabalhos científicos de carácter analítico e mesmo descritivo, com o objetivo de apresentar e defender uma ideia ou uma teoria que se julga inovadora (monografias, teses de académicas, etc), como os trabalhos preparatórios de qualquer obras previstas [...]”⁴. Como tal, para além das fontes e bibliografia impressas, foram também utilizadas e referenciadas teses académicas ainda não publicadas, incluindo dois trabalhos da fase curricular do presente doutoramento.

Outra valência deste estudo será a presunção de que possa contribuir para o estudo do impacto da II Guerra Mundial na economia e sociedade açoriana. Retoma-se uma ideia antiga que passa por ensaiar uma explicação para as realidades económicas e

³ GRAVE, 2000.

⁴ <https://ciberduvidas.iscte-iul.pt/consultorio/perguntas/ensaio-definicao-e-estrutura/10512> (consultado em 25 de outubro de 2015).

sociais estruturantes dos anos de 1939 a 1945, agora aplicada aos Açores. Procurar-se-á entender o reflexo das alterações do “[...] triplo equilíbrio económico-social [...]”⁵ dos anos Trinta estruturado pelo Estado Novo como elemento central ao regime e que sobreviveria a esta crise, recompondo-se e reestruturando-se para as décadas seguintes. Nestas décadas, os efeitos dos estudos económicos e sociais existentes em Portugal continental acompanham os da duração da II Guerra Mundial. Contudo por não serem coincidentes apenas se poderá falar do fim de uma economia de guerra, de acordo com Fernando Rosas, apenas a partir de 1947 em virtude da nova política de Daniel Barbosa⁶. A escolha de balizar este estudo entre setembro de 1939 e dezembro de 1945 explica-se por serem os anos que de forma mais típica, concentrada e sistemática interagem com fatores anómalos de ordem externa e interna, induzidos pela situação de guerra como o bloqueio económico, a falta de matérias-primas e bens essenciais; a rarefação dos transportes internacionais; as alterações à estrutura tradicional da balança comercial, afluxo de capitais, inflação, mercado negro, quebra de poder de compra e agitação social, entre outras. Tratando-se de um estudo conjuntural, trabalhar-se-á cada elemento da crise e de transformação da estrutura na qual se insere, em simultâneo como agente e como resultado de uma dinâmica contraditória da qual as ilhas não retomariam no pós-guerra. Visa-se demonstrar o embate interno das contradições, os equilíbrios e permanências da realidade açoriana de finais dos anos trinta e primeira metade de quarenta quando colocadas em colisão com um conjunto de imposições que a obrigaria ao questionamento e à reelaboração de estratégias económicas, sociais e políticas. O resultado seria a reorganização do papel de cada ilha no apoio a uma conjuntura mais ampla, regional, nacional e mesmo internacional no final do conflito.

De seguida há que identificar a presente análise como situada no campo da história económica e social e não no campo da economia ou da sociologia. Não tem como objetivo teorizar sobre a economia de guerra no século XX mas sim, sem descurar os conhecimentos dessas áreas, guiar a análise para um entendimento das realidades através da contextualização, relativização e deteção dos elementos condicionadores do devir económico e social enquanto processo histórico nas ilhas. Neste sentido, Fernando Rosas adverte para a necessidade de se perceber algumas questões prévias sobre a economia de guerra. As carências ditadas por este conflito foram descomuns quando comparadas com outras guerras, quer se fale do ponto de vista qualitativo como quantitativo, uma vez que promoveria uma nova realidade no que concerne à mobilização económica; armamento e reequipamento das forças armadas; financiamento das operações; reparação dos danos e

⁵ ROSAS, 1995:17.

⁶ ROSAS, 1995: 18.

apoio às populações; produção ou aquisição de matérias-primas e de bens semi-acabados fulcrais ao esforço de guerra ou à alimentação, para não falar de outros artigos de consumo. Terá sido completa, a sujeição de toda a economia e recursos do país para os efeitos de guerra, encabeçado por um reforço geral do controlo e da direção do Estado sobre todas as esferas da atividade económica e social em função do objetivo de ultrapassar o difícil período da guerra, o que se refletiria também nas ilhas. Se no continente da república, o Estado se revestiu de poderes excecionais de intervenção autoritária na direção/reconversão da produção; na mobilização e distribuição da força de trabalho; na orientação do comércio interno, principalmente no que dizia respeito à circulação de preços, racionamento e consumos; na direção do comércio externo; no tabelamento de preços e salários e na limitação de lucros; no controlo apertado da circulação monetária, tal visava implementar uma rigorosa política financeira com vista a financiar o esforço de guerra, precavendo-se a inflação, a desvalorização e a perda de divisas essenciais⁷ - tal esforço não deverá ter sido menor nos Açores. Procurar-se-á ecos destas medidas por ilhas, e nestas, por concelhos.

Inevitavelmente nesta guerra, não se pode separar a orientação militar da sua chefia política e económica ao que se alia a incapacidade de os países neutros se poderem alienar do conflito. As ilhas açorianas serão um palco por excelência desta realidade, inserindo-se num Portugal ameaçado de invasão, inclusive espanhola caso se aliassem ao Eixo, como de pressões para a concessão de facilidades no fornecimento de matérias-primas à Alemanha nazi. Ultrapassar-se-ia em muito a mera diplomacia com o afundamento de várias embarcações portuguesas, incluindo algumas de companhias açorianas⁸.

A esta dura realidade nas ilhas e do seu mar, impunha-se um bloqueio aliado que procurava conseguir mais vantagens comerciais e territoriais, coagindo a concessão de facilidades nas duas principais ilhas e mais tarde, na mais oriental, obrigando o governo português a prever e a gerir duas situações: a necessidade de realizar uma mobilização geral sem precedentes desde a I Guerra Mundial e a grave dependência externa. No primeiro caso, seria chamando às fileiras, municiado, fardado, alimentado, treinado e transportado um contingente militar que chegou a atingir os 170.000 a 180.000 homens só no exército, para defesa do continente, ilhas e colónias. No segundo caso, o problema da dependência da economia portuguesa, verificava-se uma forte submissão das importações portuguesas principalmente no que concerne a bens intermediários e de primeira

⁷ ROSAS, 1995: 21.

⁸ Caso afundamento do navio *Corte Real* dos Carregadores Açorianos pelo U- 83 em outubro de 1941, por transportar material com destino ao Canadá (MORAES, 2000)

necessidade, duramente afetados com o bloqueio económico e a guerra submarina, o que originaria a rarefação, a insegurança e o encarecimento dos transportes marítimos, nas ilhas, sentido de modo particular entre ilhas grandes e pequenas. A este cenário, há ainda que juntar nos Açores a redução de receitas em virtude das reduzidas exportações assentes basicamente num pequeno número de matérias-primas ou artigos semi-manufaturados, à semelhança do continente da república.

Em resumo, se Portugal continental terá padecido de falta generalizada de bens essenciais à produção e ao consumo; de quebra de atividade económica; de espiral inflacionista, açambarcamento, contrabando e mercado negro; de desvalorização real dos salários; de agitação social; de profundas alterações da balança comercial e nos pagamentos, gerando consequências na circulação monetária e nos preços, há também que entender estes problemas nos Açores. Cerca de duas décadas e meia antes, durante a I Guerra Mundial, o enquadramento seria similar e as respostas institucionais complexas. Resta saber se o mesmo aconteceu durante a II Guerra Mundial, e se as autoridades açorianas (à semelhança das centrais) enverdariam por uma economia de guerra, em nada distinta dos beligerantes, exceção feita às destruições materiais, perdas de vida e intensidade de determinadas carências. E se da necessidade de respostas em nove ilhas, tal implicaria uma diversidade organizativa ou quantitativa na busca de soluções.

Desta forma pretende-se inserir os Açores numa temática que ao nível bibliográfico e das fontes é considerada por Fernando Rosas, como extremamente escassa. Segundo este investigador, a conceptualização teórica da economia de guerra ou da apreciação dos efeitos a II Guerra Mundial em Portugal é ainda muito limitada, apesar de alguns artigos interessantes embora dispersos, fracionados e limitados no tempo (não passam de 1941) ou mesmo antiquados (de 1942 e 1945). Tal contribui para uma carência de estudos de síntese ou de conjunto sobre a crise económica e social, ou mesmo sobre a política económica da II Guerra Mundial em Portugal⁹.

Outra contextualização que merecerá reflexão será a da posição das ilhas no advento do que o general Ernesto Machado¹⁰ consideraria ser a ameaça aérea e nas comunicações. Na sequência da I Guerra Mundial, os Açores acabariam por estar no centro geográfico de um mecanismo internacional capaz de assegurar a paz pela interposição de organismos de negociação e arbitragem entre as potências desavindas, ou seja, a Sociedade das Nações. A I Guerra Mundial fora tudo o que não se esperava que fosse desde o início. De uma guerra supostamente rápida e que arrancara de papéis interministeriais rapidamente levada para a rua, ficaria caracterizada por extremos, soberbas e orgulhos que

⁹ ROSAS, 1995: 23.

¹⁰ MACHADO, 1959.

poderiam ter sido estagnados antes do onze de novembro de 1918. Mas prevaleceria a ideia de uma vitória total¹¹ apesar de Thomas Woodrow Wilson com os seus catorze pontos, procurar evitar a humilhação e eventual repetição do conflito. A entrada dos EUA na guerra havia terminado com um equilíbrio mundial europeu, que remontava aos descobrimentos e ao fim do império napoleónico, fazendo prevalecer as ideias iluministas de democracia, segurança coletiva e autodeterminação, em contraponto¹² com uma velha Europa dominada por monarquias centenárias. O novo conceito de equilíbrio após a guerra já não iria devolver o protagonismo à França mas sim dividi-lo pelos países aderentes à Sociedade das Nações, criando um desequilíbrio na Europa central entre uma Alemanha destruída e ávida de justiça e uma França vencedora, disciplinadora mas extremamente vulnerável politicamente, economicamente e militarmente.

As doutrinas de W. Wilson quanto à autodeterminação e a segurança coletiva deixaria muitos diplomatas europeus a trabalhar num campo desconhecido até então no velho continente, sendo a sua opinião de que não seria a autodeterminação dos povos que causaria as guerras mas sim a sua impossibilidade, bem como a busca por um poder estabilizador nas respetivas áreas de influência. A resposta seria uma paz coletiva, acima dos interesses nacionais e que envolvesse um conceito legal a uma escala internacional. Será esse o conceito base que iria conduzir à Sociedade das Nações, organismo cujos membros teriam a obrigação de resistir à agressão, independentemente da sua origem, penalizando todas as nações que rejeitassem a solução política de disputas. Apesar de não ser original, a arte de W. Wilson iria residir na forma como irá reinterpretar a ideia e apresenta-la aos seus parceiros¹³, promovendo-a intimamente à ideia de uma liga de nações que mantivesse inviolável a segurança e usufruto das grandes vias marítimas e a criação de um código de conduta para a guerra, para que não se iniciasse sem termos, aviso prévio ou conhecimento de causa aos parceiros mundiais¹⁴.

Encontrava-se desenvolvida a ideia de uma Civilização Ocidental que trespassava fronteiras entre americanos e europeus, e que seria alimentada por Walter Lippmann, um jornalista único na América e sem paralelo na Europa, que se bateria pelo conceito de uma comunidade atlântica em que não só os povos estavam interligados sentimentalmente mas também por necessidade. No centro desta ligação, geograficamente estavam os Açores. Segundo W. Lippmann, a *comunidade atlântica* era resultado da geografia, da cultura e da necessidade, e apesar da neutralidade ser algo positivo, não poderia haver uma desresponsabilização total por parte dos países dessa coletividade,

¹¹ REIS, 2004: 90.

¹² RUSSET, 1963: 163.

¹³ OSLANDER, 1994: 254.

¹⁴ KISSINGER, 1996: 193.

quando atacada. Tal como W. Wilson, W. Lippmann era simpatizante da França e das ideias de Pacifismo. Contudo, em *The defence of the Atlantic World*¹⁵, um dos seus melhores artigos, explica o seu conceito de *comunidade atlântica*, ou seja, o de uma civilização constituída à volta do oceano Atlântico, interligada por laços que pressupõem que um ataque a um dos seus membros se tornaria extensível à forma de ser civilizacional dessa colectividade, logo também aos Estados Unidos da América. Os Açores seriam apanhados no centro desta teia conceptual durante os anos de 1920 e 1930, quer do ponto de vista da aviação como nas comunicações, já a um nível muito diferente da era anterior à I Guerra Mundial e durante a II Guerra Mundial como uma das áreas centrais à *Batalha do Atlântico*¹⁶. Para além da evolução técnica no que concerne à navegação transoceânica, os Açores deparar-se-iam com uma corrida tecnológica em que a aviação e transporte de correio aéreo constituem o seu melhor exemplo, acompanhado de pertinentes melhorias nas comunicações via cabo e rádio durante as décadas de 1920 a 1950.

Com pensamentos e ideias similares a W. Wilson, W. Lippmann fortalecia a posição do presidente americano, ao mesmo tempo que servia de inspiração à construção da visão atlanticista traduzida na Sociedade das Nações e nos Catorze Pontos. Na sua crónica no *New Republic*, em fevereiro de 1917, declararia que os interesses americanos na Europa estavam em linha com os dos aliados pelo que se devia entrar na guerra não propriamente para proteger a grande via comercial que o Atlântico representava mas acima de tudo para preservar o conjunto de interesses desta comunidade cujas necessidades e objetivos eram idênticos. Justificava-se a luta na sua defesa¹⁷. Este ponto de vista acabaria por cair num certo esquecimento conceptual mas não tecnológico nas décadas seguintes, voltando à ribalta com a II Guerra Mundial. Nunca antes da I Guerra Mundial haviam sido feitos planos do ponto de vista militar conjuntos entre as duas margens do Atlântico, tendo em conta uma ameaça colectiva¹⁸. Com a Sociedade das Nações, colocavam-se grandes e pequenas nações a debater as mesmas ideias, problemas e soluções, abrindo-se também a oportunidade de as fazer conversar regularmente sobre problemas transnacionais (e transatlânticos) como as comunicações, os transportes, a agricultura, os direitos e patentes, entre mais.

No pós guerra, e entre os meios mais informados sabia-se que era uma questão de tempo até a Alemanha se reerguer. O comandante chefe francês Ferdinand Foch diria que o Tratado de Versalhes não era de paz mas sim “[...] um armistício por vinte anos

¹⁵ STEEL, 2008: 31.

¹⁶ TELO, 1993.

¹⁷ BAILYN, 2005: 7.

¹⁸ RUSSET, 1963: 163.

[...]”¹⁹ e o estado-maior terrestre inglês também o reconheceria em 1924, prevendo que em dez anos a Alemanha se iria levantar politicamente, livrando-se dos grilhões do tratado assinado em 1919. Entretanto, homens com visão como Gustav Stresemann, reorganizavam o calendário de indemnizações fazendo com que entre 1923 e 1928 a Alemanha recebesse de ajuda externa dois mil milhões de dólares, dos quais mil milhões revertiam como indemnizações de guerra e os outros mil milhões para a modernização da indústria alemã. Outra personalidade que haveria de alterar a situação da Alemanha relativamente às potências vencedoras seria Adolf Hitler que segundo Henry Kissinger, teria os seus grandes triunfos na política externa nos primeiros anos no poder, baseando a sua linha de ação numa pseudo aproximação do tratado à sua ideologia. Seriam pois estes os anos em que se afirmaria a tecnologia alemã, não só contexto da guerra civil de Espanha como na corrida pela travessia do Atlântico Norte, fazendo da *Deutsche Luftansa* uma companhia amplamente conhecida por parte dos açorianos.

A questão não era totalmente nova. O advento da aviação havia chegado ao centro do Atlântico por intermédio de uma base aero-naval americana implantada em Ponta Delgada em finais de 1917. Terminada a guerra, a base seria desativada ainda a tempo de prestar apoio à travessia do hidroavião *NC 4* em maio de 1919, recebido em apoteose pelos micaelenses que já aguardavam a travessia do Atlântico desde 1914. Ultrapassada a hecatombe que se abateu sobre a Europa entre 1914 e 1918 e superada a difícil tarefa da travessia aérea do Atlântico Norte, os anos de 1920 e de 1930 haveriam de se revelar como importantíssimos na história da aviação mundial com reflexos em ambas as margens do oceano e claro está, na posição geoestratégica dos Açores. Pelas ilhas haveriam de passar então Charles Lindbergh; o marquês Francesco De Pinedo e o seu *Santa Maria II*; a primeira mulher a voar no Atlântico, a austríaca Lilly Dillenz com o seu *Junkers D 1230*; miss Ruth Elder que entretanto havia perdido o seu *American Girl*; a esquadrilha dos lindíssimos *Savoia-Marchetti s.55* de Ítalo Balbo e Frank Courtney com o seu *Dornier Do J Wal*. Outros casos que não se pode deixar de mencionar, serão o do *Dornier Do X*, o *Zephir* da *Deutsche Luftansa*²⁰ e claro está, o *Graf Zepellin*²¹.

Ainda mais importante do que a passagem destes vultos e máquinas dos pioneiros da aviação, uns com mais sucesso do que outros, seria o resultado de uma série de ilações que permitiriam o estabelecimento das primeiras rotas comerciais transoceânicas, para o transporte de passageiros com a *Pan American Airways* e os seus *Yankee Clipper*, ou para o correio, com a concorrente *Deutsche Luftansa* e os seus aviões

¹⁹ KISSINGER, 1996: 216.

²⁰ SILVEIRA, 1993: 5.

²¹ GASPAR, 2000.

catapulta²². *Air France*, *Air Italia* e a *Imperial Airways* seriam outros exemplos de companhias cuja corrida à travessia regular do Atlântico, teriam nos Açores uma paragem obrigatória visando um conjunto de ensinamentos que seriam adaptados e desenvolvidos durante e após a II Guerra Mundial.

Todo este conhecimento seria colocado em prática pela *Deutsche Lufthansa*, companhia que mais diretamente e assiduamente iria utilizar o porto da Horta em voos experimentais nos anos de 1936, 1937 e 1938. Neste período, e a seguir aos Estados Unidos da América, era a Alemanha que se encontrava tecnicamente mais bem preparada para ligar as duas margens do Atlântico. Desde 1936 que a *Deutsche Lufthansa* procurava desenvolver um avião da *Focke-Wulf* capaz de atingir os Estados Unidos sem paragens, desdobrando os seus esforços paralelamente a uma rota de correio através dos Açores, com recurso a navios catapultas que utilizariam a Horta como apoio logístico. Nesse ano chegaria a Ponta Delgada o primeiro destes navios com um dos novíssimos *Dornier Do-18*, o *Zephir*, que levantaria voo rumo a Nova Iorque a onze de setembro de 1936. Com o seu sucesso, estabelecer-se-ia uma carreira de transporte de correio aéreo entre Berlim e aquela cidade americana embora com paragens em Lisboa, nos Açores e no navio-base *Schwabeland* estrategicamente posicionado no Atlântico. Em 1937, o *Zephir* e o *Aeolus*, um segundo *Dornier* utilizado no transporte rápido de correio, seriam substituídos por dois quadrimotores *Blohm und Voss Ha 139*, também lançados por intermédio de catapultas, atingindo o primeiro deles, o *Nordwind*, Nova Iorque a 23 de agosto de 1938. Os navios, o *Schwabenland* e *Friesenland*, que alternavam a sua missão, utilizariam o porto da Horta como base de apoio. De acordo com alguns autores, entre 1937 e 1938, seriam realizados 40 voos de ida e volta entre os dois continentes, com os *Blohm und Voss Ha 139*: *Nordwind*, *Nordmeer* e *Nordstern*, chegando-se mesmo a instalar um radiofarol na ilha das Flores para seu apoio²³.

Neste ponto, e apesar do pioneirismo dos norte-americanos e alemães, destacar-se-ia também a passagem de franceses a 19 de maio de 1938, com uma esquadrilha de *Breguet-bisert* apoiados pela 1ª Esquadra Ligeira do Atlântico, em manobras e estudos provavelmente associados à aviação transoceânica uma vez que estaria envolvido o fundador da *Air France*, companhia que demandaria os Açores entre 1939-45²⁴. Os anos de 1920 e 1930 seriam duas décadas de revolução aeronáutica, passando-se de aviões descabinados de madeira e tela que atingiam velocidades e autonomias na ordem dos 145 km/h e 402 km respetivamente, como o *Avro 504 K*, para estruturas cabinadas e

²² REZENDES, 2010.

²³ TELO, 1993: 227.

²⁴ SILVEIRA, 1993: 10.

revestidas a metal, e novas performances, como os 602 km/h e 760 km de autonomia do *Supermarine Spitfire Mk Vb* ao início da II Guerra Mundial, isto no que concerne a meros exemplos de aviação militar.

Durante essas mesmas duas décadas os Açores conheceriam um importante reforço na área das comunicações que ultrapassaria os importantes cabos submarinos que na Horta ligavam esta *Civilização Ocidental*, passando-se de um sistema arcaico de antenas TSF ligeiramente anterior à I Guerra Mundial, reforçadas com uma potente estação inglesa na ilha de São Miguel em 1918, para a instalação nas Flores de um rádio farol em 1938 e uma estação de grande potência da Marinha de Guerra Portuguesa na cidade da Horta em 1933, complementada com uma estação Marconi em São Miguel em 1939. A existência de uma rádio da *PAN-AM* em 1942 na Horta demonstra bem as sinergias de ambas as tecnologias nos Açores²⁵. Nestas benfeitorias, e por último mas não menos importante, destacar-se-ia a realização de importantes melhorias no porto de São Miguel, durante a segunda metade da década de 1930, tornando-o em conjunto com o do Faial, os únicos portos capazes no arquipélago para apoio internacional.

A expressão máxima desta união da *Civilização Ocidental* nas margens do Atlântico Norte e a sua ligação aos Açores far-se-ia sentir durante a II Guerra Mundial com a criação de dois aeródromos em São Miguel e Terceira em 1941, inicialmente para usufruto da aeronáutica portuguesa e pouco depois para apoio às forças inglesas, reforçadas no socorro a náufragos com uma unidade de aeronáutica naval portuguesa sediada no Centro de Aviação Naval de Ponta Delgada. Mais tarde, mas ainda durante o conflito, seria autorizada a criação de uma terceira base, agora americana, em Santa Maria, que acabaria por servir, à semelhança da inglesa instalada nas Lajes, como placa giratória de tropas entre os dois continentes, não só no final da guerra como no imediato pós-guerra, redefinindo-se o seu papel como fundamental durante a Guerra Fria.

Contudo, e desde agosto de 1938, que se sabia já existir na *Lufthansa* o desejado *Focke-Wulf Condor* com autonomia para realizar o voo entre Berlim e Nova Iorque em 25 horas, apesar de apenas poder transportar pouca carga. Tornar-se-ia o avião de eleição para um possível ataque aos Açores por parte da Alemanha de Adolf Hitler, devidamente carregado a partir de Brest, em França, tendo uma esquadilha deles saudado o Presidente da República Portuguesa, o general Óscar Carmona, na sua visita às ilhas em 1941 ou quiçá, sobrevoado ilhas como a Graciosa em noites de nevoeiro como alguma documentação ou mesmo alguma réstia da memória coletiva graciosense.

Toda esta evolução técnica refletia o interesse de assegurar, de uma forma permanente, as ligações rápidas entre esta comunidade ocidental e transatlântica,

²⁵ REZENDES, 2008.

tornando-se uma autêntica corrida tecnológica com repercussões no espaço marítimo e aéreo envolvente aos Açores em especial a partir do momento em que Adolf Hitler abandona o Tratado de Versalhes. O líder alemão prepararia novamente a Alemanha para a guerra, tornando-se os Açores numa meta a atingir durante a década de 1930, e mais além. A I Guerra Mundial tinha demonstrado que a Europa imperialista de 1919 já não detinha a supremacia sobre o resto do mundo mas que se tornara dependente da outra margem do Atlântico, de uns Estados Unidos da América economicamente triunfantes e intocados territorialmente durante a I Guerra Mundial. Basicamente, os açorianos assistiriam a uma corrida técnica que visava o futuro, ao estabelecer rotas aéreas permanentes para o transporte de correio, carga e passageiros acompanhadas de muito perto pela melhoria das comunicações.

A visão deste novo mundo, mais do que uma necessidade acabaria por constituir uma imposição moral e civilizacional que arrastaria a Europa pela segunda vez em cerca de 25 anos, a pagar um saldo avassalador: morreriam 36,5 milhões de europeus, dos quais 19 milhão de civis e implantar-se-ia de novo, a miséria em países como a Alemanha que perderia 20 milhões de habitações em 1945; ou como a França, que perdeu quase 90% das suas locomotivas (um pequeno exemplo do que sucederia com as redes de transportes). Territórios alagados e destruídos pelo efeito da aviação, da artilharia e mesmo dos blindados, refletiriam a realidade de muitas cidades reduzidas a escombros, como o caso soviético atesta: 70.000 aldeias e 1.700 vilas desapareceriam no decurso da guerra, para além das 32.000 fábricas e mais de 64.000 quilómetros de vias férreas. À falta de alimento e de bens essenciais, acrescer-se-ia a necessidade de ter que enterrar rapidamente todas as vítimas em virtude dos ciclos epidémicos que persistiriam durante o verão de 1945. Surgiria então novamente uma Europa traumatizada, destruída e débil na sua mão-de-obra e capacidade de produção, dividida em dois blocos ideológicos: o oriental e o ocidental²⁶. Dentro de toda esta atrocidade tecnológica, resta agora perceber ao certo e de que forma as consequências se fariam sentir junto da população, concelho a concelho, nas ilhas dos Açores entre 1939 e 1945.

António José Telo divide a neutralidade portuguesa²⁷ na II Guerra Mundial, em cinco fases, a primeira correspondente ao período entre um de setembro de 1939 e junho de 1940, mês em que a tropas alemãs se posicionaram junto aos Pirenéus aguardando a ordem de invasão à Península Ibérica (operação *Félix*). A neutralidade portuguesa não só responderia aos anseios do governo como à opinião generalizada dos beligerantes. Durante esta fase, a península ibérica não era ainda estrategicamente relevante assim

²⁶ JUDT, 2009: 33.

²⁷ TELO, 2007: 15– 44.

como o espaço atlântico. A *Batalha do Atlântico* esboçava-se no mar do Norte e no acesso às ilhas atlânticas, embora sem causar ainda sérios problemas a uma marinha aliada de milhares de navios. Nos Açores, ponto de escala dos *Boeing* da *Pan American*, apenas se verificaria a mudança do término da rota de Londres para a capital Portuguesa.

A segunda fase da neutralidade portuguesa está compreendida entre junho de 1940 e junho de 1941, sendo a que maior perigo apresentou à neutralidade portuguesa. A Alemanha dominava a Europa ocidental e expandia-se ao Norte de África, sentindo-se tentada a explorar uma estratégia marítima que visasse obrigar a Inglaterra a assinar uma paz de compromisso, aliando-se a Espanha e à França de Vichy, e ocupando de entre vários pontos de interesse, as ilhas atlânticas. Os Açores, mal defendidos e ainda não reforçados militarmente, apresentavam-se como um alvo fácil a tomar, em especial pelos ingleses, que necessitavam de um ponto de apoio alternativo para albergar uma base naval, caso Espanha permitisse o acesso alemão a Gibraltar. Tornara-se fundamental restringir a esquadra italiana, em vias de se aliar à francesa de Vichy, ao Mediterrâneo. A sua saída para o Atlântico seria desastrosa para as linhas de reabastecimento marítimo inglesas do Atlântico Sul, e aos comboios em geral, uma vez que em conjunto com as bases aéreas alemãs a partir de território espanhol, incluindo as Canárias, e a presença de submarinos nos portos peninsulares e africanos, os comboios britânicos seriam obrigados a realizar uma grande volta a Oeste, perdendo-se tempo, meios e homens.

Com a ocupação de Gibraltar, dar-se-ia a invasão a Portugal continental com duas divisões blindadas e uma motorizada a partir de Badajoz, e a retirada do governo português para os Açores. Contudo, nesta fase a marinha alemã não previa a ocupação dos Açores uma vez que não estavam ainda criadas as condições para resistir ao forte contra-ataque inglês que se adivinhava. A conciliação de interesses de Berlim com os seus aliados, ou possíveis aliados, como seria o caso espanhol, não permitia de momento a execução da operação *Félix* que entretanto perdia interesse para a operação *Barbarossa*, ou seja invasão da União Soviética. Caso tivesse acontecido, as ilhas dos Açores teriam sido ocupadas de pronto por uma divisão de infantaria sob comando do general Montgomery, que aguarda apenas a ordem por parte de Winston Churchill. Entretanto, já os EUA, horrorizados com o avanço alemão e prevendo uma guerra entre continentes, mudariam a sua estratégia para o Atlântico.

Num discurso radiofónico, a 27 de maio de 1941 o presidente americano Franklin Roosevelt evidenciaria a capacidade alemã para ocupar, quando quisesse, a Península Ibérica e as ilhas do Atlântico, tidas como vitais para a segurança americana no caso açoriano. Não mencionando a soberania portuguesa sobre as ilhas, acabaria por disputar a sua proteção com os ingleses, ordenando ao seu estado-maior a preparação de 25.000

expedicionários para proteger o que considerava ser a fronteira marítima da América ²⁸. Carecendo de tempo para otimizar um gigantesco programa de rearmamento, delinearia um plano de ocupação das ilhas dos Açores ainda em 1940, a cargo da 1.^a divisão de fuzileiros apoiados por uma grande força aeronaval. Mediante o conhecimento dos planos ingleses, por sua vez muito bem informados a respeito das intenções alemãs, Franklin Roosevelt acabaria por adiar a ocupação das ilhas mediante a garantia inglesa de que caso *Fénix* fosse ativada, seriam as ilhas tomadas por unidades britânicas.

Colocados no cerne das grandes estratégias dos três povos para o Atlântico, só a partir da utilização de bases para submarinos na França ocupada pelos nazis, e a paragem das tropas junto ao Pirenéus numa clara ameaça de invasão à Península Ibérica é que os Açores passariam a ter uma séria importância no contexto da guerra, em especial no domínio pela *Batalha do Atlântico*. Os submarinos alemães, até então privados tecnicamente de navegar até ao Atlântico, a partir de maio/junho de 1940 já alcançavam as costas da Península Ibérica, ameaçando a navegação em redor de Gibraltar, e mais além. No Atlântico Norte, e no mar dos Açores, visariam a partir de 1941 uma eficaz campanha de destruição de navios militares e mercantes, matando milhares de militares e de civis. Só da marinha mercante inglesa, sucumbiriam 23.000 marinheiros à sua ação, e 2.775 navios aliados com uma tonelagem na ordem dos 14 milhões e meio de toneladas²⁹. Sir Winston Churchill diria mesmo que a crise no Atlântico era a sua preocupação principal. Estas "wolfpacks" (matilhas de lobos) alemãs obrigariam os aliados a reajustar o transporte de cargas de homens e materiais em segurança para os teatros da guerra em África e na Europa, para o sistema de comboios visando-se quebrar um ritmo de destruição diária superior à capacidade de construção aliada.

Nesta segunda fase, o Estado português havia sido apanhado de surpresa. A defesa do arquipélago era meramente simbólica, tendo que se adaptar à pressa os planos de defesa visando um reforço militar que só ganharia alguma dimensão a partir de 1941, quando o momento de maior perigo já havia passado. Sob observação, em virtude da falta de receptividade do governo português e mediante a garantia inglesa de ocupação dos Açores, o presidente americano declararia ao líder britânico que os navios e aviões americanos não se aproximariam dos Açores e Cabo Verde, mantendo-se vigilantes ao largo, deixando a sugestão de as tropas inglesas se juntarem aos 25.000 americanos destacados para o efeito. Winston Churchill, não abdicaria da hegemonia sobre os Açores e forneceria material anti-aéreo para defesa do arquipélago, demandando sim a cooperação americana. Esperava-se a qualquer momento a ocupação alemã de bases no Sul de

²⁸ ANTUNES, 2007: 76.

²⁹ ANDRADE, 2007: 50.

Espanha ou na África do Norte, impedindo-se o uso por parte da esquadra inglesa da Baía de Gibraltar. Seria o sinal para a Inglaterra ocupar a Grande Canária, as ilhas de Cabo Verde e uma das ilhas dos Açores³⁰. E só em meados de 1942 é que se deteta um plano operacional de defesa para o arquipélago³¹.

António de Oliveira Salazar receoso das represálias de Hitler solicitaria esclarecimentos ao presidente americano a propósito do seu discurso radiofónico, negando existir uma ameaça alemã ao arquipélago. Afirmaria a disposição de defender Cabo Verde e os Açores até ao último homem, acabando por aceitar a garantia de que os Estados Unidos não agiriam contra a vontade de Portugal. Na realidade o secretismo reinava, com o debate luso-britânico iniciado por Salazar e a passagem de informações por Churchill a Roosevelt, pedindo-lhe o maior dos segredos. Sir Winston Churchill acabaria por admitir a impossibilidade de reagir atempadamente a um ataque alemão a Portugal, bem como a incapacidade de fornecer armamento para defender o continente português. A melhor solução seria a mudança do governo para os Açores, oferecendo-se uma resistência simbólica no continente. Dentro dessa possibilidade, a Inglaterra instalaria defesas antiaéreas e aeródromos nos Açores, acabando por se servir de António de Oliveira Salazar para se concentrar na valia estratégica das ilhas atlânticas.

Não tendo qualquer compromisso com os Estados Unidos, o presidente do conselho de ministros recordaria que qualquer iniciativa americana ao arquipélago seria tida como uma agressão, podendo provocar a invasão nazi a Portugal. Entre os velhos aliados perduraria a ideia de manter a influência americana clandestina. Durante essa primavera de 1941, acabariam por ficar em suspenso os planos de invasão alemães, ingleses e os americanos aos Açores. Em Washington, os Açores continuariam a ser a maior prioridade do estado-maior, sendo marcado o dia 22 de Junho de 1941 para a invasão dos Açores (operação *Gray*), ou seja no dia em que Hitler desencadearia a operação *Barbarossa*, invadindo a União Soviética. Com a abertura da frente leste, a pressão nazi desviara-se do Atlântico, perdendo-se muita da pressão sobre o arquipélago que assumiria outros contornos. Os Açores acabariam por perder importância para com outros palcos, como por exemplo a Islândia que a *United States Navy* ocuparia após a invasão inglesa.

A operação *Barbarossa* havia sido defendida pelos generais alemães após o fracasso alemão na *Batalha de Inglaterra* durante o verão de 1940, em oposto aos almirantes que pediam a execução da operação *Félix*, ou seja a invasão da Península Ibérica, da África do Norte e das ilhas atlânticas. Perante a ideia de que a operação contra

³⁰ ANTUNES, 2007: 64.

³¹ FERREIRA, 2007: 74.

Estaline seria breve, Hitler deixaria a promessa de um rápido retorno à operação *Félix*, adiando-a para 1942. As bases alemãs nas ilhas poderiam servir não só para o abastecimento dos submarinos, entretanto realizados em alto mar por submarinos reabastecedores ou petroleiros (designados por vacas leiteiras) como para a instalação de um aeródromo para o *Messerschmidt Me264 Amerika* com capacidade de transportar 1.800 quilos de bombas para atacar as cidades americanas de Boston até Washington e regressar ao arquipélago. A viragem nazi para Leste acabaria por salvar o arquipélago, mas os planos de invasão não seriam esquecidos, mas adiados, acabando por conhecer novas conceções e designações como operações *Isabela* (alemã) ou *Thruster* (inglesa).

Já na terceira fase da guerra (junho de 1941 a maio de 1943), a *Batalha do Atlântico* entraria na sua fase mais crítica, com os *u-boats* alemães a infligir mais perdas aos comboios aliados do que na realidade estes as conseguiriam repor. Uma das zonas críticas acabaria por ser a zona central do Atlântico Norte, sem cobertura aérea por falta de bases aéreas. Durante esse período, os aliados construiriam aeródromos ao longo do perímetro do Atlântico Norte, dando proteção aérea aos navios que seguiam rota do norte extremo, apoiando em grande parte os comboios para Inglaterra e para União Soviética. Restava assegurar a proteção aos que se destinavam à África do norte e ao Mediterrâneo, nomeadamente aos petroleiros que navegavam diretamente pelo Atlântico central onde não existiam aeródromos aliados, criando-se um vazio aéreo designado por Azores Gap ou "Buraco Negro" (Black Hole)³². Apesar de Portugal não querer aeródromos nem dos aliados nem do Eixo, mas sim manter a sua neutralidade, os aliados acabariam por confrontar o governo português. Apesar dos receios de uma ocupação alemã a Portugal, caso fosse autorizada a construção de um aeródromo nos Açores, a pressão aliada obrigava o Estado português a negociar até mesmo porque já os japoneses ocupavam Timor Leste em fevereiro de 1942.

Ambos os beligerantes pretendiam ser os primeiros a chegar aos Açores, desenvolvendo os seus próprios planos, a bem ou a mal: a operação *Brisk* por Winston Churchill e a operação *Félix*, por Adolfo Hitler. Controlar a posição estratégica das ilhas no centro do Oceano Atlântico tornara-se necessário aos aliados para protegerem as rotas mais importantes para o mar Mediterrâneo, Norte de África e para a Inglaterra. Falhando o seu controlo, as matilhas de lobos submarinos dominariam a área circundante às ilhas, atacando os comboios aliados. Contudo a marinha de guerra alemã não estava em condições de efetuar qualquer operação anfíbia em virtude das perdas sofridas na campanha da Noruega, no contínuo adiamento da invasão da Inglaterra (operação *Sealion*) e na mobilização de forças para o ataque à União Soviética. O líder alemão necessitava de

³² HERZ, 2007: 56.

concluir a primeira fase da operação *Barbarossa*. Paralelamente, os governos aliados previam que a possibilidade de terem bases nos Açores apenas seria possível com recurso à força, o que colocaria Portugal na beligerância, numa altura em que se preparavam para desembarcar no Norte de África. Aguardar-se-ia a sua firme instalação em Marrocos e Argélia francesas, visando-se um ataque de flanco às forças do Eixo. De uma forma ou de outra, mesmo com a recusa portuguesa, e ainda antes da entrada dos EUA, já os aliados na Conferência de Newfoundland (agosto de 1941), haviam decidido a instalação de um aeródromo nos Açores sob qualquer preço. Apesar de menos conhecida do que a Carta do Atlântico, pilar da futura ONU, a aprovação da operação *Pelegrino* previa a ocupação inglesa das ilhas Canárias e dos americanos dos Açores, sob a capa de uma ocupação protetiva ou preventiva.

A partir de abril de 1943 e até junho de 1944, dar-se-ia na opinião de António José Telo, a quarta fase da guerra, correspondente à expulsão do Eixo do Norte de África, ao ataque aliado a Itália e ao desembarque na Normandia. Atingia-se o pico das percas da navegação aliada no Atlântico durante os primeiros meses de 1943. A decisão de ocupar os Açores, com ou sem a autorização de Portugal (operação *Brisk*³³, prevista para agosto), seria reforçada em maio de 1943 com a reunião *Trident*. Winston Churchill nem colocaria a possibilidade de pedir facilidades nos Açores mas acabaria por ceder perante os argumentos de um dos seus conselheiros, insistindo-se na diplomacia antes de invadir por intermédio do velhinho *Tratado de Windsor*. De acordo com José Ferreira, a resolução de obter facilidades nos Açores estivera até então subordinada ao avanço das tropas aliadas no Norte de África e à improvável reação alemã, passando os aliados a dispor a partir desse verão, de diferentes aeronaves com maior raio de alcance, novos aparelhos de radar e novas cargas de profundidade³⁴. O governo português perante o desenrolar da guerra cederia, assegurando a continuidade do regime no pós-guerra, bem como a neutralidade numa fase em que já não se acreditava ser possível uma grande represália alemã. Esta manifestar-se-ia em contidos protestos em virtude da necessidade de manter o precioso comércio de volfrâmio, cujos valores tendiam a decrescer para o lado alemão e a aumentar para o lado aliado³⁵. A doze de outubro de 1943, Winston Churchill revelaria à Câmara dos Comuns que António de Oliveira Salazar já aprovara a operação para a instalação de uma base inglesa na ilha Terceira, e não dos aliados, para perplexidade de todos. As facilidades incluíam a utilização do aeródromo das Lajes, e em caso de emergência o de Santana na ilha de São Miguel, assim como o uso dos portos das três principais ilhas.

³³ TELO, 2007: 33– 34.

³⁴ FERREIRA, 2007: 81-82.

³⁵ TELO, 2007: 39.

A partir dos Açores (centro do *Azores Gap*), todo o combustível poderia ser aproveitado para patrulhamento sem preocupações extras no regresso à base. Contudo, a implantação das bases aéreas aliadas dár-se-ia já depois do pico da atividade submarina alemã no Atlântico Norte, situado entre abril e setembro desse ano. Já a *Batalha do Atlântico* pendia para os aliados, graças não só à descodificação da criptografia alemã como pelo uso de pequenos porta-aviões de escolta que, acompanhando os comboios, tinham nos seus aviões um meio avançado de patrulhamento e combate rápido e eficaz aos submarinos que os ameaçavam.

A operação *Alacrity* executar-se-ia com o desembarque na ilha Terceira a oito de outubro de 1943, do 247º Grupo da RAF, sob o comando do Air Vice Marshal G. R. Bromet. Otimizariam a pista de terra batida portuguesa, já delineada em 1941 com apoio inglês³⁶ passando-a a temporária com 1.800 metros de comprimento, embora com apoio técnico americano. Apesar de os protagonismos da estratégia americana na luta antissubmarina serem os porta-aviões de escolta utilizados a partir de meados de 1943³⁷, o primeiro *U-boat* afundado por um RAF *Flying Fortress* da ilha Terceira seria a nove de novembro, tornando-se o prenunciador de um escasso número.

António de Oliveira Salazar acabaria por ser um hábil negociador com os beligerantes conseguindo manter uma neutralidade em diferentes moldes conforme a área geográfica do império³⁸. Negociara a base das Lajes resistindo à presença americana na Terceira, acabando por ceder em janeiro de 1944, para apoio dos ingleses supresa das autoridades locais³⁹ e de forma mais aberta, já no início de 1945⁴⁰. Até então, apenas era permitida a escala de aviões americanos ou dos outros aliados, o que constituía na prática uma submissão americana aos interesses ingleses. Com a chegada do efetivo americano em 1945, desenvolver-se-ia um conjunto de infraestruturas de apoio ao grande tráfego inerente à fase final da guerra na Europa. Contudo, o presidente do conselho de ministros já havia autorizado a 28 de novembro de 1944⁴¹, a construção de um aeroporto americano em Santa Maria, a coberto de uma fachada comercial com a *PAN American*. Com a ajuda dos locais, seria construída uma pista de 3.600 metros de comprimento, a mais longa do seu tempo no oceano Atlântico, entre outras infraestruturas como o porto, a estrada de ligação ou mesmo mais duas pistas, estação e posto de controlo⁴². Acabava de executar-se a visão dos estudos dos anos de 1930 sobre os melhores locais para o estabelecimento de

³⁶ VINTRAS, 1974: 36.

³⁷ TELO, 2009: 252.

³⁸ ANDRADE, 2007: 46–56.

³⁹ FERREIRA, 2007: 83-84.

⁴⁰ HERZ, 2007: 59.

⁴¹ VINTRAS, 1974: 83. Veja-se também RODRIGUES, 2005.

⁴² FERREIRA, 2007: 85-86.

bases nos Açores, agora articulados numa sinergia entre aliados e portugueses por intermédio de Humberto Delgado.

Por fim, António José Telo designa a quinta fase da guerra, entre junho de 1944 e maio de 1945, como “[...] uma fase de adaptação ao após-guerra [...]. É uma fase que se caracteriza fundamentalmente por uma aproximação relutante e, em larga medida, forçada aos Estados unidos [...]”⁴³. A Inglaterra colocaria três esquadrões para luta antissubmarina nas Lajes, obtendo poucos resultados uma vez que os *u-boats* já se haviam retirado do mar dos Açores, surgindo esporadicamente. Dos três esquadrões, apenas ficaria um, aumentando-se a sua capacidade de socorros a náufragos. A importância das Lajes manifestava-se sim no reabastecimento dos aparelhos de longo raio de alcance entre os EUA e o Mediterrâneo, sempre em crescente desde a invasão da Normandia, chegando a atingir os 2.000 voos mensais, o que forçaria o pedido americano para a construção de um aeroporto em Santa Maria. Esta infraestrutura era tida como essencial para aquele país desde finais de 1943, entretanto condicionado nas Lajes aos trâmites negociados e aplicados pelos ingleses. Autorizada, mas com o *agreement* inglês, Portugal acabaria por conseguir uma série de benesses que trespassariam não só o fornecimento de produtos escassos como o retorno às mãos portuguesas de Timor. Com esta *jogada*, António de Oliveira Salazar conseguia também o reconhecimento americano da continuidade do Estado Novo em Portugal.

Declarado operacional em junho de 1945, o aeroporto de Santa Maria conheceria um fluxo operacional civil e militar de tal forma intensa no regresso das tropas a casa que seria apelidado por um presidente dos EUA como o maior e mais seguro porta-aviões do Atlântico⁴⁴. A presença americana, assunto ainda mal estudado, acabaria por passar para as Lajes a 30 de maio de 1946, cedendo-se conforme acordado, a dois de junho desse ano, a infraestrutura de Santa Maria para administração portuguesa.

Elaborada esta contextualização sobre a II Guerra Mundial nos Açores, e das décadas que a antecederam, resta explicar a estrutura deste estudo que visa no primeiro capítulo, entender a estrutura militar construída pelo Estado Novo, não só no continente como no arquipélago aquando do início do conflito. A partir da consulta à bibliografia será apresentado um enquadramento geral das medidas militares aplicadas aos Açores em contexto de guerra, posteriormente complementado pela visão política e económica (terceiro capítulo). Durante o conflito, o dispositivo militar nas ilhas haveria de ser fortemente modificado e reajustado a uma nova realidade que crescia aos solavancos, em resultado da chegada massiva de contingentes de soldados às principais ilhas, ditas *ilhas*

⁴³ TELO, 2007: 36.

⁴⁴ FERREIRA, 2007: 86.

guarnecidas. Os poderes investidos, o plano geral de operações, a necessidade de secretismo e a distribuição das forças serão alvo de análise por forma a entender-se a articulação entre as diferentes autoridades, destas com o governo central e com o quotidiano das populações que lhes deram apoio.

No segundo capítulo, procurar-se-á entender as dificuldades levantadas por tal dispositivo à estrutura militar, uma vez instaladas as tropas no território insular. Após dois anos e meio de guerra, quando o dispositivo programado para a defesa das ilhas já se encontrava minimamente constituído, as unidades militares iriam deparar-se com problemas muito específicos, desde a falta de materiais à segurança interna, tornando-se necessário não só corresponder ao que civis e chefias militares esperavam, como ao que próprio Estado Novo planeava. Até ao final da guerra, o controlo das ameaças internas e externas exigiram um conjunto de meios que a hierarquia castrense poderia não estar apta a dar resposta, até mesmo porque também se encontrava condicionada aos apoios logísticos e financeiros oriundos do continente.

No terceiro capítulo, abordar-se-á a realidade político-económica dos municípios açorianos. Para além dos tradicionais problemas das populações das ilhas, a instalação de cerca de 30.000 soldados haveria de criar um conjunto de dificuldades graves à sociedade. As autoridades civis e militares, locais e centrais ou não as haviam previsto ou então não haviam salvaguardado as necessidades que os estudos militares anteviam. O que efetivamente aconteceu é que nem uns, nem outros estariam em condições de dar resposta a tal esforço de guerra. Caberia em grande parte à boa vontade e sacrifício de militares e populações, resignados pela realidade por que passavam, a articulação entre os diferentes poderes por forma a não só fazer cumprir a missão como tentar minimizar os impactos à já de si débil economia açoriana. Do unísono destas vontades, resultaria não só o apoio a todas as partes interessadas, como até melhorias que perdurariam no pós guerra como seria o caso da otimização do sistema de recolhas de impostos, a título de exemplo.

Por fim, no quarto e último capítulo, serão estudadas as dificuldades do quotidiano do povo açoriano. Com diferentes ritmos tecnológicos entre o campo e a cidade, e mesmo entre as diferentes ilhas, tentar-se-á entender as necessidades básicas do cidadão, as da indústria, da expansão da rede de água e de eletrificação ou mesmo outras temáticas como a dos transportes marítimos ou a lavoura. Numa década em que a alfabetização constituiria um ponto de honra para muitos municípios, a capacidade financeira para a promover seria na realidade um fracasso perante a incapacidade de gerar receita, fruto em grande parte das contingências trazidas pelo conflito. Para muitos destes casos, a solução passaria por agravar ainda mais as condições de vida de uma

população que carecia de trabalho e que perante a coexistência com a miséria, caso conseguisse, a grande solução seria a emigração.