

A Ilha de Santa Maria e suas interações Internacionais

Dissertação de Mestrado

Marco Filipe de Freitas Viveiros

Mestrado em

**Relações Internacionais: o Espaço
Euro-Atlântico**



Ponta Delgada
2025

A Ilha de Santa Maria e suas interações Internacionais

Dissertação de Mestrado

Marco Filipe de Freitas Viveiros

Orientador

Professor Doutor Paulo Vitorino Fontes

Dissertação de Mestrado submetida como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em
Relações Internacionais: O Espaço Euro-Atlântico.



Resumo: O objetivo da presente dissertação é de analisar o papel desempenhado pela Ilha de Santa Maria no panorama internacional, desde a sua descoberta ou “redescoberta” até aos presentes dias. Será examinado na literatura disponível, as referências internacionais efetuadas aos Açores e por inerência a Santa Maria, abordando os vários episódios em que a ilha teve uma relação transatlântica com outros povos no contexto histórico, estratégico e geopolítico, referindo os seus acontecimentos históricos mais relevantes até à chegada do seu período áureo: a construção da base área americana na Segunda Guerra Mundial e os seus propósitos. Simultaneamente interpretar-se-á os vários acontecimentos paralelos que decorreram no decurso da guerra no xadrez geopolítico e militar de então. Posteriormente, será narrado a sua posição desde a guerra “fria” até à atualidade, quer na perspectiva internacional, quer na perspectiva nacional. Será também analisado as alternativas que a ilha procurou/procura para sobreviver à insularidade que as suas dimensões e localização acentuam no campo da modernidade. No final pretender-se-á com o presente estudo apurar qual foi a verdadeira importância estratégica da ilha ao longo do tempo para Portugal, se essa relevância continua a verificar-se nos dias de hoje e se no futuro desempenhará um papel geopolítico relevante, fruto da sua posição geográfica no Atlântico. A presente investigação é efetuada pelo método qualitativo da análise documental. A metodologia utilizada para estudar os diferentes documentos é baseada numa análise interpretativa e crítica, dos factos coligidos em fontes primárias e bibliografia crítica, procurando no decorrer do artigo, abordar todos os dados disponíveis, alguns desclassificados há poucos anos, questionando até que ponto a Ilha de Santa Maria teve/tem um papel preponderante nas relações transatlânticas de Portugal com os restantes atores internacionais.

Palavras-chave: Ilha, Santa Maria, Aeroporto, Portugal, Estados Unidos da América

Abstract: The objective of this dissertation is to analyze the role played by the island of Santa Maria in the international panorama, from its discovery or "rediscovery" to the present day. It will be examined in the available literature, the international references made to the Azores and inherently to Santa Maria, addressing the various episodes in which the island had a transatlantic relationship with other peoples in the historical, strategic and geopolitical context, referring to its most relevant historical events until the arrival of its golden period: the construction of the American air base in World War II and its purposes. At the same time, the various parallel events that took place during the war will be interpreted in the geopolitical and military chess of the time. Subsequently, its position from the "cold war" to the present day will be narrated, both from an international and national perspective. It will also be analyzed the alternatives that the island sought/seeks to survive the insularity that its dimensions and location accentuate in the field of modernity. In the end, the aim of this study will be to ascertain what was the true strategic importance of the island over time for Portugal, if this relevance continues to exist today and if in the future it will play a relevant geopolitical role, as a result of its geographical position in the Atlantic. The present research is carried out by the qualitative method of document analysis. The methodology used to study the different documents is based on an interpretative and critical analysis of the facts collected in primary sources and critical bibliography, seeking throughout the article, to address all the available data, some of which were declassified a few years ago, questioning to what extent the island of Santa Maria had/has a preponderant role in Portugal's transatlantic relations with other international actors.

Keywords: island, Santa Maria, Airport, Portugal, United States of America

ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	7
I. ENQUADRAMENTO TEÓRICO.....	16
1. O REALISMO.....	16
1.1. TUCÍDIDES.....	16
1.2. NICOLAU MAQUIAVEL.....	18
1.3. HANS MORGENTHAU.....	18
1.4. EDWARD HALLETT CARR.....	20
2. O MULTILATERALISMO.....	22
3. A IMPORTÂNCIA DO REALISMO E DO MULTILATERALISMO PARA O OBJETO DE ESTUDO.....	25
4. A IMPORTÂNCIA GEOPOLÍTICA E GEOESTRATÉGICA DOS AÇORES.....	29
5. REALISMO, MULTILATERALISMO E ESTRATÉGIA GEOPOLÍTICA.....	32
II. SANTA MARIA DESDE A SUA DESCOBERTA OFICIAL ATÉ AO SÉCULO XX.....	34
1. CARACTERIZAÇÃO DE SANTA MARIA.....	34
2. O DESCOBRIMENTO OFICIAL DE SANTA MARIA.....	36
3. A FRONTEIRA.....	37
4. CORSÁRIOS E PIRATAS.....	38
4.1. GUERRA DE SUCESSÃO DE CASTELA.....	40
4.2. O EPISÓDIO COLOMBINO.....	41
4.3. CORSÁRIOS BERBERES.....	43
4.4. CORSÁRIOS FRANCESES.....	47
4.5. A CRISE DE SUCESSÃO EM PORTUGAL.....	48

4.6. CORSÁRIOS INGLESES.....	49
4.7. CORSÁRIOS DOS PAÍSES BAIXOS.....	50
4.8. CORSÁRIOS AMERICANOS.....	52
5. DO DESCOBRIMENTO À RESISTÊNCIA.....	53
III. SÉCULO XX.....	56
1. SANTA MARIA ANTES DA CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO.....	56
2. A GUERRA NA EUROPA.....	58
2.1. O PAPEL DE PORTUGAL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.....	59
2.2. A POSIÇÃO DE ESPANHA PARA COM PORTUGAL.....	62
2.3. OPERAÇÃO FÉLIX DO FÜHRER.....	62
2.4. AS RELAÇÕES DE PORTUGAL E OS EUA.....	63
2.5. THE FIELD.....	65
3. A SAÍDA DOS EUA.....	68
4. O AEROPORTO DEPOIS DA SAÍDA DOS EUA.....	69
5. OUTRAS INFRAESTRUTURAS E SERVIÇOS RELEVANTES.....	72
6. DO ISOLAMENTO À CENTRALIDADE	74
IV. SÉCULO XXI.....	77
1. CENTRO DE LANÇAMENTO ESPACIAL DE SANTA MARIA.....	77
2. ECOSISTEMA DE SANTA MARIA.....	79
CONCLUSÃO.....	82
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	87

Introdução

Situado no extremo ocidental da Península Ibérica, Portugal tem uma posição periférica desfavorável relativamente ao centro da Europa, ao se encontrar longe dos seus principais mercados. Todavia, tal localização dá-lhe uma vantagem: a vasta área marítima do arquipélago dos Açores na zona central do Oceano Atlântico, uma das maiores zonas económicas exclusivas da Europa, com cerca de 1.714.800 km² (Carvalho, 1995). Tamanha posição confere-lhe, desde o período dos Descobrimentos, uma posição geoestratégica muito importante que perdura até aos nossos dias.

Desde a passagem de Cristóvão Colombo no século XV na Ilha de Santa Maria, quando regressava da primeira viagem à América (Colombo, 1997), aos pedidos por parte das “superpotências” do século XX: a Grã-Bretanha e os Estados Unidos da América (EUA) para o uso de facilidades (Andrade, 1992), até ao recente anúncio da aterragem do voo inaugural do Space Rider em 2027 da Agência Espacial Europeia (RTP Açores, 12/05/2025) demonstram claramente essa importância geoestratégica.

Sendo o tema desta dissertação de mestrado a conjuntura geopolítica e geoestratégica dos Açores com a abordagem específica do papel desempenhado por Santa Maria, a pergunta de partida é se as interações internacionais de Santa Maria foram relevantes ou irrelevantes para Portugal. O objetivo principal será de qualificar a importância passada, presente e futura da ilha para Portugal, verificando as várias hipóteses atinentes a esse objetivo, nomeadamente a importância internacional de Santa Maria no passado para Portugal, se o País foi beneficiado ou prejudicado com os contatos internacionais e se, fruto da posição geográfica e das infraestruturas que Santa Maria hoje possui, continuará a ter uma posição de relevo no panorama internacional vindouro.

Pretende-se assim examinar várias questões relevantes para o estudo do presente trabalho, nomeadamente que tipo de intercâmbios internacionais ocorreram na ilha com as várias culturas, os vários países, os vários “poderes dominantes”. Analisar o papel histórico desempenhado por Santa Maria na condução da política externa portuguesa, se os eventos, positivos ou negativos, ocorridos nessa minúscula parcela do território, foram circunscritos apenas à ilha, ou se Portugal como nação foi beneficiado ou prejudicado com tais contatos internacionais.

Nessa senda, verificar-se-á também quais são os desígnios expectáveis que poderá desempenhar no futuro e os que presentemente já efetua.

Do ponto de vista das teorias das Relações Internacionais, é examinado qual o enquadramento dos vários episódios ocorridos em Santa Maria, efetuado o devido

contexto histórico/geopolítico da ilha na conjuntura açoriana, nacional e internacional. Foram pesquisados os factos disponíveis, tendo em consideração o que se encontra documentado, mas também, tendo em conta que muito do que ocorreu não foi registado por razões estratégicas, por razões de segredo de Estado (Cortesão, 1960), por incúria, ou por lamentavelmente terem sido perdidos, destruídos, nos anais da história.

Este trabalho abordará a teoria realista clássica no âmbito das Relações Internacionais por ser essa a teoria que melhor se enquadra no presente objeto de estudo, nomeadamente nos vários episódios temporais que serão elencados. Para o realismo, o sistema internacional é anárquico e os Estados são os principais atores que agem em função dos seus interesses nacionais, nomeadamente no que respeita à segurança, ao poder e à própria sobrevivência como Estado. A leitura histórica e geopolítica da ilha, conforme será descrito, revela-se plenamente compatível com esses pressupostos realistas. Ao longo dos séculos, a localização estratégica de Santa Maria no Atlântico converteu-a num espaço de competição internacional, onde a lógica da força, do domínio marítimo e da projeção de poder prevaleceu. Os sucessivos ataques de corsários de múltiplas origens, ilustram bem a instrumentalização da ilha no contexto de rivalidades entre Estados.

Durante o século XX, particularmente no decurso da 2GM e da Guerra Fria, a atuação diplomática de Portugal, sob a liderança de Salazar, demonstrou a racionalidade estratégica característica do realismo: a cedência controlada de bases militares nos Açores, a invocação de alianças históricas e a manutenção de uma neutralidade colaborante que permitiu a salvaguarda da soberania nacional e a maximização de benefícios geopolíticos, nomeadamente da sobrevivência do regime.

Neste quadro, a trajetória internacional de Santa Maria, desde os confrontos dos corsários, ao uso internacional do seu aeroporto, e à sua centralidade no dispositivo aeroespacial contemporâneo, espelha os pilares da teoria realista: a primazia do interesse nacional, a busca por poder estratégico e a permanente adaptação à dinâmica do sistema internacional. Longe de idealismos normativos, esta abordagem que Portugal efetuou durante séculos, demonstra no âmbito eternamente competitivo do Realismo, características sempre presentes no percurso histórico da ilha (Dunne, [et al], 2012).

Para melhor explicar o Realismo, o primeiro capítulo foi precedido de uma pesquisa bibliográfica em livros e artigos científicos relativos a essa componente, onde é dado destaque aos escritores Tucídides, Nicolau Maquiavel e Hans Morgenthau, bem como Edward Hallett Carr.

O realismo clássico é a corrente teórica onde os Estados são os principais atores no sistema internacional, onde é realçado as semelhanças entre a política doméstica e internacional. Defende que no plano internacional existe um sistema de autoajuda, mas

que os Estados procuram oportunidades para tirar vantagem uns dos outros e que a sobrevivência depende das capacidades materiais de um Estado, bem como das suas alianças com outros Estados, mas que esses laços comunitários são frágeis e facilmente minados pela busca desenfreada de vantagem unilateral por parte dos Estados que acreditam serem poderosos demais para serem constrangidos pela lei e pelos costumes, ao ignorarem os mecanismos consagrados de gestão de conflitos, como as alianças e o equilíbrio de poder. O sucesso e arrogância desses Estados encoraja-os a se verem fora e acima de sua comunidade internacional, pois a influência política das nações está estreitamente correlacionada com o seu poder económico e o seu poderio militar (Dunne, [et al], 2012).

No realismo clássico, a justiça é importante por ser a chave para a influência e determinar como os outros atores entendem e respondem. Uma política limitada por princípios éticos aceites e geralmente favorável a eles, fornece uma poderosa aura de legitimidade que ajuda a reconciliar atores menos poderosos com o seu estatuto de subordinados. Quando essa influência não está alicerçada em princípios éticos, pode ser comprada através de subornos ou forçada pela força, mas será geralmente de curta duração (Dunne, [et al], 2012).

Existe pois, na prática, uma primazia do interesse próprio sobre o princípio moral, onde as considerações de justiça são fundamentos inadequados para usar na política externa. Tal prepotência gera nalguns atores uma altivez desmedida que prejudica a contenção e provoca políticas externas agressivas e por vezes autodestrutivas (Dunne, [et al], 2012).

Este Realismo clássico enquadra-se na atuação de Portugal quando esteve no auge da sua influência mundial nos Descobrimentos portugueses, todas as manobras que efetuou para melhor impor o seu poder, mas também verifica-se na atuação de terceiros que suplantaram Portugal, em que Santa Maria, por exemplo, teve de se sujeitar durante o domínio filipino, nos ataques de piratas e corsários de que foi alvo, e por fim, no desenrolar das duas Guerras Mundiais no século XX, em que a *Realpolitik* forçou Portugal a entrar na I Guerra Mundial (Telo, 2014) e na II Guerra Mundial (IIGM), quando o Presidente do Conselho de Ministros de Portugal, António Oliveira Salazar, efetuou com mestria, a sua política externa assente no pragmatismo diplomático, evoluindo da neutralidade até à colaboração com os Aliados, agindo com base nas alterações de poder que decorriam no evoluir da Guerra, onde Santa Maria desempenhou um papel importante (Rodrigues, 2004). Descrita a teoria, irá estabelecer-se nos capítulos seguintes a ligação entre esta e os eventos passados, presentes e futuros, com o objetivo de a enquadrar na presente investigação.

Neste primeiro capítulo será também analisado o conceito do multilateralismo no âmbito das relações internacionais, conceito que defende a cooperação entre múltiplos países para promover os seus interesses comuns e implementar políticas através de instituições internacionais ou acordos (Fernandes [et al], 2019). Como

“uma forma institucional que coordena as relações entre três ou mais estados com base em princípios ‘gerais’ de conduta (...) sem levar em conta os interesses particulares das partes ou as exigências estratégicas que possam existir em qualquer caso específico” (Ruggie, 1993, p. 571).

Será abordado a evolução da sua conceptualização durante o século XX e XXI, que permitiu a presença da North Atlantic Treaty Organization (NATO) em Santa Maria (Felix, 2021), que nos dias de hoje permite a presença de várias instituições internacionais, fruto de acordos efetuados pelo governo português, que dão um papel de relevo no panorama da aviação (Monteiro, 2015) e no setor espacial (RTP Açores, 12MAI25), mas que muito antes de ser estudado como conceito, se havia verificado na época moderna (1453-1789), quando a competição e a rivalidade entre as potências europeias levaram a diversos acordos e colaborações, evidenciando uma forma embrionária de multilateralismo.

A primeira versão do Multilateralismo surgiu após o *terminus* da Segunda Guerra Mundial (2GM), em contexto de Guerra Fria, quando os EUA apostaram na criação de uma ordem internacional multilateral, que evidenciava um entendimento do multilateralismo como um passo importante para a criação de uma ordem internacional, favorável às potências vencedoras pós conflito e cujas instituições deveriam refletir os seus princípios e normas. Era a procura por um multilateralismo hegemónico institucionalizado, na forma de organizações internacionais, que refletia uma visão liberal específica da paz e da forma como esta se deveria estruturar globalmente. A criação da Organização das Nações Unidas (ONU) em 1945, foi considerada o expoente máximo das práticas multilaterais mundiais, por ser a organização que integrava o maior número de Estados, com uma agenda muito ampla. Atualmente gera opiniões divergentes relativamente à sua utilidade, pois na perspetiva liberal é defendido que os custos associados à criação de estruturas cooperativas multilaterais, são compensados pelos ganhos de previsibilidade e estabilidade que o sistema cria, mas na perspetiva realista é contraposto que o multilateralismo cria constrangimentos desnecessários à definição das escolhas de política externa dos Estados, especialmente os mais poderosos, e é por isso desaconselhada, em linha com as lógicas da escola realista (Fernandes [et al], 2019).

Outras organizações surgiram, constatando-se a variedade de âmbitos e de regras de funcionamento, que espelhavam as diferenças na capacidade de influência de cada um

delas de acordo com as suas agendas na dimensão regional, global (FERNANDES [et al], 2019).

Com o desmembramento da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) em 1991 e consequentemente o fim da bipolaridade Mundial, o momento unipolar dos Estados Unidos da América EUA conduziu a um Multilateralismo fragmentado pelas dinâmicas regionais ou bilaterais em sectores como o económico e o securitário, onde novos centros de poder foram criados ou reforçados no mundo globalizado, o que originou um novo sistema multilateral, com dinâmicas de aprofundamento do multilateralismo de base regional e a presença de atores não-governamentais (como as Organizações Não Governamentais ou as empresas comerciais privadas) nas dinâmicas multilaterais, que disputam o valor intrínseco das normas que sustentam e regem a interdependência complexa do atual sistema internacional (Fernandes [et al], 2019).

Por fim neste primeiro capítulo será também analisado os conceitos teóricos de geopolítica e sobretudo da geoestratégia (Correia, 2012), por forma a interligar a importância dos Açores com as interações internacionais que Santa Maria teve desde o início da sua colonização, que detém no presente e, de acordo com esse presente, o que será expectável para o futuro.

A geopolítica é uma forma particular de realismo baseada na influência dos ambientes naturais definidos pela geografia e pela tecnologia, onde os Estados (atores egoístas e de autoajuda por suposição e por natureza) estão em competição existencial perpétua, o que ocasionalmente resulta em conflito. A geopolítica clássica "consiste no estudo dos Estados como fenómeno espacial com o objetivo de alcançar uma compreensão das bases de seu poder e da natureza de suas interações uns com os outros" (Parker, 2024). Para as teorias realistas, os atores mais importantes nas relações internacionais são as grandes potências cujo status é definido principalmente pelo tamanho territorial e recursos materiais. Para a geopolítica clássica, as grandes potências como atores mais importantes são definidas pela localização geográfica e orientações estratégicas, bem como pelo tamanho territorial e recursos materiais.

A mudança de poder causada pelas mudanças na tecnologia, bem como pela emergência de novos centros de recursos naturais e poder económico, origina competições ou conflitos, constituindo os temas duradouros da geopolítica e um indicativo da natureza da anarquia internacional percebida pelos pensadores geopolíticos clássicos, em que existe uma tendência inequivocamente materialista caracterizada pela política de poder. Teoricamente integram dois conjuntos distintos de variáveis: geografia (incluindo geografia natural e humana) e tecnologia (incluindo tecnologia material e organizacional). O que preocupa a geopolítica clássica são as interações entre geografia

e tecnologia e as implicações políticas ou estratégicas resultantes dessas interações (WU, 2017).

Essa importância geopolítica nos Açores foi extremamente evidente no decorrer do século XX com o desenrolar das duas Guerras Mundiais (Andrade, 2002), mas também antes o tinha sido no período dos Descobrimentos aquando da passagem dos navegadores portugueses (e não só) que circulavam de e para ambas as margens do Atlântico: América do Norte e a Europa, bem como para África, América do Sul e Médio Oriente (Andrade, 1992).

O território de Portugal continental, do arquipélago da Madeira e do arquipélago dos Açores formam o triângulo estratégico português, a sua importância geopolítica e geoestratégica deriva da sua centralidade atlântica que pela sua dimensão e geografia entre a Europa e os Estados Unidos da América apresenta uma posição privilegiada ao nível das comunicações marítimas e aéreas, na segurança e defesa do espaço estratégico económico (Escorrega, 2010), não só de Portugal, mas também dos continentes banhados pelo Oceano Atlântico, especialmente do continente norte- americano e europeu.

Com a Primeira e a Segunda Guerras Mundiais, os Açores passam a ser encarados como zona privilegiada do ponto de vista da manutenção da segurança e defesa do espaço Atlântico, evidenciado pelas grandes potências da altura terem manifestado por inúmeras vezes intenções de fazer uso de facilidades em várias ilhas dos Açores, separadas por zonas de influência específicas, como foi no caso de Santa Maria (Andrade, 1992).

Finda a explanação mais teórica do primeiro capítulo, será abordado no segundo capítulo o espaço temporal desde os Descobrimentos portugueses até ao século XX, com o objetivo de oferecer uma contextualização histórica sobre o tema em estudo, efetuando uma correlação geopolítica e geoestratégica. Nessa análise, será abordado as características de Santa Maria, o período antes do descobrimento oficial dos Açores e as interações internacionais mais relevantes ocorridas até ao século XX, do ponto de vista histórico e geoestratégico. Este capítulo foi precedido de uma pesquisa bibliográfica, baseada em fontes primárias, livros e artigos científicos já publicados por forma a oferecer uma descrição e consequente interpretação de um período com poucos registos (principalmente antes e durante os descobrimentos portugueses) devido à falta de documentos físicos e também, como já referido, por razões de segredo de Estado (Cortesão, 1960).

Santa Maria, a ilha mais oriental e mais meridional do arquipélago dos Açores, com uma área de cerca de 97 km², que beneficia da localização mais comum do anticiclone dos Açores (a sul do arquipélago) estando assim menos sujeita às frentes-frias que passam pelos Açores. A sua orografia é caracterizada pela existência de uma grande parcela plana e também por 85% da sua área ficar abaixo dos 300 m de altitude. Tal facto influencia

bastante o seu clima, fazendo com que a ilha apresente um clima relativamente distinto do restante arquipélago, a ilha mais “seca e árida do arquipélago” e clima mais ameno do arquipélago (Nunes [et al], 2007).

Oficialmente descoberta em 1427 por Diogo Silves (Monteiro, 1982), recentes estudos sugerem a possibilidade de os primeiros povoadores das ilhas açorianas terem chegado ao arquipélago açoriano, centenas de anos antes da colonização oficial realizada pelos navegadores portugueses (Raposeiro [et al], 2021; Gabriel [et al], (2024)).

Será investigado a expansão marítima de Portugal no século XV, que permitiu aos Açores tornarem-se num ponto obrigatório no regresso dos territórios coloniais, nas chamadas “torna-viagem”. Tal situação derivava do facto das caravelas quando procuravam no seu regresso ventos favoráveis para navegar, encontrarem os Açores como ponto de passagem inevitável, acabando por abastecer-se de água, viveres e efetuarem reparações nas embarcações (Costa, 2021).

Essas naves, que vinham carregadas de metais preciosos e especiarias, entre outros produtos, eram um enorme “chamariz” para outras nações europeias, principalmente França e Países Baixos, que não aceitavam a divisão do mundo entre os reinos ibéricos, como ficara definido em 1493 na bula *Inter Caetera* do Papa Alexandre VI e em 1494 no Tratado de Tordesilhas, o que prejudicava os interesses dos outros países europeus, que também queriam efetuar a sua expansão marítima. Como consequência, estas nações começaram a preparar navios ou grupos de navios com o objetivo de atacar os Açores, local de convergência dos navios portugueses da Carreira da Índia e navios espanhóis da rota da Nova Espanha (Costa, 2021).

Será também analisado também os terríveis ataques paralelos dos piratas Bérberes que tanto temor causaram (Fernandes, 2011), quer pela sua destruição, quer pelos prisioneiros que aptavam, para posterior venda no Norte de África ou mantidos como *cativos* com o objetivo de obter avultados resgates (Alberto, 2014).

No terceiro capítulo será examinado a importância estratégica que trouxe a ilha para a ribalta dos principais acontecimentos bélicos mundiais de então, a 2GM e a Guerra Fria. Na 2GM, os EUA que tinham acesso à base das Lajes, na Ilha Terceira, gerida pela Grã-Bretanha depois de facilidades (Ferreira, 1990) concedidas pelo governo português (Telo, 1993), tiveram a necessidade de ter uma base militar aérea autónoma devido ao aumento exponencial do tráfego aéreo (chegou a atingir os 2.000 voos mensais). Foi então que efetuaram um pedido formal a Portugal para a construção de uma base em Santa Maria, que foi aceite com determinados condicionalismos (Weiss, 1980).

Com a construção do aeroporto em Santa Maria pelos norte-americanos, Portugal acabou por conseguir uma série de benefícios que ultrapassaria não só o fornecimento de produtos escassos, como o retorno às mãos portuguesas de Timor-Leste, e sobretudo do

reconhecimento norte-americano do Estado Novo em Portugal e da sua política ultramarina: “To gain these strategic bases the United States paid a price: it undertook to respect Portuguese sovereignty in all the Portuguese colonies” (Weiss, 1980, p. 2).

Posteriormente ao término da 2GM, Santa Maria soube aproveitar as capacidades do seu “legado americano”, como importante aeroporto nos voos transatlânticos antes do começo da era dos jatos (RTP Açores, 2012), como local de partida dos portugueses para o continente americano (Fonseca, 2002) e como local de controlo da segunda maior *Flight Information Region* do Mundo (Monteiro, 2015).

Paralelamente, continuou a desempenhar um papel fulcral na dicotomia da fase bélica seguinte: a Guerra Fria. Teve várias infraestruturas implementadas, que em muito contribuíram para um papel de relevo de Portugal no seio da NATO no decorrer da Guerra Fria: o Polígono de Acústica Submarina e a Estação *Long Range Navigation* (LORAN) (Felix, 2021). Organização esta que Portugal, fruto do seu envolvimento de neutralidade colaborante na 2GM, aderiu por influência dos EUA (Antunes, 2013).

Por fim, no quarto e último capítulo, será feita uma conclusão da importância de Santa Maria e quais os desafios expectáveis no campo das relações internacionais que se prevê que irão acontecer, de uma análise do que se perspetiva por analistas nacionais e internacionais do rumo que poderá advir para os Açores face à evolução tecnológica e à constante evolução geoestratégica que o Multilateralismo, também ele em constante mudança, trará para Santa Maria.

Será examinado a construção do Centro Tecnológico Espacial em Santa Maria, que irá permitir o apoio a atividades como os balões estratosféricos, os aviões hipersónicos e a integração de componente de lançadores para voos suborbitais, através da implementação de um teleporto espacial (Calé, 10NOV24), que permitirá também a aterragem do *Space Rider*, o vaivém espacial da Agência Espacial Europeia (ESA) em 2027, agência que tem implementado uma Estação de rastreamento na ilha, confirmando a crescente importância para Portugal e para a União Europeia na âmbito espacial.

Este capítulo terminará com uma análise prospetiva do que poderá sobrevir, tendo em conta as capacidades instaladas na ilha e o rumo atual dos acontecimentos internacionais, que poderão abrir portas a outras iniciativas de relevo no setor espacial.

Nesse contexto, a ligação à geoestratégia, dissociável da geopolítica, tem um papel determinante no tipo de relações que Santa Maria teve/tem com outras nações, fruto das dinâmicas internacionais onde os Estados procuram reforçar o seu poder, do palco internacional ser uma “brutal arena where states look for opportunities to take advantage of each other” e onde a “survival depends on a state’s material capabilities” (Dunne [et al], 2013, p. 61).

É nas eventuais capacidades de um conjunto de ilhas em que Santa Maria se insere, pois “(...)prestam neste grande mar postas, como vendas ou fontes, poços e ribeiras em compridos e despovoados caminhos nalgum deserto (...)” (Frutuoso, 1998, p. 130) que o presente trabalho é abordado do ponto de vista das Relações Internacionais (RI), quer do ponto de vista da teoria do Realismo, explicando os vários acontecimentos internacionais ocorridos e inserindo-os num conjunto de comportamentos que se enquadram quer nas normas padrão do Realismo, quer nas do Multilateralismo, conceito teórico que explana a cooperação entre múltiplos países, com o objetivo de promoção de interesses comuns, através de acordos com instituições internacionais que dão atualmente a Santa Maria, um papel de relevo no panorama da aviação e no vetor espacial a nível mundial (LUSA/Açoriano Oriental, 28/05/2025).

I. Enquadramento teórico

O primeiro capítulo deste trabalho destina-se à componente teórica, começando por descrever a teoria Realista e o conceito do Multilateralismo, atendendo à sua atualidade moral e intelectual em relação a outras teorias das Relações Internacionais. De seguida, e depois de apresentadas ambas as teorias, pretender-se-á estabelecer uma ligação entre elas, com o objetivo de as relacionar com o tema da presente investigação.

Neste capítulo também serão definidos os conceitos de Geopolítica e de Geoestratégia com a finalidade de aferirmos a importância geopolítica e geoestratégica dos Açores ao longo dos tempos, uma vez que ambos os conceitos também se encontram intimamente ligados ao tema em questão. O propósito deste capítulo é abordar as teorias e conceitos base que justificam a pertinência do objeto de estudo da presente dissertação de mestrado.

1. O Realismo

O Realismo é uma corrente de pensamento que se destaca por dar primazia à análise do poder e dos interesses de cada Estado num ambiente internacional marcado pela anarquia, tendo uma visão muito pragmática do Sistema Internacional (SI).

O Realismo Político ou a «Realpolitik», conceito definido por Kissinger (1994, p.137) como: “Forcing policy based on calculations of power and the national interest” é uma teoria abordada por vários autores onde os Estados apresentam-se como os principais atores do SI. Hans Morgenthau, na sua obra “Politics among Nations: the struggle for Power and Peace”, apresenta as relações internacionais como o palco para o exercício de poder por parte dos Estados, apresentando os conceitos de Interesse e de Poder para justificar a tese de que ambos, quando aliados, constituem a base da Teoria Realista:

“The concept of interest defined as power imposes intellectual discipline upon the observer, infuses rational order into the subject matter of politics, and thus makes the theoretical understanding of politics possible” (Morgenthau, 2004, p. 5)

Para melhor entendermos a teoria realista, analisemos, pois, sucintamente, os escritores de referência que serão referidos ao longo dos capítulos seguintes da presente dissertação: o filósofo grego Tucídides, o estadista Nicolau Maquiavel, os escritores Hans Morgenthau e Edward Hallett Carr.

1.1. Tucídides (455 A.C.-399 A.C.)

Tucídides escreveu a “História da Guerra do Peloponeso” (Kury,1987) com grande rigor analítico, de tal forma que é hoje um clássico da literatura, sendo citado nas

mais diferentes áreas de conhecimento. Ao invés de apresentar razões metafísicas ou religiosas para explicar a ação dos líderes políticos e o comportamento das cidades-estado helênicas, optou por efetuar uma descrição da sucessão dos eventos, analisando as causas e origens da Guerra.

Segundo ele, as circunstâncias que levaram à guerra entre Atenas e Esparta foi o poder hegemônico crescente de Atenas, assim como desejo de conquista desta. Esparta perante isso, sentindo-se ameaçada, entrou em conflito para manter o equilíbrio de poderes entre as cidades-Estados. Tucídides efetuou uma análise dessas ações como um sistema caracterizado pela luta permanente pelo poder, pela ausência de uma instância superior aos estados, pela condição de anarquia, dependendo a sobrevivência de cada estado, do seu poder relativo e capacidade própria (Lobo-Fernandes, 2007).

O incremento excessivo do poder de um Estado podia criar um problema de insegurança a outros, referido no contexto das teorias das Relações Internacionais como dilema de segurança, pelo que a estabilidade do conjunto está correlacionada com a balança de poder¹, isto é, com algum equilíbrio no sistema. É em função desta preocupação com a questão do equilíbrio, e com a necessidade de prudência e proporcionalidade no uso da força, que o realismo de Tucídides é considerado inovador. Na sua reflexão sobre as causas da guerra, ele considerou que foi a convicção do rompimento da balança de poder, que desencadeou a reação de Esparta a declarar guerra a Atenas. Devido à probabilidade de a balança de poder desequilibrar-se a favor de Atenas. Foi o medo de desvantagem em relação ao crescimento do poder ateniense que levou Esparta a agir e a atacar. A análise de Tucídides foi um contributo único para o estudo da causalidade da guerra, e para o estabelecimento de uma ciência do fenómeno político. A política do Estado é amoral e baseia-se no jogo de interesses: o realismo político definido pela lógica da luta permanente pelo poder, o primeiro objetivo interno e externo de cada Estado (Lobo-Fernandes, 2007).

A obra pioneira de Tucídides revelou a existência de dinâmicas associadas às relações entre Estados marcadas por padrões específicos que configuram alguma regularidade. O comportamento dos Estados é fortemente condicionado pelas características intrínsecas de um sistema com especificidades próprias assente em três grandes noções: anarquia internacional, dilema de segurança e balança de poder. Na questão mais geral dos conflitos internacionais, a teoria da balança de poder traz uma clarificação importante, na medida em que define a guerra como um meio à disposição dos estados, ainda que um meio com objetivos limitados. Em todo o caso, a guerra não é vista no contexto das

¹“Os objectivos principais são a sobrevivência dos estados, a manutenção do próprio sistema de estados (na exacta medida em que a sobrevivência de um está correlacionada com a existência do conjunto), e, naquela que é talvez a dinâmica mais importante, evitar a preponderância de um Estado ou grupo de estados.” (Lobo-Fernandes, 2007, p. 16)

relações internacionais como algo intrinsecamente reprovável, antes configura como um dos mais importantes instrumentos dos estados para assegurarem o seu poder relativo e, em última instância, a sobrevivência. A balança de poder constitui um mecanismo fundamental para a manutenção dos estados num SI caracterizado pela anarquia, uma das hipóteses mais fortes do realismo. O modelo teórico sugere que em caso de ruptura da balança de poder, a probabilidade de guerra é máxima (Lobo-Fernandes, 2007).

1.2. Nicolau Maquiavel (1469-1527)

Nicolau Maquiavel escreveu a obra “De Principatibus” (Dos Principados), ou, como se tornaria universalmente conhecida, “O Príncipe”. No contexto histórico na península itálica durante o século XV e XVI, o poder político era centralizado em pequenos principados, dirigidos por famílias reinantes sem tradição dinástica ou de direitos contestáveis, como era o caso dos Médicis em Florença. “A conquista do poder era basicamente pela força e por ela o poder era deslocado deste para aquele senhor” (Oliveira; Geraldello, 2013, p. 162). A ausência de um Estado central e a multipolarização do poder criava um vazio, que os mais fortes tentavam ocupar. Neste cenário, o cálculo político e a astúcia contra os adversários eram essenciais para manter o governante. Imobilizar a oposição interna, estabelecer alianças com polos de poder estrangeiros e tornar os súbditos submissos pelo medo, evitando a revolta era assim o meio mais eficiente (Maquiavel, 2008).

Na sua obra, Maquiavel expõe ao monarca as vias que deveria seguir para conquistar e conservar um estado, ao observar que havia uma distância enorme entre o ideal de política e a realidade política. Propôs um conjunto de recomendações quanto à atuação política diferentes da que se encontra na filosofia política clássica, baseada numa moralidade da Igreja Católica, com concepção amoral, separando o Estado moderno dessa moral cristã (Maquiavel, 2008).

1.3. Hans Morgenthau (1904-1980)

Hans Morgenthau apresenta as RI como o local para o exercício de poder por parte dos Estados. Definiu seis princípios que sustentam o Realismo:

1. Lei objetiva e racional, enquanto produto da natureza humana;
2. O interesse na base da ação política;
3. O interesse como parte da essência da política e o facto de não se afetar pelas circunstâncias de tempo e de lugar;
4. O reconhecimento da tensão inevitável existente entre a moralidade e as exigências de uma ação política bem-sucedida;

5. A separação entre as aspirações morais de uma nação e as leis morais que governam o mundo;
6. A certeza da atualidade e da irreverência moral e intelectual do realismo político em relação a outras teorias das Relações Internacionais. (Morgenthau, 2004, pp. 4-17).

O primeiro princípio propõe-nos uma ligação entre os conceitos de política, leis, teoria racional e natureza humana. Com base nestes conceitos, defende que a política é governada por leis objetivas, refletidas por uma teoria racional e que têm na sua génese a natureza humana. Que só é possível melhorar uma sociedade depois de conhecidas as leis que a governam. Este princípio também sugere a avaliação de uma teoria política mediante um teste da razão e da experiência. Com base nesta tese, o Realismo Político baseia a sua interpretação através do uso da razão, isto é, verifica os factos e atribui-lhes um significado racional, pois “Is the testing of this rational hypothesis against the actual facts and their consequences that gives theoretical meaning to the facts of international politics.” (Morgenthau, 2004, p. 5).

O segundo princípio apresenta-nos o conceito de Interesse definido em termos de Poder. Esta interpretação e ligação de conceitos sustenta o argumento de que uma teoria política que não tenha em conta o conceito de interesse definido em termos de poder, não tem viabilidade, uma vez que o interesse é o critério mediante o qual é possível distinguir factos políticos de factos não-políticos. Segundo este princípio, há aspetos segundo os quais deve ser norteadas as ações políticas, nomeadamente uma política externa racional, pois só aplicando a racionalidade nestas ações é possível atenuar os riscos de falha e aumentar as vantagens para o Estado ou país em questão. No exercício de uma política externa racional, é imperativo distinguir entre desejos e hipóteses, entre o que são aspirações de um político e o que são medidas exequíveis, pois só assim é possível alcançar uma política bem-sucedida, uma política ausente de desejos individuais (Morgenthau, 2004, pp. 4-17).

O terceiro princípio do Realismo Político defende que o conceito de interesse faz parte da essência da política. O autor estabelece uma relação entre o tipo de interesse, o período da história a que está relacionado e o contexto político e cultural do momento, isto é, o interesse que está na origem de uma ação política depende do ambiente político e cultural do momento em que a política é formulada. Tais considerações devem ser tidas em conta quando se trata do conceito de poder. Ou seja, assim como o interesse depende do contexto político e cultural, também o conceito de poder é condicionado pelo mesmo motivo (Ibidem).

O quarto princípio do Realismo Político reconhece a tensão, considerada como inevitável, existente entre a moralidade e as exigências de uma ação política bem-sucedida. Este princípio defende ainda que os princípios morais universais não podem ser

aplicados quando se trata da formulação das ações políticas dos Estados, mas sim que no momento da sua formulação deve ser tido em conta o contexto de tempo e de lugar. Independentemente de uma ação ser aparentemente moral, tem de haver prudência na análise das consequências políticas dessa ação, pode tratar-se de uma ação moral, mas cujas suas consequências políticas podem não ter em conta a moralidade, razão pela qual é proposto fazer uso da prudência nessa análise para que a ação política seja realmente bem-sucedida (Ibidem).

O quinto princípio estabelece uma linha que separa as aspirações morais de uma nação e as leis morais universais que a governam. Atribui ainda ao conceito de interesse definido em termos de poder a responsabilidade de salvar os políticos do excesso moral e da loucura política das suas ações políticas, pois “Moderation in policy cannot fail to reflect the moderation of moral judgment.” (Morgenthau, 2004, p. 13).

O sexto e último princípio afirma que há profundas assimetrias entre o Realismo Político e as outras correntes de pensamento existentes pelo seu carácter singular e pela sua forte expressão intelectual e moral relacionada com o pensamento da política. É estabelecido um paralelismo entre a política e as outras esferas da vida contemporânea, como a economia ou a religião, com o objetivo de explicar que o realista político defende a autonomia da esfera política e a forma como esta disciplina raciocina o interesse definido em termos de poder é por si só exemplo disso, uma vez que, por exemplo, para o economista o interesse é definido em termos de riqueza e não de poder. Para defender esta posição, há duas questões que estão na base da ação de cada uma destas diferentes esferas, no exemplo da economia a questão imposta é: “How does this policy affect the wealth of society, or a segment of it?”; já a questão que se coloca à esfera da política é: “How does this policy affect the power of the nation?” (Morgenthau, 2004, p. 13-14). Com estas duas questões, percebemos que o modo de agir em cada uma das esferas da sociedade, deve estar em conformidade com os princípios dessa esfera, ou seja, deve haver uma ação autónoma em cada uma dessas esferas (Ibidem).

Ao mesmo tempo que Morgenthau defende a autonomia da esfera política, reconhece o pluralismo da natureza humana, que o homem enquanto ser humano inclui em si as esferas da economia, da moral e da religião, pois sem esta pluralidade não passaria de um animal, desprovido de raciocínio e de moralidade. No entanto, sempre que quisermos compreender melhor uma esfera, é necessário analisá-la de forma isolada, por forma a conseguirmos abstrair-nos o máximo possível dos outros aspetos da natureza humana que poderão certamente exercer influência sobre a sua compreensão (Morgenthau, 2004, pp. 4-17).

1.4. Edward Hallett Carr (1892-1982)

Edward Hallett Carr estabelece uma antítese entre a Utopia e a Realidade, colocando o Realismo acima da Utopia. Na sua obra “The Twenty Years' Crisis, 1919-1939”, apresenta-nos duas antíteses – Livre-Arbítrio/Determinismo e Teoria/Prática para sustentar a tese de que a antítese Utopia/Realidade também pode ser identificada com estas antíteses (Silva, 2022, p.13-15).

Na antítese Livre-Arbítrio/Determinismo, estabelece uma analogia entre a Utopia e o Voluntarismo para explicar que a utopia acredita na possibilidade de rejeitar a realidade e de modificá-la pela sua própria vontade. Em oposição, o realismo analisa apenas o curso de acontecimentos predeterminados e percebe a sua impotência no que concerne à possibilidade de os modificar, “O utópico, fixando seus olhos no futuro, pensa em termos de criatividade espontânea; o realista, enraizado no passado, pensa em termos de causalidade”, na antítese Teoria/Prática, “O utópico torna a teoria política uma norma a que a prática política tem de ajustar-se. O realista vê a teoria política como um tipo de codificação da prática política” (Carr, 1981, p. 18). O Realismo tem a percepção de que as proposições utópicas, distantes da realidade, não são factos, mas sim aspirações, as quais são optativas e não imperativas. Neste sentido, o tratamento dos objetivos também difere da Utopia para o Realismo: “o utópico trata o objetivo como o único fato básico, o realista corre o risco de tratar o objetivo meramente como o produto mecânico de outros fatos.” (Carr, 1981, p. 20). A Utopia define um padrão ético único independente da política, ao qual a política deverá adaptar-se. Já o Realismo não aceita nenhum padrão ético, apenas o dos factos da realidade. Verifica-se assim semelhanças na teoria apresentada por Morgenthau que são similares ao pensamento de Carr e a forma como os autores veem a teoria do Realismo Político é exemplo disso. Tal como Morgenthau, Carr coloca o realismo, enquanto corrente de pensamento político, numa esfera superior ao de outras correntes, como é o exemplo da Utopia. A Utopia surge primeiro do que o Realismo. No entanto, a segunda corrente surge em resposta à primeira (Ibidem).

Sobre a comparação entre Utopia e Realismo, o que difere é o facto de a primeira ter-se mantido estática ao longo dos tempos, ao passo que o segundo procurou uma evolução contínua. Isto é, tanto a Utopia como o Realismo diferem nas suas noções dos séculos XVI e XVII, pois ambas evoluíram ao aceitarem a evolução no tempo e incluírem nas suas abordagens, uma crença no progresso. No entanto, a Utopia incluiu na sua filosofia uma crença no progresso ancorada num padrão ético absoluto, o que acabou por estagnar a sua evolução. O Realismo, recusando esse padrão, aceitou a evolução dos tempos e tornou-se mais dinâmico e progressista. Partindo desta pressuposição, apresenta-se a tarefa do realista em relação ao utópico de derrubar toda a estrutura do pensamento utópico, usando a da relatividade do pensamento, para destruir o conceito

utópico de um padrão fixo e absoluto, pelo qual as políticas e ações podem ser julgadas (Ibidem).

Não obstante todas as fragilidades apontadas à Utopia, também o Realismo mostra algumas fragilidades e condicionalismos. A impossibilidade do realismo de modificar uma determinada realidade é uma das fragilidades desta corrente de pensamento, uma vez que esta postura de aceitação, reflete, na maior parte dos casos, falta de vontade e de interesse em mudar estes factos e resistir a eles. O realismo consistente não considera quatro aspetos essenciais no pensamento político bem-sucedido – objetivo finito; apelo emocional; direito ao julgamento moral e um campo de ação – todo o pensamento político lúcido deve ter em conta estes aspetos da Utopia e do Realismo. O realismo consistente falha por não apresentar nenhum objetivo finito, pois a mente humana não consegue compreender a política como um processo infinito. A ausência de um objetivo dá espaço para o pensamento utópico penetrar o realismo e “vislumbrar um contínuo, mas não infinito, processo de avanço no sentido de um objetivo finito revela-se uma condição do pensamento político.” (Carr, 1981, p. 118).

Com esta explicação verificamos que a Utopia e o Realismo são incompatíveis e isso apresenta-se como uma complexidade, como o fascínio e a tragédia associados à atividade política. De acordo com Carr “Esta constante interação de forças irreconciliáveis é a substância da política” e é por isso que “Toda situação política contém elementos mutuamente incompatíveis de utopia e realidade, de moral e poder.” (Carr, 1981, p. 123).

2. O Multilateralismo

O multilateralismo apresenta-se, hoje, como uma prática e um princípio estruturante nas relações internacionais, que se consolidou no século XX como sendo a “a prática de coordenação de políticas nacionais entre três ou mais Estados, através de arranjos ad hoc ou de instituições” (Keohane, 1990, p. 731).

Em termos históricos, o Multilateralismo surgiu no século XIX, após a Revolução Industrial com acordos multilaterais, que visavam dar resposta às transformações políticas, sociais e económicas da época. Em 1815, o Concerto Europeu criado após as guerras napoleónicas, estabelecia encontros regulares em tempos de paz, para o “bem da Europa” (Ash, 2001).

No século XX, quando o presidente dos EUA, Woodrow Wilson (1913-1921) enunciou em 1918, os “14 pontos” norteadores dos termos da paz no final da I Guerra Mundial (IGM), teve negociações coletivas que deveriam ser conducentes à paz internacional, à promoção dos princípios democráticos na Europa pós-guerra, ao livre comércio e o direito internacional. Assim, Wilson promoveu o princípio da segurança

coletiva, através da criação de uma organização internacional multilateral, a liga das Nações, que teria a responsabilidade de evitar uma nova guerra. (Fernandes[et al], 2019).

Em termos de evolução do Multilateralismo, podemos dividir em dois momentos evolutivos: o pós-1945 e o pós-Guerra Fria. Após 1945, em contexto de Guerra Fria, assistiu-se ao investimento dos EUA na criação de uma ordem internacional multilateral, que demonstrou um entendimento do multilateralismo como um passo importante para a criação de uma ordem internacional favorável às potências vencedoras da 2ª GM e cujas instituições deveriam refletir os seus princípios e normas (Ikenberry, 2000).

O multilateralismo hegemónico institucionalizado na forma de organizações internacionais (OI) era uma visão liberal específica da paz e da forma como esta se deveria estruturar globalmente. Acompanhando esta visão liberal, surgiu simultaneamente a par da criação da ONU, em 1945, outras OI de escala regional, como a NATO em 1949, a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço (CECA) em 1949 e o General Agreement on Tariffs and Trade em 1948 (transformado na Organização Mundial do Comércio (OMC) em 1995).

Na URSS, a institucionalização da cooperação multilateral efetuou-se através de acordos multilaterais, como o Pacto de Varsóvia em 1955, ficando claro desde o surgimento destas instituições, a variedade de objetivos, de regras de funcionamento e, por consequentemente, das diferenças na capacidade de preponderância de cada um deles na influência a nível mundial. (Fernandes[et al], 2019, p. 21).

Hedley Bull (1977, p. 64) refere que as instituições internacionais são uma combinação de ideias, normas e práticas comuns, mas que não existem mecanismos que obriguem um Estado a respeitá-las! Ou seja, na prática, os Estados são egoístas, enquadrando assim as OI no Realismo. No entanto, o multilateralismo ao criar regras constrangedoras que funcionam devido a um interesse comum em cooperar é considerado uma forma indireta de atingir a estabilidade.

Como forma organizadora das interações internacionais, o Multilateralismo ganhou um novo folego com o fim da Guerra Fria e com o aparecimento de uma economia global. A partir de 1970, as dinâmicas de interdependência mundial aumentaram na economia, no ambiente, nas migrações e na segurança internacional. Morgan refere que:

“(...) é difícil perceber porque é que as grandes potências reagiram à longa paz escolhendo a cooperação reforçada em vez da dissuasão nuclear e a cooperação política densa. [...] Os principais governos reagiram aos desenvolvimentos surpreendentes de 1989-1991 declarando a sua prontidão em se envolverem em aventuras sem precedente no campo do multilateralismo, com vista ao reforço da segurança regional (europeia) e global.” (Morgan, 1993, pp. 328-333).

No pós-Guerra Fria, o segundo momento de evolução do Multilateralismo, com o colapso da URSS em 1991, emergiu um ambiente unipolar dominado pelos EUA, cuja

influência se fez sentir tanto na agenda securitária, através de intervenções humanitárias e missões de paz com o apoio da ONU, como na económica, com a liberalização do comércio internacional e a criação de instituições como a Organização Mundial de Comércio. No entanto, o multilateralismo não se consolidou de forma linear: surgiram múltiplas iniciativas bilaterais e regionais que, embora reforçassem a cooperação, também fragmentaram o sistema multilateral (Fernandes[et al], 2019, p. 27).

Com o aprofundamento da globalização, o multilateralismo passou a coexistir com outras formas de governação internacional, mais informais e descentralizadas, envolvendo atores não estatais como as Organizações Não Governamentais (ONG), empresas, redes transnacionais e a sociedade civil.

Neste momento, observamos uma crise no Multilateralismo com a ascensão do populismo e a crise das atuais OI. Iniciou-se com o afastamento do Reino Unido da União Europeia através do BREXIT, da reação unilateral à pandemia do coronavírus por parte dos EUA e da China, entre outros, e nas duas administrações do atual presidente dos EUA, Donald Trump (2017 a 2021 e desde 2024), que com a sua postura característica retórica e provocativa, tem causado atritos em diversas áreas, ao colocar os interesses dos EUA como principal foco e prioridade, reproduzido no seu slogan “Make America Great Again,” (Volle, 19MAI25).

O mesmo tem tratado diversos tratados e outros acordos multilaterais anteriormente assumidos como um atraso às ambições nacionais. A saída do Acordo de Paris onde eram um dos principais financiadores e impulsionadores no combate às alterações climáticas é um exemplo. As tensões com a NATO com a imposição da alocação de 5% do PIB para a defesa de cada País (NATO, 25JUN25), é outro exemplo demonstrativo, principalmente quando pôs em causa a viabilidade e a necessidade da NATO, o que causou grande agitação na estabilidade da organização, sobretudo na União Europeia (Decker, 25JUN25).

De referir ainda, no que toca ao afastamento dos EUA do multilateralismo, a sua retirada do acordo internacional sobre o programa nuclear iraniano, assinado em 14 de julho de 2015, onde a administração de Trump para além de agravar as tensões regionais, também demonstrou inconsistência na sua política externa relativamente ao Irão, com os recentes ataques a este País.

Outra atuação unilateral de peso dos EUA foi a Guerra Comercial com a China, a União Europeia, entre outros, onde as medidas protecionistas adotadas de modo a fortalecer os setores domésticos americanos, causaram tensões e impactos multidimensionais nas relações bilaterais e na economia internacional.

Ao analisar as administrações de Donald Trump, na perspetiva das RI, podemos concluir que a sua política externa se encontra alinhada com os princípios da Teoria

Realista ao dar prioridade aos seus interesses nacionais, “Washington will support Europe only if it bears its own defense burden and proves its strategic value to US interests” (Daniel, 15JUL2025, p.5), tendo uma abordagem unilateralista, alinhada com a teoria realista, visto que os aliados tradicionais foram ignorados ou até desafiados, como foi o caso da Organização Mundial da Saúde (OMS), da ONU e da NATO.

É importante referir que, ao contrário daquilo que possa superficialmente parecer, o realismo não se limita apenas a abordagens unilaterais e egoístas. A administração de Donald Trump demonstrou reconhecer a importância das relações de poder e a competição no sistema internacional e apesar da política externa dos EUA durante as administrações de Trump não sejam inteiramente unilaterais, as suas ações alinham de forma frequente com os princípios realistas. As políticas de Trump, focadas na “America First” e na sua abordagem unilateral, afetaram as alianças tradicionais, causaram tensões comerciais e militares, enfraqueceram a cooperação global, observando-se até nas questões de combate às alterações climáticas, a sua visão unilateralista que causa instabilidade e dúvidas na Ordem Liberal Internacional, no Multilateralismo.

Embora o multilateralismo permanece uma peça essencial da arquitetura internacional, não apenas como ferramenta dos interesses dos Estados, mas como meio de promover a paz, a justiça e o desenvolvimento sustentável, assiste-se hoje a uma indefinição grande no seu impacto internacional. (Oliveira, 2021).

3. A importância da teoria do Realismo e do conceito do Multilateralismo para o objeto de estudo

Depois de dedicarmos a nossa atenção à descrição e interpretação da teoria do Realismo Político e do conceito do Multilateralismo, ocupar-nos-emos agora em analisar a relação que as mesmas podem ter com o objeto de estudo desta investigação.

No segundo capítulo da presente dissertação, a análise dos episódios históricos ligados à Ilha de Santa Maria, durante os séculos XV ao XIX, permite uma leitura clara através da lente do realismo político, conforme o defendido pelos pensadores referidos no presente capítulo. Os eventos revelam uma lógica persistente de competição entre Estados por poder, segurança e influência, num sistema internacional anárquico, onde a força, a sobrevivência e o interesse nacional sobrepõem-se a valores universais ou normas morais, traços essenciais do pensamento realista.

A intervenção portuguesa na crise de sucessão castelhana, liderada por D. Afonso V, é um exemplo emblemático de ação estatal motivada por interesse estratégico e dinástico. O casamento com D. Joana e a subsequente invasão de Castela traduzem a busca pelo aumento da esfera de influência portuguesa, mesmo com risco de guerra.

Conforme Hans Morgenthau (2004) referiu, o interesse definido em termos de poder é o fundamento da política internacional e tal está presente na tentativa portuguesa de alterar o equilíbrio peninsular.

Outro momento da história, relacionado com o objeto de estudo do Realismo foi o Tratado de Alcáçovas-Toledo, pois embora representasse uma derrota portuguesa na disputa entre os dois países: sucessão castelhana, permitiu uma vitória importante noutro campo: o reconhecimento internacional do domínio português sobre ilhas e territórios africanos estratégicos (Açores, Madeira, Cabo Verde e costa da Guiné). Portugal cedeu para Castela, mas garantiu o domínio sobre rotas atlânticas cruciais, pois “The aim of successful diplomacy is to reconcile, on the basis of a rough and ready compromise, the demands of power and the claims of justice.” (Carr, 1981, p. 78).

Relativamente ao Multilateralismo presente no segundo capítulo, tendo em conta a cooperação institucional entre Estados e o respeito pelas normas internacionais, nomeadamente da autoridade papal (formalmente reconhecida como mediadora e distribuidora de terras, baseada em tradições medievais de supremacia da Santa Sé), foi suplantada pelo Realismo prático conforme defendido por Maquiavel, “Portanto, se um príncipe deseja manter-se no poder, precisa de aprender a não ser bom e a servir-se, ou não, dessa capacidade, de acordo com as necessidades” (Maquiavel, 2008, p.145), aquando dos ataques de corsários a Santa Maria, orientados pelos interesses estratégicos, e não pelos valores comuns dos Estados cumpridores das normas internacionais.

O sistema internacional demonstrava-se profundamente anárquico, e os Estados mais fragilizados, onde se incluía a população mariense, sofriam as consequências da rivalidade entre grandes potências. Apesar da existência de tratados, bulas e princípios cristãos comuns, a realidade prática foi marcada por conflito, instabilidade e poder desigual — como observaram, há séculos, os fundadores do pensamento realista.

O terceiro capítulo desta dissertação, intitulado “Século XX”, está intimamente ligado à teoria do Realismo Político, uma vez que os conceitos de Prestígio (Gilpin, 1981), Política de Status Quo (Kugler & Organski, 2000) e Equilíbrio de Poder são conceitos intrinsecamente ligados a esta teoria, fortemente explorados por Hans Morgenthau (2004) e por Edward H. Carr (1981).

Na atividade política, um dos fenómenos mais comum é a busca incessante do aumento de poder por parte dos Estados mais fortes na cena internacional, das denominadas grandes potências. Quer estejamos a falar de uma atividade política nacional ou internacional, existem três padrões básicos de atuação por parte dos Estados e todos tem uma ligação ao objeto de estudo da presente dissertação: a política de status quo, a política de imperialismo e a política de prestígio.

A política de status quo é quando “a nation whose foreign policy tends toward keeping power and not toward changing the distribution of power in its favor”, a política de imperialismo é quando “a nation whose foreign policy aims at acquiring more power than it actually has, through a reversal of existing power relations – whose foreign policy, in other words, seeks a favorable change in power status”, e, por fim a política de prestígio é quando “a nation whose foreign policy seeks to demonstrate the power it has, either for the purpose of maintaining or increasing it” (Morgenthau, 2004, p. 53).

A política de status quo é aquela em que uma nação preocupa-se com a conservação do poder em vez de tentar modificar a sua distribuição atual a seu favor e não tem como objetivo a modificação, mas sim a preservação da distribuição existente naquele momento. Podemos associar esta política ao período entre as duas guerras mundiais, onde houve uma luta constante a favor e contra o status quo vigente, sendo que no final da 2GM, ficou estabelecido sobre a forma de dois tratados de paz – a Conferência de Teerão e a Conferência de Potsdam, o objetivo de formular uma nova distribuição de poder na ordem internacional, de forma a garantir estabilidade na ordem internacional através de meios legais (Morgenthau, 2004).

No período da 2GM, é possível observar a implementação da política de imperialismo por parte dos EUA, defendida pelo Realismo Político, pois neste período os EUA manifestavam constantemente interesse em obter facilidades de acesso aos Açores com o objetivo, “de obter bases de apoio no Atlântico Norte, área vital para a garantia das comunicações entre o continente norte-americano, a Europa, a África e o Médio-Oriente” (Andrade, 1992, p. 30). Nesse período, os EUA e a Europa encontravam-se ameaçados pela Alemanha e o acesso a facilidades nos Açores era essencial para garantir as comunicações marítimas entre a América do Norte e a Europa. O Presidente dos EUA, Franklin Roosevelt (1933-1945), afirmou que quem o controlasse poderia garantir “a segurança das comunicações por via Açores e a necessidade de prevenir o perigo de o arquipélago cair na posse de alguma potência inimiga da América” (Roosevelt citado em Andrade, 1992, p. 33). Com esta declaração, os EUA manifestavam um forte interesse no potencial geográfico dos Açores, em aumentar o seu poder, fazendo uso dos Açores, arquipélago considerado de extrema importância ao nível geopolítico e geoestratégico e, portanto, essencial para a implementação de uma política de imperialismo focada no aumento do poder desta superpotência na cena internacional da época (Morgenthau, 2004).

Também no período da Guerra Fria, os Açores continuaram a serem importantes para os EUA, uma vez que depois da bipolarização do mundo em dois blocos: EUA e URSS, “os Açores mantiveram, pelo menos em alguns aspetos, essa importância, proveniente primordialmente da sua situação geográfica que originou e determinou o seu

valor geopolítico e geoestratégico.” (Andrade, 1992, p. 21). Esta importância devia-se ao raciocínio dos EUA que o Mundo se encontrava inseguro, propenso a um conflito entre os dois blocos.

O equilíbrio de poder que caracterizou o período da Guerra Fria, acabou por ser um impedimento para que os Estados obtivessem a hegemonia ou o domínio universal.

No equilíbrio de poder era decisivo obter alianças, pois segundo Morgenthau (2004, p. 201) “most important manifestation of the balance power, however, is to be found not in the equilibrium of two isolated nations but in the relations between one nation or alliance of nations and another alliance.”. A Aliança era uma ferramenta da política internacional utilizada pelos Estados. Quando duas nações lutam entre si, existem três formas de aumento do seu poder uma em relação à outra – através do aumento do seu poder militar, aí optam por uma corrida armamentista ou, por outro lado, podem juntar ao seu poder, o poder de outras nações e diminuir o poder da nação adversária subtraindo as suas nações aliadas. Ao optarem por estas duas últimas formas de poder, adotam uma política de alianças (Morgenthau, 2004).

Um exemplo da política de alianças no século XX foi na criação da Aliança Atlântica (AA), criada em 1949 pelo Tratado de Washington ou Tratado do Atlântico Norte e que deu corpo e forma à NATO, uma organização que segundo Telo (1996, p. 129) “coordena os esforços de defesa no espaço atlântico em caso de agressão” e que surge de uma iniciativa da Inglaterra com o objetivo de envolver os Estados Unidos na defesa da Europa, no mundo pós-guerra.

Relativamente à criação da NATO, é importante referir que o convite foi estendido a Portugal pelos EUA, porque na altura Portugal não preenchia um dos requisitos fundamentais para fazer parte dos países fundadores da aliança: ser um Estado democrático. No entanto, os EUA insistiram que Portugal fosse incluído na organização, por isso lhes permitir usarem a NATO para continuarem a aceder a bases consideradas vitais em Portugal, mais especificamente a Base das Lajes (Telo, 1996).

Os EUA insistiram nessa inclusão de Portugal na lista dos países fundadores da NATO, adotando uma política de imperialismo, pois havia interesses norte-americanos que ficariam assegurados com a integração de Portugal na Aliança Atlântica, havendo portanto uma alteração nas relações de poder dos EUA, uma mudança no *status quo* do país, que passaria a ter um ponto estratégico no meio do Atlântico para fins militares, sobretudo de segurança e defesa (Morgenthau, 2004; Telo, 1996).

Portugal por sua vez aproveitou para efetuar uma integração plena no sistema ocidental, caso contrário ficaria condenado à marginalidade, sem acesso ao multifacetado apoio dos membros da NATO (Telo, 1999, p. 55), optando por uma política de status quo, fortemente focada não no aumento, mas sim na manutenção da distribuição do poder a

seu favor, tendo em conta todas as contrapartidas que os norte-americanos apresentavam a Portugal: económicas, financeiras e militares (Marques, 2008, p. 27).

4. A importância geopolítica e geoestratégica dos Açores

Depois de efetuada uma descrição, análise e relação entre as teorias das relações internacionais com a presente investigação, abordando vários conceitos, analisemos os conceitos de *Geopolítica* e de *Geoestratégia*, relacionando-os também com o objeto de estudo, de forma a um melhor um enquadramento teórico da matéria que nos propusemos a investigar.

Em 1899, o cientista e político sueco Rudolf Kjéllen apresenta pela primeira vez o conceito de *Geopolítica* para estabelecer uma relação entre os termos geografia e política, dando origem ao termo *Geopolítica*, o que permitia ter uma visão geral do mapa político mundial, explicando como as dinâmicas regionais de cada país podem afetar a ordem internacional e o sistema global no seu todo. Tuathail define geopolítica como:

“Geopolitics addresses the “big picture” and offers a way of relating local and regional Dynamics to the global system as a whole. It enframes a great variety of dramas, conflicts and Dynamics within a grand strategic perspective, offering an Olympian viewpoint that many find attractive and desirable. Furthermore, while unavoidably textual, it nevertheless promotes a spatial way of thinking that arranges different actors, elements and locations simultaneously on a global chessboard.” (Tuathail, 1998, p.1)

No entender de Correia “a geopolítica pode ser entendida como o estudo dos fatores geográficos em função da decisão política” (Correia, 2012, p. 231).

Um conceito ligado ao de *Geopolítica* é o conceito de *Geoestratégia*, fortemente relacionado também com o presente estudo. Segundo Correia, este conceito surge pela primeira vez na década de 40 do século XIX e já parecia receber grandes influências do conceito de geopolítica, uma vez que a definição de geoestratégia associa o “fator geográfico (o terreno) a uma finalidade estratégica (emprego de forças organizadas).” (2012, p. 231). Neste sentido, pode-se entender que a grande diferença que reside entre os conceitos de geopolítica e de geoestratégia é o facto de o primeiro fazer uso do conhecimento geográfico para formulação de dinâmicas políticas; ao passo que o segundo faz uso do conhecimento geográfico para construir modelos de avaliação e formas de coação. Isto é, a geopolítica foca-se na atividade política; já a geoestratégia foca-se na estratégia, uma vez que “a geopolítica procura realizar um programa político. A geoestratégia procura facilitar a decisão estratégica.” (Debié, in Correia, 2012, p. 238). Com base nestas definições é certo afirmar que a Geopolítica e a Geoestratégia se influenciam mutuamente e associam duas variantes – geografia e política (Correia, 2012).

Sobre a importância geopolítica e geoestratégica dos Açores torna-se imperativo recorrer à obra *Os Açores na Política Internacional*, de José Medeiros Ferreira onde o autor apresenta os Açores como “plataforma logística para as mais modernas inovações científicas e tecnológicas” Ferreira (2011, P-15), destacando feitos importantes como a implementação de estações meteorológicas, a telegrafia sem fios e a rede de cabos submarinos, aspetos altamente diferenciadores que acabaram por determinar a sua importância geopolítica e geoestratégica na cena internacional.

Foi neste cenário em que os Açores são pioneiros no que diz respeito às linhas de comunicação que, em simultâneo, a região tornou-se ponto de amarragem de cabos submarinos, chegando a Horta a ser reconhecida como “o principal ponto de amarragem no Atlântico e uma das grandes estações de cabos submarinos do mundo.” (Ferreira, 2011, p. 19). A partir deste momento, os Açores são encarados não só como um espaço que dispõe de serviços de depósito de carvão e de refrescamento de navios, como também de facilitação e de concretização de comunicações de extrema importância entre os continentes que acabaram por posicionar a região como “uma âncora oceânica de equipamentos científicos e de aparelhos de tecnologia de ponta que desperta apetites” (Ferreira, 2011, p. 20-21), como o das grandes potências como a Grã-Bretanha e os EUA. Franklin Roosevelt, afirmou relativamente à importância geoestratégica dos Açores, que estes haviam prestado uma contribuição muito especial no que concerne ao transporte de tropas do Novo para o Velho continente, tornando possível, desta forma, que o desfecho da guerra não se prolongasse. Roosevelt despertou o mundo para a importância da posição geoestratégica dos Açores (Andrade, 2008, p. 126 in Fontes, 2018, p. 92).

O aparecimento destes atores, isto é, de grandes potências mundiais como a Grã-Bretanha e os EUA nos Açores também nos convida a interpretar o arquipélago não como uma extensão territorial uniforme aos olhos das potências e, onde todas as ilhas têm a mesma importância, mas sim como uma região onde as suas ilhas apresentam diferentes zonas de influência com variado potencial. Na I e II Guerras Mundiais começara-se a verificar essa divisão de zonas de influência: o Faial como uma ilha favorável ao nível das comunicações de cabos-submarinos; São Miguel com uma base naval e um depósito de carvão (Andrade, 1993) e as Ilhas Terceira e Santa Maria favoráveis ao nível da aviação com a construção de dois aeroportos.

Situado entre duas margens do Atlântico: a América do Norte e a Europa, o arquipélago atlântico ocupava uma posição privilegiada, pois era “ponto de passagem obrigatório para os navios e aeronaves que circulam não só entre aqueles dois continentes, como também destes para África, a América do Sul e o Médio Oriente.” (Andrade, 1992, p. 21).

A importância geopolítica e geoestratégica dos Açores sentiu-se fortemente nesse período dos dois conflitos mundiais, mas já antes desempenhara um papel relevante nessas matérias na era dos descobrimentos portugueses e castelhanos, onde os Açores eram ponto de passagem das viagens dos navegadores de Portugal e de Castela.

Desde a era dos Descobrimentos, passando pela 2GM até à Guerra Fria, a importância geopolítica e geoestratégica dos Açores foi aumentando, sendo que durante o segundo conflito mundial essa importância aumentou exponencialmente, uma vez que as grandes potências mundiais (Grã-Bretanha e os EUA) manifestaram claro interesse em utilizar “facilidades” nos Açores (Andrade, 1992, p. 29).

Também no período da Guerra Fria, os Açores continuaram a ter um lugar de destaque com a bipolarização do mundo em dois blocos antagónicos – NATO e Pacto de Varsóvia - “os Açores mantiveram, pelo menos em alguns aspectos, essa importância, proveniente primordialmente da sua situação geográfica que originou e determinou o seu valor geopolítico e geoestratégico.” (Andrade, 1992, p. 21).

Essa importância geoestratégica dos Açores foi o que levou posteriormente aos EUA declarassem a necessidade de Portugal ser membro fundador da NATO (Andrade, 2017, p. 48).

Portugal sempre se preocupou em defender os interesses da sua nação, ao ponto de ceder facilidades de acesso aos Açores, num primeiro momento à Inglaterra e EUA na Ilha Terceira, num segundo momento aos EUA, exclusivamente na Ilha de Santa Maria e num terceiro momento, posteriormente no final da 2GM, exclusivamente aos EUA na Ilha Terceira, obtendo o apoio desses aliados na defesa da sua integridade territorial (Andrade, 2017) e de outras contrapartidas.

No século XXI, surgiu a oportunidade da implementação do vetor espacial em Santa Maria. Essa instalação deu-se por várias razões, que juntas fizeram com que a ilha seja o local ideal, em Portugal, para a instalação do Centro Tecnológico Espacial.

O potencial geoestratégico de Santa Maria acabou por beneficiar de uma posição central no Atlântico Norte, o que a torna ideal como ponto de acesso e retorno de missões espaciais da Europa. Esta centralidade estratégica serve de base para um verdadeiro hub espacial regional², que integra um Teleporto operacional, Centro de Rastreo da ESA (ESTRACK), estações Galileo, além de serviços como o Copernicus e EUMETSAT. Estas infraestruturas criam uma base sólida para o desenvolvimento de atividades espaciais complementares³.

² Sede da Agência Espacial Portuguesa em Santa Maria confirma “centralidade atlântica” dos Açores, afirma José Manuel Bolieiro (7NOV2024). Governo dos Açores.

³ Firmino (7NOV2024). *Vaivém espacial da Europa vai mesmo aterrar nos Açores a partir de 2027*. Publico.

Esse Centro tecnológico permite o desenvolvimento de capacidades tecnológicas diversificadas, ao promover um ecossistema espacial inovador, que reúne diversas capacidades: acesso e retorno ao espaço (apoio ao Space Rider), testes de veículos hipersónicos, montagem de lançadores suborbitais e testes de plataformas estratosféricas. Estas valências abrangem um largo espectro de atividades espaciais emergentes e tecnológicas, permitindo simultaneamente o fortalecimento do ecossistema industrial e criação de emprego ao atrair empresas, gerar empregos altamente qualificados e estimular a inovação regional e nacional, promovendo a fixação de jovens talentos em Santa Maria (Caçador, 17JAN2023).

Também em termos institucionais, permite o fortalecimento e coordenação estratégica nacional ao ser estabelecido a sede da Agência Espacial Portuguesa (Portugal Space) em Santa Maria, que funciona como um centro de comando para coordenar a estratégia nacional *Portugal Espaço 2030*. Isso reforça a presença institucional e consolida o papel da ilha como epicentro espacial nacional⁴.

Com a atribuição da primeira licença para um centro de lançamento espacial em Portugal, válido por cinco anos, Santa Maria está pronta para receber atividades de lançamento — a cargo do Atlantic Spaceport Consortium e ser zona de retorno de missões do Space Rider (Bandeira, 13AGO2025).

5. Realismo, Multilateralismo e Estratégia Geopolítica

O presente capítulo explana sucintamente a teoria realista das Relações Internacionais e como ela é importante no SI. Analisa-se as contribuições de Tucídides, Maquiavel, Hans Morgenthau e Edward Carr na ótica do pragmatismo. Tucídides é recuperado como pioneiro da análise do dilema de segurança e da balança de poder, ao passo que Maquiavel introduz a racionalidade estratégica do governante como meio de manutenção do poder num contexto fragmentado. Morgenthau, por seu lado, sistematiza o realismo moderno em seis princípios fundamentais, centrando a ação política na racionalidade do interesse definido em termos de poder. Carr, ao contrapor Realismo e Utopia, sublinha a necessidade de conciliar o pragmatismo com a aspiração ética, atribuindo ao realismo uma natureza adaptativa, embora limitada pela sua própria recusa de normatividade universal.

O Multilateralismo também é abordado enquanto prática institucional que visa mitigar os efeitos da anarquia internacional por via da cooperação internacional. Analisa-se a sua evolução desde o século XIX até à consolidação institucional do pós-Segunda

⁴ Agência Espacial Portuguesa (6NOV2024). *Sede da Agência Espacial Portuguesa inaugurada nos Açores*.

Guerra Mundial e ao reconfigurado contexto internacional após a Guerra Fria, sublinhando o papel das organizações como a ONU, NATO e OMC. Embora criticado pelos realistas como ineficaz na contenção dos interesses individuais dos Estados, o multilateralismo é reconhecido como instrumento de gestão e coordenação em cenários de interdependência crescente.

Aborda também os conceitos de geopolítica e geoestratégica, que nos capítulos subsequentes da dissertação enquadrarão a importância de Santa Maria, desde os primórdios da expansão marítima portuguesa até ao seu atual papel na arquitetura internacional da aviação e do setor espacial. A localização que lhe conferiu e confere um estatuto de plataforma logística privilegiada, facilitando comunicações, transporte militar e, mais recentemente, atividades aeroespaciais.

II. Santa Maria desde a sua descoberta oficial até ao século XX

A rota marítima da Coroa de Portugal, a denominada *Rota da Índia* (que fazia a ligação marítima entre a Europa e o Índico) e a rota marítima da Coroa de Castela, a denominada *Rota das Índias*, (que fazia a ligação marítima entre a Europa e o Continente americano), vieram permitir aos Reinos Ibéricos o acesso a novos territórios, a novas mercadorias, a novos proveitos, estabelecendo ligações marítimas regulares entre as suas praças comerciais e os novos centros ultramarinos. Estas novas terras, fruto da mercadoria que providenciavam, vieram enriquecer Portugal e Castela como nunca dantes, trazendo fortuna e prosperidade para ambas as Coroas. Mas também trouxeram a cobiça de outros reinos.

Num tempo em que a circulação entre continentes era marítima, os Açores tornaram-se, fruto das correntes e dos ventos predominantes no oceano Atlântico, num local geoestratégico essencial aquando do regresso das embarcações à Europa, quer pela possibilidade de abrigo e de reparação, mas também, muitas vezes, pela possibilidade de reabastecimento vital em comida e sobretudo em água.

Nesse contexto geoestratégico, a geopolítica teve um papel determinante nas interações que Santa Maria teve com outros povos, fruto das dinâmicas internacionais onde os Estados procuravam reforçar o seu poder, ao ser uma “brutal arena where states look for opportunities to take advantage of each other” e que a “survival depends on a state’s material capabilities” (Dunne [et al], 2013, p. 61). E é nessas supostas capacidades materiais de Portugal, ou na falta destas, de se defender, de transportar os produtos adquiridos, que os contactos com outras nações foram condicionados e determinados.

A organização que Portugal tinha nas suas viagens, quer em termos humanos (reduzidos efetivos em cada armada), quer em termos de organização no transporte das mercadorias, (transporte em embarcações enormes, o que prejudicava a navegabilidade e a capacidade defensiva) facilitaram a ação dos adversários de Portugal.

Nessa conjuntura, a localização geoestratégica dos Açores transformou o Arquipélago num local obrigatório de passagem no regresso das viagens transatlânticas, onde várias interações de povos se deram em Santa Maria, muitas das quais extremamente negativas para os marienses.

1. Caracterização da Ilha de Santa Maria

O arquipélago dos Açores situa-se a cerca de 1500 quilómetros da Europa e a 2500 quilómetros da América do Norte, o que tornava o acesso e navegação nestas ilhas um grande desafio.

Santa Maria é a ilha mais oriental e meridional do Arquipélago dos Açores. Encostada ao 25° meridiano a oeste de Greenwich, é cruzada pelo paralelo 37° norte na sua costa norte. Este paralelo passa na Europa por Sagres (Portugal), pelo Golfo de Cádiz (Espanha), pelo Golfo de Tunes (Tunísia) no extremo norte de África e no estuário de Hampton Roads⁵ na costa atlântica dos Estados Unidos da América. Tem uma área de cerca de 97 km², um perímetro de 78 km, um comprimento máximo de 16,6 km e uma largura máxima de 9,7 km. O seu ponto mais alto é o Pico Alto, com uma altitude de 587 metros (Nunes, 2007, p. 77).

Apresenta duas zonas geomorfológicas distintas: a zona ocidental, plana e com altitudes que não ultrapassam os 277 metros e a zona oriental de relevos acidentados, geralmente de cotas acima dos 200 metros e com alguns picos com mais de 300 metros de altitude. Estas duas zonas são divididas por uma serra, na parte central da ilha, atravessando-a de noroeste a sudeste, e que aprofunda e reforça esta distinção (Nunes, 2007, p. 78-80).

Situada no extremo sudeste do arquipélago, é mais afetada pela localização mais comum do Anticiclone dos Açores (a sul do arquipélago), o que a protege das frentes frias que, não raras vezes, passam pelos Açores acima do paralelo 37° norte, mas que não atingem Santa Maria (Bairos, 2009).

A orografia de Santa Maria é caracterizada, como já referido, pela existência de uma grande parcela plana, por 85 % da sua área ser abaixo dos 300 m de altitude, o que influencia bastante o seu clima relativamente distinto das restantes ilhas, uma vez que o relevo nas ilhas é um dos mais importantes fatores climáticos o qual, para além de interferir com a velocidade e direção do vento provoca a subida de ar húmido ao longo das arribas e vertentes originando a formação de nuvens de relevo, nevoeiros e precipitações orográficas (Fernandes, 2004).

Todos estes fatores condicionam outros valores climatológicos como sejam os da humidade e temperatura-humidade que, em Santa Maria, registam valores que a comprovam como a ilha mais “seca e árida do arquipélago” (Nunes, 2007, p. 111).

A ilha é assim caracterizada de uma forma muito simplista por duas partes: uma montanhosa e outra extremamente plana, com o clima mais ameno do arquipélago.

⁵Hampton Roads, importante porto de águas profundas; estaleiro de construção militar naval.
<https://www.britannica.com/place/Hampton-Roads>

2. O Descobrimento oficial de Santa Maria

Segundo a literatura histórica atual, é aceite nos nossos dias que Santa Maria foi descoberta oficialmente em 1427 por Diogo Silves, como refere Damião Rodrigues, citando a frase do portulano catalão assinado pelo cartografo Gabriel de Vallseca, 1439: “Aquestes illes foran tro bades p.Do. de Silvis pelot del rey de Po rtogall an lay MCCCCXXVII”, especificando, a data de 1427, como “a entrada definitiva no tempo da história do arquipélago açoriano” (Damião, 1995, p. 33).

Jacinto Monteiro (1982) aponta relativamente a este portulano do cartografo Gabriel de Vallseca, que o mesmo tem dois aspetos interessantes: primeiro, porque apresenta as nove Ilhas dos Açores razoavelmente bem situadas e orientadas na direção SE-NW (enquanto em todos os outros autores se verifica a disposição N-S) e segundo, que junto destas e sob uma legenda de difícil interpretação (em virtude de Gorge Sande, em 1835 ter derramado tinta sobre ela) estar escrita em letras vermelhas a seguinte inscrição: “estas ilhas foram encontradas por Diogo de Silves marinheiro del-rei de Portugal no ano do Senhor de 1427”.

Sobre esta legenda várias interpretações se deram:

1. Em 1789, Pasqual e Bover de Roselo (antes da intervenção desastrosa de Gorge Sande) leram: “Aquestas illes foran trobades per Diego de Guillen, Pelot del Rey de Portugal an Lany MCCCCXXVII”;
2. Davezac em 1845 leu uma cópia da carta, quando Testu a apresentou na Academia das Ciências de Paris em 1837, dois anos antes do ocorrido com Gorge Sande, alterando apenas o nome para Sevilha, perfilhado depois por Mees;
3. O Visconde de Santarém, em 1849, seguido depois por Ernesto do Canto e Aires de Sá, leram *Senill* e *MCCCCXXXII*;
4. Gomes Imay, em 1892 leu “*Diego Sunis*” MCCCCXXII.

O historiador Damião Peres em 1943 considerou as várias interpretações referidas como cheias de fantasia. E, a seu pedido ouviu a opinião do Prof. Rubió, do Instituto dos Estudos Catalães de Barcelona, e de Belaguer, os quais concluíram pela seguinte interpretação: “Aquestes illes foran trobades p. Diego de Sunis pelot del Rey de Portugall na lay MCCCCXXVII”.

O problema punha-se agora sobre a palavra “Sunis” e “Sines”. Gonçalo de Reparaz Jr. inclinava-se para Sunis, enquanto Jordão de Freitas e Sousa Gomes opinavam por Sines. Com todos estes dados, o Professor Damião Peres, 1943, baseado também na carta de Jaime Bertran, que traz a palavra Silvis muito idêntica à que vem na legenda de Vallseca, pôs fim ao problema ao afirmar que era Diogo de Silves, piloto português embora desconhecido que viveu ao serviço do Infante, e descobriu ou redescobriu estas Ilhas em 1427.

No entanto, sobre os Açores, existem referências históricas e estudos atuais que nos fazem pensar até que ponto a descoberta arquipelágica oficial está correta. Desde portulanos genoveses do século XIV com referências às Ilhas dos Açores (Carta portulana de Angelino Dulcert de 1339), ao historiador Damião de Góis (1502-1574) que na “Crónica do Sereníssimo Príncipe Dom João”, quando refere que os portugueses ao chegarem à Ilha do Corvo:

“encontraram uma estátua equestre no cume noroeste da serra no centro da ilha, colocada sobre um pedestal quadrado. Construída a partir de um único bloco de pedra, a estátua representava um cavaleiro com a sua montada e coberto por um manto e com a cabeça descoberta. Com a mão esquerda segurava as crinas do cavalo e apontava com a direita para Ocidente.” (Gois, 1558, p. 21)

Recentes investigações (Gabriel [et al], 2024; Raposeiro [et al], 2021) apontam para que os primeiros povoadores das ilhas açorianas tenham chegado com grande probabilidade ao arquipélago açoriano, centenas de anos antes da colonização oficial realizada pelos navegadores portugueses, em meados do século XV.

Face ao tudo exposto, facilmente se conclui que nunca se concluirá com exatidão quando estas ilhas foram descobertas.

3. A Fronteira

Na documentação medieval portuguesa, a palavra fronteira aparece em 1263 primeiramente como “frontaria”. Era definida como uma “zona indecisa de combates entre cristãos e muçulmanos” (Gomes, 1989, p. 359).

Ao longo do século XV, os Açores ocuparam uma posição periférica no quadro dos interesses atlânticos de Portugal, que tinha o seu foco na exploração da costa africana. No entanto, o reino “não descurou a apropriação desse espaço residual que delimitava a rota de regresso ao reino das navegações africanas.” (Riley, 1997, p. 150). Independentemente do seu povoamento e exploração económica, as ilhas valiam como pontos de escala e orientação nas rotas oceânicas conforme observado por Gaspar Frutuoso:

“[...] prestam neste grande mar postas, como vendas ou fontes, poços e ribeiras em compridos e despovoados caminhos nalgum deserto, pera escala e aguadas dos cansados mareantes [...], ou pera hospitais dos pobres doentes, [...]. E se ainda pera isto nada aproveitassem as ilhas [...], pelo menos serviriam aos navegantes de sinais e balizas de seus caminhos, [...]” (Frutuoso, 1998, p. 130).

Com o avançar dos Descobrimentos, os Açores por se encontrarem no percurso das grandes rotas oceânicas de regresso à Europa, devido aos ventos predominantes no Atlântico, começaram a ter um papel charneira nos Descobrimentos, conforme resumido por Maduro-Dias (1997, p. 27-28):

“O sistema de ventos nesta zona do Atlântico central é predominante do quadrante Oeste, rodando por vezes para Sul. No Atlântico, aliás, os ventos rodam no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio no hemisfério Norte, no sentido dos ponteiros ao centro e novamente ao contrário no Atlântico Sul. Existem, assim, três rotas possíveis para deixar a Europa: pelo Norte como os vikings, pelo centro, rumo às Caraíbas como fez Cristóvão

Colombo e para Sul como fizeram os portugueses. Só uma, porém, permite regressar e essa passa pelas ilhas dos Açores. Pode dizer-se, com justeza, que, sem a hábil conexão desses ventos do Atlântico, a chamada ‘volta das ilhas’ não teria sido possível, o ouro e a prata das Américas ou as especiarias das Índias não teriam atravessado, durante séculos, o Atlântico nestas latitudes”

O mesmo conclui Cruz (2019, p. 42) ao escrever:

“Diante do aumento da dinâmica económica atlântica o arquipélago tornou-se uma posição estratégica para escala, defesa, reabastecimento e reparações. Para além da aguada e do fornecimento de víveres, os Açores, e em particular a Terceira, foram utilizados como ponto de encontro, local de reagrupamento para formação de comboios marítimos que assegurassem proteção contra os corsários e piratas que infestavam a periferia europeia, e de transbordo das cargas, valores e mercadorias, que necessitassem aguardar transporte seguro para os portos portugueses, e, mais tarde, espanhóis.”

Compreende-se, portanto, que em poucas décadas o papel do arquipélago tenha passado de terra remota na fronteira do mundo conhecido, para a de encruzilhada fulcral nas navegações atlânticas dos povos ibéricos.

4. Corsários e Piratas

Por fazer parte intrínseca dos descobrimentos portugueses, como referiu Alberto (2015, p. 129) “A presença de corsários e piratas foi uma constante na história marítima de Portugal.”, os Corsários e Piratas tiveram efeitos nefastos para a Coroa portuguesa.

Atualmente, o conceito atual de pirataria em termos de Direito Internacional, encontra-se definido na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982, p. L 179/28):

“Artigo 101.º - Definição de pirataria

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes actos:

- a) todo o acto ilícito de violência ou de detenção ou todo o acto de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
 - i. Um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
 - ii. Um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;
- b) Todo o acto de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de factos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o carácter de navio ou aeronave pirata;
- c) Toda a acção que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos actos enunciados na alínea a) ou b).”

Na Idade Média, o corso (do latim “cursus”, “corrida”), era baseado nas chamadas “cartas de marca” (ou “cartas de corso”), passadas pelos monarcas a proprietários e armadores de navios, concedendo-lhes permissão para atacar em tempo de guerra, navios e povoações de nações inimigas. Os benefícios desta prática eram recíprocos: os soberanos passavam a contar com embarcações a seu serviço em caso de necessidade, e tinham direito a receber os tributos devidos sobre as presas, geralmente de 1/5. Os corsários e as suas tripulações, caso capturados, passavam a gozar dos direitos de

prisioneiros de guerra, ao contrário dos piratas que, sem direitos, eram sujeitos a execução sumária pelos seus atos (Cruz, 2019).

Em tempos de paz, Luís Duarte (1991, p. 45) refere que “Os objetivos das Coroas são normalmente três: garantir condições mínimas de segurança nas rotas comerciais, não fazer perigar as relações entre os reinos e cobrar 1/5 da presa.”

Os Corsários atingiram o seu apogeu nos séculos XVI e XVII, sendo habituais em nações que não possuíam recursos para custear as suas próprias forças navais, por aquelas em que essas forças não eram suficientemente grandes e por as que não tendo uma guerra aberta, queriam prejudicar os interesses de países rivais.

Ana Ferreira (1985, p. 4-5) define os corsários e piratas como:

“Do ponto de vista jurídico as balizas parecem claras: a pirataria configura uma ação elementar, não evocando nenhuma justificação nem estando dependente de nenhuma autoridade. O corso, pelo contrário, tem o beneplácito do poder, e exerce-se em situações definidas, seja contra os súbditos de um estado inimigo, seja a título de represálias contra os estrangeiros que, embora em período de paz, se tornaram culpados de um procedimento ilegal e não reparado. A pirataria e o pirata assumem-se, pois, como forma primária de banditismo. O corso representa o início da responsabilidade internacional e, em paralelo, o aproveitamento da marginalidade para fins de interesse público.”

Assim, o Direito de Represália referido tinha a sua origem na “carta de marca”, emitida com o objetivo de reparar perdas económicas decorrentes de banditismo marítimo. Depois de lesado e de lhe ter sido negado a justiça apropriada, um particular poderia requerer o direito de represália, que seria consagrado através deste instrumento jurídico. Desde a Idade Média que as cidades do Norte de Africa recorriam a este recurso e na Idade Moderna, França, Países Baixos e Inglaterra também passaram a utilizá-lo com muita frequência (Guerreiro, 1996).

Como as embarcações nos descobrimentos, fossem portuguesas ou castelhanas, eram concebidas na sua maioria para o transporte e não para o combate, costumavam ser alvos fáceis para os ágeis e bem armados navios corsários, fazendo com que a navegação pelo alto-mar fosse arriscada. (Cartwright, 2020).

Para além disso, nas povoações costeiras, a defesa dessas locais geralmente era confiada à população, composta esmagadoramente por agricultores, sem conhecimentos bélicos, sendo que faltava muitas vezes (por incúria real) peças de fogo e pólvora, essenciais para eficazmente combater as investidas inimigas.⁶

Abordemos seguidamente as várias “nacionalidades” de corso que afetaram diretamente a Ilha de Santa Maria, referindo os episódios melhor narrados nos documentos disponíveis, precedidos do devido enquadramento geopolítico e

⁶ Carta da Câmara de Santa Maria ao rei, relatando a tentativa de acometimento da ilha pela armada de D. António e o estado de grande miséria (Santa Maria, 7 de novembro de 1582). Archivo General de Simancas, Seccion: Guerra Antigua, Legajo 123, doc. 227. In MENESES, Avelino de Freitas de (1987). Os Açores e o Domínio Filipino, vol. II, Apêndice Documental. Angra do Heroísmo, Instituto Histórico da Ilha Terceira, pp.99-100.

geoestratégico, para assim melhor entendermos os acontecimentos relatados, não esquecendo que muitos outros incidentes se deram, mas que apenas chegaram aos nossos dias pequenas referências “soltas”, aqui e acolá, em documentos dispersos.

4.1. Guerra de Sucessão de Castela

Começamos pelo nosso “eterno inimigo”: Castela (Sacramento, 2011, p. 32). No ano de 1474, o rei de Castela, Henrique IV faleceu, deixando como única herdeira legítima a sua filha princesa D. Joana. No entanto, tal paternidade foi contestada em Castela, com base na suposta homossexualidade do rei Henrique IV e na relação extraconjugal da rainha, D. Joana, irmã de D. Afonso V, com um nobre chamado Beltrán de La Cueva.

A nobreza e o clero de Castela apoiaram a irmã do falecido Rei Henrique IV: Isabel I com base no Pacto de los Toros de Guisando em que: “(...)el rey de Castilla Enrique IV y su hermana la Infanta Isabel en Cadalso y Cebreros respectivamente; y supuso por parte del monarca, el reconocimiento de suhermana como princesa heredera y legítima sucesora suya en el trono de Castilla (...)” (Mapanso, 2004, p. 59).

Note-se que segundo Luis Fernandez (2012, p.11): “no existía, en el siglo XV, ninguna ley que determinase el orden de sucesión del trono, de modo que el testamento del monarca reinante constituía el principal argumento para fijar la herencia”, o que, naturalmente, dava a Henrique IV o direito de apontar o seu sucessor. É neste ponto que D. Afonso V, rei de Portugal interfere, casando em 1475, com a filha de Henrique IV que era simultaneamente sua sobrinha, a princesa D. Joana, avocando as suas pretensões ao trono e auto declarando-se rei de Castela, invadindo o país vizinho.

Em 1476 dá-se a Batalha entre as forças de Portugal e Castela na localidade de Toro, onde as tropas castelhanas eram lideradas pelo rei Fernando II de Aragão (recentemente casado com Isabel I). No entanto, não houve um vencedor claro. Após isso, D. Afonso V retira-se de Castela (Costa, 2020).

A 4 de setembro de 1479 é assinado o Tratado das Alcáçovas-Toledo⁷, colocando um fim à Guerra de Sucessão de Castela, pelo qual Joana e o seu tio e marido, Afonso V de Portugal, desistiam para sempre das suas pretensões ao trono de Castela, mas onde Portugal obtinha o reconhecimento do seu domínio sobre o arquipélago da Madeira, o arquipélago dos Açores, o arquipélago de cabo Verde e a costa da Guiné, enquanto Castela recebia as Ilhas Canárias.

⁷ Vide: https://purl.pt/162/1/brasil/obras/tratado_alcacovas/hg8822/hg8822-HTML/M_index.html

Nesse espaço temporal da crise sucessória de Castela, em que Portugal e Castela estiveram envolvidos em Guerra, a Ilha de Santa Maria teve dois assaltos de corsários castelhanos.

1.º assalto 1474-1480

Entre 1474 e 1480, sendo o Capitão do donatário João Soares, registou-se o desembarque, no porto da Vila, de cerca de 40 homens, armados de arcabuzes⁸, provenientes de uma nau castelhana. Foram expulsos por um grupo de moradores, sob o comando do dito capitão.

Gaspar Frutuoso refere que:

“E, estando [o 2-º capitão do donatário, João Soares] algum tempo na ilha, contam alguns que, andando um dia passeando à sua porta, veio uma nau de castelhanos onde vinha um seu cunhado, outros dizem seu genro, que o queria matar; e saíram em terra como quarenta homens armados que, sem serem sentidos, deram de súbito com ele a horas do meio-dia, e, tirando alguns tiros com seus arcabuzes, sem lhe empecerem, nem acertarem, acudiu um mancebo, que se chamava António Fernandes, com um montante, e tão valorosamente o fizeram o Capitão João Soares e ele e outros poucos da terra, que levaram os inimigos até à rocha da Conceção, deitando dois deles pela rocha abaixo, que logo morreram, acolhendo-se os mais aos barcos e neles à sua nau.” (Frutuoso, 1996, p.123)

2.º assalto 1474-1480

Ainda com o mesmo capitão do donatário, teve lugar um segundo ataque castelhano, historiograficamente confundido com o anterior, que culminou com a captura de João Soares, levado para Castela, sendo apenas libertado após a celebração da paz entre os dois reinos. Gaspar Frutuoso escreve:

“(…) outros dizem que estando o dito Capitão [do donatário] João Soares, no tempo em que havia guerras entre Portugal e Castela, veio ter aí um navio de castelhanos, que quiseram entrar, e o dito Capitão se defendeu deles por espaço de dois ou três dias com um negro e quatro ou cinco homens, que somente tinha consigo, e, como eram tão poucos o cativaram por fim os castelhanos, depois de muito desvelado e cansado de pelejar, e o levaram a Castela, levando com ele o negro; e dos mais que tinha em sua companhia não se sabe, se vendo a coisa mal parada e sem remédio, se acolheram à serra e ficaram na ilha, ou se foram também cativos com o seu Capitão, que lá em Castela se resgatou; e depois de ter pago o resgate e estar livre, daí a oito dias se fizeram as pazes com Portugal, as quais pazes el-Rei de Portugal D. Afonso, o quinto do nome, fez com el-Rei D. Fernando de Castela, marido da Rainha D. Isabel, no fim do ano do Senhor de mil quatrocentos e oitenta, como conta o curioso cronista Garcia de Rezende no capítulo vigésimo da sua Crónica, que fez do grande Rei de Portugal, D. João, segundo do nome.” (Frutuoso, 1996, p.123)

4.2. O episódio Colombino

Sobre Cristóvão Colombo muito já se escreveu, sendo que devido à carência de documentos fidedignos, do que se escreveu, parte seja contraditório. A História, tal como

⁸ O arcabuz foi inventado no século XV. A potência de era assinalável e, no seu auge, era capaz de penetrar a maior parte das armaduras. Contudo, sendo a boca da arma ser tão larga, a fiabilidade da mira era comprometida. Vários relatos indicam que era comum municiar-se os arcabuzes não só com balas como também com pedras ou mesmo pedaços de vidro. <https://pacodosduques.gov.pt/monumentos/paco-dos-duques/colecao/armas/espingarda-arcabuz-pd1061/>

outras ciências, baseia-se em provas e, quando estas não existem, fundamenta-se em teorias que tentam explicar coerentemente os factos disponíveis. A controvérsia da sua nacionalidade é um desses exemplos que porventura nunca será totalmente esclarecido. Em Portugal, como disse o famoso historiador José Hermano Saraiva, “Que pena que os nossos investigadores tenham trocado o pássaro na mão dos anos portugueses de Colombo, pelos dois pássaros a voar da naturalidade que nunca ficará provada” (Pedrosa, 1989, p. 9). Esta controvérsia é um assunto fora do âmbito da presente dissertação, pelo que não será analisada. Contudo, a sua passagem por Santa Maria tem de o ser obrigatoriamente, tendo em conta que se insere no feito pelo qual é mundialmente famoso: o descobrimento oficial da América, onde a Ilha de Santa Maria constou como primeiro local de paragem na Europa, na sua viagem de regresso e por alegadamente ter sido confundido com piratas.

Reza, as crónicas de Colombo, que depois de escapar a uma tempestade onde perdeu de vista a nau “Pinta”, prometeu rezar uma missa na primeira capela dedicada a Nossa Senhora que encontrasse: “(...) o Almirante e toda a tripulação fizeram promessa de, ao chegar à primeira terra, irem todos de camisola, em procissão, rezar numa igreja dedicada a Nossa Senhora (...)” (Colombo, 1984, p. 127)

Quando avistou terra, no dia 15 de fevereiro de 1493, foi a Ilha de Santa Maria que encontrou. Segundo o diário de bordo da nau “Nina”, capitaneada por Cristóvão Colombo, metade da tripulação desembarcou na ilha para cumprir a promessa, mas foi retida pelas autoridades locais, tendo sido libertada a 22 de Fevereiro. Tal facto poderá ser explicado porquanto, no ano de 1493, embora houvesse tratado de paz oficial entre Portugal e Castela, os corsários de ambos os países continuavam a efetuar corso (Pedrosa, 1989, p. 30-33). A própria Ilha de Santa Maria fora atacada por Castelhanos por duas vezes poucos anos antes, conforme descrito no subcapítulo anterior, sendo assim, “legítimo” que Colombo pudesse ter sido confundido com um Corsário castelhano, conforme defendido por Samuel Morrison:

“(...) Os portugueses andavam irritados com os constantes assaltos nas costas da Guiné, em contravenção do Tratado de Alcáçovas de 1479. Como os Açores eram escala possível da navegação da Guiné para a Península, era verossímil que João da Castanheira suspeitasse de Colombo e seus marujos, regressados do cruzeiro ilícito de África, mascarando a coisa com incríveis histórias de descobrimento das Índias”. (In Monteiro, 1982, p. 140)

Algumas teorias atuais, nomeadamente do escritor Manuel Rosa, defendem que João de Castanheira, Capitão donatário de Santa Maria em exercício, saberia exatamente quem era Colombo (Rosa, 2023, p. 136), que Colombo na sua viagem de regresso foi diretamente a Lisboa à presença D. João II (Silva, 2008), ao invés de se dirigir a Castela, que tudo fora encenado, pois Cristóvão Colombo estava a trabalhar a favor de Portugal

com o objetivo final dos Castelhanos se afastarem o mais possível dos territórios africanos e indianos que Portugal ambicionava:

“Na realidade, o tratado de Tordesilhas fora concebido como resultado da viagem de Cristóvão Colon. E tudo indica que D. João II e o almirante atuaram em conjunto para enganar a Espanha, desviando as atenções desta para a rota falsa de uma Índia a ocidente. E levando os espanhóis a assinar um novo tratado que servia aos interesses ocultos de Portugal”. (Rosa, 2019, p. 74)

O facto é que, verdade ou não esta teoria, podemos considerar que este episódio, encenado ou não, foi o primeiro incidente diplomático dos Açores, pois segundo o Diário de bordo de Cristóvão Colombo:

“(…)e logo soltaram toda a tripulação junto com o barco, e por ela soube então o Almirante que, se o tivessem capturado, nunca mais o poriam em liberdade, pois, segundo dizia o comandante, El-Rei, seu Senhor, assim lhe havia ordenado(…)” (Colombo, 1984, p. 137)

4.3. Corsários berberes

Efetuada uma contextualização geopolítica e geoestratégica do período dos Descobrimentos portugueses, que teve início com a tomada de Ceuta em 1415 (Marques, 2012), a Coroa portuguesa recebeu do Papa Martinho V em 1418, autorização para a sua expansão/descobrimentos através da bula - “Sane Charissimus”. Nesse documento, o Sumo Pontífice reconhecia o carácter de Cruzada à luta conduzida pelo Rei de Portugal, D. João I, contra os mouros no norte de África, (Inglês, 1995) mouros estes que haviam sido expulsos definitivamente de Portugal em 1249 (Marques, 2012, p. 61).

A Igreja Medieval na Europa, nomeadamente nos reinos católicos, exercia um papel muito importante na Idade Média (Ferreira, 2016, p. 44), sendo o Papa a autoridade máxima que decidia questões internacionais, mediando inclusive conflitos entre Reis (Hershey, 1911, p. 925). Segundo Lima:

“subsistia ainda a tradição medieval da supremacia política da Santa Sé, que reconhecia a Roma o direito de dispor das terras e dos povos: Adriano IV, papa inglês (1154-59), havia dado a Irlanda ao rei da Inglaterra e Sisto IV as Canárias ao rei de Castela (1471-84). Baseava-se isso, em parte, sobre o fato de um Édito de Constantino ter conferido ao papa Silvestre a soberania sobre todas as ilhas do globo; ora, isso porque as terras a descobrir eram todas, então, supostas serem exclusivamente ilhas” (Lima, 1900, p. 74).

Ademais, o conceito de guerra justa legitimava Portugal a combater em África, pois “a acção da pirataria barbaresca no nosso litoral trazia de sobejo as motivações de ofensa que reforçavam as condições.” (Quinta-Nova, 1996, p. 169).

No final da idade Média e começo da idade Moderna, ou seja, no século XV, o domínio muçulmano no mediterrâneo estava restringido à Berbéria (atual espaço geográfico de Marrocos até à Líbia) e ao reino de Granada (parte de Sul de Espanha). Nesse espaço, cidades importantes foram sendo conquistadas pelos portugueses: Ceuta em 1415, Alcácer Ceguer em 1458 e Arzila e Tanger em 1471. As conquistas de Ceuta e Tanger deterioraram o poderio naval berbere, por serem dois pontos estratégicos no

controle do estreito de Gibraltar. Simultaneamente, os Reinos de Castela e Aragão conquistaram Granada em 1492 (Bono, 1993, p.16), último reduto muçulmano na Península Ibérica e ocuparam no Norte de África, vários pontos estratégicos (Fernandes, 2011, p. 58-61).

Estes movimentos geoestratégicos resultaram com que no início do século XVI, a pressão ibérica sobre a navegação muçulmana no mediterrâneo e sobre as suas cidades costeiras fosse muito forte. O caso de Argel, uma das mais importantes cidades muçulmanas no Norte de África, com uma guarnição castelhana entrincheirada na pequena Ilha de Peñon, situada à saída do porto, era um exemplo onde o poder cristão exercia a sua pressão. Curiosamente, foi a partir de Argel, que surgiu o corso berberesco de tal forma que se tornou numa das principais ameaças à navegação de comércio, primeiro no Mediterrâneo e mais tarde no oceano Atlântico, afetando terrivelmente todas as Ilhas dos Açores. (Fernandes, 2011, p. 61).

Tudo se iniciou quando o governo muçulmano de Argel contratou dois corsários de origem grega, convertidos ao Islão, os irmãos Arûdj e Khayreddin, para auxiliar na defesa da cidade. Os mesmos depois de algumas manobras pouco escrupulosas, apoderaram-se da governação da cidade e Khayreddin, que ficaria conhecido como “Barbaroxa”, tornou-se vassalo do Sultão Selim I, do Império Otomano, que havia conquistado os territórios desde a Síria até ao Alto-Egipto, passando pela Palestina e culminando com a conquista da cidade do Cairo, em 1517. Tal vassalagem permitiu-lhe o apoio da esquadra do Sultão e do seu exército turco, na eventualidade de um ataque das forças cristãs àquela cidade (Fernandes, 2011, p. 61-63).

Selim I morreu em 1521, Barbaroxa também faleceu em 1546, mas o ímpeto ofensivo dos corsários berberes continuou sendo reforçado com a deportação da maioria da população de Granada, território da Península Ibérica que ainda era habitado por muçulmanos, mas que iniciara uma revolta contra Filipe II e perdera para este na Revolta das Alpujarras (Contrera, 2023, pp. 72-74). A aptidão desta população deportada acabou por prestar enormes serviços nos estaleiros e no fabrico de armamento e por engrossar as hostes do corso, onde atuaram com extrema violência contra os castelhanos como vingança do que haviam sofrido (Contrera, 2023, pp. 74-76).

Em 1578, Castela e o Império Otomano acordaram uma trégua, formalizada entre 1581 e 1588, o que fez com que os capitães e marinheiros berberes que haviam combatido com sucesso contra as armadas cristãs, estivessem agora totalmente libertos dos seus compromissos com o Imperio Otomano, proporcionando às cidades-estado berberes sob a sua tutela, uma larga autonomia política e administrativa e libertando-as da obrigação de apoiarem a Armada turca. (Fernandes, 2011, p. 63).

Desde modo, os navios de corso passam a ter condições ideais para atuar em liberdade e florescerem, dedicando-se exclusivamente a saques de embarcações e de populações costeiras, recebendo avultados resgates dos cativos que efetuavam. Como resultado, os corsários berberes passam a atuar de forma livre nos Açores, local de confluência de importantes rotas marítimas, por onde passava uma parte substancial da riqueza da Europa ocidental. (Fernandes, 2011, p. 64).

Os Açores possibilitavam aos corsários proteção de tempestades e simultaneamente obterem víveres e "fazer aguada", especialmente porque depois de dois ou três meses de navegação, os corsários acabavam inevitavelmente por desembarcar em busca de água potável. Aproveitavam assim, como referido, para efetuar saque às povoações costeiras e para capturar os seus habitantes, denominados posteriormente de cativos, uma presa sempre útil, pois tinham sempre lucro garantido no mercado de escravos da Berbéria, se não recebessem resgates por eles (Alberto, 2014, p. 212).

Nessa conjectura, as ilhas mais pequenas e mais mal defendidas, foram as que mais sofreram com esses ataques (Fernandes, 2011, pp. 163-165), onde se incluiu Santa Maria, até a meados do século XVII.

Vejamos, pois, os ataques mais mordazes efetuados em Santa Maria.

1616

A 7 de junho de 1616⁹, um navio e dois patachos (embarcação de dois mastros) surgiram de surpresa e desembarcaram no lugar da Praia, uma força estimada de 500 homens, sob o comando de Tabaqua Raz, um renegado cristão de origem genovesa¹⁰. Após saquear o lugar, os piratas dirigiram-se a Vila do Porto. Dado o alarme, a população buscou refúgio no interior da ilha e onde pode, como a Furna de Santana, à espera de socorro vindo da Ilha de São Miguel¹¹.

⁹ Data aceite por VELHO ARRUDA (1961) com base em um acórdão da Câmara Municipal de Vila do Porto datado de 23 de julho de 1616 que a indica: "(...) e por entrarem nesta Ilha a 7 de Junho os Turcos e queimarem a vila (...)". (Op. cit., p. 197. Ver ainda: nota 357 em VELHO ARRUDA, Anotações ao Livro III das Saudades da Terra, p. 123. Ver também: Assentos da Câmara da Vila do Porto, 23 de julho de 1616. In Arquivo dos Açores, vol. XV, 1959, p. 225 e p. 330. No século XVII frei Agostinho de Monte Alverne refere essa data como sendo 13, dia de Santo António (Agostinho de Monte Alverne (1960-1962) - Crônicas da Província de S. João Evangelista (3 vols.). Cap. IX. Ver ainda: Capítulo 9.º Dos sucessos e castigos que tem padessido hesta ilha de Santa Maria. In Arquivo dos Açores, vol XV, 1959, p. 224.)

¹⁰ (...) e porque se afirma q. o geral de destes piratas he tapuqua Arraz renegado genoense q. o ano passado [1616] saquehou hessa ilha (...)." Carta de Filipe III ao capitão donatário [da ilha de Santa Maria] sobre os Argelinos [26 de março de 1617]. In Arquivo dos Açores, vol. XIV, 1927, pp. 122-123.

¹¹ Agostinho de Monte Alverne (1960-1962) - Crônicas da Província de S. João Evangelista (3 vols.). Cap. IX. Ver ainda: Capítulo 9.º Dos sucessos e castigos que tem padessido hesta ilha de Santa Maria. In Arquivo dos Açores, vol XV, 1959, p. 225 – "(...) ficando os Mouros senhores da terra, escapando a mais gente em huho algar, que poroutro, chamam a furna de Santa Ana que está junto a Nossa Senhora dos Anjos e chega até à Ponta do Marvam".

Pelo espaço de uma semana os piratas saquearam e incendiaram casas e searas por toda a ilha. Em Vila do Porto foram incendiadas a Casa da Câmara¹², a Igreja da Misericórdia, o Recolhimento da Madalena, a Casa do Capitão do Donatário e dezenas de outras. A Igreja Matriz foi utilizada como quartel-general e como mesquita. Frei António de São Boaventura, escondido na mata, viu os piratas darem cordas aos marienses, para que se atassem uns aos outros, de modo que um único pirata conseguisse levar mais de um cativo¹³. O socorro foi pedido pela população à vizinha Ilha de São Miguel, mas o seu capitão do donatário, D. Manuel da Câmara, 2.º conde de Vila Franca do Campo, retardou o auxílio¹⁴. Quando este chegou a Santa Maria, oito dias mais tarde, os piratas haviam levado consigo 222 cativos, de ambos os sexos, de todas as idades (Monteiro, 1961, p. 198).

1675

O assalto registou-se na noite de 1 para 2 de setembro no lugar dos Anjos, sendo atribuído a descuido das sentinelas, tendo os Piratas da Barbária desembarcado a coberto da noite, saqueado as casas vizinhas à Ermida dos Anjos, violado mulheres e feito onze cativos, entre mulheres e crianças, tendo deixado o chicote com que flagelaram os habitantes (Prestes, 1676).

Dos vários ataques efetuados pelos corsários de Salé, em Marrocos, e Argel, na Argélia, principais centros corsários dos séculos XVII e XVIII (Alberto, 2015, p.134.), a forte comoção e indignação do ataque perpetrado em 1616, que resultou na captura de 222 marienses como cativos, levou a medidas efetivas no terreno com a construção de fortificações e vigias, de tal modo que na segunda metade do século XVII, já são identificados 16 fortes na ilha, para além de fortins e baterias nos principais ancoradouros, pelo sistema de vigias, tudo guarnecido por elementos das companhias de Ordenanças (Martins, 2013, p. 124;127).

Lamentavelmente, no final do século XVIII, relatórios do Real Corpo de Engenheiros, informam do estado de ruína dos elementos do sistema de fortificações da ilha, quer em termos de estruturas, falta de armamento, munições e palamenta, bem como de recursos humanos (Cruz, 2019, p. 187).

¹² A sessão da Câmara de 4 de julho de 1616 foi realizada em casa do escrivão Manuel de Andrade Velho, por o edifício da Câmara estar queimado. (MONTEIRO, 1961:198. Ver ainda BPARPD, Fundo José António Velho Arruda, Acórdãos da Câmara de Vila do Porto).

¹³ “Frei António de São Boaventura Caieiro (...) se escondeu em huns fetos e andando os mouros por onde estava, o não levaram, levando um só mouro muitas pessoas que estavam escondidas.” (MONTE ALVERNE, Arquivo dos Açores, vol. XV, 1959, p. 225.

¹⁴ Especula-se que a demora tenha sido intencional. MONTE ALVERNE relata que o conde recebeu o seu castigo depois de morto: tendo falecido em S. Miguel, o cadáver foi a sepultar em Lisboa, tendo o navio em que era transportado sido atacado por piratas argelinos. Entretanto, estes, quando viram que a embarcação transportava um cadáver, deixaram-na seguir para Lisboa (MONTEIRO, 1961:198).

4.4. Corsários franceses

No reinado de Luís XII (1498-1515) já existiam planos franceses para atacar naus vindas da Índia, algo que se veio a intensificar com Francisco I (1515-1547). O reino de França reagia assim às suas dificuldades financeiras de financiamento, atenuando as dificuldades em chegar aos novos mercados ultramarinos e de obter algum lucro direto ao organizar cercos às naus portuguesas (Ferreira, 1995, p. 239).

Muito embora em média a tonelagem das naus portuguesas da Índia fosse superior a 600 toneis (Borges, 2020, p. 128) e os navios de corsários fosse cerca de metade, 300 toneis (Borges, 2021, pp. 318-321), os navios da carreira da Índia quando chegavam ao Atlântico estavam muito debilitados, quer em termos estruturais, quer por estarem sobrecarregados e por grande parte dos seus tripulantes virem exaustos e doentes, fatigados da viagem. O corso francês, ciente disso, tirava proveito do facto ao atacar com 2, 3 ou 4 navios em locais estratégicos nos mares dos Açores da passagem dessas naus. Esses navios de corso faziam parte de armadas bem maiores, que eram divididos por áreas para maximizar os resultados (Borges, 2021, pp. 320-325). Entre 1543 e 1553 surgem diversos dados de atividade corsária francesa contra navios portugueses no Atlântico, bem como notícias sobre a preparação de expedições aos Açores para fazerem emboscadas às naus da Índia. (Borges, 2021, pp. 322)

Vejamos, pois, algumas referências escritas a esse corso, que atacou diretamente a Ilha de Gonçalo Velho Cabral.

1553

Nessa conjuntura, os pescadores eram raptados por serem uma possível fonte de informação sobre o movimento de navios. Em Santa Maria houve um rapto com o objetivo de obter indicações que pudessem apontar a localização das armadas vindas da Índia e das Índias Ocidentais. A 31 de Setembro de 1553, Manuel Pacheco de Lima, ouvidor da capitania de Angra, dava a conhecer que uma armada francesa de 8 velas que já havia andado na Ilha de Palma, circulava agora nas Ilhas açorianas. Andando à procura da armada de Castela vinda do Peru, e trazendo um português que havia sido raptado na Ilha de Santa Maria, a quem o capitão francês havia jurado “grandes promesas” se voltasse com informações, o havia enviado numa pequena embarcação à Ilha do Faial para conseguir indicações sobre a terra e a sobre dita armada. Contudo, depois de desembarcar, o homem não regressou, acabando por informar em Angra do Heroísmo o ocorrido aos oficiais régios. A armada de Castela, por essa altura, estava na Ilha de São Jorge, no porto das Velas (Arquivo dos Açores, 1959, Vol. IV, pp. 70-71).

1576

Ao tempo do governo do 4.º capitão do donatário, Pedro Soares de Sousa (1571-1576), registou-se uma entrada de corsários franceses (5 de agosto de 1576). Em número

de cerca de 400, saquearam Vila do Porto, nomeadamente os seus principais edifícios – a Câmara Municipal, a Misericórdia, conventos e igrejas. O evento encontra-se referido em um acórdão da Santa Casa da Misericórdia de Vila do Porto e sucintamente por Agostinho de Monte Alverne (Arquivo dos Açores, 1959, Vol. XV, pp. 224-226).

4.5. A Crise de sucessão em Portugal

Na Crise de Sucessão de 1580-1583, que opôs D. António, Prior do Crato a Filipe II de Espanha, D. António foi aclamado Rei em Portugal em 24 de julho de 1580. No entanto, um mês mais tarde, na batalha de Alcântara, a 25 de agosto, as suas forças foram derrotadas pelas do duque de Alba. Em 1582, as forças navais francesas que apoiavam D. António foram derrotadas na Batalha de Vila Franca (ao largo desta Vila na Ilha de São Miguel), subsistindo apenas um modesto núcleo de apoio na Ilha Terceira até 1583 (Hermann, 2010, p. 152).

Durante a sua campanha, o Prior do Crato obteve o apoio de Inglaterra e França (Silveira, 2024), tendo apoiado corsários ingleses e franceses em ataques contra o território de Portugal.

Em todo esta conjuntura, em 1581, as Ilhas de São Miguel e Santa Maria foram as únicas que comunicaram fidelidade a Filipe II de Espanha.

1582 (14 de agosto)

Nesse contexto, Álvaro de Bazán y Guzmán, 1.º marquês de Santa Cruz de Mudela, escreve uma carta a Filipe II de Espanha a 14 de agosto de 1582, descrevendo a chegada aos Açores dos navios providos na Andaluzia, com diversas informações sobre a situação no arquipélago, mencionando Santa Maria como local geoestratégico seguro:

“(…) Llegou una carauela // de las que andauan sobre el Cueruo para dar auiso a las naos de la India e flota de nueva spaña se apartassen destas Islas por la nueva que hauia de enemigos y star rodeada todaui la Tercera Rebelada y truxo la de que sobre el cueruo hauia encontrado hauia encontrado dos naos de la India en que uiene el gouernador fernam Tellez y que viendrian a tomar Refresco a la isla de san miguel o de Santa maria y nauegarian apartadas de la Terçera Treynta leguas por la uanda del Sur (...)” (In Meneses, 1987, p. 71).

1582 (26 de outubro)

Outra carta dirigida a Filipe II de Espanha por Pedro Coco Calderon, informa da fidelidade das Ilhas de São Miguel e Santa Maria, da remessa de uma guarnição espanhola para Santa Maria e, finalmente da possibilidade de requisição estratégica de trigo e vinho daquela ilha em caso de necessidade (In Meneses, 1987, pp. 95-96).

1582 (28 de outubro)

Sendo Brás Soares de Sousa o 5.º capitão do donatário, registou-se uma tentativa de ataque à Ilha de Santa Maria, por forças leais a D. António, prior do Crato, oriundas da Ilha Terceira com destino a França. O episódio, desconhecido da historiografia clássica sobre a Ilha de Santa Maria, foi descoberto na investigação e publicação de documentos depositados no Archivo General de Simancas, por Avelino Menezes, na década de 1980. O documento refere os quatro dias de esforços da armada de 14 navios para atacar a ilha para fazer aguada, e a movimentação dos defensores para repeli-los, mencionando paralelamente a situação de pobreza da ilha (Carta de 7 de novembro 1582 da Câmara de Santa Maria a Filipe II de Espanha in Menezes, 1987, pp.99-100).

4.6. Corsários ingleses

Como referido, no início do século XVI, com o início da expansão de Portugal e Castela, outros reinos, começaram a cobiçar as riquezas obtidas nos novos territórios. Os ingleses, em meados do século XVI, efetuavam isoladamente ataques a embarcações portuguesas, porém quando tal acontecia, Portugal de uma forma enérgica impunha-se contra tais ataques (Barros, 1922, p. 450-451).

Inglaterra havia rompido com a Igreja Católica em 1534, criando a sua própria hierarquia de Igreja Protestante em Inglaterra, onde o rei era o chefe supremo (Cartwright, 2020). Mas apesar das divergências religiosas, a situação política com Portugal só começa a degradar-se após 1580, no início do domínio Filipino, entrando em rutura definitiva a partir de 1585, altura em que Filipe II de Castela embarga produtos e navios ingleses e das repúblicas rebeldes dos Países-Baixos, nos portos de Castela e em 1586 em Portugal, culminando em 1587 com a decisão de atacar Inglaterra, concretizada em 1588, com a “Felicíssima Armada” (Martin;Parker, 2011).

Tais acontecimentos fizeram com que Isabel I de Inglaterra, passe a dar mais apoio às ações contra os interesses do monarca espanhol, em dinheiro, homens e navios, como foi o caso do apoio às ações do Corsário Francis Drake na Península Ibérica em 1587 e 1589 (Salgado, 2024, pp. 213-215), altura em que o corso passou a ser o principal instrumento da política naval de Isabel I e o maior símbolo da ascensão do poder marítimo inglês (Costa, 2021, p. 93). Para além dessas grandes expedições, a rainha inglesa também apoiou outras mais pequenas até aos inícios do século XVII, levadas a cabo por nobres ingleses, em especial nos Açores, que sozinhos ou em pequenos grupos, atacavam os pequenos navios ibéricos que navegavam de ambos os lados do Atlântico.

Simultaneamente, as medidas tomadas contra o comércio holandês por Filipe II em finais do século XVI, levaram a que os rebeldes holandeses comessem também a efetuar ações conjuntas com os Ingleses, formalizado com a assinatura do Tratado de Nonsuch em 1585 (Wernham, 1966, p. 371).

Abordemos, pois, as referências mais detalhadas deste período relativo a Santa Maria.

1589 (2 de novembro)

No governo do 5.º capitão do donatário, Brás Soares de Sousa, em 1589, registou-se um ataque de corsários ingleses, chamada por estes de Viagem aos Açores de 1589, também referida como Terceira Viagem de Cumberland. O contexto geopolítico era o da Guerra Anglo-Espanhola (1585-1604), quando Portugal estava sob o governo da Dinastia Filipina (1580-1640), e volvido um ano após a derrota da Armada Invencível de Espanha (1588).

A armada inglesa composta por 13 navios, sob o comando de George Clifford, 3.º conde de Cumberland, atacou de agosto a setembro de 1589 diversas ilhas no arquipélago. Em finais de outubro, estando ao largo de Santa Maria, avistaram uma pequena embarcação portuguesa oriunda do Brasil, carregada com açúcar tendo procedido à captura. A 2 de novembro, após intensa troca de fogo de artilharia, desembarcaram no porto da Vila do Porto, subiram pelo caminho antigo, sob a rocha da Conceição, onde foram recebidos com fogo de arcabuzes, berços e falcões e pedras atiradas pelos defensores sob o comando de Brás Soares de Sousa, apoiados pelo padre Manuel Curvelo Resende (instituidor do Recolhimento de Santa Maria Madalena, em Vila do Porto) que, com a imagem de Nossa Senhora da Conceição nas mãos, exortava a população à defesa. As perdas dos atacantes foram de tal ordem que a retirada se deu em completa desordem, com muitos feridos e afogados, deixando para trás barcas, mosquetes e alabardas, além de uma trombeta, que serviu para alardear a vitória dos defensores (Figueiredo, 1990). O próprio Cumberland sofreu ferimentos num lado do corpo, na cabeça e nas pernas, e o capitão Lister foi baleado num ombro (Godwin, 1887).

4.7. Corsários dos Países Baixos (Províncias Unidas)

Após o bloqueio e embargo decretado em fevereiro de 1599 por Felipe III de Espanha, que impedia às embarcações neerlandesas comercializar com os portos de Espanha, em maio do mesmo ano os Estados Gerais das Províncias Unidas confiaram ao almirante Pieter van der Does o comando de uma poderosa armada de sete dezenas de navios de guerra e de apoio, transportando um efetivo que ascendia a 6 mil homens. As instruções do Almirante determinavam: atacar todas as ilhas, territórios e populações dependentes do rei de Espanha e agir contra todos os seus bens e navios com quantas ações julgasse serem proveitosas para maior benefício da nação flamenga; acometer os espanhóis em suas próprias águas, cortar as comunicações entre a Espanha e seus territórios ultramarinos e apreender as embarcações que cruzassem o seu caminho. Devia ainda de ocupar e fortificar os lugares adequados para ancorar e proteger navios, buscando

levantar as suas populações contra a Espanha. Para atender este último objetivo, os navios iam lastreados com materiais de construção e a tripulação contava com mestres de obras (Cruz, 2020, pp. 313-314).

A armada partiu do porto de Flessingue (Vlissingen), na Zelândia e navegou para a costa espanhola onde atacou a 11 de junho A Coruña, a 26 de junho a Ilha da Grã-Canária, a 13 de julho a Ilha La Gomera, a 18 de outubro a Ilha de São Tomé.

A 10 de junho, um dos navios da armada sob o comando do capitão Gherit Jansen Cater, de Amesterdão, com 80 homens perdeu-se em alto-mar da restante frota.

A 1 de julho surgiu ao largo da Ilha de Santa Maria, onde avistou 4 navios ingleses: o maior, com 60 toneladas, e os demais com 14 toneladas cada. Após contatos entre ambos os navios, os ingleses informaram Cater da presença, ancorada no porto da Vila, de uma fragata de tesouro espanhola, e manifestaram crença que em conjunto, poderiam conquistar o tesouro, pois os 4 navios ingleses dispunham no total de 9 peças de pequeno calibre, contando com um efetivo de 100 homens.

O capitão do maior navio inglês expressou a opinião ao capitão Cater, de que seria impossível apresar o navio espanhol sem a prévia conquista da própria ilha/vila. Desse modo, acordou-se em conjunto o bombardeamento da vila, e que o grupo assim reunido, ascendendo agora a 180 homens, efetuará o assalto.

A 2 de julho os assaltantes começaram a bater Vila do Porto com 4 peças. Uma coluna de assalto dirigiu-se para o leste da vila, em direção à Praia Formosa. Antecipando que grande parte da população desceria à planície para fazer frente ao desembarque, os assaltantes colocaram em prática uma manobra de diversão: enviaram 2 embarcações inglesas em direção ao oeste da vila, tripulados por apenas 8 a 10 homens, onde poderiam fazer fogo sobre terra – possivelmente simulando uma tentativa de desembarque na Ribeira Seca. Colocadas na ponta do Malmerendo, ali os esperavam forças marienses, com armas e uma peça de artilharia montada num reparo naval, que abriu fogo sobre as embarcações. A diversão surtiu efeito, uma vez que, ocupados em combate, estes homens não tiveram condições de tentar impedir o assalto das forças anglo-neerlandesas a leste da vila.

A ilha foi assim conquistada sem muito esforço, sem que tivesse oferecido resistência de maior. Cater e os capitães ingleses impuseram lei marcial na ilha/vila e exigiram uma quantia fixa em ducados aos líderes da ilha, a ser paga até 4 de julho, após o que abandonaram a ilha/vila. A título de curiosidade, após terem efetuado os refrescos de que necessitavam antes de partir, os assaltantes indagaram aos líderes da ilha o porquê terem se deixado derrotar tão facilmente, e receberam como resposta: “Deus queria punir-nos pelos nossos pecados, por isso não resistimos” (Cruz, 2020, p. 319).

De forma geral, a expedição no seu todo foi considerada um fracasso diante do lucro irrisório e das elevadas perdas humanas. No entanto demonstrou a importância das ilhas atlânticas, de Santa Maria, e sobretudo a sua fragilidade em termos defensivos: Santana Pérez confirma o enquadramento geoestratégico desse ataque, referindo:

“El ataque a la ciudad [Las Palmas] se enmarca dentro de una estrategia de acoso de las rutas de abastecimiento, especialmente de la Carrera de Indias, de la Monarquía española, debido a la debilidad que presentaba la misma. Esta tendencia, aunque ya contaba con precedentes anteriores, se agravó a partir del desastre de La Invencible. Ni siquiera es una situación particular de las Islas Canarias, sino que se ajusta a un proceso más global, y que afecta tanto a puertos peninsulares atlánticos, como a puertos americanos, y a otros Archipiélagos de la Macaronesia, ligados también de manera directa o indirecta a la ruta de Oriente y de Occidente” (Pérez, 2002, p. 49)

Em Santa Maria, o ataque de 1599 não trouxe posteriormente avanços dignos de registo em termos de reformulação do sistema defensivo, e o desenrolar dos acontecimentos é-nos escassamente narrado pelos acórdãos municipais: foram deixados em terra homens roubados, doentes, pelos ingleses¹⁵ que, um mês mais tarde, sem terem sido socorridos, sem roupas e em risco de morte, conforme informação do Almojarife Tomé de Magalhães aos vereadores, foram objeto de várias providências por iniciativa da Câmara¹⁶. Por fim, uma década mais tarde, o capitão Pero Soares de Sousa, ainda esperava ser reembolsado do dinheiro do resgate.¹⁷

A atividade de corso praticada pelos neerlandeses não cessou no ataque referido. Manteve-se por muitos anos como forma de acabar com o monopólio dos países ibéricos nas suas conquistas ultramarinas.

De referir que para além dos ataques conjuntos que efetuavam com os ingleses, também o faziam com os magrebins, a quem reconheciam a sua atividade de corso “como uma atividade legítima, praticada sob a bandeira de um Estado soberano, - o Império Otomano” (Fernandes, 2011, p. 171), usando inclusive os portos da Berbéria (Argel e Salé) como base para ataques conjuntos.

4.8. Corsários americanos

Na sequência das invasões napoleónicas à Península Ibérica no início do século XIX, houve nas colónias Ibéricas da América do Sul, ímpetus independentistas que nas colónias espanholas tiveram o seu início logo que Napoleão coloca no trono espanhol o

¹⁵ Assento da Câmara Municipal de Vila do Porto de 25 de setembro de 1599. Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada, fls. 29-30. Regista o requerimento de Tomé de Magalhães e outros, acerca de 15 ou 20 homens “roubados” (sic) que os Ingleses deixaram na terra, doentes.

¹⁶ Assento da Câmara Municipal de Vila do Porto de 12 de outubro de 1599. Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada, fls. 36-36v. Regista a comunicação do Almojarife Tomé de Magalhães Velho acerca dos homens «roubados» (sic), que estão malvestidos e em risco de morrer. Regista ainda que a Câmara, com os homens da governança, toma várias providências.

¹⁷ Assento da Câmara Municipal de Vila do Porto de 23 de julho de 1609. Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada, fls. 16v. Regista que, tendo sido recebida carta do Senhor Pero Soares de Souza, o Procurador requer que se chamem o povo e os homens da governança para deliberarem acerca do dinheiro do resgate.

seu irmão José I em 1808. Após a derrota de Napoleão e o regresso de um espanhol ao trono (Fernando VII), já as aspirações independentistas se tinham cimentado em Buenos Aires (Colvero, 2019).

Nessa conjuntura, os Estados Unidos começam a apoiar esses movimentos independentistas com navios corsários americanos, sobretudo do porto de Baltimore, munidos de cartas de corso dos denominados insurgentes de Buenos Aires. Estes navios corsários atuaram em águas açorianas, capturando embarcações portuguesas, o que motivou protestos das autoridades de Lisboa junto dos representantes dos estados Unidos em Portugal e dos diplomatas lusos nos Estados Unidos (Ribeiro, 1999).

Esses insurgentes estavam ao serviço de governos revolucionários da América do Sul (Argentina, Uruguai) que se encontravam em guerra com a Coroa espanhola. Alguns provinham de Buenos Aires e tinham o comando de americanos, com ordens para fazer guerra de corso contra a navegação espanhola. Contudo, as suas ações foram mais de pirataria do que de corso, atacando navios mercantes lusos nos Açores (Salgado, 2022).

O mar açoriano surgiu como o alvo preferido destes corsários americanos, onde surgem 72% dos assaltos documentados. As principais vítimas dessa intervenção americana são os portugueses e espanhóis. Se a ação dos Estados Unidos se justificava pela forte influência inglesa nas ilhas e pelo colaboracionismo lusíada, a ação dos insurgentes (argentinos e bolivianos) se define como uma resposta à intervenção militar portuguesa na guerra da Argentina e Bolívia. A ação dos corsários americanos surge como uma consequência da sua Guerra de independência nos Estados Unidos (1770-1790), que naturalmente simpatizam com estas aspirações independentistas, aliando-se a partir de 1816 a ação dos insurgentes, começando a atacar todos os meios que encontrasse pertencentes a Portugal e a Espanha. A sua ação incidirá preferencialmente nos Açores sendo particularmente forte nos anos 1816 e 1817, em que mantiveram uma permanente intervenção junto das Ilhas de Santa Maria, Flores e Corvo (Vieira, 1988). Nesse contexto, vários ataques se deram nas águas em redor de Santa Maria (Costa, 2003) e na própria ilha.

5. Do Descobrimento à Resistência

O presente capítulo inicia-se com a controvérsia da descoberta oficial dos Açores, onde diversos autores referem outras possibilidades. Analisa o facto das ilhas ao se situarem no limite do mundo conhecido, na *Fronteira*, tinham propensão a contactos com culturas diferentes, sendo que geralmente deslizavam para o conflito, tendo em conta o uso do conceito de Corsários por parte desses povos estrangeiros.

Os corsários e piratas foram figuras constantes na história marítima portuguesa, causando impactos negativos à Coroa. Na época dos descobrimentos, as embarcações

portuguesas, geralmente pouco armadas, eram alvos fáceis dos corsários, que atacavam também as populações costeiras, geralmente mal defendidas. A Ilha de Santa Maria, nos Açores, sofreu várias investidas, durante a Guerra de Sucessão de Castela (1474-1479), onde corsários castelhanos atacaram a ilha e capturaram seu capitão donatário João Soares (Frutuoso, 1996, p.123).

No século XVI, corsários berberes, tornaram-se uma ameaça constante. Estes ataques, motivados pela luta religiosa e geopolítica, resultaram em saques e capturas, com a Ilha de Santa Maria sofrendo ataques devastadores, como o de 1616, quando piratas liderados por um renegado genovês saquearam e incendiaram a vila, capturando moradores para venda ou resgate (Fernandes, 2011, p. 64; Monteiro, 1961, p. 198).

Durante o reinado de Luís XII e, sobretudo, de Francisco I, os corsários franceses intensificaram ataques às naus portuguesas vindas da Índia, aproveitando-se do desgaste das embarcações e da exaustão das tripulações para assaltar nas rotas do Atlântico e nos Açores. Entre 1543 e 1553, estes ataques tornaram-se frequentes, incluindo rapto de pescadores para obter informações estratégicas. Em 1576, corsários franceses atacaram Vila do Porto, saqueando edifícios importantes (Borges, 2021, pp. 322).

Na Crise de Sucessão em Portugal (1580-1583), D. António, apoiado por França e Inglaterra, incentivou corsários a atacar Portugal (Silveira, 2024). Em 1582, houve tentativa de ataque frustrada à Ilha de Santa Maria por forças leais a D. António. Os corsários ingleses, após a ruptura com Espanha em 1585, passaram a efetuar ataques contra Portugal, especialmente nos Açores. Em 1589, sob o comando do conde de Cumberland, atacaram Santa Maria, mas foram repelidos pelas forças locais, que defenderam a ilha com sucesso (Godwin, 1887).

No final do século XVI, os corsários das Províncias Unidas dos Países Baixos intensificaram suas ações contra os territórios espanhóis, incluindo os Açores. Em 1599, liderados por Pieter van der Does e com apoio inglês, ocuparam temporariamente Santa Maria, impondo lei marcial e extorquindo a população. Este ataque evidenciou a vulnerabilidade defensiva da ilha (Cruz, 2020, p. 317).

No início do século XIX, com as guerras napoleónicas e o crescimento dos movimentos independentistas na América do Sul, corsários americanos, especialmente de Baltimore, atuaram nas águas açorianas, atacando embarcações portuguesas e espanholas. Estes corsários insurgentes, ligados aos governos revolucionários da Argentina e Uruguai, exerceram uma pirataria disfarçada de corso, focando suas ações nos Açores, em Santa Maria, entre 1816 e 1817 (Vieira, 1988).

Assim, a história dos corsários e piratas reflete um complexo jogo de interesses políticos, econômicos e militares, onde a Ilha de Santa Maria foi palco de episódios que ilustram a vulnerabilidade e a importância estratégica dos Açores na época dos

Descobrimientos. Esses Corsários procuravam “the unre-strained pursuit of unilateral advantage by individuals, factions and states” (Dunne, 2013, p. 61) ao atacarem embarcações, fossem portuguesas ou castelhanas que eram concebidas na sua maioria para o transporte e não para o combate, sendo alvos fáceis para os ágeis e bem armados navios corsários. Para além disso, atacavam as povoações costeiras mais desprotegidas, onde a Ilha de Santa Maria se incluía até a meados do século XVII, pois, além de ter fracas infraestruturas de defesa, a sua guarnição geralmente era confiada à população, composta esmagadoramente por agricultores, sem conhecimentos bélicos e onde muitas vezes faltava (por incúria real) peças de fogo e pólvora, essenciais para eficazmente combater essas investidas inimigas.

III. Século XX

A idade contemporânea, onde se insere o século XX, iniciou-se em 1789 com a Revolução Francesa, onde se deu o fim do antigo regime, dos privilégios da nobreza, do clero e o início de uma nova era caracterizada pela consolidação de ideias como “liberdade, igualdade e fraternidade”, ideias estas que inspiraram transformações sociais e políticas profundas: república, democracia, socialismo, capitalismo, cooperação entre Estados (Multilateralismo) e regimes totalitários. No século XX, progressivamente, foi sendo instaurada uma nova ordem internacional, com a derrocada dos impérios tradicionais e o surgimento na segunda metade do século da hegemonia bipolar entre os blocos capitalista e socialista, consubstanciada na Guerra Fria entre os EUA e a URSS. Nesta centúria, assistiu-se a um dos períodos com mais mudanças em toda a história da Humanidade. A ciência e a tecnologia entraram com força arrebatadora ao trazer inovações tecnológicas disruptivas como a energia atômica, a informática, a biotecnologia, a revolução digital e a internet, que transitou para o século seguinte com tal força avassaladora que transformou profundamente a nossa maneira atual de estar, de comunicar, de viver. Vejamos pois, qual o papel que essas mudanças internacionais tiveram na ilha de Gonçalo Velho no século XX.

1. Santa Maria antes da construção do aeroporto

A ilha de Santa Maria até à construção do aeroporto no século XX era, nas palavras de Jaime Figueiredo, uma “ilha «humilde e pobrinha», quase esquecida do continente”; “uma terra isolada, «a ilha mal lembrada», apenas com a viagem mensal do vapor da carreira, sem assistência médica, durante largas temporadas, sobretudo ao eclodir da mortífera influenza pneumónica”; “Um meio pequeno, de cariz medieval: na vila, as mulheres de capote e capucho; na serra, os homens de jaleca e carapuça, e o seu linguajar cheio de arcaísmo – um gracioso retábulo do remoto século XV...” “(...) É uma vila-museu, sempre que nas ruas lajedadas cruzam as devotas de capote e capucho, e as vemos nas igrejas, de mãos postas e de joelhos. Parece que o tempo ficou suspenso. Sente-se o ar parado, estático, do remoto século XV... (...) “Bem lhe cabia, por isso, o epíteto de vila silenciosa ou «solar da melancolia», como a soube crismar, com justeza e elegância, a pena do Dr. Hipólito Raposo!...” “Em resumo: é uma grei pacata e modesta, diligente e morigerada, de fundo cristão e lusíada, que faz lembrar, em certos aspectos, as figuras de Nuno Gonçalves. Pela vida fora, nas horas tristes ou alegres, nunca deixou de amar o seu torrão – a viva imagem da Pátria. Ainda hoje, através do tempo e do espaço, mantém

a mesma força de alma, que lhe veio da época do povoamento, quando ali desembarcou pela mão segura de Gonçalo Velho – Comendador do Almourol!...” (Figueiredo, 1990. P. 9-11; 44; 105).

Até ao século XX, as principais atividades económicas eram agrícolas, muito dependentes das condições atmosféricas e da qualidade do solo. No início do descobrimento, a principal atividade da ilha foi a produção de cereais (trigo), exportado para as praças-fortes que o Reino de Portugal tinha ocupadas no Norte de África. Depois foram introduzidas as plantas tintureiras pastel e urzela, que foram exportadas para a produção têxtil da Flandres, tendo cessado quando surgiu o índigo (anil). O trigo, que nos primeiros anos beneficiou muito da virgindade da terra, sofreu com o esgotamento e erosão da terra, do solo pouco profundo e exposto à erosão das chuvas e do vento, acrescido de uma deficiente rotação de culturas e do aparecimento de alforras. Surgiu depois a produção e exportação de gado como atividade importante, sendo das poucas que perdura até aos dias de hoje (Constância, 1982).

Por esta altura é introduzida, também, a cultura da vinha que obteve bastante sucesso exportador até ao final do século XIX, altura em que foram dizimadas pelas alforras. Os vinhos eram reconhecidos como de grande qualidade e era uma atividade bastante lucrativa, como prova o grande investimento na construção de currais em toda a ilha e, em especial, nas baías de São Lourenço, Maia, Sul (ou Boa Morte), Praia Formosa, Anjos e Tagarete (Sousa, 2004).

Por possuir condições geológicas excecionais nos Açores, outras atividades económicas de relevo floresceram: a extração de cal e de barro. A cal deriva da história geológica de Santa Maria. A sua antiguidade geológica e o facto de ter estado submersa durante milhares de anos, criou condições para a formação de depósitos de calcário. Este, ao ser extraído e cozido em fornos construídos nas imediações destes locais de extração, resultavam na cal que era utilizada, por exemplo, na pintura de edifícios e na agricultura. Verificava-se, ao contrário das restantes ilhas, que até a casa mais humilde e as adegas eram rebocadas e caiadas, dada a facilidade com que se podia adquirir este produto nesta que é a única ilha dos Açores que o possui (Figueiredo, 1990, p. 15).

A argila também deriva, naturalmente, da história geológica da ilha. As suas condições superiores no quadro das argilas açorianas, fizeram com que esta fosse exportada para as restantes, em especial para a Ilha de São Miguel, nomeadamente a indústria oleira de Vila Franca do Campo. Localmente, eram também várias as tendas de oleiro e os fornos de barro. No primeiro terço do século XX, é implementada uma indústria com capacidade produtora que abastecia a ilha e exportava telhas, tijolos e outros produtos derivados do barro para as outras ilhas. Tal como a cal, também os produtos derivados do barro para a construção levaram a que não exista registo histórico

de casas, nem mesmo palheiros, com cobertura de colmo como aconteceu até ao século XX nas outras ilhas dos Açores. Esta indústria era muito importante para a economia local, pois, mesmo a atividade extrativo-exportadora em bruto e que deixaria menor valor acrescentado na ilha, era sujeita a uma taxa municipal (Figueiredo, 1990, p. 34).

2. A Segunda Guerra Mundial na Europa

Antes de abordar a ilha *per si* no conflito, abordemos qual o papel que este “país à beira-mar plantado”, teve no decorrer do último grande conflito, para melhor enquadrar a ilha de Gonçalo Velho Cabral.

Portugal, fruto da experiência traumatizante da Primeira Guerra Mundial e, por outro lado, da habilidade política do seu governante, o Presidente do Conselho de Ministros, António de Oliveira Salazar, optou por assumir uma neutralidade colaborante na Segunda Guerra Mundial (2GM) (Telo, 1999). No dia 1 de Setembro de 1939, depois da Alemanha ter invadido a Polónia dando início à 2GM, a Europa dividiu-se em dois blocos, de um lado os Aliados - a França e a Inglaterra, que apoiavam a Polónia e do outro lado a Alemanha. A Itália, aliada política da Alemanha, que só viria a entrar no conflito em 1941, tal como o Japão e os EUA, que entraram a 7 de dezembro de 1941, “a date which will live in infamy” (Roosevelt, 1941, p.1). Portugal declarou imediatamente a sua neutralidade de uma forma astuta, ao emitir uma nota oficiosa que declarava “a aliança com a Inglaterra não obrigava a Portugal a entrar na Guerra”, dando assim margem de manobra, para desde o início ajudar a Inglaterra (Telo, 1999).

Salazar manteve sempre uma postura independente, tendo discursado numa intervenção na Assembleia Nacional o seguinte:

Ouçó que a algumas pessoas as preocupa sobretudo saber as consequências que da guerra advirão para as democracias ou para os regimes de autoridade, e por aí determinam os seus íntimos desejos. Atrevo-me a dizer que a situação é indigna de nós, primeiro porque só os povos que não sabem governar-se é que estão à espera de saber como os outros se governam (...), segundo, porque ou nesta guerra se não discute nada, ou estão em jogo problemas de tal transcendência que a seu lado parece trágica ou ridícula a preocupação de situações políticas - porque infelizmente é disto que se trata! (Salazar, 1939, p. 452).

António Salazar desempenhou ao longo de todo o conflito uma neutralidade colaborante, ao ser um hábil negociador dos interesses portugueses, do Imperio Ultramarino, optando sempre por afastar-se o mais possível da guerra. A velha aliança com Portugal foi ativada pela Inglaterra, mas sempre com reservas baseadas na declaração portuguesa de neutralidade. Os pedidos ingleses de ser suspensa a emissão de boletins meteorológicos que se referissem às condições nos Açores, de ser autorizado o trânsito

de soldados e munições inglesas por Moçambique, de ser proibido o desembarque de alemães em Portugal, são sucessivamente recusados¹⁸.

Paralelamente, diligências diplomáticas em Espanha foram habilmente efetuadas para evitar que o ditador Francisco Franco entrasse no conflito ao lado das potências do Eixo, evitando assim a guerra na Península Ibérica, o que inviabilizaria a neutralidade portuguesa. A posição que Salazar efetuou relativamente ao fornecimento do minério de volfrâmio, mostra também de uma forma inequívoca a sua posição neutral, ao responder aos protestos ingleses contra a venda de volfrâmio aos alemães, que se deixasse de vender aos alemães, também deixaria de vender aos ingleses, o que não foi por estes aceite. Portugal foi um aliado não ativo, o que interessou quer aos aliados, quer ao eixo (ibidem).

No entanto, relativamente aos Açores, a política de Portugal foi diferente. De enorme importância estratégica para a guerra, após muitas pressões inglesas e americanas e depois de Salazar perceber qual o rumo final da guerra, foi assinado um acordo secreto em Agosto de 1943 com os ingleses a conceder facilidades militares nos Açores e com os EUA, que também queriam facilidades exclusivas (a construção de uma base só sua), foi assinado outro acordo em Novembro de 1944 para a construção da base americana em Santa Maria (Ferreira, 2004, p. 19).

Para se salvaguardar de uma possível invasão alemã nos Açores, Salazar já havia enviado um corpo expedicionário português para o Arquipélago (Telo, 1993, p. 269), até porque, em caso de invasão a Portugal Continental, geoestrategicamente havia que retirar e distribuir as forças militares estacionadas em Lisboa, por ser esse o local mais provável de ser alvo de um ataque surpresa (Silva, 2010, p. 83).

2.1. O papel de Portugal na Segunda Guerra Mundial

António José Telo (2007, pp 15-45) divide a neutralidade portuguesa na 2GM, em cinco fases. A primeira corresponde ao período entre setembro de 1939 e junho de 1940, mês em que as tropas alemãs se posicionaram junto aos Pirenéus, preparados para invadirem a Península Ibérica (operação Félix¹⁹). Contudo, nesta fase, a neutralidade portuguesa correspondia aos anseios do governo português, mas também satisfazia os beligerantes envolvidos, pois a península não era ainda estrategicamente relevante, assim como o espaço atlântico. A Batalha do Atlântico esboçava-se no Mar do Norte e no acesso às ilhas atlânticas, sem causar ainda sérios problemas à marinha aliada.

A segunda fase da neutralidade, compreendida entre junho de 1940 e junho de 1941, foi a que maior perigo teve para Portugal. A Alemanha dominava a Europa

¹⁸ *Portugal e a Segunda Guerra Mundial na Infopédia*. Porto Editora

¹⁹ HERZ, N. (2004). *Operation Alacrity – The Azores and the War in the Atlantic*. Naval Institute Press, p. 26.

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 ocupada, aspirando ocupar entre vários pontos de interesse, os Açores, que seria um alvo fácil de tomar, e tendo em conta que os ingleses necessitariam de um ponto de apoio alternativo para albergar uma base naval, caso Espanha permitisse o acesso alemão a Gibraltar. Com a ocupação de Gibraltar, dar-se-ia a invasão a Portugal continental e consequentemente à provável retirada do governo português para os Açores. A conciliação de interesses de Berlim com os seus aliados, ou possíveis aliados, como seria o caso espanhol, não permitiu a execução da operação Félix e essa ocupação da Península Ibérica foi suplantada pela operação “Barbarossa”: a invasão da URSS. Caso tivesse acontecido, a Inglaterra que já tinha planeado antecipadamente tal hipótese, ocuparia os Açores (operação “Alloy”²⁰), aguardando apenas a ordem por parte do seu Presidente Winston Churchill para ocupar os Açores.

Os EUA, por sua vez, apreensivos com o avanço alemão e prevendo uma guerra entre continentes, mudaram a sua estratégia para o Atlântico, delineando também um plano de ocupação das ilhas dos Açores em 1940 (operação “Gray”²¹). No entanto, com o conhecimento dos planos ingleses, bem informados a respeito das intenções alemãs, o seu Presidente Franklin Roosevelt acabou por adiar a ocupação das ilhas, mediante a garantia inglesa que se os alemães invadissem os Açores, Inglaterra tomaria as ilhas.

António de Oliveira Salazar, por sua vez, com receio de Hitler, e após conhecimento dos planos de invasão dos EUA, informou a estes que defenderia os Açores até ao último homem; que qualquer iniciativa americana ao arquipélago seria tida como uma agressão, podendo inclusive provocar a invasão nazi a Portugal (Rezendes, 2015). No final, na prática, os planos de invasão quer dos alemães, quer dos ingleses, quer dos americanos acabaram por não se realizar. Começou então a surgir a hipótese para os EUA e a Inglaterra de manterem uma presença “disfarçada” nos Açores.

Adolf Hitler avançou com a operação “Barbarossa”, a invasão da URSS, sem esquecer o plano de posteriormente retornar à operação Félix, adiando-a para 1942. Uma base alemã nos Açores serviria não só para o abastecimento de submarinos, como para a instalação de um aeródromo para bombardeiros poderem atacar as cidades americanas de Boston até Washington e regressar ao arquipélago (Duffy, 2004, pp. 115-118).

Na terceira fase da guerra (junho de 1941 a maio de 1943), a Batalha do Atlântico entrou na sua fase mais crítica, com os *U-boats* alemães a infligir mais danos aos comboios aliados do que estes conseguiam repor. Uma das zonas críticas acabaria por ser a zona central do Atlântico Norte, sem cobertura aérea por falta de bases aéreas. Os

²⁰ Ibidem.

²¹ Ibidem. p. 24

aliados construiriam aeródromos ao longo do perímetro do Atlântico Norte para proteção aérea aos navios que seguiam rota do norte extremo, apoiando em grande parte os comboios para Inglaterra e para URSS, mas restava assegurar a proteção aos que se destinavam à África do Norte e ao Mediterrâneo, nomeadamente os petroleiros que navegavam diretamente pelo Atlântico central onde não existiam aeródromos aliados, criando-se assim um “vazio aéreo” designado por *Azores Gap* (Herz, 2009).

A quarta fase da guerra foi de abril/maio de 1943 até junho de 1944, onde se deu a derrota do Eixo no Norte de África, o ataque aliado a Itália e o início do desembarque na Normandia. Não obstante isso, durante o primeiro semestre de 1943, os aliados tiveram o seu maior pico de perdas de navegação aliada no Atlântico. Nesse contexto, o governo português, ao aperceber-se de qual seria o provável desfecho da guerra, cedeu aos aliados permitindo o acesso aos Açores de uma forma controlada, enquanto mantinha a neutralidade colaborante, pois já não se acreditava ser possível uma grande represália alemã (Rezendes, 2015, p. 29).

Por fim, a quinta fase da guerra, entre junho de 1944 e maio de 1945 “foi uma fase que se caracterizou fundamentalmente por uma aproximação relutante e, em larga medida, forçada aos Estados Unidos” (Telo, 2007, p. 36). A importância das Lajes no reabastecimento dos aparelhos de longo raio de alcance entre os EUA e o Mediterrâneo, sempre em crescente desde a invasão da Normandia, que chegou a atingir os dois mil voos mensais, forçou o pedido americano para a construção de um aeroporto em Santa Maria. Essa infraestrutura seria essencial para os EUA, condicionado que estava nas Lajes pelos trâmites negociados com os portugueses (Rezendes, 2015, p. 30).

Para tal, os EUA nomearam para negociar o estabelecimento de um aeroporto em Santa Maria, o aristocrata Henry Norweb que astutamente estabeleceu uma relação de confiança com Salazar. O mesmo, apercebendo-se que Salazar queria recuperar Timor por haver:

Portuguese fears concerning the colonies were significant in that the unity of the empire, once broken, would be difficult to reestablish. Como tal Norweb “informed Salazar that any American action regarding Portugal’s request concerning Timor would naturally be connected with a Portuguese decision on the establishment of an American airfield in the Azores” tendo salientado que “the greatest contribution Portugal could make toward the liberation of Timor would be the construction of a second airfield for American use (Sweeney, 1977, p. 223-224).

Autorizada a construção, Portugal acabou por conseguir posteriormente uma série de benefícios desde o fornecimento de produtos escassos, ao retorno às mãos portuguesas de Timor-Leste que estava ocupado pelos japoneses e não menos importante, o reconhecimento americano da continuidade do Estado Novo em Portugal, “To gain these strategic bases the United States paid a price: it undertook to respect Portuguese sovereignty in all the Portuguese colonies” (Weiss, 1980, p. 2).

2.2. A posição de Espanha para com Portugal

O papel de Espanha no panorama da 2GM, nomeadamente na neutralidade de Portugal não deve ser desconsiderado. Espanha, que se tinha tornado numa República poucos anos antes (1931), havia acabado de sair de uma terrível guerra civil (1936 - 1939), onde o uso de violência extrema havia sido generalizado e de onde saiu vitorioso o ditador Francisco Franco, que fora apoiado diretamente na sua vitória contra os Republicanos, pela Alemanha, por Itália e, de forma indireta, por Portugal (Ninhos, 2021).

O autointitulado Generalíssimo Francisco Franco (Riaño, 2013) a dada altura:

prometeu a Portugal a neutralidade, à Inglaterra que não a desafiava no Mediterrâneo e aceitava o acordo económico, para beneficiar dos abastecimentos, a Hitler que não o desiludia, a Mussolini que o apoiaria, aos militares que mantinha o status quo e à Falange que levantaria uma nova Espanha, apoiada na nova ordem política mundial (Fernandes, 2016, p.274)

Como Chefe do Governo do Estado Espanhol, desempenhou um papel importante no desenrolar da 2GM, pois a sua postura falaciosa no decorrer da guerra poderia ter afetado o equilíbrio no terreno das forças beligerantes na Europa, com graves consequências para Portugal. Efetuou com Salazar um pacto de neutralidade conjunta: o Tratado de Amizade e Não Agressão de conveniência de 1939 (Martins, 2001), mas tinha planos secretos para invadir Portugal.

No final de 1940, Franco negociou a entrada da Espanha na 2GM com a Alemanha, que pretendia invadir Gibraltar para assim controlar a passagem entre o Mediterrâneo e o Atlântico, mas como contrapartida queria os territórios franceses do Norte de África e posteriormente Gibraltar. Para isso, como referido, elaborou um plano de ocupação de Portugal (Plano de Campanha número 1(34)), para evitar que a Inglaterra retaliasse através de Portugal aquando da suposta invasão a Gibraltar (Barnés, 2019).

2.3. Operação Félix do Führer

Antes da invasão nazi à União Soviética, Hitler debateu com o seu alto comando alemão duas escolhas para a fase seguinte na guerra: a operação “Barbarossa” contra a URSS ou a Operação Félix, a invasão da Península Ibérica, que atravessaria Espanha para tomar Gibraltar e Portugal, depois o Norte de África e as ilhas atlânticas espanholas e portuguesas.

Porém, nesta fase, a marinha alemã não previa a ocupação dos Açores, uma vez que não estavam ainda criadas as condições para resistir ao mais que provável forte contra-ataque inglês que se seguiria:

The Führer agreed that the islands might easily be taken by the Luftwaffe in surprise attacks, but they could be held only by troops and material transported by a strong navy, strong enough to challenge the British and U.S. fleets (Herz, 2004, p. 34).

A 5 de dezembro de 1940, Hitler escolheu a operação “Barbarossa”, mas prometeu aos Almirantes que a derrota soviética levaria apenas alguns meses, após o qual, viraria novamente as suas atenções para operação Félix. O dia D da Operação Félix seria a 10 de janeiro de 1942. As bases alemãs nos Açores eram muito úteis estrategicamente pois forneceriam, primeiro, um porto para apoio para os submarinos reabastecedores ou petroleiros (designados por vacas leiteiras) que abasteciam os *U-Boat* em alto mar e segundo, um aeródromo para base do novo bombardeiro de longo alcance *Messerschmitt*, o *Me-264 Amerika*. O avião transportaria uma carga de bomba de 1800 quilos com um alcance operacional de 12.600 km, longe o suficiente para atacar cidades do nordeste americano de Boston a Washington e retornar. A Operação Félix, como referido, ao ser do conhecimento de Salazar por intermédio de Franco, influenciou em muito nas suas decisões relativamente aos Açores, pois a cedência aos aliados de bases nos Açores, poderia precipitar o avanço da operação Félix de invasão do território luso (Herz, 2009).

2.4. As relações de Portugal e os EUA

Os motivos para a vinda dos americanos nos Açores no decorrer da 2GM foram vários e estiveram ligados a acontecimentos no “teatro das operações” decorrentes do conflito. Os Açores foram vistos como um local estratégico para defender o “hemisfério ocidental”, como uma base para a ofensiva contra os submarinos alemães, como local de escala para transporte de tropas e reabastecimento para os vários teatros de operações em que os EUA estavam envolvidos e não menos importante, na possibilidade de obterem uma base estratégica “exclusiva” para as suas forças militares (Weiss, 1980).

Em setembro de 1939, o Presidente dos EUA, Franklin Delano Roosevelt, tinha receio que se os Alemães ganhassem a Guerra na Europa, que Hitler tentaria conquistar os Açores para usar como base de operações ofensiva contra os EUA. Essa preocupação intensificou-se após a derrota de França. Como tal, em setembro de 1940, já as forças militares americanas defendiam a ocupação preventiva dos Açores para assegurar a segurança da América. Os eventos determinantes para que os EUA tivessem considerado tal ocupação dos Açores, começaram em maio de 1941, quando a propaganda alemã refere as preocupações que a Alemanha tinha sobre uma possível ocupação dos Açores pelos americanos ou pelos ingleses. Tal propaganda foi vista por Washington como um prelúdio para a ocupação alemã, o que colocaria as forças do eixo muito mais perto dos EUA. Simultaneamente, houve informações que o poderoso vaso de guerra alemão “Bismark” iria para o oceano atlântico. Tal facto agravou ainda mais as preocupações dos americanos (Cecchini, 2022).

Perante isso, o Presidente Roosevelt ordenou a preparação de uma operação para ocupar os Açores. A 27 de maio de 1941, o Presidente dos EUA comunica num discurso dirigido à nação, através da radio que:

Unless the advance of the Hitlerism is forceably checked now, the Western Hemisphere will be within range of the Nazi weapons of destruction...Equally, the Azores and Cape Verde islands, if occupied or controlled by Germany, would directly endanger the freedom of the Atlantic and our American Physical safety old fashioned common sense calls for the use of strategy that will prevent such an enemy from gaining a foothold in the first place”²²

Logo após o discurso, Roosevelt ordena a nível interno às suas forças militares, que a operação de ocupação dos Açores se iniciasse a 22 de junho de 1941. (Weiss, 1980, pp. 12-13). Em Portugal, Oliveira Salazar, em resposta a essas declarações emitidas na rádio, informa numa nota dirigida ao Departamento de Estado Norte Americano que havia tomado uma posição neutral na presente guerra e que a Grã-Bretanha aprovava essa política, mais afirmou “determination to defend to the limit of their forces, their neutrality and their sovereign rights against all and any attack to wich they may be exposed (...)” (Weiss, 1980, p. 15).

Perante tão clara oposição de Portugal, os EUA optam por desistir da ocupação dos Açores. Tal decisão teve em conta não só a forte determinação portuguesa para defender os Açores, como também a eminente invasão alemã da Rússia, o que tornou a invasão dos Açores desnecessária e “inoportuna”. Além do mais, a ocupação das ilhas atlânticas teria um terrível efeito negativo nas relações dos EUA com a América do Sul (Weiss, 1980).

A 14 de julho de 1941, com o objetivo de restaurar as relações de amizade, O Presidente dos EUA escreveu pessoalmente a Salazar, assegurando:

the continued exercise of unimpaired and sovereign jurisdiction by the Government of Portugal over the territory of Portugal itself, over the Azores and over all Portuguese colonies offers complete assurance of security to the Western Hemisphere insofar as the regions mentioned are concerned (Weiss, 1980, p. 17).

Passaram-se dois anos sem eventos dignos de registo nesta temática, até que em junho de 1943, a Inglaterra invoca a antiga aliança de Portugal com Inglaterra, datada do ano de 1373, para ter “facilidades” nos Açores. Salazar aceitou. Com essas facilidades, os EUA, em dezembro de 1943, começam também a operar nos Açores, por serem “amigos dos amigos”, depois de ultrapassada alguma desconfiança de Portugal quanto aos seus reais propósitos. No entanto, essas facilidades estavam longe do que os americanos pretendiam, pois, os mesmos queriam aumentar o tráfego aéreo e para tal necessitavam de construir uma base aérea exclusiva em Santa Maria, pois a das Lajes, na ilha Terceira, que usavam conjuntamente com os ingleses, estava a ter um aumento

²² Roosevelt, (1941). *Radio Address Announcing an Unlimited National Emergency*.

exponencial de tráfego aéreo. Para se ter uma ideia, em setembro de 1944, teve 1350 aterragens e em janeiro de 1944, teve 2100 aterragens (Weiss, 1980).

Após longas negociações entre Portugal e os EUA, onde estes comprometeram-se a devolver Timor-Leste a Portugal no fim da guerra, Salazar autorizou em julho de 1944 a construção de uma base americana nos Açores, (acordo assinado a 28 de Novembro de 1944 com o título “Acordo entre os Governos de Portugal e dos Estados Unidos da América com vista à participação indireta de Portugal nas operações do Pacífico”). Contudo, essa construção tinha que ser efetuada pela *Pan American Airways* (*Pan Am*), a maior companhia aérea da altura, de modo a não hostilizar as forças do eixo, o que poderia ameaçar a neutralidade de Portugal (Rodrigues, 2004).

2.5. *The field*²³

Em Junho de 1943, já os americanos tinham efetuado uma investigação (baseada na pouca informação que tinham) de qual a melhor ilha para a construção de uma base aérea, se esta oportunidade fosse dada aos Estados Unidos. Em Junho de 1944, quando os acordos diplomáticos estavam praticamente concluídos entre Portugal e os EUA para o estabelecimento de uma base aérea americana em Santa Maria, uma equipa de oficiais americanos liderados pelo Coronel Robert Love, do Quartel-general do Comando de Transporte Aéreo do Exército dos EUA, foi informada para efetuar uma expedição à ilha. A pesquisa preliminar feita no ano anterior havia indicado que, de todas as ilhas dos Açores, a ilha de Santa Maria, “com grandes planícies e clima mais favorável”, seria o local ideal para a construção de um aeroporto. A equipa chegou a Santa Maria a 15 de junho de 1944, trajados à civil, enquadrados no disfarce de empregados da *Pan Am*, (houve o cuidado de serem inseridos na lista de funcionários da companhia aérea, fornecidos cartões da empresa e emitidos números de segurança social) onde obtiveram a informação necessária relativamente à possível localização de três pistas, problemas do terreno, fornecimento de água, e outras informações relevantes. Foi também negociado com as autoridades militares portuguesas, o emprego de trabalhadores locais para iniciar a terraplanagem (Severinghaus, 1944 *in* Monteiro, 2015).

Após isso, o Comando de Transporte Aéreo, que seria o operador da base após a sua construção, assumiu as responsabilidades com vista ao estabelecimento da base aérea em Santa Maria. A 4 de Agosto chega o primeiro grupo de militares norte-americanos. De todo o equipamento e uniformes havia sido retirada as referências militares, sendo

²³Sousa, A. (2012) in Schedl, E. (2012). *Santa Maria Connection*. [Registo vídeo]. Horizonte filmes, minuto 23.

substituídas pelas insígnias da *Pan Am*, a 7 de Agosto entra em funcionamento a estação meteorológica e a de comunicações (nome inicial “Easy William”).

Estava previsto que fosse os Aviation Engineers a construir a base, mas devido a falta de mão-de-obra, foi utilizado trabalhadores civis americanos e portugueses no projeto, sob orientação do Corpo de Engenheiros. Sobre os trabalhadores marienses, foi feito pelos americanos a seguinte anotação peculiar:

It is surprising how much earth the native laborers can move using only the most primitive tools. They do not employ shovels but use a wide blade pick-hoe, carry the earth in wicker baskets, and move really huge rocks by balancing them on their shoulders and neck. (Historical Report, 1944, p. 17 in Monteiro, 2015).

A 8 de Agosto, o primeiro avião Douglas C-47 Skytrain (avião bimotor de transporte militar desenvolvido pelas forças armadas dos Estados Unidos) aterrou em Santa Maria. Em princípios de Setembro, já existia 72 trabalhadores civis americanos na ilha, tendo-se iniciado o serviço de inteligência e segurança, a fim de proteger a classificação de “Top Secret” atribuída à construção, denominada de “Project 111”, de forma a garantir a suposta neutralidade portuguesa. Os militares e civis ao sair dos Estados Unidos não deviam saber para que local iam, e depois de estarem em Santa Maria, não deviam fazer referências no seu correio que pudessem descobrir o local onde estavam. Contudo, todo este encobrimento era precário. Eram visíveis as marcas dos distintivos arrancados do fardamento dos militares americanos e no equipamento militar nas tendas onde estavam aquartelados. Em meados de Setembro chega o navio “William Few” a Santa Maria com 11 oficiais, 73 soldados da Força Aérea e 71 soldados do 786th Military Police Detachment. Chegaram também 277 trabalhadores das construtoras Sheppard e Hart. Em princípios de Outubro chegam mais 8 oficiais, 133 soldados e 235 civis americanos. A construção começou a 25 de Setembro com o fim previsto para 31 de Maio de 1945. O seu custo previsto era de 12.732.164 dólares americanos. No dia 17 de Outubro é, finalmente, ativada a 1391st American Air Force Base Unit, North Atlantic Division, Air Transport Command, em Santa Maria, sendo o primeiro Comandante o Tenente-coronel Russel Gray. No dia 31 de Outubro, a base de Santa Maria contava com um total de 282 militares, 1459 trabalhadores civis americanos e 1256 trabalhadores portugueses contratados pela *Pan Am* (Historical Report, 1944 in Monteiro, 2015).

Um total de dez *Liberty Ships*²⁴ transportaram toda a carga e pessoal para construir a base aérea de Santa Maria, chegando entre 15 de setembro e 24 de outubro. Somando-se a estes, havia 630 militares norte-americanos destacados para este projeto. Assim, havia um total de 3627 pessoas a trabalhar no “Project 111” da “Estação X”. A ilha tinha

²⁴ Os navios Liberty foram nomeados pelo Presidente Franklin Roosevelt para trazer a “liberdade” de volta à Europa. Eram de um projeto britânico e foram construídos em escala de produção em massa, a fim de economizar suprimentos. À medida que a guerra avançava, os navios também eram utilizados como transporte de tropas nos comboios (Fonte: National Museum Of The United States Navy)

8.061 habitantes em 1941, mas com o afluxo de pessoal ligado à base aérea, teve mais de 10 mil habitantes – um aumento populacional de 20% em 1 mês (Monteiro, 2022).

Devido à urgência na construção da Base aérea, não houve tempo para antecipadamente verificar o cadastro dos trabalhadores civis, o que segundo um dos responsáveis pelo pessoal:

it is unfortunate that time wouldn't allow us to go into their backgrounds to weed out certain ones... we later found out that many of them had prison records... some of them came on the project because they had to leave the country for one reason or another. (Santa Maria History 1944-1945, pp. 5-6 in Monteiro, 2015).

Essa foi uma das razões que levou o Estado Português a enviar uma companhia de Cavalaria da Guarda Nacional Republicana para a ilha, por não existir forças policiais naquela ilha, a fim de manter a ordem pública na ilha. Os mesmos eram apelidados de “Gestapo” pelos trabalhadores civis americanos, dada a intransigência dessa força policial.²⁵

Relativamente aos militares americanos, em Maio de 1945, eram um total de 1273, número que duplicou em Agosto de 1945, quando a base estava construída, inaugurada e em plena operação. A Base de Santa Maria levou nove meses a ser construída, estando operacional no dia 15 de Maio de 1945, uma semana após a vitória aliada na Europa. Segundo o historiador da base, a 31 de maio de 1945, a construção da base estava completa a 92%. O custo total da sua construção ascenderia a treze milhões de dólares (\$13,760,503,00). Atualizado a valores de hoje corresponderia a vinte e quatro mil milhões de dólares (\$24,398,222,187).²⁶

Oliveira Salazar afirmou que o Aeroporto de Santa Maria foi pago pelo Governo português, no entanto, segundo os dados do historiador da base, tal não corresponde à verdade. Humberto Delgado, nos seus apontamentos originais datilografados, arquivados sob o título “Apontamentos– Açores”, brinca com esta questão. Diz: “Here is another curiosity for the History of mankind. Dr. Salazar insisted on paying for the construction of the runways at Santa Maria – 3 million dollars...” (Delgado, 1945, p. 24 in Monteiro, 2015).

Esta base substituiu a das Lajes como base principal para aviões de carga e passageiros na rota via Açores, fazendo com que mais de sete mil aeronaves Douglas C-54 Skymaster (avião quadrimotor de transporte militar desenvolvido pelas forças armadas dos Estados Unidos) tivessem passado por Santa Maria no período entre 15 de Maio e 30 de Setembro de 1945. Após a transferência das Lajes, no final de Junho, Santa Maria era “uma das mais bem equipadas bases” da North Atlantic Division. Estava preparada para

²⁵VITORINO, Francisco. Técnico de Comunicação Aeronáutica (2008) Declarações verbais

²⁶Simulação realizada em

<https://www.dollartimes.com/inflation/inflation.php?amount=1376050300&year=1945>

receber 2400 aterragens por mês, tinha três pistas construídas sobre fundações na rocha, uma capacidade de carga de 27 000 toneladas, uma capacidade de armazenamento de combustível de 22 milhões de litros e de 249 000 litros de óleo. Dispunha da última tecnologia em comunicações fixas, rádio e direction finding que a base precisava; uma estação meteorológica “Class A” que fazia previsões meteorológicas de hora a hora; restaurante e balcão de vendas de bilhetes tanto para transeuntes como para o pessoal da base (Santa Maria History 1944-1945, p. 1 in Monteiro, 2015).

No dia 9 de Maio de 1945, dia que assinalou o final da 2GM, foi alterada a orgânica das forças americanas nos Açores. Todas as instalações e pessoal no arquipélago foram colocados sob jurisdição do North Atlantic Division, Air Transport Command e o seu quartel-general, designado por Central Atlantic Wing (Headquartes, Central Atlantic Wing, NAD – North Atlantic Division – ATC – Air Transport Command), foi sediado em Santa Maria.

No dia 25 de Maio, a 1391st AAF Base Unit tornou-se no quartel-general da Central Atlantic Wing. A 26 de Junho a 1391st AAF Base Unit foi oficialmente designada “Central Atlantic Wing, North Atlantic Division, Air Transport Command, Headquarters, Santa Maria Island, Azores”. O pessoal da 1391st AAF Base Unit (Santa Maria) foi alocado à Central Atlantic Wing e a 1390th AAF Base Unit (Terceira) colocada sob a sua jurisdição. A missão original da Base de Santa Maria era de servir de escala tanto para aeronaves de transporte como para aeronaves táticas (de guerra) nas rotas entre os Estados Unidos e os teatros de guerra da Europa e na China, Birmânia (atual Myanmar) e Índia. Foi planeada para servir 1950 aeronaves de transporte e 450 aeronaves táticas por mês. Teve um papel muito importante na operação de evacuação de soldados no final da 2GM, com o código operacional de “Green Project” onde escalaram em Santa Maria cerca de 50 000 veteranos da guerra na Europa para os EUA (Santa Maria History 1944-1945, p. 5 in Monteiro, 2015).

3. A Saída dos EUA

Segundo as autoridades norte-americanas, as vantagens da escolha da ilha de Santa Maria para uma base permanente dos EUA em detrimento da escolha da ilha da Terceira eram evidentes no que toca às condições meteorológicas e de aproximação e não havia dúvidas sobre qual das duas bases devia ser escolhida para principal aeroporto internacional: Santa Maria.

O próprio General Humberto Delgado, na qualidade de Diretor do Secretariado de Aeronáutica Civil (SAC), informou Salazar que “Se V.^a Exa. quer decidir, direi: Lajes também serve, mas todos, inclusivamente os ingleses, consideram Santa Maria melhor.

A partir daqui começa a parte política que compete mais especialmente a V.^a Exa.” (Delgado, 2008, p. 394).

Porém, foi verificado haver bastante relutância entre o governo português para garantir direitos permanentes de escala a serviços aéreos internacionais em Santa Maria. Havia um sensação de preferência pelas Lajes, pois a opinião das autoridades portuguesas era que um importante aeroporto internacional deveria estar localizado próximo de um centro populacional mais relevante do que aquele que se encontrava em Santa Maria, pois era preferível incrementar a economia de uma área mais densamente habitada, como a ilha da Terceira, do que uma ilha como Santa Maria que em termos económicos não tinha qualquer relevância, sendo menosprezada pelas autoridades portuguesas.²⁷

Os americanos queriam acumular a função militar e civil em Santa Maria. No entanto, Oliveira Salazar optou pela indefinição da situação através de “mais um adiamento do prazo de permanência” dos Estados Unidos nos Açores, mas tomou a decisão que se tornara crucial para Santa Maria, que: “o governo português autorizava, por um período de 18 meses, que os aviões norte-americanos e ingleses, ‘ao serviço das forças de ocupação na Alemanha e no Japão, passem em trânsito pelo campo das Lajes” (Rodrigues, 2005, p. 162).

Apesar disso, e:

para evitar a aparência do estabelecimento de bases estrangeiras em território nacional, os governos americano e britânico comprometiam-se a entregar ‘solenemente, no dia 2 de Junho próximo, às autoridades portuguesas [...] os campos, respetivamente, de Santa Maria e das Lajes com as suas instalações (Rodrigues, 2005, p. 163).

Tal entrega oficial da base aérea americana de Santa Maria às autoridades portuguesas teve lugar a 2 de Junho de 1946. O embaixador americano em Lisboa, Dr. Herman Baruch, afirmou a Salazar que a base aérea americana de Santa Maria “desempenhou um papel vital durante a Segunda Grande Guerra” e a sua “preparação para as actividades da Paz vai já em bom caminho.” Santa Maria contribuíra “amplamente para o curso da história durante um passado recente” e os Estados Unidos não se esqueceriam “do apoio e do auxílio” prestado pelos “nossos amigos portugueses”. (Salazar, (s.d.), pp. 594-595).

4. O aeroporto depois da saída dos EUA

²⁷“However, the big traffic producing center of San Miguel is on Sta. Maria.”; “Comparative Study of Santa Maria and Lagens Airports – Azores”. Comunicação interna da Pan American datada de 17 de Setembro de 1945 que inclui memorando da própria Pan American sobre o tema, datado de 14 de Setembro de 1945, e o relatório confidencial com o título “Survey of Santa Maria and Lagens Airbases – Azores by A. Ogden Pierrot, Civil Air Attache”, resultado da sua inspeção a estas bases efetuada no dia 1 de Maio de 1945 in Monteiro, 2015.

A infraestrutura do aeroporto de Santa Maria, nas décadas seguintes, ao se tornar num aeroporto civil internacional, teve um papel importante para a ilha, para os Açores, para Portugal e para a Europa. A ilha passou subitamente de um atraso medieval marcado pela falta de desenvolvimento, pela fome e pela miséria, para um nível de desenvolvimento único em Portugal (Figueiredo, 1990, p.132).

Toda a ilha, toda a sociedade mariense beneficiou com a construção do aeroporto, tornando-se a ilha num local de passagem internacional entre o novo e o velho Mundo, o que estimulou a economia local, tendo a população passado a poder usufruir de infraestruturas modernas, até então inexistentes em Santa Maria (Schedl, 2012).

A montagem de centrais elétricas permitiu a distribuição de eletricidade, algo inexistente na ilha. A rede de distribuição de água canalizada e a rede de esgotos, no Lugar do Aeroporto de Santa Maria permitiu a utilização de equipamentos e pequenos eletrodomésticos, algo que não existia na ilha e no arquipélago. Os salários elevados e exponencialmente acima do praticado nos Açores, permitiram um modo de vida distinto, fazendo com que houvesse um deslocamento grande de pessoas da ilha de São Miguel. Verificou-se também um aumento enorme no setor terciário com a abertura de novos espaços de comércio e serviços, a criação da pequena indústria e turismo, facilitado pelas comunicações aéreas. Tudo isto permitiu o crescimento da economia local a um nível desconhecido não só em Santa Maria, mas em todas as ilhas dos Açores. (Figueiredo, 1954).

No que toca ao tráfego aéreo, ainda na década de 40, a Trans World Airlines (TWA) inaugura a rota Boston – Santa Maria, naquele que será o primeiro voo de uma transportadora comercial, sem escala, entre os EUA e os Açores e começa posteriormente a realizar quinze viagens por semana na rota Nova Iorque – Gander – Açores – Lisboa – Madrid. A Pan Am inaugura os primeiros serviços regulares à volta do mundo, com escala no aeroporto de Santa Maria. A Air France também passa a utilizar o aeroporto de Santa Maria. A Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos (SATA) inaugurou as suas operações com um voo entre São Miguel e Santa Maria (Silveira, 1986, p. 69 in Monteiro, 2015).

Nos anos 50, dá-se o crescimento rápido e súbito na utilização do aeroporto de Santa Maria como escala transatlântica da aviação comercial e, não menos importante, o início das operações comerciais nos Açores. No registo de movimentos (aterragens e descolagens), depois do auge entre 1948-50, os movimentos passam de 3757 em 1952, para 6875 em 1960, um movimento exponencial. Relativamente aos passageiros locais, inicia com um registo de 7.316 em 1951, crescendo até aos 16.758 em 1956 e disparando com a erupção dos Capelinhos para cima da fasquia dos 20.000, atingindo os 32.143 em 1960 (Ibidem).

Este tráfego comercial de passageiros tem início em 1951, graças aos acordos de cabotagem finalmente celebrados entre algumas companhias estrangeiras e o governo português. Foi o caso da TWA que, no verão de 1952, inicia a escala comercial regular EUA e em 1953, passa a operar setenta e quatro voos transatlânticos por semana. A maior frequência na história da aviação.²⁸

Em 1958 o número de passageiros transportados por avião entre a Europa e a América ultrapassa os transportados por via marítima (Silveira, 1986, p. 69 in Monteiro, 2015). Porém, também neste ano realiza-se o voo que seria o início do fim. Dá-se a entrada em operação comercial das aeronaves a jato, com o um voo experimental do primeiro avião a jato da Pan American: um Boeing 707²⁹, que posteriormente inicia a rota Nova Iorque e em 1959 também a TWA passa a utilizar aviões a jato na rota Nova Iorque – Londres e em 1960, para Lisboa e Madrid, sem escalas. A introdução gradual deste tipo de aeronaves por parte das companhias aéreas nas ligações transatlânticas leva a uma redução nas escalas em Santa Maria. Estes novos aparelhos, não só tinham maior autonomia de voo como tinham muito maior capacidade de transporte de passageiros e carga (Monteiro, 2015).

Na década de setenta começou-se a verificar a diminuição de viagens transatlânticas e respetivas escalas em Santa Maria. Em 1979, a TWA acompanha a decisão que a Pan American havia tomado em 1976: deixou de fazer escala em Santa Maria. Apesar de tudo, o ano de 1977 constitui aquele em que Santa Maria regista o maior número de passageiros em trânsito: 227.558. Para tal contribuiu a operação iniciada em 1972 pela companhia Cubana de Aviación na sua rota Havana – Madrid, bem como a companhia russa Aeroflot. Outra escala que veio dar esperança ao aeroporto de Santa Maria foi o início das operações regulares entre Paris e Caracas do Concorde da Air France, entre 1976 e 1982. Contudo, depois disso os Concorde da Air France continuam a utilizar o aeroporto da mesma forma que os da British Airways: em escalas técnicas não regulares até 2003 (Monteiro, 2015, pp.163-164).

Atualmente, os voos internacionais escalados limitam-se a escalas técnicas de aeronaves, sendo que diminuíram consideravelmente após o fecho do aeroporto no período noturno. Esporadicamente, também recebe voos internacionais por motivos de emergência.

Ainda assim, é um aeroporto “adormecido”, pronto para servir os EUA se for necessário, em conformidade com a assinatura do acordo de Cooperação e Defesa entre a República Portuguesa e os Estados Unidos da América (Resolução da Assembleia da

²⁸“Flights to Spain Boosted to Meet Greater Demand”, 9JUL1958. Skyliner, Vol. 16, N.º 28, p. 1 in Monteiro, 2015

²⁹ “Pan Am aircraft leading up to the Boeing 707 and beyond”, (s.d.). The Pan Am Historical Foundation.

República n.º 38/95), em vigor, que estabelece o aeroporto de Santa Maria como “*alternante primário da Base Aérea n.º 4 (Lajes)*” (Anexo C, Artigo II, número 1).

5. Outras infraestruturas e serviços relevantes

Outras infraestruturas tecnológicas de valor geoestratégico foram instaladas na ilha, em grande parte, graças à existência do aeroporto e consequentemente facilidade na comunicação com o exterior, o que permitia o transporte material e humano de uma forma muito mais célere do que as restantes ilhas.

Essas infraestruturas foram o Polígono de Acústica Submarina da NATO, inaugurado em Maio de 1972³⁰, que tinha por objetivo monitorizar a passagem de submarinos nucleares nas águas dos Açores no auge da guerra fria, para além de, alegadamente, ter funções de apoio à pesca.³¹ Compreendeu a colocação de redes de hidrofones no fundo do mar, o que possibilitava a análise dos sons recebidos em diferentes locais e por um método de triangulação, determinar a posição do alvo e ainda o identificar. O seu sistema era composto por 3 torres com cerca de 40 metros de altura e 72 toneladas de peso, equipadas, uma das torres com emissores e recetores acústicos, e as restantes apenas com recetores acústicos, instaladas em picos submarinos, numa disposição triangular separadas entre si de 34 km e a profundidades entre os 300 metros a 800 metros, estando 18 km a torre mais próxima da costa. Para além destas torres existia uma boia submersa com equipamentos auxiliares, nomeadamente para a medição de parâmetros ambientais. Estas estruturas estão ligadas a terra por cabos de alimentação e de transporte de sinal, a um conjunto de outros equipamentos instalados em edifícios próprios e que transmitiam as informações recolhidas (Félix, 2021, pp.41-42; Buehier, 1979).

Também foi implementado de 1965 até 1977 uma outra infraestrutura de ponta, a Estação LORAN (Long Range Navigation) da NATO. Consistia num sistema de apoio à navegação marítima e aérea, desenvolvido e operacionalizado nos EUA durante a 2ª GM que tinha como objetivo proporcionar à marinha uma navegação segura e precisa com qualquer tipo de condições meteorológicas, e poder também ser usado pela força aérea.

Nas Ilhas Adjacentes (Madeira e Açores), o sistema funcionava em rede de 3 estações LORAN- C, uma estação localizada na Ilha das Flores, outra estação localizada na Ilha de Santa Maria e a terceira estação localizada na Ilha do Porto Santo, em que as estações das Flores e do Porto Santo eram estações secundárias, controladas pela estação principal ou master, que se localizava na Ilha de Santa Maria. Estas estações LORAN

³⁰“Inaugurado o Polígono de Acústica Submarina dos Açores”, 1JUN1972. Suplemento Santa Maria do Correio dos Açores, Ano VI, N.º62.

³¹“Polígono de Acústica Submarina”, 27FEV1970. Suplemento Santa Maria do Correio dos Açores, Ano IV, N.º 44, p. 3.

foram desativadas após o aparecimento do sistema, também militar dos EUA: *Global Positioning System* (GPS), que permitiu uma cobertura global com sinais usados para geoposicionamento, através de satélites, o que tornou obsoleto a utilização destas estações LORAN, que estavam distribuídas a nível mundial (existiam mais de 70) e cobriam cerca de 1/3 da superfície terrestre (Félix, 2021, pp.41-42).

Em 1963 a França obteve facilidades nos Açores para a instalação de um conjunto de equipamentos e infraestruturas em várias ilhas, sendo instalada uma base francesa na ilha das Flores, para monitorizar ensaios dos seus mísseis balísticos, que estava a desenvolver. Em Santa Maria, essas facilidades consistiram no uso do aeroporto a partir de 1968, para ligações diretas com a França e com a Ilha das Flores dos seus aviões de carga militar C160 Transall, uma vez que já tinha havido dois acidentes consecutivos com os aviões franceses na ilha das Flores, dada a pequena dimensão do aeroporto nessa ilha. A limitação a 4,6 toneladas de carga útil para a operação dos Transall nas Flores, por questões de segurança, obrigava ao transbordo de carga em Santa Maria e a várias viagens entre Flores e Santa Maria. Adicionalmente também dispunham de instalações de apoio como escritórios, oficina, depósitos de combustíveis e de materiais, assim como um posto de rádio comunicações para ligações diretas com a França e com a Ilha das Flores. (Félix, 2021, pp.46-49).

Temos também a construção no contexto da Guerra Fria, na sequência da constituição do Pacto de Varsóvia (1955), entre os anos de 1956 e 1957, das denominadas Casamatas do Pico Alto, uma estrutura subterrânea à prova de bombas nucleares, destinada a abrigar um posto de comando de comunicações em caso de conflito, sob responsabilidade da Força Aérea Portuguesa (Cruz, 2019, p.191).

A nível de serviços, Portugal, devido às capacidades tecnológicas herdadas dos americanos no aeroporto de Santa Maria, não só da aviação como também das de comunicações e navegação, colocou Portugal em posição de ser tecnicamente capaz de se afirmar no controlo do tráfego aéreo na Região do Atlântico Norte (NAT), composto maioritariamente por águas internacionais (Monteiro, 2015, pp.185-187).

Na Convenção de Chicago de 1944, onde foi dividido e delegado o espaço aéreo internacional aos Estados que se encontravam mais capazes e em condições de o garantir, com o objetivo dos países fornecerem informações de voo, alertas e serviços de controlo de tráfego aéreo para garantir a segurança do voo estabelecido, a região do Atlântico Norte foi dividida em cinco Flight Information Regions (FIR). Portugal, devido ao seu aeroporto de Santa Maria ficou com uma das cinco FIR. As outras foram delegadas a Nova Iorque (EUA), Gander (Canadá), Shanwick (Irlanda/Reino Unido) e Reiquiavique (Islândia). A FIR de Santa Maria tem no seu centro o Arquipélago dos Açores e o espaço

territorial de 200 milhas náuticas em seu redor e por delegação uma vastíssima área de espaço aéreo internacional, a segunda maior do globo (Monteiro, 2015, pp.185-187).

Corresponde a uma área de cerca de cinco milhões de km², o que equivale a uma área substancialmente superior a toda a área do espaço aéreo dos países que integram a União Europeia (cerca de 4,423 milhões km²), o que revela a sua relevância geoestratégica para os Açores, e para Portugal (Gil, 2018). Muito maior, por exemplo, do que os 2,400 milhões km² de área que Portugal reclama no seu projeto de Extensão da Plataforma Continental de Portugal entregue na ONU em 2017 (Paixão, 2021).

6. Do Isolamento à Centralidade

A 2GM redesenhou profundamente o xadrez geopolítico global. Portugal, sob a liderança de António de Oliveira Salazar, adotou uma postura de neutralidade colaborante, estratégia que lhe permitiu evitar o confronto direto com as potências beligerantes e salvaguardar os interesses do seu Império Colonial. Esta neutralidade, embora formal, revelou-se maleável e hábil, adaptando-se conforme o decurso dos acontecimentos e os interesses estratégicos de Portugal. Desde o início do conflito, Salazar procurou manter Portugal afastado da guerra sem, no entanto, se desvincular da tradicional aliança luso-britânica (Telo, 1996, p.122-123).

No início da Guerra, Portugal passou por um período em que a Península Ibérica e o Atlântico ainda não possuíam relevância estratégica imediata. Com o avanço das tropas alemãs até aos Pirenéus (1940), iniciou-se a fase mais perigosa para Portugal, com a conceção do plano alemão denominado “operação Félix”, que previa a invasão da Península e a ocupação de Gibraltar, colocando Portugal e os Açores numa posição de vulnerabilidade extrema. Durante este período, tanto o Reino Unido como os Estados Unidos preparam planos para a ocupação preventiva dos Açores, no caso de avanço nazi (operações “Alloy” e “Gray” respetivamente). Salazar, ciente da precariedade da neutralidade lusa, respondeu com firmeza ao saber das intenções norte-americanas de invadir os Açores, afirmando que defenderia os Açores até ao último homem (Weiss, 1980, p. 15).

Simultaneamente, Salazar perspicazmente diligenciou junto de Espanha para esta se manter neutral, cuja posição ambígua e falaciosa, sob a liderança de Franco, podia precipitar a entrada do Eixo na Península Ibérica, comprometendo assim a neutralidade portuguesa. O pacto de não agressão assinado entre Portugal e Espanha em 1939 revelou-se instrumental na contenção da escalada (Ferreira, 2004, p. 19).

Em 1941-1943, com a intensificação da batalha do Atlântico e o agravamento da situação naval dos Aliados, os Açores emergem como elemento-chave para assegurar a supremacia marítima no Atlântico, nomeadamente na zona central do Atlântico Norte, o

chamado “*Azores Gap*” que necessitava de cobertura aérea, o que motivou pressões crescentes sobre Lisboa para a cedência de facilidades militares. Apesar da oposição inicial, Salazar, atento ao decurso do conflito e ao declínio do Eixo, cedeu em 1943 à invocação britânica do tratado de aliança de 1373, permitindo a instalação de uma base na ilha Terceira. Seguiu-se mais tarde, em 1944, a concessão aos norte-americanos na ilha de Santa Maria de outra base aérea, assinalando uma nova fase na política externa portuguesa, marcada por uma neutralidade mais cooperante. Esta manobra diplomática permitiu a Salazar preservar a soberania nacional, manter a coesão do regime e simultaneamente reforçar os vínculos com as potências ocidentais. Esse gesto, cuidadosamente negociado, garantiu não só vantagens diplomáticas no pós-guerra, como também permitiu a Portugal reaver Timor-Leste, ocupado pelos japoneses desde 1942 (Herz, 2009).

A postura portuguesa durante a guerra foi marcada por um notável equilíbrio entre prudência diplomática, astúcia estratégica e defesa do interesse nacional. Salazar soube explorar as ambiguidades da neutralidade, tirando partido das necessidades das grandes potências sem comprometer a integridade territorial nem os desígnios do regime. A política adotada para Santa Maria é disso exemplo paradigmático: transformando uma ameaça potencial de invasão, numa moeda de troca vital. Portugal acabou por reforçar a sua relevância internacional sem abdicar da sua autonomia (Telo, 1999).

Após a guerra, os EUA solicitaram a ilha de Santa Maria como ponto estratégico para o estabelecimento de uma base aérea internacional. Todavia, o governo português demonstrou reservas a essa concessão de direitos permanentes de escala, optando pela cedência da base aérea na ilha Terceira, cuja densidade populacional e relevância económica se consideravam mais apropriadas à implementação de uma base aérea americana (Rodrigues, 2005, p. 162).

Nas décadas subsequentes, o aeroporto de Santa Maria conheceria um notável surto de desenvolvimento. A infraestrutura aeroportuária transformou-se num polo vital de ligação transatlântica, albergando operações de prestigiadas companhias como a TWA, Pan Am, Air France, entre outras. Este dinamismo implicou um salto qualitativo no tecido social e económico da ilha, outrora marcada pelo isolamento e subdesenvolvimento. O advento da era dos jatos, a partir de 1958, contudo, ditaria um progressivo declínio das escalas comerciais devido à crescente autonomia e capacidade das aeronaves (Monteiro, 2015).

Paralelamente, a posição geográfica da ilha permitiu a instalação de infraestruturas de elevado valor geoestratégico. Destacam-se o Polígono de Acústica Submarina da NATO (1972), dedicado à deteção de submarinos durante a Guerra Fria, e a estação LORAN-C (1965–1977), sistema de navegação marítima e aérea de longo

alcance. Estas estruturas foram possíveis graças à centralidade do aeroporto e ao rápido acesso logístico proporcionado (Félix, 2021).

Santa Maria viria também a assumir um papel de relevo no controlo do tráfego aéreo internacional, graças à atribuição a Santa Maria de uma das cinco regiões de informação de voo do Atlântico Norte, conforme estabelecido na Convenção de Chicago (1944). Esta Flight Information Region é a segunda maior do Mundo, com cerca de cinco milhões de km², superando inclusive a área aérea combinada da União Europeia, reforçando assim a importância geoestratégica da ilha para Portugal e para a arquitetura da aviação civil internacional (Monteiro, 2015).

IV. Século XXI

Portugal foi pioneiro nos Descobrimentos marítimos. Teve condições políticas e geográficas para começar a interessar-se pelo que estava para além do “mar tenebroso”. Por ter sido vanguardista no desbravar do desconhecido, recebeu enormes vantagens económicas, estratégicas. Os limites do Mundo conhecido, era fronteira de então. Nos dias de hoje a fronteira do desconhecido é o Espaço. E a corrida espacial já começou, não é uma hipótese longínqua longe no futuro, é aqui e agora, está ao nosso alcance.

Cada vez há mais países interessados nessa corrida, existe cooperação para lá chegar, mas também existe competição. Haverá inevitavelmente num futuro próximo, a criação de "esferas de influência" como existiu e existe no nosso Planeta. E os principais atores serão os países com mais *Know-how* tecnológico, e, como dantes, também haverá empresas civis, com elevado poder económico, que entraram na corrida espacial.

Esta nova demanda da humanidade, tem como primeira etapa vencer a força da gravidade da Terra. Esta fase está alicerçada em três vértices. O primeiro é a capacidade tecnológica de sair de órbita, ou seja a qualidade dos sistemas propulsores, vulgo foguetões, o segundo é o local de onde se sai do Planeta Terra e o terceiro a rapidez com que se atinge os locais que se quer atingir.

Neste momento, o objetivo primário é a lua e a colocação de satélites. Já estão a ser identificados os melhores locais na Lua e o que poderemos extrair dela. Simultaneamente, está a ser estudado para efeitos de colocação de satélites, a órbita geoestacionária da Terra, da Lua e para além dela.

Tal como o conceito de geopolítica, tem por base a geografia, a política relacionada com o espaço sideral, tem por base o espaço. Esse espaço não é todo igual, tem regiões com radiação demasiado intensa para se poder navegar nelas, rotas em que a gravidade de um planeta pode fazer com que uma nave espacial ande mais rapidamente, localizações e corredores estratégicos onde se podem colocar equipamentos militares e comerciais, e locais potencialmente mais favoráveis em minérios.

É no contexto do local de lançamento espacial que a Ilha de Santa Maria poderá ter um papel importante a desempenhar.

1. Centro de Lançamento Espacial de Santa Maria

Antes de podermos tentar obter o que queremos do espaço, temos que primeiramente conseguir lá chegar. Se um país, uma empresa privada, um consórcio quiser estar no espaço, precisa de ter a capacidade de lançar foguetões ou, em alternativa,

pagar por esses serviços. Em ambas as situações, o local para efetuar lançamentos espaciais é muito importante, pois nem todos os locais são viáveis para se poder escapar da gravidade da terra.

Esses locais têm que obedecer a determinados requisitos. A localização mais eficiente e económica para um lançamento espacial, é aquela que tira o máximo partido da velocidade de rotação da Terra, tendo em vista a entrada no espaço sideral o mais rapidamente possível, com o menor uso de combustível. Esse local, quanto mais perto do equador, melhor, pois é aí que a rotação da Terra é mais veloz (cerca de 1669 quilómetros por hora). O nosso planeta roda de oeste para leste, e por isso os foguetões são lançados para leste, para receberem um impulso extra graças à velocidade de rotação da Terra, poupando combustível e tempo. Também é importante que a zona de largada dos propulsores dos foguetões se encontre sobre regiões maioritariamente desabitadas — e é por essa razão que muitos locais de lançamento se encontram em zonas costeiras localizadas a oriente (Marshall, 2023).

A Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM) atribuiu em Agosto de 2025, a primeira licença para a operação de um centro de lançamento espacial atribuída ao Atlantic Spaceport Consortium (ASC) operar no Teleporto de Santa Maria. Este consorcio é 100% português constituído pelas empresas Ilex Space Lda e Optimal Structural Solutions Lda (Pimentel, 14AGO2025), tendo já sido assinado o contrato de parceria entre o ASC e a SpaceForest que prevê o lançamento do veículo suborbital *Perun* a partir de Santa Maria, na Primavera de 2026, naquele que será o primeiro voo de um foguetão lançado a partir do Porto Espacial de Santa Maria que chegue ao espaço. A SpaceForest é uma empresa polaca que está a desenvolver um novo foguetão europeu, suborbital de estágio único, tendo referido que a “parceria irá acelerar a comercialização de serviços de voos suborbitais e alargar o acesso a investigação e testes de tecnologia espacial, acessíveis e amigos do ambiente, para os nossos clientes em toda a Europa” (Caçador, 18JUL2025).

O Centro de lançamento localiza-se no local de Malbusca, que tem várias vantagens competitivas: uma baixa densidade de tráfego aéreo, integração na FIR de Santa Maria, uma baixa densidade de tráfego marítimo, uma vasta área do Oceano Atlântico que permite testar sistemas de voo e de reentrada em segurança, e por fim, a possibilidade de utilização de trajetórias de lançamento que permitirão colocar objetos espaciais em órbitas competitivas.

2. Ecossistema de Santa Maria³²

Santa Maria geoestrategicamente possui um ecossistema espacial para apoiar o setor do Espaço. O mesmo tem várias valências que se complementam e prestam vários serviços altamente especializados.

2.1 Centro Tecnológico Espacial de Santa Maria

O Centro Tecnológico Espacial de Santa Maria será uma infraestrutura composta por instalações polivalentes dedicado ao apoio das atividades espaciais na Ilha de Santa Maria nos Açores. Esta importante infraestrutura apoiará, entre outros, o acesso e regresso das atividades espaciais, incluindo o local de aterragem do Space Rider, o veículo reutilizável europeu. Localizado perto do aeroporto de Santa Maria, o Centro Tecnológico Espacial iniciará a sua construção em 2026 como um dos pilares do ecossistema espacial de Santa Maria. Equipado com instalações como salas limpas, instalações de processamento de carga útil de montagem, integração e teste, instalações do Centro Tecnológico Espacial que permitiram a implementação de um amplo escopo de espaço de atividades em Santa Maria.

2.2. Teleporto de Santa Maria

O Teleporto de Santa Maria é uma infraestrutura crítica localizada numa posição geoestratégica e acolhe várias estações terrestres cruciais para diferentes missões espaciais e serviços. A sua localização única no meio do Atlântico é ideal para rastrear lançamentos de foguetes a partir do porto espacial da Guina Francesa, hospedando radares espaciais e suportando atividades de reentrada sobre o oceano.

As infraestruturas mais relevantes no Teleporto são:

1. A Estação de rastreamento da ESA inaugurada em janeiro de 2008, faz parte da rede ESTRACK da ESA (composta por sete estações, quatro das quais são utilizadas para rastrear satélites ou lançadores próximos da Terra, onde se inclui a de Santa Maria (Portugal), Kourou (Guiana Francesa), Redu (Bélgica), e Kiruna (Suécia)) e da Arianespace (empresa líder mundial em lançamento de satélites). Composta por uma antena de 5,5 metros fixada numa plataforma de betão estável, possui equipamento de telecomunicações, um sistema de alimentação ininterrupta, proteção contra raios e infraestrutura de apoio, a estação de rastreamento de Santa Maria é uma das primeiras estações de rastreamento ESTRACK com capacidade de rastreamento de lançadores e é utilizada para receber telemetria em tempo real de lançamentos originários do porto espacial europeu em Kourou na Guiana Francesa, pelo que tem

³² Portuguese Space Catalogue 2024 - Overview of the Portuguese Space Community (2024) Portuguese Space Agency, pp. 238-241

sido utilizada para rastrear lançamentos Ariane, Vega e Soyuz, incluindo 5 missões ATV e 10 missões Galileo.

Esta estação de rastreamento também apoia o Project CleanSeaNet, gerido pela Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA), que fornece detecção por satélite de manchas de óleo, e o Project MARISS (MARitime Security Service), parte do programa de Monitorização Global para o Ambiente e a Segurança (GMES) da União Europeia e apoiado pela ESA.

2. A Estação de Sensores Galileo de Santa Maria inaugurada em Março de 2014 faz parte de uma rede global de estações de Sensores Galileo necessárias para monitorizar a precisão e a qualidade do sinal do Galileo em tempo real. Esta rede de estações é crucial para determinar com precisão as posições individuais dos satélites Galileo e calcular um conjunto de correções para manter a precisão do Galileo.

A Estação de Sensores Galileo de Santa Maria comporta um sistema de energia ininterrupta, guarita, antenas VSAT (Very Small Aperture Terminal) para fornecer conexão segura via satélite ao Segmento Terrestre Galileo e pequenas antenas omnidirecionais para monitorar os sinais Galileo.

3. A Estação Terrestre EUMETSAT EPS-SG que iniciou a operar em Abril de 2020, integra a infraestrutura terrestre da Organização Europeia para a Exploração de Satélites Meteorológicos (European Organization for the Exploitation of Meteorological Satellites (EUMETSAT)), Sistema Polar de Segunda Geração (EUMETSAT Polar System - Second Generation (EPS-SG)) que apoia a operação dos satélites meteorológicos europeus. Possui uma antena de banda X protegida por radome (cobertura aerodinâmica em forma de cúpula) e recebe dados dos satélites orbitais polares da EUMETSAT que apoiam a monitorização meteorológica, climática e ambiental.
4. Radar Espacial LeoLabs, propriedade da Leolabs, iniciou a sua operação no segundo semestre de 2022. Este radar faz parte da constelação global de sensores LEO (Low Earth Orbit: Órbita Terrestre Baixa) da LeoLabs. Este investimento de várias décadas melhora a capacidade de rastreamento de objetos LEO em mais 25%, numa localização única no planeta. Esta infraestrutura contribuirá para um catálogo LEO crescente de 250 000 objetos rastreados, adicionando atualizações mais oportunas sobre eventos críticos em LEO, incluindo colisões, rupturas, manobras, novos lançamentos e reentradas, e reduzindo o tempo necessário para realizar previsões.
5. Antena TT&C de 15 metros inaugurada em Abril de 2021, é uma antena de Telemetria, Rastreamento e Comando (Telemetry, Tracking & Command (TT&C)) que suporta a aquisição de telemetria em banda S e banda X e uplink de telecomando, com

desempenho semelhante às estações terrestres ESTRACK. Esta infraestrutura foi inicialmente implantada em Perth, Austrália, como parte da rede ESTRACK da ESA. Após a sua desativação devido a limitações do espectro de radiofrequências, Portugal adquiriu a antena e implantou-a em Santa Maria, onde pode continuar a ser utilizada para explorar oportunidades comerciais e científicas, tendo a capacidade de alcançar o espaço profundo.

Num futuro próximo, as instalações do Teleporto de Santa Maria terão as suas capacidades ampliadas com a implementação de uma nova estação de rastreamento, com pelo menos 5,5 metros, que garantirá a continuidade das capacidades existentes, bem como abrirá novas possibilidades. O SMA-1b continuará a realizar o rastreamento dos lançamentos originários da Guiana Francesa e também será acompanhado por um Auxiliar de Aquisição. O sistema completo será capaz de suportar operações TT&C nas bandas S e X, apoiando também atividades de reentrada, como o Space Rider, veículo reutilizável da ESA, bem como outras atividades comerciais a serem desenvolvidas na Ilha de Santa Maria.

2.3. Estação RAEGE

A Estação RAEGE (Rede Atlântica de Estações Geodinâmicas e Espaciais) de Santa Maria inaugurada em Maio de 2015 é dedicada à interferometria de base muito longa (Very Long Baseline Interferometry (VLBI)). A VLBI baseia-se na observação de um objeto celeste simultaneamente com um conjunto de radiotelescópios amplamente distribuídos, medindo o atraso na recepção da radiação do objeto selecionado em cada telescópio para avaliar variações muito precisas na posição relativa dos diferentes telescópios. Estas observações permitem a determinação precisa do quadro de referência terrestre, do quadro de referência celeste e da orientação da Terra no espaço. A Estação RAEGE de Santa Maria foi aceite em novembro de 2023 pelo Serviço Internacional VLBI para Geodesia e Astrometria (International VLBI Service for Geodesy & Astrometry (IVS)) na Rede Central do Sistema Global de Observação VLBI (VLBI Global Observing System (VGOS)) como uma estação regular. A estação RAEGE de Santa Maria possui um radiotelescópio de 13,2 m equipado com um recetor criogénico na banda entre 2-14 GHz. A estação também inclui duas estações GNSS (Global Navigation Satellite Systems) permanentes, integradas nas redes Internacional (IGS: International GNSS Service), Europeia (EUREF: European Reference) e Açoriana (REPRAA: Rede Estações Permanentes da Região Autónoma dos Açores), uma fonte de alimentação ininterrupta e o edifício de controlo que aloja gravímetros e sismógrafos e o relógio atómico de maser de hidrogénio.

Conclusão

Situados entre as duas margens do Oceano Atlântico, os Açores dispõem, desde sempre, de uma «centralidade atlântica», facto este particularmente visível para a Ilha de Santa Maria na 2GM e na Guerra Fria, o que conferiu a Portugal uma importância geopolítica e geoestratégica global.

Assumindo como objeto principal de estudo da presente dissertação, qualificar a importância passada, presente e futura da ilha, a presente investigação tem como ponto de partida a seguinte pergunta: as interações internacionais de Santa Maria foram relevantes ou irrelevantes para Portugal?

Tendo em consideração a pergunta inicial de qualificar a importância passada, presente e futura da Ilha de Santa Maria para Portugal, pretendeu-se validar as seguintes hipóteses:

1. A importância da Ilha de Santa Maria no passado a nível internacional para Portugal.
2. Se Portugal foi beneficiado ou prejudicado com os contatos internacionais que a ilha teve.
3. Se Santa Maria terá uma posição de relevo no panorama internacional vindouro.

Por forma a respondermos à questão principal da investigação, descrevemos os vários contatos que a ilha teve desde a sua descoberta oficial até aos presentes dias onde se constatou que Santa Maria foi um local estratégico de primordial importância para Portugal, tanto no âmbito do seu passado colonial, quanto nas dinâmicas políticas e militares globais dos séculos subsequentes. Longe de serem irrelevantes, as interações internacionais que ali se desenrolaram são emblemáticas da posição geoestratégica de Portugal no meio do Oceano Atlântico e ilustram, de forma clara e inequívoca, a centralidade de Santa Maria nas estratégias de defesa, comércio e diplomacia lusas.

Inicialmente, no contexto dos descobrimentos e da expansão ultramarina, a vulnerabilidade da ilha face às investidas corsárias e piratas evidencia não apenas um risco latente, mas também a importância que Santa Maria tinha enquanto ponto de passagem no corredor atlântico entre a Europa e o Novo Mundo. Os sucessivos ataques por corsários castelhanos, berberes, franceses, ingleses e holandeses não foram episódios isolados, mas reflexos de disputas geopolíticas entre potências emergentes e consolidadas. Tal cenário sublinha a função de Santa Maria como “fronteira” do mundo conhecido, um espaço de contacto e conflito onde se projetavam interesses económicos, religiosos e militares de âmbito global.

A ilha, pela sua localização estratégica, tornou-se palco de uma luta constante pelo controlo dos mares e das rotas comerciais, o que não apenas influenciou a segurança marítima de Portugal, mas também condicionou as políticas de segurança terrestre adotadas pela Coroa portuguesa.

Entrando no século XX, a relevância de Santa Maria adquire nova dimensão no contexto da Segunda Guerra Mundial e da Guerra Fria. A neutralidade colaborante de Portugal sob Salazar não foi mera postura passiva, mas estratégia diplomática sofisticada que aproveitou o valor geoestratégico da ilha para preservar o Estado Novo, ao mesmo tempo em que assegurava vínculos privilegiados com as potências ocidentais, nomeadamente com os EUA. A concessão das bases aérea na Ilha Terceira à Grã-Bretanha e posteriormente na Ilha de Santa Maria aos EUA foi um gesto de acuidade política que transcendeu interesses meramente locais, inserindo posteriormente Portugal na rede global de segurança e cooperação militar: a NATO.

O chamado “Azores Gap” tornou Santa Maria um pilar insubstituível na cobertura aérea do Atlântico Norte, crucial para o controlo aéreo e marítimo. Esta posição geoestratégica reafirmou a importância de Santa Maria não só para Portugal, mas para os equilíbrios internacionais da época.

Na sequência do conflito mundial, a transformação da infraestrutura aeroportuária de Santa Maria num hub transatlântico de relevo internacional, e a instalação de equipamentos estratégicos da NATO durante a Guerra Fria, demonstram a capacidade portuguesa de adaptar um território insular relativamente isolado às novas exigências do sistema internacional moderno. A atribuição da ilha de uma das maiores Flight Information Regions do Mundo reforça essa função de Santa Maria enquanto elemento fundamental da arquitetura da aviação civil global, ampliando sua influência para além das fronteiras nacionais.

Portanto, as interações internacionais protagonizadas por Santa Maria não apenas reforçaram a importância dos Açores para Portugal, como permitiram ao país, transcender sua condição periférica para atuar como ator relevante no cenário atlântico e mundial. Ao constituir-se como espaço de confluência entre interesses políticos, económicos e militares, Santa Maria serviu como plataforma privilegiada para a projeção do poder português e para o estabelecimento de alianças estratégicas que garantiram a integridade territorial e o prestígio internacional da nação.

Assim, longe de irrelevantes, as interações internacionais de Santa Maria configuram-se como um elemento determinante da política externa portuguesa, articulando aspetos de soberania, defesa e cooperação internacional (Multilateralismo), que se mantiveram nas várias fases da história portuguesa, desde os desafios corsários

iniciados no século XV até as complexas dinâmicas da Guerra Fria em finais do século XX.

Neste sentido, considera-se que a primeira hipótese: a importância da Ilha de Santa Maria no passado a nível internacional para Portugal, se encontra parcialmente validada, uma vez que a ilha assumiu um papel estratégico crucial para Portugal ao longo da sua história, especialmente no contexto das interações internacionais. Durante a Era dos Descobrimentos, a sua localização no limite do mundo conhecido a tornou alvo frequente de ataques de corsários e piratas, refletindo a disputa por domínio marítimo entre as potências europeias. Tais investidas evidenciaram a vulnerabilidade da ilha, mas também a sua importância como ponto-chave para o controlo das rotas atlânticas. Já no século XX, durante a Segunda Guerra Mundial, Santa Maria ganhou nova relevância geoestratégica, ao integrar-se nas redes militares dos Aliados por meio da concessão de uma base aérea militar, fator decisivo para a segurança do Atlântico Norte e para a manutenção da neutralidade portuguesa. Posteriormente, a ilha consolidou-se como um importante centro de aviação internacional e infraestrutura civil, reforçando a presença portuguesa no cenário global. Logo, Santa Maria foi um eixo vital para Portugal, simbolizando permitindo a projeção internacional de Portugal como local geoestratégico, sobretudo no seu período áureo do aeroporto no século XX.

Relativamente à segunda hipótese: se Portugal foi beneficiado ou prejudicado com os contatos internacionais que teve, conclui-se que os contatos internacionais da Ilha de Santa Maria revelam-se, em última análise, benéficos para Portugal, apesar dos inúmeros desafios enfrentados ao longo da história. Embora tenha sofrido diversos ataques de corsários e piratas nos séculos XV a XIX, que evidenciaram fragilidades defensivas e causaram prejuízos materiais e sobretudo humanos, essas ameaças também impulsionaram a Coroa a reforçar sua presença e estratégias de defesa nos Açores. No século XX, particularmente durante a Segunda Guerra Mundial, Portugal soube capitalizar a posição estratégica de Santa Maria, convertendo-a em peça-chave para a cooperação militar com as potências aliadas, o que fortaleceu a soberania nacional e a projeção internacional do país. A criação de infraestruturas de raiz, permitiu a integração da ilha nas redes internacionais da aviação e de defesa militar durante a 2ª GM e a Guerra Fria, o que consolidou o investimento realizado. Assim, apesar das dificuldades iniciais, os contatos internacionais proporcionaram a Portugal ganhos políticos, estratégicos e económicos, evidenciando que o balanço dessas interações foi amplamente positivo.

Finalmente quanto à terceira hipótese: a possível posição de relevo no panorama internacional vindouro, Santa Maria, destaca-se, desde já, como um ponto estratégico de enorme importância internacional, sobretudo no contexto da atual corrida espacial, que representa a nova fronteira do conhecimento e exploração humana.

Tal como Portugal foi pioneiro durante a Era dos Descobrimentos, desbravando mares desconhecidos e conquistando vantagens econômicas e geopolíticas, hoje Santa Maria assume uma posição relevante na exploração do espaço, um domínio que representa o futuro da competição e cooperação global.

O principal fator que torna a ilha particularmente relevante no panorama espacial internacional é a sua localização geográfica. Próxima ao equador e posicionada no meio do Oceano Atlântico, a ilha oferece condições ideais para o lançamento de foguetes. A rotação da Terra é mais rápida junto ao equador, permitindo que foguetes lançados a partir dessas regiões ganhem um impulso extra que economiza combustível e reduz custos, além de aumentar a eficiência das missões espaciais. Outro aspeto fundamental é que o lançamento para leste, a direção da rotação da Terra, permite aproveitar melhor essa velocidade, e a posição de Santa Maria facilita esse tipo de lançamento, com a vantagem adicional de ter vastas áreas oceânicas desabitadas para efetuar trajetórias seguras.

Este potencial foi reconhecido formalmente em Agosto de 2025, quando a ANACOM concedeu a primeira licença para o funcionamento do Centro de Lançamento Espacial situado na área de Malbusca, gerido pelo Atlantic Spaceport Consortium (ASC), um consórcio 100% português formado por empresas nacionais. Este centro apresenta características competitivas como baixa densidade de tráfego aéreo e marítimo e ampla área oceânica para operações seguras de lançamento e reentrada. O primeiro lançamento comercial está previsto para 2026, em parceria com a empresa polaca SpaceForest, com o lançamento do foguetão suborbital *Perun*, marcando a entrada de Santa Maria no mapa dos portos espaciais ativos na Europa.

Além do centro de lançamento, Santa Maria abriga um ecossistema espacial completo e integrado, que reforça ainda mais a sua posição no cenário internacional. O Teleporto de Santa Maria é uma infraestrutura crítica, situada estrategicamente para monitorizar e apoiar lançamentos espaciais europeus, especialmente do porto espacial em Kourou, na Guiana Francesa. Esta instalação possui diversas estações essenciais, como a estação de rastreamento da ESA (European Space Agency), que recebe telemetria em tempo real dos lançamentos Ariane, Vega e Soyuz, e simultaneamente apoia programas de monitoramento ambiental e segurança marítima da União Europeia.

Outra infraestrutura de destaque é a Estação de Sensores Galileo, que monitora a precisão do sistema europeu de posicionamento global, vital para a navegação civil e militar. Também integra o sistema terrestre da EUMETSAT para satélites meteorológicos, contribuindo para o monitoramento climático e ambiental. Recentemente, o radar LeoLabs foi instalado em Santa Maria, ampliando significativamente a capacidade global de rastreamento de objetos em órbita terrestre

baixa, um aspeto crucial para evitar colisões e garantir a segurança das operações espaciais.

Ainda no âmbito tecnológico e científico, a Estação RAEGE, inaugurada em 2015, desempenha papel essencial em geodesia e astrometria, utilizando técnicas avançadas de interferometria para determinar com precisão a posição da Terra e a orientação no espaço. Essa estação integra redes internacionais que suportam desde pesquisas científicas até aplicações práticas em navegação e telecomunicações.

Conclui-se, portanto, que o futuro da Ilha de Santa Maria no panorama espacial internacional é promissor e ambicioso. Está prevista a expansão das suas instalações com a construção do Centro Tecnológico Espacial, que oferecerá suporte polivalente às atividades espaciais, incluindo a receção e processamento de cargas úteis, montagem, integração e testes de tecnologias espaciais.

Essa infraestrutura fortalecerá o ecossistema local e facilitará o retorno de veículos espaciais reutilizáveis, como o Space Rider, reforçando a posição da ilha como um polo europeu de inovação espacial.

Com o contínuo crescimento do setor espacial, marcado por maior interesse de países e empresas privadas em explorar o espaço para fins científicos, comerciais e militares, Santa Maria tem potencial para ser uma peça-chave nas próximas décadas. A ilha não apenas contribui para a economia e projeção internacional de Portugal, mas também posiciona-se como um hub estratégico global, com o seu ecossistema capaz de atender às necessidades emergentes da exploração espacial, desde o lançamento de foguetes, monitoramento de satélites e zona de retorno veículos espaciais, até o desenvolvimento tecnológico e científico.

Em suma, a posição geoestratégica, as infraestruturas de alta tecnologia já existentes e os projetos futuros fazem de Santa Maria um ator relevante no panorama espacial internacional presente e futuro, colocando a ilha como um ator relevante para Portugal, com claros benefícios para a Europa, sendo claramente uma afirmação da sua centralidade em termos geoestratégicos para o setor espacial e tecnológico.

Referências:

- Agência Espacial Portuguesa (6NOV2024). *Sede da Agência Espacial Portuguesa inaugurada nos Açores*.
<https://ptspace.pt/pt/sede-da-agencia-espacial-portuguesa-e-inaugurada-esta-quinta-feira-nos-acoresh/>
- ALBERTO, E. (2014). *De Regresso ao Reino Contributo para o Estudo dos Cativos Açorianos no Norte de África (Séculos XVII-XVIII)*. Empresa Gráfica Açoreana.
https://run.unl.pt/bitstream/10362/26744/1/Aqu_m_e_al_m_de_S_o_Jorge_EM_A_De_regresso_ao_reino.pdf
- ALEXANDRE VI, Papa (1493). *Bula Inter Caetera Divinae Majestati*. Arquivo Nacional Torre do Tombo.
https://www.academia.edu/124537494/A_bula_Inter_caetera_4_de_maio_de_1493
- ANDRADE, L. (1992). *Os Açores, a Segunda Guerra Mundial e a NATO*. Impracor.
- ANDRADE, L. (1993). *Neutralidade Colaborante: O Caso de Portugal na Segunda Guerra Mundial*. Ponta Delgada: (s.e.)
- ANDRADE, L. (2002). *Uma perspectiva açoriana das relações entre Portugal e os Estados Unidos da América*. Arquipélago - História, 2ª série, VI, pp. 361-382.
<http://hdl.handle.net/10400.3/375>
- ANDRADE, L. (2007) *Os Açores e a 2a Guerra Mundial: algumas reflexões*. Os Açores e a II Guerra Mundial/Colóquio Internacional, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura. pp. 45-53.
- ANDRADE, L. (2017). *Uma perspectiva açoriana da política externa dos Estados Unidos da América*. Letras Lavadas.
- ANTUNES, J. (2013) *Kennedy e Salazar O Leão e a Raposa*. Publicações Dom Quixote.
- Arquivo dos Açores (1959), vol. IV, Oficina de Artes Gráficas
- ASH, T. (2001). *História do presente*. Editorial Notícias.

- BAIROS, S. (2009) *Características Geomorfológicas da ilha de Santa Maria (Açores)*. Trabalho de Seminário em Física elaborado no Curso de Geografia – Especialização em Estudos Ambientais, Universidade de Coimbra.
- BANDEIRA, M. (13AGO2025) *Anacom atribuiu primeira licença para abrir um porto espacial ao ASC. Consórcio entre Optimal Structural Solutions e Ilex Space já assinou contratos para voos espaciais, que devem arrancar em 2026.*
<https://eco.sapo.pt/2025/08/13/ilha-de-santa-maria-vai-ter-o-primeiro-centro-de-lancamento-espacial-de-portugal/>
- BARNÉS, H. (2019) *El día en que España casi invadió Portugal: el plan militar de 99 páginas que Franco ocultó*. El Confidencial
https://www.elconfidencial.com/cultura/2019-12-15/franco-espana-invasion-portugal-plan-militar-345_2374828/
- BARROS, H. (1922) *História da Administração Pública nos séculos XII a XV*. Imprensa Nacional, vol. IV, pp. 450-451.
https://purl.pt/6787/4/sc-65990-v/sc-65990-v_item4/sc-65990-v_PDF/sc-65990-v_PDF_24-C-R0150/sc-65990-v_0000_capa-capa_t24-C-R0150.pdf
- BONO, S. (1993). *Corsari nel Mediterraneo: Cristiani e Musulmani Fra Guerra, Schiavitù e Commercio*. 1. ed. La storia.
<https://dokumen.pub/corsari-nel-mediterraneo-cristiani-e-musulmani-fra-guerra-schiavitu-e-commercio-8804367350-9788804367352.html>
- BORGES, M (2020). *O trajecto final da carreira da Índia na torna-viagem (1500-1640) Problemas da navegação entre os Açores e Lisboa: acções e reacções*. Dissertação de Doutoramento da Universidade de Lisboa. Volume I.
<http://hdl.handle.net/10451/44863>
- BORGES, M (2021). *O corso francês contra a Carreira da Índia na primeira metade do século XVI*. Centro de História da Universidade de Lisboa.
<https://impactum-journals.uc.pt/rph/article/download/9401/7500/43694>
- BUEHIER, B (1979). Volume Propagation Experiments at the Azores Fixed Acoustic Range. Naval Underwater Systems Center.
<https://apps.dtic.mil/sti/tr/pdf/ADA075742.pdf>
- CAÇADOR, F. (17JAN2023). *Centro Tecnológico e Espacial de Santa Maria fixa capacidade de acesso ao espaço a partir dos Açores*. SapoTekNoticias.
<https://tek.sapo.pt/noticias/ciencia/artigos/centro-tecnologico-e-espacial-de-santa-maria-fixa-capacidade-de-acesso-ao-espaco-a-partir-dos-aco-es>
- CAÇADOR, F. (18JUL2025). *Perun prepara-se para ser o primeiro foguetão a chegar ao espaço a partir de Santa Maria, nos Açores*. SapoTekNoticias.

https://tek.sapo.pt/noticias/ciencia/artigos/perun-prepara-se-para-ser-o-primeiro-foguetao-a-chegar-ao-espaco-a-partir-de-santa-maria-nos-acoress?utm_source=Whatsapp&utm_medium=web&utm_campaign=sharebutton

- CALÉ, P. (10NOV2024). *Dos Açores para o mundo: mais “portas espaciais” abertas a Portugal a partir de Santa Maria*. SAPO TEK Website.
<https://tek.sapo.pt/noticias/negocios/artigos/dos-acoress-para-o-mundo-mais-portas-espaciais-abertas-a-portugal-a-partir-de-santa-maria>
- CARR, E. (1981). *The Twenty Years' Crisis, 1919-1939*. Palgrave Macmillan.
- CARTWRIGHT, M. (2020). *English Reformation*.
https://www.worldhistory.org/English_Reformation/
- CARVALHO, V. (1995). *A importância do mar para Portugal*. Bertrand Editora.
- CECCHINI, D. (2022). *El hundimiento del acorazado Bismarck, el monstruo marino de los nazis que Hitler creía invencible*.
<https://www.infobae.com/historias/2022/05/27/el-hundimiento-del-acorazado-bismarck-el-monstruo-marino-de-los-nazis-que-hitler-creia-invencible/>
- COLOMBO, C. (1997). *Diários da descoberta da América*. L&PM.
- COLVERO, R. (2019). *O Retorno de Fernando Vii ao trono: Repercussão na América espanhola e portuguesa*. Revista Semina, V. 18, N. 3, pp. 102-115.
<https://seer.upf.br/index.php/ph/article/view/10503/114114957>
- CONTRERA, X. (2023) *Levante dos Mouriscos do Reino de Granada*. Revista Impressões Rebeldes. Ano 11, n. 1.
<https://www.historia.uff.br/impressoesrebeldes/revista/levante-dos-mouriscos-do-reino-de-granada/>
- COLOMBO, C. (1984). *Diários da Descoberta da América, as Quatro viagens e o Testamento*. 2ª Edição. Porto Alegre: L&PM D.
<https://dokumen.pub/diarios-da-descoberta-da-america-as-quatro-viagens-e-o-testamento.html>
- CONSTÂNCIA, J. (1982) *A ilha de Santa Maria: evolução dos principais aspectos da sua paisagem humanizada (sécs. XV a XIX)*. Arquipélago, Série Ciências Humanas, No. 4
- CORREIA, P. (2012). *Geopolítica e Geoestratégia*. Nação e Defesa, N.º 131 – 5.^a Série, pp. 229-246.
https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/7670/1/NeD131_PedroPezaratCorreia.pdf

- CORTESÃO, J. (1960). *A Política de Sigilo nos Descobrimentos*. Comissão executiva das comemorações do quinto centenário da morte do Infante D. Henrique.
<https://archive.org/details/dli.ernet.535282/page/n1/mode/2up>
- COSTA, R. (2003). *Os Açores em finais do Regime de Capitania Geral 1800-1820*. Dissertação de Doutoramento da Universidade dos Açores. Vol. I, pp. 197-198 e Vol II, pp. 128 e 202.
<https://repositorio.uac.pt/entities/publication/fa192f67-3315-4976-97ce-603b55eeff4a>
- COSTA, A. (2021). *Histórias Marítimas dos Açores*. Academia da Marinha.
<https://academia.marinha.pt/pt/edicoes/EdicoesDiversas/Livro%20ARC-net.pdf>
- COSTA, A. (2020). *A Batalha de Toro (1476): a guerra em Portugal entre duas Eras*. Revista E-Strategica, N. º4. <https://www.journal-estrategica.com/numero-4/>
- CRUZ, C. (2019). *Aspetos da defesa militar dos Açores no quadro Atlântico do ‘Mare liberum’ – a fortificação de uma periferia: o caso da ilha de Santa Maria (séculos XVI-XVIII)*. Dissertação de Doutoramento da Universidade dos Açores.
<https://repositorio.uac.pt/entities/publication/11ce476b-857a-474f-8261-8aca123f6e50>
- CRUZ, C. (2020). *Cossairos e Piratas: a Ilha de Santa Maria numa iconografia neerlandesa do século XVI* in ALBERTO, E.; LALANDA, M. (2020) *Ilhas do Mar Oceano: Formas de Governança em Espaços de Fronteira*. Letras Lavadas, pp. 310-330
- DAMIÃO, R. (1995). *Sociedade e Administração nos Açores (Séculos XV-XVIII): O Caso de Santa Maria*. Arquipélago: História, 2a série, vol. 1, No 2
- DANIEL, R. [et al] (15JUL2025). *NATO Summit June 2025—A Victory for Trump and Security Challenges for Europe*. Institute for National Security Studies. Nº 2014. <http://www.jstor.org/stable/resrep71554>
- DECKER, A. (25JUN2025). *NATO isn’t a ‘rip-off’: Trump says he’s leaving Europe feeling ‘different’*. Defense one Website.
<https://www.defenseone.com/policy/2025/06/nato-isnt-rip-trump-says-hes-leaving-europe-feeling-different/406310/>
- DELGADO, H. (1945). *Apontamentos – Açores*. Arquivo da Força Aérea Portuguesa.
- DELGADO ROSA, F. (2008). *Humberto Delgado – Biografia do General Sem Medo*. 2ª Edição, Esfera dos Livros.

- DUARTE, L. (1991) *Crimes do Mar e Justiças da Terra*. In História: revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto
- DUFFY, J. (2004). *Target: America*. Praeger Publishers.
<https://dokumen.pub/qdownload/target-america-hitlers-plan-to-attack-the-united-states-0275966844-9780275966843.html>
- DUNNE, T. [et al] (2013). *International Relations Theories*. Oxford University Press, 3.^a edição pp. 59-93
- ESCORREGA, L. (2010). *Da Importância Geopolítica e Geoestratégica dos Açores no Actual Contexto Estratégico*. Revista Militar, N.º 2497/2498.
<https://www.revistamilitar.pt/artigo/557>
- FELIX, R. (2021). *Disrupções Tecnológicas e o Poder dos Açores durante a Guerra Fria*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores. Dissertação de Mestrado da Universidade dos Açores, pp. 41-42. <http://hdl.handle.net/10400.3/6359>
- FERNANDES, J. (2004). *Caracterização Climática das Ilhas de São Miguel e Santa Maria com base no modelo CIELO*. Relatório de estágio realizado no âmbito do Projeto CLIMAAT, Angra do Heroísmo, p.76.
- FERNANDES, M. (2011). *Corsários do Islão no Atlântico Norte*. Chiado Editora.
- FERNANDES, J. (2016) *A política externa portuguesa e a neutralidade peninsular na II Guerra Mundial (1939-1942)*.
http://repositorio.ulusiada.pt/bitstream/11067/2532/1/dri_joao_fernandes_tese.pdf
- FERREIRA, A. (1985). *O essencial sobre: O corso e a Pirataria*. Imprensa Nacional/Casa da Moeda.
- FERREIRA, A. (1995). *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*. Patrimonia.
- FERREIRA, J (1990). *Os Açores nas duas guerras mundiais*. Política Internacional. http://www.ipris.org/files/1/02_Os_Acores.pdf
- FERREIRA, J. (2004). *Portugal e os EUA nas duas Guerras Mundiais: A procura do plano bi-lateral*. Cadernos Navais, N.º 9.

- FERREIRA, J. (2011). *Os Açores na Política Internacional*. (1.^a edição). Tinta da China Edições.
- FERREIRA, D. (2016) *História de Portugal*. Verso da Kapa, p. 43
- FERNANDES, S. et al. (2019). *O multilateralismo: conceitos e práticas no século XXI*. Imprensa da Universidade de Coimbra.
<https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/83531/1/Multilateralismo.pdf>
- FERNANDEZ, L. (2012). *Los Reyes Católicos. La conquista del Trono*. Rialp
- FIGUEIREDO, J. (1954). *Ilha de Gonçalo Velho*. C.de Oliveira, Limitada
- FIGUEIREDO, J. (1990). *Ilha de Gonçalo Velho: da descoberta até ao Aeroporto*. 2.^a edição, Câmara Municipal de Vila do Porto.
- FIRMINO (7NOV2024). *Vaivém espacial da Europa vai mesmo aterrar nos Açores a partir de 2027*. Publico.
<https://www.publico.pt/2024/11/07/ciencia/noticia/vaivem-espacial-europa-vai-aterrar-aco-es-partir-2027-2110882>
- FONTES, P. (2022). *As relações transatlânticas e a centralidade dos Açores: entre passado e futuro*. Observatório Político. Revista Portuguesa de Ciência Política, N.º 18 pp. 87-103. <http://rpcp.pt/index.php/rpcp/article/view/155>.
- FRUTUOSO, G. (1998). *Saudades da Terra*. Livro I. Instituto Açoriano de Cultura
- FONSECA, H. (2022). *As Ilhas nas Relações Internacionais: Santa Maria (Açores) no Século XX*. Observatório Político.
<https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=http://rpcp.pt/index.php/rpcp/article/download/161/112/236&ved=2ahUKEwjx2d7I14aKAXVwQvEDHW8LCWcQFnoECB0QAQ&usg=AOvVaw3RH0Cof0VZQoz3zQav6vPI>
- GABRIEL, S. [et al] (2024). *House Mice in the Atlantic Region: Genetic Signals of Their Human Transport*. Genes, Volume 15, Issue 12.
<https://www.mdpi.com/2073-4425/15/12/1645>
- GUERREIRO, L. (1996). *O Grande Livro da Pirataria e do Corso*. Círculo de leitores.
- GIL, F. *FIR de Santa Maria*. CAVOK.pt.

- GODWIN, G. (1877). *The 'Victory' of three hundred years ago, with the Earl of Cumberland's voyage to the Azores in 1589*. Portsmouth, pp. 34-35.
- GOIS, D. (1558). *Crónica do Sereníssimo Príncipe Dom João*. Capítulo IX. <https://am.uc.pt/bib-geral/item/45925>
- GOMES, R. (1989). *A construção de fronteiras*. In *A Memória da Nação*. Lisboa, Sá Costa, Pp. 357-371
- HEDLEY, B. (1977). *The Anarchical Society*. 3.^a Edição, p. 64. [http://slantchev.ucsd.edu/courses/ps240/03_Anarchy, Hierarchy, and Sovereignty/Bull - The Anarchical Society \(Ch 1-3\).pdf](http://slantchev.ucsd.edu/courses/ps240/03_Anarchy,_Hierarchy,_and_Sovereignty/Bull_-_The_Anarchical_Society_(Ch_1-3).pdf)
- HERMANN, J. (2010). *Um rei indesejado: notas sobre a trajetória política de D. Antônio, Prior do Crato*. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 30, nº 59. <https://www.scielo.br/j/rbh/a/phrh3CBspqNd4ZnJBqHBwhr/?format=pdf>
- HERSHEY, A. (1911). *The History of International Relations During Antiquity and the Middle Ages*. Cambridge University Press
- HERZ, N. (2009). *Portugal during WW2: Covering the Azores Gap*. <https://warfarehistorynetwork.com/article/covering-the-azores-gap-in-world-war-ii/>
- *Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores*. Arquivo do Quartel-General do Destacamento Americano na Base Aérea das Lajes, Açores.
- INGLÊS, J. (1995). *Cruzada e expansão: a bula Sane Charissimus*. *Lvsitania sacra*, 2.^a série, 7, pp. 403-420. <http://hdl.handle.net/10400.14/4952>
- IKENBERRY, J. (2000). *After Victory: Institutions, strategic restraint, and the rebuilding of order after major wars*. Princeton: Princeton University Press.
- KEOHANE, R. (1990). *Multilateralism: an agenda for research*. *International Journal*. 45(4).
- KISSINGER, H. (1994). *Diplomacia*. (1.^a edição). Gradiva.
- LIMA, O. (1900). *Descobrimento do Brasil*. Livro do Centenário, Vol VIII.
- LOBO-FERNANDES, L. (2007). *De Tucídides a Guicciardini factores perenes do realismo em Relações Internacionais e a ascensão dos novos colossos asiáticos*. *Relações Internacionais*, pp. 07-19.

https://ipri.unl.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri16/RI16_02LLFernandes.pdf

- LUSA. (28MAI2025). *Ilha de Santa Maria pode tornar-se 'hub' de acesso e retorno do espaço*. Açoriano Oriental Website.
<https://www.acorianooriental.pt/noticia/ilha-de-santa-maria-pode-tornar-se-hub-de-acesso-e-retorno-do-espaco-368962>
- MADURO-DIAS, Francisco R. (1997). *Angra do Heroísmo Janela do Atlântico entre a Europa e o Novo Mundo. Síntese Histórica dos Açores*. Região Autónoma dos Açores.
https://www.academia.edu/115962207/Angra_Janela_do_Atlantico_entre_a_Europa_e_o_Novo_Mundo
- MAQUIAVEL, N. (2008). *O Príncipe*. Editorial Presença
- MANPASO, M. (2004). *El documento del Pacto de los Toros de Guisando: estudios y estudiosos*. Revista icade, N.º 63.
<https://revistas.comillas.edu/index.php/revistaicade/article/view/6456>
- MARQUES, A. (2012) *Breve História de Portugal*. Editorial presença. pp. 124-152
- MARQUES, O (2008). *A Entrada de Portugal na NATO – Da Perspectiva Política à Militar*. Dissertação de Mestrado da Academia Militar.
<https://comum.rcaap.pt/entities/publication/d45a4ff1-4d58-488d-875d-c9da74a7972b>
- MARTIN, C; PARKER, G. (2011) *La Gran Armada: la mayor flota jamás vista desde la creación del mundo*. Editorial Planeta
- MARTINS, F. (2001) *Uma Revolução Tranquila? Da Política Externa da Guerra Civil de Espanha ao Pacto do Atlântico*. Diplomacia & Guerra, CIDEHUS. <https://doi.org/10.4000/books.cidehus.3555>
- MARTINS, J. (2013). *Do Basalto ao Betão: Fortificações das ilhas de S. Miguel e Santa Maria – Séc. XVI – XX*. Letras Lavadas Edições.
- MARSHALL, T. (2023). *O Futuro da Geografia*. Edições Saída de Emergencia, pp. 61-79
- MEARSHEIMER, J. (1994). *The false promise of international institutions*. *International Security*. 19(3)
- MENESES, A. (1987). *Os Açores e o Domínio Filipino*. Instituto Histórico da Ilha Terceira, Vol. II, Apêndice Documental. Angra do Heroísmo. Carta da Câmara de Santa Maria ao rei, relatando a tentativa de acometimento da ilha pela armada de

- D. António e o estado de grande miséria (Santa Maria, 7 de novembro de 1582). Archivo General de Simancas, Seccion: Guerra Antigua, Legajo 123, doc. 227. Archivo General de Simancas, Seccion: Guerra Antigua, 129, doc. 158.
- MORGAN, P. (1993). *Multilateralism and Security: Prospects in Europe*. Nova Iorque: Columbia University Press, pp. 328-333
 - MORGENTHAU, H. (2004). *Politics among Nations: the struggle for Power and Peace*. (1.^a edição). Peking University Press Beijing.
 - MONTEIRO, A. (2015). *As Ilhas nas Relações Internacionais: Santa Maria no Século XX*. Dissertação de Mestrado da Universidade dos Açores.
<https://repositorio.uac.pt/handle/10400.3/3808>
 - MONTEIRO, J. (1961). *Incursões de Piratas Argelinos em 1616 e 1675 nos Mares Açorianos*. In *Ocidente*, vol. LXI, N.º 283.
 - MONTEIRO, J. (1982). *Alguns aspectos da História Açoriana nos séculos XV-XVI*. Instituto Açoriano de Cultura.
 - NATO (25JUN25). *NATO concludes historic Summit in The Hague*. NATO website.
https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_236516.htm.
 - NINHOS, C. (2021). *A guerra civil de Espanha*.
<https://ensina.rtp.pt/explicador/a-guerra-civil-de-espanha/>
 - Nunes, J. [et al] (2007). *Os Açores, Ilhas de Geodiversidade: o contributo da Ilha de Santa Maria*. Açoreana, pp. 74-111.
https://www.academia.edu/42831525/Os_Açores_Ilhas_De_Geodiversidade_O_Contributo_Da_Ilha_De_Santa_Maria
 - OLIVEIRA, M.; GERALDELLO, C. (2013). *Maquiavel, os Realistas e a Política Internacional*. Brazilian Journal of International Relations v.2, edição n.1.
<https://revistas.marilia.unesp.br/index.php/bjir/article/download/3200/2509/0>
 - OLIVEIRA, N (2021). *A crise contemporânea do multilateralismo a partir das dificuldades enfrentadas pelas organizações internacionais no século XXI*. Diário das Nações.
<https://diariodasnacoes.wordpress.com/2021/02/15/a-crise-contemporanea-do-multilateralismo-a-partir-das-dificuldades-enfrentadas-pelas-organizacoes-internacionais-no-seculo-xxi/>
 - PAIXÃO, I. (2021). *O Projeto de Extensão da Plataforma Continental de Portugal*. Confraria Marítima de Portugal - Liga Naval Portuguesa
<https://www.confraria-liganaval.pt/o-projeto-de-extensao-da-plataforma-continental-de-portugal/> - :~:text=A 1 de agosto de 2017 foi,uma área aproximada de 2.400.000 km 2.

- “Pan Am aircraft leading up to the Boeing 707 and beyond”, (s.d.). The Pan Am Historical Foundation.
<https://www.panam.org/juan-trippe/jtt-the-jet-age-b707s?highlight=WyJwYW4iLCJhbSdzIiwYm9laW5nIiwNzA3LTEyMSIsImNsaXBwZXIiLCJhbWVyaWNhIiwicGFuIGFtJ3MiLCJwYW4gYW0ncyBib2VpbmciLCJhbSdzIGJvZWluZyIsImJvZWluZyA3MDctMTIxIl0=>
- PARKER, G. (2024). *Continuity and change in Western geopolitical thoughts during the 20th century*. Taylor & Francis Ltd.
- PEDROSA, F. (1989) *Cristóvão Colombo Corsário em Portugal (1469-1485)*. Academia da Marinha.
- PÉREZ, G. (2002) *El ataque de Van der Does: Piedra de toque para una transformación económica de Gran Canaria*. In VEGUETA (Anuário de la Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Facultad de Geografía e Historia), Número 6, p. 49
- PIMENTEL, C. (18AGO2025). *Atribuída licença para porto especial em Santa Maria*. Açoriano Oriental, pp. 2-3
- *Portugal e a Segunda Guerra Mundial na Infopédia*. Porto Editora.
[https://www.infopedia.pt/artigos/\\$portugal-e-a-segunda-guerra-mundial](https://www.infopedia.pt/artigos/$portugal-e-a-segunda-guerra-mundial)
- *Portuguese Space Catalogue 2024 - Overview of the Portuguese Space Community* (2024) Portuguese Space Agency, pp. 238-241.
<https://ptspace.pt/portuguese-space-catalogue-2024/>
- PRESTES, F. (1676) *16) Ermida de Nossa Senhora dos Anjos (CAP.ºs VI e VII)*. In Manuel Monteiro Velho Arruda. *Anotações ao Livro III das Saudades da Terra*, p. 247-248
- QUINTA-NOVA, H. (1996). *A guerra justa ou justiça da guerra no pensamento português*. IDN. Revista Nação e Defesa, pp.168-186.
<https://comum.rcaap.pt/entities/publication/3b97a138-dfca-44ae-9eb1-c4c403a7e6d9>
- RAPOSEIRO, P. [et al] (2021). *Climate change facilitated the early colonization of the Azores Archipelago during medieval times*. PNAS, Vol.118 – N.º 41.
<https://doi.org/10.1073/pnas.2108236118>
- REZENDES, S. (2015). *Receios, privações e miséria num ambiente de prevenção armada: ecos da II Guerra Mundial nos Açores*. Dissertação de Doutoramento da Universidade dos Açores.
<https://repositorio.uac.pt/handle/10400.3/4493?locale=en>

- RODRIGUES, L. (2004). *George Kennan e as negociações luso-americanas sobre os Açores*. Instituto Português de Relações Internacionais, R:I n.º 4.
<https://ipri.unl.pt/index.php/pt/publicacoes/revista-r-i/arquivo-de-revista-r-i/81-relacoes-internacionais-n-4>
- RODRIGUES, L. (2005). *No Coração do Atlântico: Os Estados Unidos e os Açores (1939 – 1948)*. Coleção Defesa e Relações Internacionais, Ed. Prefácio.
- ROSA, M. (2012). *Colombo Português*. Ésquilo
- ROSA, M. (2019). *Portugal e o Segredo de Colombo*. Alma dos Livros
- ROSA, M. (2023) *CRISTOFORO COLOMBO versus CRISTÓBAL COLÓN*. Tese de Doutoramento da Universidade dos Açores.
<https://repositorio.uac.pt/handle/10400.3/6764>
- RIBEIRO, J. (1999) *O papel dos arquipélagos dos Açores e da Madeira no relacionamento luso-americano nos finais do século XVIII e inícios do século XIX*. Separata do Boletim do Instituto Histórico da ilha Terceira, Volume LVII.
<https://repositorioaberto.up.pt/bitstream/10216/54900/2/jorgeribeiropapel000123256.pdf>
- RIAÑO, H. (2013). *El Gobierno mantiene el “Generalísimo” a Franco, porque lo dice el Diccionario Biográfico*. El confidencial.
https://www.elconfidencial.com/cultura/2013-09-26/el-gobierno-mantiene-el-generalisimo-a-franco-porque-lo-dice-el-diccionario-biografico_33023/
- RILEY, C. (1997). *Ilhas Atlânticas e costa Africana*. In *História da Expansão Portuguesa - A Formação do Império (1415-1570)*” Lisboa, Círculo de Leitores.
- ROOSEVELT, F. (27MAI1941). *Radio Address Announcing an Unlimited National Emergency*.
<https://www.presidency.ucsb.edu/documents/radio-address-announcing-unlimited-national-emergency>
- ROOSEVELT, F. (7DEZ1941). *Annotated Draft of Proposed Message to Congress Requesting Declaration of War Against Japan*. National Archives Catalog, p.1
<https://catalog.archives.gov/id/593345?objectPage=4>
- RUGGIE, J (1993). *Multilateralism Matters: the Theory and Praxis of an Institutional Form*. Columbia University Press. pp. 561-598
- RTP Açores (21SET24). *Lançamento de foguetões atmosféricos em Santa Maria*. [Registo vídeo], (2 min.). RTP Açores Website
<https://acores.rtp.pt/local/lancamento-de-fogueto-es-atmosfericos-em-santa-maria/>

- RTP Açores (12MAI25). *Space Rider aterra em Santa Maria em 2027*. [Registo vídeo], (5 min.) RTP Açores Website.
<https://acores.rtp.pt/rtp-acores-50-anos/space-rider-aterro-em-santa-maria-em-2027/>
- SACRAMENTO, M. (2011). *O Caminho da Ibéria*. Dissertação de Mestrado da Universidade Técnica de Lisboa.
<http://hdl.handle.net/10400.5/4014>
- SALAZAR, A. (1939). *Debates Parlamentares, 10 de outubro de 1939*. P.453
<https://debates.parlamento.pt/catalogo/r2/dan/01/02/01/047/1939-10-09?sft=true-p452>
- SALAZAR, A. (s.d.). *Oliveira Salazar - Discursos e Notas Políticas 1928 a 1966*. Coimbra Editora, 5ª Edição
- SALGADO, A. [et al] (2022). *Viagens e Operações Navais (1668 – 1823)*. Academia da Marinha, pp. 188-190.
[https://academia.marinha.pt/pt/edicoes/ultimasedicoes/VIAGENS E OPERAÇÕES NAVAIS 1668-1823_NET.pdf](https://academia.marinha.pt/pt/edicoes/ultimasedicoes/VIAGENS_E_OPERACOES_NAVAIS_1668-1823_NET.pdf)
- SALGADO, A. (2024). *Operações Navais no Atlântico (1580-1589)*. Revista Portuguesa de História Militar, Ano IV, n.º 7, pp.213-215.
<https://www.defesa.gov.pt/pt/defesa/organizacao/comissoes/cphm/rphm/edicoes/ANO4/72024/Documents/11.pdf>
- Santa Maria History 1944-1945. *Historical Data, Santa Maria Airfield, Santa Maria, Azores, Period from May 15, 1945 to September, 30, 1945*. Quartel-general da Ala Central Atlântica (1391st AAF Base Unit)
- Santa Maria Station (2025). Santa Maria Station Website.
https://www.esa.int/Enabling_Support/Operations/ESA_Ground_Stations/Santa_Maria_station
- *Sede da Agência Espacial Portuguesa em Santa Maria confirma “centralidade atlântica” dos Açores, afirma José Manuel Bolieiro* (7NOV2024) Governo dos Açores. <https://portal.azores.gov.pt/web/comunicacao/news-detail?id=16684508>
- SWEENEY, J. (1977). *Genesis of na Airbase: The United States, Portugal, and Santa Maria*. Aerospace Historian, 24(4), p. 222-227.
<https://www.jstor.org/stable/44523127>
- SEVERINGHAUS, J. (1944). *A Brief Review of the Early History of Air Base at Santa Maria*. Headquarters North Atlantic Division-Air Transport Command

- SILVA, L. (2008). *Cristóvão Colon (Colombo) era Português*. Quidnovi
- SILVA, T. (2010). *Operação dos Açores 1941*. Dissertação de Mestrado da Universidade do Porto. <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/55797/2/TESEMESTIAGOSILVA000127030.pdf>
- SILVA, C. (2022). *A Conjuntura Geopolítica e Geoestratégica Contemporânea dos Açores: o caso da Base das Lajes*. Dissertação de Mestrado da Universidade dos Açores. <https://repositorio.uac.pt/entities/publication/69163230-49b2-4024-ad9f-d3bfbece014e>
- SILVEIRA, L. (2024). *Batalha da Salga e batalha das Mós. Dois conflitos armados na ilha Terceira no início da União Ibérica 1581-1583*. Revista Portuguesa de História Militar - Dossier: Ano IV, nº 7. https://www.defesa.gov.pt/pt/defesa/organizacao/comissoes/cphm/rphm/edicoes/ANO4/72024/7_9
- SILVEIRA, C.; FARIA, F. (1986). *Apontamentos para a história da aviação nos Açores*. Secretaria Regional dos Transportes e Turismo, Direcção Regional do Turismo.
- SOARES, C. (29JUL2025). *Santa Maria pode colocar Portugal no mapa das grandes infra-estruturas espaciais da Europa*. <https://www.rfi.fr/pt/programas/ci%C3%A4ncia/20250729-4-6-santa-maria-pode-colocar-portugal-no-mapa-das-grandes-infra-estruturas-espaciais-da-europa>
- SOUSA, P. (2004). *Para uma História da Vinha e do Vinho nos Açores (1750-1950)*. Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira, pp. 115-217.
- SCHEDL, E. (2012). *Santa Maria Connection*. [Registo vídeo]. Horizonte filmes (55 min.) <https://www.youtube.com/watch?v=ast6gKn0tJc>
- TELO, A. (1993). *Os Açores e o controlo do Atlântico (1898/1948)*. Asa Literatura.
- TELO, A. (1996). *As estratégias para o Atlântico nos anos cinquenta*. Revista do Centro de História da Universidade de Lisboa. Nova Série, vol. 1: 117-147. <http://hdl.handle.net/10451/39672>
- TELO, A. (1996). *Portugal e a NATO: o reencontro da tradição atlântica*. (1.ª edição), Edições Cosmos.
- TELO, A. (1999). *Portugal e a NATO (1949-1976)*. Nação e Defesa, N.º 89, pp. 43-84.

- TELO, A. (1999). *Portugal no princípio da II Guerra Mundial*.
<https://ensina.rtp.pt/artigo/portugal-no-principio-da-ii-guerra-mundial/>
- TELO, A. (2007). *Os Açores e a neutralidade portuguesa na 2.a Guerra Mundial – a disfunção em ação*. Os Açores e a II Guerra Mundial, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura: pp. 15-45.
- TELO, A. (2014). *Um Enquadramento Global para uma Guerra Global*. Nação e Defesa, N.º 139.
<https://www.idn.gov.pt/pt/publicacoes/nacao/Documents/NeD139/NeD139.pdf>
- TUATHAIL, G. Ó. (1998). *The Geopolitics Readers*. (1.^a edição). Routledge.
- VIEIRA, A. (1988). *Da poliorcética à fortificação nos Açores: introdução ao estudo do sistema defensivo nos Açores nos séculos XVI-XIX*. Separata do Boletim do Instituto Histórico da ilha Terceira, Volume XLV. p. 1533.
https://www.academia.edu/859941/Da_poliorcética_à_fortificação_nos_Açores_introdução_ao_estudo_do_sistema_defensivo_nos_Açores_nos_séculos_XVI_XIX
- VOLLE, (19MAI25). *MAGA movement*. Britannica Website.
<https://www.britannica.com/topic/MAGA-movement>
- KURY, M. (1987). *História da Guerra do Peloponeso*. Editora Universidade de Brasília.
https://funag.gov.br/loja/download/0041-historia_da_guerra_do_peloponeso.pdf
- WEISS, K. (1980). *The Azores in diplomacy and strategy, 1940-1945*. Center for Naval Analyses. <https://apps.dtic.mil/sti/tr/pdf/ADA085094.pdf>
- WERNHAM, R. (1966) *Before the Armada: The Emergence of the English Nation, 1485-1588*. Harcourt, Brace and World.
- WU, Z (2017). *Classical geopolitics, realism and the balance of power theory*. Journal of Strategic Studies, 41:6, 786-823.
https://www.researchgate.net/publication/320172139_Classical_geopolitics_realism_and_the_balance_of_power_theory

UNIVERSIDADE DOS AÇORES
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas

Rua da Mãe de Deus
9500-321 Ponta Delgada
Açores, Portugal



[2025]

[DM]

A Ilha de Santa Maria e suas interações Internacionais

Marco Filipe de Freitas Viveiros