
**REFLEXÕES SOBRE A IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA
DAS ILHAS ATLÂNTICAS:
SUA PERMANÊNCIA E EVOLUÇÃO HISTÓRICA**

REFLEXÕES SOBRE A IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DAS ILHAS ATLÂNTICAS: SUA PERMANÊNCIA E EVOLUÇÃO HISTÓRICA

Permanência da Importância Estratégica

A permanência da importância estratégica geral das ilhas atlânticas, assim como a graduação desta, entroncam singelamente no confronto histórico entre a potência continental (a França napoleónica, a Alemanha do I e II Reich e actualmente a URSS) e a potência marítima, (seja ela a Inglaterra, seja os EUA).

A atitude dos EUA face à França napoleónica e a sua entrada sempre posterior nos conflitos mundiais deste século dão-nos a medida dos compromissos que os EUA fizeram para não se envolverem de imediato nas questões levantadas pelo «perturbador continental» para empregar a expressão do teórico francês do princípio do século, Almirante Castex. O mesmo Almirante indicava que só uma coligação marítima podia conter a potência continental. É esta uma das funções da Aliança Atlântica que introduz a novidade histórica de um comando permanente em tempo de paz assim como uma articulada atribuição de missões entre os seus membros. Dentro desse esquema já clássico, o triângulo Lisboa — Açores — Madeira é sobretudo uma zona de fiscalização aeronaval, nomeadamente anti-submarina, de comunicações, de transporte e de desembarque. Não é pois o triângulo encarado como teatro de confronto de operações militares entre a Aliança Atlântica e o Pacto de Varsóvia, o que não retira capacidade de disputa sobre as ilhas dado viver-se em época de estratégia indirecta.

Em termos continentais, salvo a Espanha em 1580, só a França napoleónica chegou a Lisboa e nesses tempos os EUA não conjugavam esforços com o Reino Unido. A política de neutralidade defendida por D. João VI não impediu a chegada de tropas do «perturbador continental» a Lisboa. E dá-se então a transferência da soberania portuguesa para o Atlântico com a ida do rei para o Brasil. Sabe-se, por outro lado, que as autoridades portuguesas tinham um plano de evacuação para os Açores caso Hitler invadisse a Península Ibérica.

Daqui nasceu a ideia de que a soberania portuguesa, estando ameaçada em Lisboa, deve procurar refúgio no Atlântico e, ainda hoje, os modernos tratadistas militares encaram os Açores e a Madeira como teatro de refúgio.

Durante a I Guerra Mundial, Portugal entra no conflito contra a potência continental e sofre no seu território três ataques militares. Significativamente três são os portos atacados e logo dois são insulares: Ponta Delgada e Funchal, sendo o terceiro Aveiro.

Já a neutralidade portuguesa durante a II Guerra Mundial perante o perturbador continental alemão não conhece o mesmo destino que a neutralidade de D. João VI face a Napoleão. Hitler não se aventura a qualquer campanha de Rossilhão e deixa em paz a Península Ibérica, se bem que tenha elaborado, em Novembro de 1940, a Directriz n.º 18 para a chamada operação «Félix». Por curiosidade, eis os termos das instruções de Hitler (Documento 444 P. de Nuremberga):

«O objectivo da intervenção alemã na Península Ibérica é expulsar a Inglaterra do Mediterrâneo Ocidental. E assim: 1. Gibraltar deve ser tomada e o estreito fechado. 2. Os ingleses deverão ser impedidos de se apoderarem de qualquer outro ponto da Península ou das ilhas do Atlântico.»

Durante a II Guerra Mundial os problemas virão do mar, e não serão apenas os relacionados com os preparativos de desembarque nos Açores feitos no Reino Unido e com os pedidos de Roosevelt junto de Getúlio Vargas para que este mande ocupar os Açores.

Ora o reflexo inicial fora, como refere Churchill nas suas «Memórias», fixar a fronteira do hemisfério ocidental no meridiano situado a 26º (vinte e seis graus) a Oeste por forma a incluir todo o arquipélago dos Açores. E assim, o plano de operações do Almirante King, concebido em 1940, fixava a fronteira ocidental não no continente europeu mas a meio do Atlântico.

Os resultados finais da II Guerra Mundial vieram entretanto fixar as zonas de tensão principal entre a potência continental vencedora, a URSS e a coligação marítima liderada pelos EUA em plena Europa Central, o que originou a divisão da Alemanha; na Ásia situaram-se essas zonas nas penínsulas da Coreia e da Indochina com a conseqüente divisão de povos e soberanias, assim como no Médio Oriente com os mesmos resultados embora com outras características.

Para o caso que aqui nos interessa tratar, retira-se que o acontecimento que vem consolidar a fronteira ocidental na Europa Central é posterior à

II Guerra Mundial: o estabelecimento da Aliança Atlântica em 1949. Esse facto vem atribuir às ilhas atlânticas uma importância estratégica relacionada com as missões de transporte de comunicações entre a Europa e a América e não a importância decorrente de poderem ser pontos fronteiriços ocidentais, como fora concebido em 1940 face ao anterior «perturbador ocidental». A OTAN, deste modo, não evita a divisão da Alemanha mas não permite que se quebre a articulação da Europa com as ilhas atlânticas. Estas, como entidades europeias, são assim fundamentais para a solidariedade estratégica entre a Europa democrática e o continente americano.

Foi tendo em conta esses dados que escrevi no jornal «Expresso» de 14 de Janeiro de 1978 que:

«A unidade do Estado português — entidade geográfica e política euroatlântica por excelência — requiere uma essencial concentração do nosso esforço de defesa no triângulo continente/Açores/Madeira já que a não ser assim Portugal mais do que qualquer outro país europeu poderá estar dependente na sua unidade do empenhamento ou não dos EUA no futuro da Europa.»

A permanência da importância estratégica das ilhas atlânticas é deste modo evidente. E esta importância tanto lhes é dada pela sua função de articulação entre a Europa e a América como pela evocada sensibilidade fronteiriça entre a potência continental e a potência marítima.

A História demonstra que assim é.

Alguns exemplos históricos da importância estratégica das ilhas atlânticas portuguesas

Para exemplificar o que se acaba de afirmar vejamos o que nos diz a História sobre a importância das ilhas sempre que o perturbador continental ameaça Lisboa.

Assim, em 1807, perante a ameaça napoleónica, celebra-se, entre Portugal e a Inglaterra, uma convenção secreta que permitirá a futura ocupação da Madeira por tropas inglesas, embora na referida convenção, celebrada em Londres, a expedição militar inglesa tivesse ficado condicionada à existência de actos hostis da França contra Portugal e, mais ainda, por actos hostis das eventuais autoridades de Lisboa contra a Inglaterra. Curiosamente, Portugal comprometia-se a não reforçar as suas tropas nem no Brasil nem na Madeira sem prévio acordo com o governo britânico, como se a sua efectiva soberania

nesses territórios não interessasse à potência marítima preocupada com o expansionismo napoleónico. A essência da convenção estava pois intimamente ligada à preocupação com que a Inglaterra via os portos continentais caírem nas mãos dos franceses.

Deste modo, a Madeira funcionou, a partir de 1807, como fronteira para a potência marítima face à potência continental, que se aproximara demasiado de Lisboa com reflexos negativos para a soberania portuguesa. O resultado foi a desarticulação da soberania nacional, mau grado os esforços de D. João VI para manter Portugal neutro na peleja entre a França e a Inglaterra. E o território português foi repartido por diferentes zonas de influência, sendo o continente «francês» e a dimensão insular e colonial «inglesa».

Já na I Guerra Mundial foi diferente a atitude tomada pelas autoridades portuguesas face ao conflito entre a potência continental e a potência marítima já que a I República apoiou decididamente os aliados contra a Alemanha do I Reich (mau grado as tentações neutralistas emergentes no consulado de Sidónio Pais). Foi de facto diferente a atitude das autoridades portuguesas mas não foi muito claro o que se passou nos Açores com as forças norte-americanas entre 1917 e 1919.

Com efeito, desde 1906 que os ingleses alertavam os governantes portugueses para que não atribuísem a qualquer potência concessões para depósitos de carvão nos portos do Atlântico, sem que Londres fosse ouvida. E, ainda antes da I Guerra Mundial, pretensões alemãs de estabelecer depósitos de carvão na cidade da Horta, foram seguidas de uma visita da esquadra alemã aos Açores. Já em plena guerra, em Fevereiro de 1917, o governo inglês informa Lisboa que tinha assegurado unilateralmente a defesa dos portos portugueses não continentais. Quase simultaneamente, os Estados Unidos da América pediam facilidades nas ilhas atlânticas portuguesas. Justificavam as autoridades dos EUA o pedido, pela necessidade de evitar que as ilhas atlânticas se tornassem um refúgio de submarinos alemães.

De facto, a 4 de Julho de 1917, um submarino alemão bombardeia os arredores de Ponta Delgada, na ilha de S. Miguel, com a guarnição portuguesa desprevenida e, de qualquer maneira, sem artilharia adequada para combate daquela natureza.

Logo a 25 de Julho, chegam a Ponta Delgada cinco «destroyers» americanos dando-se assim início à estadia de facto de forças norte-americanas nos Açores, sem que nenhum acordo prévio o permitisse, tanto mais que Portugal estava ligado a outra potência marítima, a Inglaterra, que também

não concordara previamente com bases dos EUA nos Açores, conforme estabelecia o compromisso atrás citado.

Tal não obstou a que o Governo português, em Novembro de 1917, desse a sua aprovação ao estacionamento de forças aeronavais norte-americanas nos Açores assim como concedesse as facilidades de abastecimento pedidas, muito embora insistindo em que as facilidades caducariam com o fim da guerra. De facto, os americanos abandonam os Açores em Setembro de 1919.

Essas facilidades (abastecimentos, depósitos de carvão, estacionamento de forças aeronavais), concedidas durante a I Guerra Mundial, numa altura em que Portugal mantinha uma força expedicionária para ajudar a manter longe das suas fronteiras terrestres a potência continental expansionista, estavam ligadas às funções de articulação das ilhas atlânticas entre os EUA e o continente europeu, ilustrando por si só as características de Portugal como país europeu e atlântico.

As hesitações que, apesar de tudo, marcaram o empenhamento português ao lado dos aliados contra a potência continental durante a I Guerra Mundial, tiveram outra expressão durante a II Guerra, altura em que a neutralidade portuguesa tentada por D. João VI perante a França e a Inglaterra, ensaiada por Sidónio Pais, perante a Inglaterra e a Alemanha, foi a doutrina oficial de Salazar entre a Alemanha nazi e os Aliados, e desde logo com implicações nas ilhas atlânticas, para onde se dirigiu grande parte da mobilização decretada.

São conhecidos, nas suas linhas gerais, os episódios relacionados com os Açores durante a II Guerra Mundial, mas talvez seja conveniente fazer ressaltar ainda uma vez que, enquanto os estrategas ligados às potências marítimas concebiam o abandono do continente europeu, os Açores eram vistos essencialmente como fronteira das potências marítimas perante o imperialismo terrestre, e só a partir do êxito da invasão por tropas aliadas do Norte de África, em 1942, é que aos Açores é atribuída a sua função de articulação entre o continente americano e a Europa.

Dessas duas funções atribuídas aos Açores talvez tenham decorrido as duas atitudes das potências marítimas face à soberania portuguesa, sendo a primeira atitude a que preconizava a ocupação das ilhas pela força, vigente durante o ano de 1941, e a segunda atitude a que preconizava negociações com as autoridades portuguesas. Seria esta última atitude que viria a prevalecer e a dar origem às facilidades concedidas a partir de Outubro de 1942.

Estes exemplos históricos ilustram convenientemente a permanência do interesse estratégico das ilhas atlânticas. Vejamos agora as modificações contemporâneas da sua importância estratégica.

Modificações da importância estratégica

As funções estratégicas de natureza diferente atribuídas às ilhas atlânticas (articulação ou fronteira) podem modificar-lhes a importância e ainda fazer variar os agentes e os métodos ao serviço de influências exteriores.

Acresce que, pelo menos, três novos factores fizeram evoluir nos últimos anos a importância estratégica das ilhas. Esses factores são:

1. a emergência de um novo direito marítimo;
2. as alterações originadas no Atlântico Sul e a situação actual na margem sul de Gibraltar;
3. a nova doutrina naval da URSS.

Haverá certamente outros factores de modificação estratégica das ilhas relacionados com a moderna tecnologia militar decorrente dos aspectos balístico e nuclear, mas a que não iremos agora fazer referência.

1. A emergência de um novo direito marítimo coloca problemas variados à actuação das potências navais. Retenham-se desde já alguns aspectos: em primeiro lugar, o aparecimento da Zona Económica Exclusiva de 200 milhas, o mar territorial de 12 milhas e a questão da definição do direito de passagem inofensiva, assim como o regime de livre trânsito.

Uma das interpretações pretendidas pelos países com capacidade naval é que a ZEE não é uma zona de soberania mas sim uma área onde ao Estado costeiro é atribuída a jurisdição nos aspectos relacionados com a exploração económica, a investigação científica e as pescas, mantendo os outros Estados as liberdades relacionadas com a utilização do mar como via de comunicação, ou seja, de facto, a manutenção do regime de livre trânsito na ZEE.

Porém, a Lei portuguesa n.º 33/77 que fixa a largura e os limites do mar territorial e estabelece uma zona económica de 200 milhas que multiplica por 18 a área sob soberania portuguesa, dá, no seu artigo 3.º, uma interpretação restritiva próxima da visão territorialista que faz das 200 milhas portuguesas uma zona marítima com um regime uniforme de soberania.

Assim, o artigo 3.º estabelece o regime de passagem inofensiva quer para o mar territorial (12 milhas) quer para a ZEE. Não contempla, assim, o livre trânsito.

Orá a «passagem inofensiva» está sujeita a regras muito precisas. A «passagem inofensiva» e a aceitação da largura de 12 milhas como mar territorial têm implicações específicas no regime dos estreitos que convém considerar já que deixa encerrados em mar territorial mais de 100 estreitos internacionais entre os quais o de Gibraltar e o de Dover.

Refira-se que o Direito de passagem inofensiva proíbe o trânsito de submarinos em imersão e de aeronaves pelos estreitos considerados o que levanta grandes objecções por parte das potências mundiais.

Acresce que os Estados Arquipelágicos existentes no Atlântico Sul ficarão, no futuro regime do mar, com o direito de envolverem o conjunto das suas ilhas por uma linha a partir da qual se contarão para o exterior os espaços marítimos da ZEE. Dentro da linha estabelecida só será possível nas águas interiores dos Estados Arquipelágicos o regime de passagem inofensiva, se bem que se estude neste momento a possibilidade de corredores aeronavais em sistema de livre trânsito. De qualquer maneira, o regime dos Estados Arquipelágicos introduz uma forte limitação na mobilidade do transporte e na circulação dos meios militares.

Por todas estas razões o novo direito marítimo vem dar uma dimensão estratégica mais volumosa às ilhas atlânticas e introduz interesses contraditórios que dificultam o estabelecimento de políticas extremistas para a evolução do estatuto das ilhas atlânticas. Dentro dessa perspectiva a autonomia regional instituída para os Açores e para a Madeira após o 25 de Abril de 1974, pelas autoridades portuguesas, constitui um real equilíbrio entre os interesses das populações e a evolução internacional.

É com curiosidade e interesse estratégico geral que se observa pois o estabelecimento da autonomia constitucional espanhola no arquipélago das Canárias.

A influência insular decorrente para os sistemas de comunicação e fiscalização e na exploração das riquezas oceânicas conduz a um acrescido interesse dos países continentais pela evolução política das ilhas em geral tanto podendo verificar-se o incremento de forças centrífugas como a ser mais conveniente a tracção centrípeta. Dificilmente se observará um destino comum para as ilhas atlânticas em termos de estatuto político, tantos são os interesses estratégicos em confronto.

2. As alterações originadas no Atlântico Sul e a situação na margem sul de Gibraltar.

Um segundo factor de modificação da importância estratégica das ilhas atlânticas é a evolução dos acontecimentos no Atlântico Sul, nomeadamente a independência dos arquipélagos de S. Tomé e Cabo Verde (já vimos algumas consequências dos Estados arquipelágicos), a instabilidade na margem sul de Gibraltar e a disponibilidade mais generalizada de portos no continente africano.

Deste modo, a segurança de circulação no Atlântico Norte e Sul está hoje em dia muito mais dependente de centros de decisão heterogéneos que poderão evoluir para centros de decisão conflituosos entre si.

Neste capítulo, refira-se a título de exemplo que a URSS efectuou manobras navais no Atlântico Sul em Abril deste ano e que o porta-aviões «Minsk» estacionou naquelas águas.

Ora o triângulo Lisboa/Açores/Madeira permite apenas o controlo de uma vasta área aeronaval nomeadamente através dos aviões «P-3C Orion» mas mais orientada para cobrir as comunicações entre os EUA e a Europa do que as comunicações no sentido Norte-Sul. Daí que haja quem considere fundamental articular as Canárias no sistema de defesa ocidental mais a sul, embora a URSS tenha diminuído o seu potencial de submarinos. De facto, nos últimos vinte anos, o número de submarinos de ataque soviéticos decresceu de 450 para cerca de 230 conhecidos. Seja como for é indiscutível que as alterações originadas no Atlântico Sul e a situação na margem sul de Gibraltar emprestam à Madeira outro interesse do que o até agora assinalado.

Estes dados porém devem ser relacionados com o terceiro factor atrás apontado, ou seja, a alteração da doutrina naval soviética.

3. A alteração da doutrina naval da URSS.

A importância do domínio dos mares é decisiva para a Europa em caso de confrontação militar com a potência continental. As necessidades estimadas em fornecimento e reforços materiais estão cifradas em cerca de um milhão e meio de toneladas por semana, o que significa ter de se assegurar a travessia do Atlântico por combóios diários de vinte navios cada. Só assim se poderá defender o Rimland europeu.

Mesmo em tempo de paz as áreas sob o comando do Iberlant revelam-se essenciais no abastecimento europeu com o trânsito de 400 navios por dia. Além do petróleo circulam por aí outras matérias-primas de grande impor-

tância industrial e estratégica como sejam o crómio, o manganés, a bauxite.

Por aí se pode avaliar a preocupação que a recente valorização da doutrina Marshall Sokolovskii conhecida por «Sloc» veio trazer aos meios ocidentais responsáveis.

A importância dada pela Armada soviética às missões de interrupção das linhas marítimas e de sonegação das comunicações está bem expressa no facto de em 1971, num artigo do Almirante Gorshkov publicado na Grande Enciclopédia Soviética, estas missões estarem mencionadas no último lugar das tarefas atribuídas à Armada e o mesmo Almirante defender, cinco anos depois, num artigo escrito na Enciclopédia Soviética Militar, que a interrupção de fornecimentos é a terceira tarefa naval. Por último Gorshkov afirma no seu recente livro «Sea Power of the State» que «a mais velha missão da Armada — a batalha contra as comunicações marítimas e os desembarques — mantém toda a sua importância nas presentes condições».

Aí está um dado que poderá revalorizar significativamente a importância estratégica das ilhas atlânticas quer das situadas no hemisfério Norte quer das espalhadas pelo hemisfério Sul.

Conclusão

A importância estratégica das ilhas é pois variável dentro de um contexto de permanência. Desde as teses do Almirante inglês Manham no princípio do século que essa importância tem assumido aspectos doutrinais se bem que as modernas teorias do poder aéreo e a existência de mísseis intercontinentais possam de algum modo subalternizar a importância estratégica das ilhas para lhes atribuir apenas um significado tático. Mas isso seria reduzir o estudo da situação ao conflito potencial entre a URSS e os EUA.

Ora dentro da evolução política mundial, os centros de decisão e os interesses regionais têm tendência a multiplicarem-se e a desenvolverem-se, alimentando deste modo o volume da entropia da estratégia indirecta. Não me ocupei dessas variáveis o que é certamente uma lacuna consciente deste trabalho.

Ocupei-me preferencialmente daqueles aspectos que se podem relacionar com a soberania portuguesa no Atlântico Norte e por conseguinte acentuei a dimensão Leste-Oeste e o confronto histórico entre as sucessivas potências continentais e as potências marítimas.

Dentro dessa perspectiva eu concluiria dizendo que a solidariedade inter-aliados euroamericana defende-se melhor evitando a iberização militar de Portugal, caso a Espanha venha a aderir à NATO, o que se poderá conseguir pelo reforço da dimensão arquipelágica Lisboa-Açores-Madeira. Acresce que, do ponto de vista da Espanha, também não deve haver interesse nessa especialização continental da Península, já que o país vizinho tem também dimensão marítima assinalável, dimensão essa com valor sobretudo mediterrânico.

Por outro lado, é notório que as experiências autonómicas dos Açores e da Madeira têm vindo a constituir reforço apreciável do poder nacional, dentro de uma perspectiva que o Presidente do Governo Regional dos Açores sintetizou como sendo «portuguesa, europeia e ocidental». Isto é, dentro de um contexto de articulação entre a Europa democrática e o continente americano.

Dezembro de 1979

José Medeiros Ferreira