



***PUNTA DELGADA Y HORTA (AZORES): CARACTERÍSTICAS E
IMPORTANCIA DE DOS CIUDADES INSULARES ATLÁNTICAS
(1850-1945)***

***PONTA DELGADA E HORTA (AÇORES): CARACTERÍSTICAS E
IMPORTÂNCIA DE DUAS CIDADES INSULARES ATLÂNTICAS
(1850-1945)***

***PONTA DELGADA AND HORTA (AÇORES): CHARACTERISTICS AND
IMPORTANCE OF TWO ATLANTIC ISLAND CITIES (1850-1945)***

Susana Serpa Silva*

Cómo citar este artículo/Citation: Serpa Silva, S. (2017). Punta Delgada y Horta (Azores): características e importancia de dos ciudades insulares atlánticas (1850-1945). *XXII Coloquio de Historia Canario-Americana* (2016), XXII-038. <http://coloquioscanariasmerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9984>

Resumen: Las ciudades de Ponta Delgada y de la Horta se sitúan, respectivamente, en las islas de San Miguel y Faial, en el archipiélago de las Azores, en pleno Atlántico norte. A pesar de las diferencias que presentan ambas islas y ciudades, en cuanto a su dimensión, población y desarrollo (desde el siglo XIX), podemos constatar rasgos comunes sobre algunas características y el papel que desempeñaron desde el punto de vista geoestratégico. A la salida, ambas ciudades se sitúan en el litoral de amplias cuencas oceánicas y, por eso, desde el siglo XVIII, obtuvieron un lugar importante como puertos atlánticos, llegando a ser dotadas de importantes muelles artificiales y otras infraestructuras. Durante la primera mitad del siglo XX, en particular, la I Guerra Mundial, también asumieron un papel relevante, que demuestra su perfil de ciudades portuarias. En esta comunicación se pretende, pues, presentar un breve análisis comparativo entre estos dos núcleos urbanos de las Azores y de cómo ambos contribuyeron a la afirmación de la importancia geoestratégica del archipiélago.

Palabras clave: Azores; Ponta Delgada; Horta; Ciudades atlánticas; Los puertos; Navegación; Aviación

Resumo: As cidades de Ponta Delgada e da Horta situam-se, respetivamente, nas ilhas de S. Miguel e do Faial, no arquipélago dos Açores, em pleno Atlântico norte. Apesar das diferenças que apresentam ambas as ilhas e cidades, no tocante à sua dimensão, população e desenvolvimento (desde o século XIX), podemos verificar traços comuns relativamente a algumas características e ao papel que desempenharam do ponto de vista geoestratégico. Logo à partida, ambas ficam situadas no litoral de amplas bacias oceánicas e, por isso, obtiveram, desde o século XVIII, um lugar importante como portos atlânticos, vindo a ser dotadas de importantes docas artificiais e outras infraestruturas. Durante a primeira metade do século XX, em especial, a I Guerra Mundial, também assumiram um relevante papel, que comprova o seu perfil de cidades portuárias. Nesta comunicação pretende-se, pois, apresentar uma breve análise comparativa entre estes dois núcleos urbanos dos Açores e de como ambos contribuíram para a afirmação da importância geoestratégica do arquipélago.

Palavras chaves: Açores; Ponta Delgada; Horta; cidades Atlânticas; portos; navegação; aviação

Abstract: The cities of Ponta Delgada and Horta are in the islands of S. Miguel and Faial, in the Azores archipelago, right in the middle of North Atlantic. In spite of the differences between the two islands and cities, in terms of their size, population and development (since 19th century), we can see common traits in relation to some characteristics as the role they played from geostrategic point of view. In first place, both are located on the coast of large ocean bays and have, since 18th century, obtained an important place as Atlantic harbours, being

* CHAM-A. Centro de História de Aquém e de Além-Mar. Universidade Nova de Lisboa / Universidade dos Açores, Portugal. Por opção própria, a autora escreve segundo as regras anteriores ao Acordo Ortográfico.



endowed with important artificial docks and other infrastructures. During the first half of the 20th century, especially on World War I, they also took on an important role, proving their profile of harbour cities. In this paper we intend to present a brief comparative analysis between these two azorean urban centers and how they both contributed to the affirmation of geostrategic importance of the Azores.

Keywords: Azores; Ponta Delgada; Horta; Atlantic cities; harbours; navigation; plains

AÇORES: ILHAS E CIDADES ATLÂNTICAS

O arquipélago dos Açores, conhecido, no século XIX, pelos viajantes norte-americanos, como *Western Islands*, situa-se em pleno oceano Atlântico, constituindo um crucial ponto de apoio e de ligação entre três continentes: Europa, Américas e África. Apesar do atraso das ilhas e da rusticidade da maior parte da população – condicionantes, aliás, reconhecidas pelas elites locais, por alguns políticos e pelos inúmeros visitantes que ali aportavam — as características das paisagens e do clima, a diversidade da fauna e da flora, bem como a sua produção agrícola, acrescidas por uma incontornável e relevante posição geoestratégica, conferiam-lhe uma considerável importância, comprovada pelos três centros urbanos então existentes: Ponta Delgada, Angra do Heroísmo e Horta (ver mapa).



Mapa 1 – O Arquipélago dos Açores e a sua localização no Atlântico e no Mundo.

Fonte: <http://diveazores.blogspot.pt/2006/01/mapa-dos-aores-azores-map.html>

Segundo José Manuel Fernandes, desde inícios do século XIX, tanto o arquipélago dos Açores, como o da Madeira, apresentavam um sistema urbano consolidado e que se desenvolvera, sobretudo, ao longo dos séculos XV a XVIII. As cidades açorianas, tal como as da Madeira e de Cabo Verde, eram litorais e implantadas nos quadrantes meridionais de cada ilha, atendendo às condições climáticas mais favoráveis¹. Ao longo de oitocentos, apesar do fraco investimento do poder central nas ilhas atlânticas, assistiu-se localmente a um esforço de inovação urbanística e arquitectónica, com a remodelação e a reconstrução de edifícios públicos, com a criação de equipamentos modernizantes e ainda com a clara extensão do

¹ FERNANDES (2008), p. 8.

tecido urbano, que se prolongará no século XX². Esta evolução foi mais acentuada nas cidades de Ponta Delgada, na ilha de S. Miguel e da Horta, na ilha do Faial que partilham, aliás, uma configuração algo semelhante e foram alvo de investimentos que atestam o papel que desempenharam nas dinâmicas do Atlântico de oitocentos e novecentos.



Fig. 1 e 2 – Vistas aéreas panorâmicas das cidades de Ponta Delgada (S. Miguel) e da Horta (Faial), na actualidade. Fontes: <http://a-blica.blogspot.pt/2014/09/ponta-delgada.html> e <http://www.panoramio.com/photo/44548562>

Como demonstram as imagens (Figs. 1 e 2), estamos perante duas cidades que se estendem, longitudinalmente, em paralelo ao oceano, com uma estrutura alongada e debruçada sobre as respectivas baías, propícias ao abrigo de embarcações. Tratam-se, pois, de duas urbes de vocação marítima, neste particular Atlântica, e que se notabilizaram, entre muitos aspectos, pelos seus portos. Aliás, para qualquer núcleo urbano a sua área de implantação e de influência constitui um elemento fundamental e, em ambos os casos, a que nos reportamos, o contacto com o mar assumiu grande relevo, à escala regional e global, pelas condições vantajosas à navegação³. Todavia, enquanto a cidade de Ponta Delgada conta com 471 anos de vida, a Horta contabiliza apenas 184 anos, como cidade, por ter sido uma vila até 1833.

Ponta Delgada é a segunda mais antiga cidade do arquipélago dos Açores, mas nasceu, também, como vila. Em 1499, o Rei D. Manuel I concedeu aos moradores o respectivo alvará e, a partir daqui, o seu desenvolvimento foi intenso, devido, em parte, à sua ampla e abrigada baía. Em 1546 foi elevada à categoria de cidade, por alvará do rei D. João III, não se podendo ignorar os efeitos do terramoto de 1522 sobre Vila Franca do Campo, até então a principal localidade da ilha, abrigada por um imponente ilhéu. Ao longo dos séculos XVII e XVIII, a estrutura urbana (edifícios e rede viária) ficou definida, mantendo-se inalterada até ao século XIX, período em que voltou a sofrer consideráveis alterações, graças ao incremento do seu comércio marítimo⁴.

Igualmente no século XIX, a vila da Horta foi elevada a cidade, por alvará de D. Pedro IV e em pleno contexto das lutas liberais portuguesas. No entanto, as suas raízes enquanto povoado são bem mais antigas, remontando a 1466, ano em que o flamengo Josse van Hurtere terá iniciado o povoamento da localidade, que acabou por tomar, por designação, a corruptela do nome do seu fundador. Em 1498, no final do reinado de D. João II, já tinha sido elevada à categoria de vila.

No séc. XVI, na sequência do domínio filipino, sofreu graves ataques e pilhagens de tropas inglesas (condes de Cumberland e de Essex), que atrasaram o seu desenvolvimento e obriga-

² FERNANDES (2008), p. 9.

³ MEDEIROS (1999), p. 51.

⁴ DIAS (1996).

ram à edificação de fortalezas como a do Monte da Guia, no Porto Pim. A partir do século XVIII, a vila atravessou um período de florescimento, devido à exportação do vinho do Pico, para países como a Inglaterra, os EUA, Brasil, França e Rússia, através do seu porto natural, que atraía muitas embarcações⁵. Cada vez mais, as emblemáticas características da baía da Horta — tão favoráveis à navegação atlântica — eram realçadas por tripulações e viajantes. A sua elevação à categoria de cidade fazia desta urbe um pólo de equilíbrio e de descentralização no seio do bipolar sistema urbano do Arquipélago⁶.

Por tudo isto, ao longo do século XIX, ambas as cidades desempenharam um papel marcante nas rotas do Atlântico, na sequência da posição geoestratégica do arquipélago dos Açores. Este sumário estudo, que agora publicamos, inscrito numa perspectiva de análise histórica comparativa, pretende contribuir para a explicação de como nos séculos XIX e XX, e apesar das demoras, das contrariedades e das limitações financeiras, se justificou a tão ansiada construção dos dois portos artificiais, a amarração dos cabos submarinos, o envolvimento na I Guerra Mundial, associado aos interesses norte-americanos e, por fim, a relevância no apoio proporcionado às viagens aéreas transatlânticas.

Por inícios de novecentos, estava coberto de razão o deputado José de Lacerda quando insistia na necessidade dos governos portugueses fazerem mais pelo arquipélago açoriano que, além das suas características biofísicas, da sua abundante agricultura e indústria, tinha uma:

(...) magnífica situação geográfica, a meio do Atlântico, entre a Europa, as Américas e a África, interposto às colossais e crescentes relações marítimas destes vastíssimos centros da indústria e do comércio do Presente e do Futuro (...)⁷.

PONTA DELGADA E HORTA NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX

Esta centúria representou, de facto, um período de transformações no ordenamento das duas cidades, incluindo o início da edificação de infraestruturas de relevo. Em 1882, o norte-americano Lyman H. Weeks, descrevia, assim, a cidade de Ponta Delgada:

Ponta Delgada, a capital [da ilha de S. Miguel], com um porto, está edificada em posição abrigada, protegida por uma cadeia de montes em forma de pão de açúcar. (...). Logo à primeira vista impressiona-nos pelo sentido da sua importância, pelos seus atractivos e prosperidade, (...). O recorte da costa neste ponto forma uma baía de razoável segurança, apenas exposta aos ventos do sul. Há doze anos ou mais projectou-se um quebra-mar, que agora se encontra em lento processo de construção. Atravessando a baía, encontra-se o desembarcadouro para barcos, cercado por formoso cais, no alto de cujas escadas (...), se postam os funcionários da alfândega, prontos a dar as boas vindas ao viajante recém-chegado (...)⁸.

O testemunho do viajante que acabamos de citar, não só atesta as características da cidade (vista do mar) e da sua baía, mas também a demora e a lentidão na construção do molhe artificial. Não obstante a sua comprovada necessidade, por razões de segurança e de incremento económico, os avanços eram muito morosos, devendo-se esta tardia conquista à resiliência dos micaelenses. Ao longo de todo o século XIX, os embarques e os desembarques decorriam no velho cais, a que Lyman Weeks também alude e que podemos observar nas Figs. 3 e 4.

⁵ BARREIRA (1995) e LOBÃO (2010).

⁶ MEDEIROS (1999), p. 58.

⁷ LACERDA (1902), p. XX.

⁸ LYMAN [(1882) (1958)], pp. 251-252.



Figs. 3 e 4 – O velho cais de Ponta Delgada, que hoje já não existe, visto do mar, com as Portas da Cidade, ao fundo, à esquerda. À direita, o movimento de cais, em “dia de S. Vapor”. Os elevados fluxos migratórios que deixavam a ilha, saíam, maioritariamente, pelo cais da cidade.

Fontes: http://indispensaveis.blogspot.pt/2004_11_01_archive.html e FERREIRA, 1992: 401.

Num arquipélago bastante heterogéneo, a ilha de S. Miguel, e por consequência, a cidade de Ponta Delgada, destacavam-se pela sua dimensão, população e riqueza. Entre 1878 e os finais do século, a ilha abarcava 43,6% da população insular, enquanto a cidade se diferenciava das demais, ocupando uma honrosa 5^a posição no contexto nacional⁹.

Apesar das rudimentares condições portuárias, até à década de 1870, o volume de exportações, em especial, de citrinos, atraía inúmeros bergantins, chalupas e escunas, maioritariamente inglesas, que demandavam a cidade para carregar as caixas da fruta e alguns passageiros, quando faziam escala em Lisboa. A Tabela 1 atesta a evolução demográfica do burgo micaelense, entre 1864 e 1930, a qual apresenta uma tendência ascendente, contrariada por uma quebra, mais acentuada, em 1920, de certo motivada pelas consequências da I Guerra Mundial (incluindo fluxos emigratórios) e da mortífera gripe pneumónica. Ponta Delgada era uma das mais populosas cidades portuguesas e a mobilidade das gentes exigia, há muito, a edificação de um condigno molhe.

Tabela 1 - População da cidade de Ponta Delgada (1864-1900)

	1864	1878	1890	1900	1920	1930
Habitantes	15.733	17.635	16.767	17.620	14.834	18.161

Fontes: Anuário Estatístico de Portugal, 1900, Lisboa, I.N., 1907. Recenseamentos Gerais da População Portuguesa.

Por outro lado, havia que proteger as embarcações dos violentos temporais que, com frequência, assolavam a ilha, agravando os perigos que o mar oferecia. Além disso, urgia garantir a agilização do comércio *import/export*, cujos valores não eram despidiosos. Apesar da atrofia do sector industrial, a ilha de S. Miguel, mesmo após o declínio da economia da laranja, continuava a exportar produtos agrícolas e frutícolas (entre os quais já se incluía o ananás), gado e água mineral engarrafada (veja-se a tabela 2).

⁹ *O Açoriano Oriental*, nº 2250, 14 de Maio de 1878; MEDEIROS (1999), pp. 59-60.

Tabela 2 - Comércio externo micalense em finais da década de 90 do século XIX

Importações		Exportações	
Trigo e farinha	465.300 kg	Milho	8.000 moios
Azeite	43.200 “	Fava	10.400 “
Óleo de linhaça	27.330 “	Frutas diversas	11 toneladas
Arroz	50.730 “	Espadana	12 “
Café	4.158 “	Gado	150 cabeças
Açúcar	322.907 “	Água da Lombada	20.000 caixas (50 garrafas cada)
Melaço	148.400 “		
Aubos	30.000 “		
Vinhos do Porto	167.180 lit.		
Vinhos licorosos	26.310 “		
Pedra de cal	3.000.000 “		

Fonte: “Chronica Economica”, in *Revista Michaelense*, S. Miguel, Julho de 1919, Ano 2º, nº 3, p. 295.

O movimento comercial justificava, por si só, a edificação do porto artificial. Porém, escasseava o apoio governamental. Os negociantes, as autoridades locais e a opinião pública entendiam que o esforço do investimento estatal, no âmbito dos transportes e das comunicações — que caracterizara o denominado período da Regeneração (1851-1890) — não fora aplicado nas ilhas, votadas ao esquecimento pelos governos centrais¹⁰. Daí as inúmeras e incessantes súplicas, representações e planos, apresentados às autoridades. Alguns projectos remontam mesmo aos anos 30 e 40, do século XIX, chegando um a defender o recurso ao ilhéu de Vila Franca do Campo, dada a sua proximidade da costa da antiga capital da ilha e outro a ser oferecido, por iniciativa da Associação Comercial de Ponta Delgada, ao então Governador Civil do Distrito¹¹. Desde a primeira legislatura da fase regeneradora, os deputados açorianos deram início a uma campanha a favor do investimento público, nas ilhas, sobressaindo as questões ligadas aos transportes marítimos e aos portos.

Contudo, somente em Agosto de 1860, o Governo Civil de Ponta Delgada foi autorizado, pelo poder central, a contrair um empréstimo para esta construção, mediante as seguintes condições: os micalenses tinham de pagar os juros e a amortização do capital, através da cobrança de 10% do rendimento total das alfândegas distritais e de um acréscimo de 200 réis, sobre cada caixa de laranja exportada e de mais 1,5% sobre os restantes géneros. As condições impostas foram muito pesadas, mas a necessidade era imperiosa e os micalenses não recuaram¹².

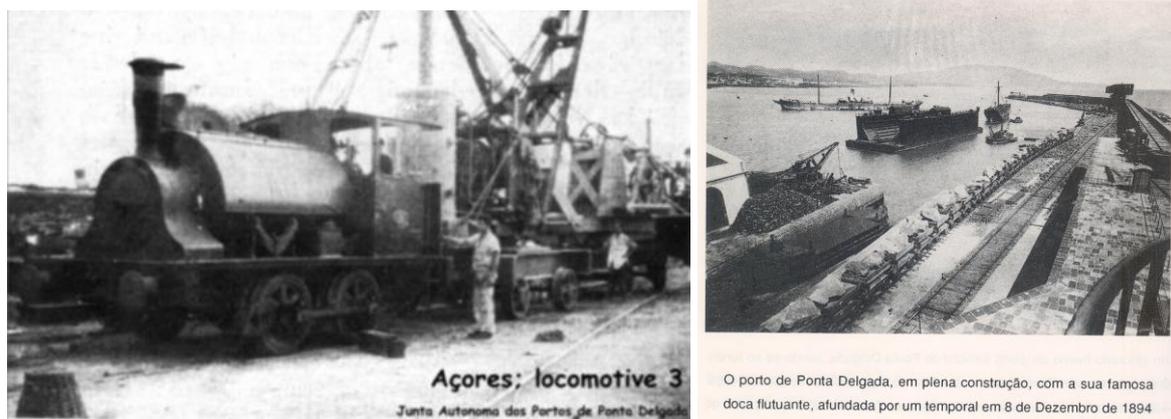
A primeira pedra do novo molhe foi lançada, em 1861, na presença de Sir John Rennie, engenheiro inglês, membro da Real Sociedade de Ciências de Londres, que presidiu ao projecto, iniciado pelo Engenheiro Tucker, assumindo a direção técnica da obra, orçada em 600:000\$000 réis fortes. Em 1862, lançaram-se as primeiras toneladas de pedra para o quebra-mar, prosseguindo as obras a bom ritmo¹³. Uma locomotiva importada fazia o transporte da pedra, sobre o molhe, desde as pedreiras de Santa Clara, como podemos observar na imagem da Fig. 5.

¹⁰ CORDEIRO (1992), pp. 12-14.

¹¹ *Memoria concernente à construção da doca do Ilheu de Vila Franca do Campo na Ilha de São Miguel: ampliando a representação da Câmara Municipal das mesma Vila feita a Sua Majestade Imperial sobre o mesmo objeto, oferecida ao Ilmo. e Exmo. Sr. Ministro e Secretário de Estado dos Negocios do Reino, Bento Pereira do Carmo pelo procurador da referida municipalidade, João António Garcia d’Abranches, Lisboa, Impressão a Santa Catarina, 1834. Projecto para a Construção d’uma doca na Ilha de S. Miguel. Oferecido pela Associação Comercial de Ponta Delgada ao Ilmo. e Exmo. Sr. Francisco Affonso da Costa Chaves e Mello, Governador Civil d’esto Distrito, Ponta Delgada, Typ. F. J. P. de Macedo, 1844.*

¹² SUPICO (1866). MOREIRA DA MOTA (1900).

¹³ Idem. Veja-se também: LEITE (1999); DIAS (1995); JOÃO (1991).



Figs. 5 e 6 – A locomotiva utilizada na construção do molhe. À direita, o processo de construção do molhe, com a doca flutuante, à esquerda, que acabou por se afundar em Dezembro de 1894.

Fontes: <http://historiadosacores.tumblr.com/post/21714429818/18611973-locomotiva-do-molhe-de-ponta-delgada> e FERREIRA (1992), p.404.

Por entre avanços e recuos, e avultados prejuízos causados pelos temporais, em 1866, o molhe já media 544 m e no ano seguinte acostou o primeiro navio: uma escuna inglesa. Em 1873, foi construída uma doca flutuante (Fig. 6), para apoio desta grande obra de engenharia, a qual, mais tarde, acabaria por se afundar na sequência do mau tempo que se fez sentir. Se o movimento de embarcações era bastante acentuado, doravante aumentou, respondendo aos interesses locais, mas também às necessidades e conveniências internacionais, conforme atestam os dados vertidos na Tabela 3. De um total de 479 embarcações, que aportaram em 1896, passou-se para um total de 706, em 1899 e de 688, em 1900, sendo os navios de diferentes nacionalidades.

Tabela 3 - Mapa de embarcações de longo curso entradas no porto de P. Delgada entre 1896 e 1900

Anos	Total embar.	Portuguesas	Inglêsas	Norueguesas	Suecas e Dinam.	Holan. e Aust.	Françesas	Alemãs	Italianas	Americanas	Ou- tras
1896	479	136	226	44	20	9	12	13	6	9	4
1897	566	157	263	44	11	34	16	11	12	11	7
1898	619	173	306	28	15	36	17	12	7	12	13
1899	706	164	401	34	9	39	7	20	9	12	11
1900	688	163	366	43	16	32	12	8	13	17	18
Total	3058	793	1562	193	71	150	64	64	47	61	53

Fonte: Alice Moderno, *Açores. Pessoas e Coisas*, Ponta Delgada, Typ. Popular, 1901.

Entre 1874 e 1884, entraram no porto de Ponta Delgada, 12.585 indivíduos de ambos os sexos e na década de 90, a média diária de navios a vapor, que ali aportavam, era de 20 a 30, sem contar com as embarcações à vela¹⁴. De resto, o estabelecimento de comunicações regulares entre Ponta Delgada e Lisboa, representou um significativo progresso e avanço não só para a ilha de S. Miguel, como para as demais, dada a óbvia quebra do isolamento e maior facilidade na circulação de pessoas, mercadorias e informações¹⁵.

¹⁴ BPARPD – FACPD, *Correspondência Recebida*, Pasta 43 – 1884; FGCPD, Livro 421, *Registo da Correspondência da 2ª Repartição dirigida a diversos Ministérios, 1885/1900*, fls. 475-476.

¹⁵ MOREL (1863), p. 11. LEITE (1999), pp. 8 e ss.

O porto de Ponta Delgada foi, sem dúvida, a obra mais portentosa da ilha de S. Miguel, iniciada no século XIX, cujos custos e derrapagens motivaram a imposição de exorbitantes taxas e direitos que em nada ajudaram a alavancar as trocas comerciais, já de si agravadas pela decadência das tradicionais culturas de exportação, pela concorrência nacional e pelas restrições legislativas¹⁶. Por tudo isto, e em sintonia com a grave crise que o próprio país atravessou a partir de finais do século XIX, a conclusão deste molhe demoraria praticamente um século. A escassez de recursos e os múltiplos contratemplos, levaram a que apenas no período do Estado Novo, em 1963, com o apoio da NATO, se conseguisse, numa última empreitada, chegar aos 1.600 m de comprimento.

Idênticas dificuldades atingiram a construção do porto artificial da cidade da Horta que, contudo, apesar da sua importância e condições naturais favoráveis, não chegaria a atingir a preponderância do de Ponta Delgada.

Desde finais do século XVIII¹⁷, eram realçadas as qualidades da abrigada e movimentada enseada faialense. Em 1831, por exemplo, observava o Capitão Boid, militar britânico que acompanhara a missão liberal aos Açores:

(...), a baía da Horta oferece inquestionavelmente melhor abrigo e mais vantagens do que as que se encontram em qualquer das outras ilhas. Tem cerca de uma milha de amplitude e é protegida, em frente, a Este, pela forma gigantesca da ilha do Pico, que fica apenas a quatro milhas de distância e ao Norte pela ilha de S. Jorge, cuja posição transversal afasta eficazmente a violência do mar naquela direcção. (...). Afora as vantagens que a Horta possui como ancoradouro, poderão aquelas tornar-se de valor incomparavelmente maior com a construção de um porto fechado e sua baía, o que se pode fazer facilmente e com pouco dispêndio, pelo menos em relação com os benefícios incalculáveis (...).¹⁸.



Fig. 7 – O porto da Horta no século XIX. **Fonte:** *Panorama*, Purrington & Russel (1842).
New Bedford Whaling Museum.

O porto da Horta, não só propiciava abrigo a numerosas embarcações, entre elas baleeiras norte-americanas, que demandavam os mares dos Açores (Fig. 7), como facultava reparações e mantimentos e era ainda o porto de escoamento dos produtos das ilhas do Faial (laranja) e do Pico (vinho). O referido Capitão Boid salientou, precisamente, o elevado número de baleeiras americanas, que encontrara no ancoradouro faialense, cujas tripulações eram compostas por

¹⁶ JOÃO (1991), pp. 119-123.

¹⁷ SILVA (2015), p. 363.

¹⁸ CAPITÃO BOID (1835), pp. 7-8.

indivíduos de New Badford e Nantucket que vinham pescar a baleia espermacete, nas águas dos Açores, rumando, depois, ao Atlântico Sul em busca de outras espécies de cetáceos¹⁹.

As vantagens oferecidas pela baía da Horta — que aos olhos de muitos viajantes era a mais agradável e bem situada de todo o arquipélago²⁰ — atraíam inúmeras embarcações, destacando-se a fixação do 1º Cônsul Geral dos Estados Unidos da América, nos Açores, exactamente, nesta cidade, desde 1806. John Bass Dabney e os seus descendentes não só marcaram, profundamente, a História do Faial, do ponto de vista social e económico, como a sua preferência e secular permanência na ilha, atestam o incremento da importância da Horta, no xadrez insular e atlântico oitocentista, resultante da sua crescente afirmação entre o conjunto de portos açorianos. Apesar do volume de negócios em torno do comércio da laranja, na ilha de S. Miguel, ser bastante atractivo, não deixava, porém, de ter características sazonais e de já estar monopolizado por outros negociantes britânicos e norte-americanos radicados nesta ilha. De acordo com Madruga da Costa, os Dabney souberam, pois e bem, durante um século, tirar partido das potencialidades da baía da Horta e do respectivo comércio²¹.

Como afirma César Barreira, no século XIX, a jovem cidade faialense, do ponto de vista populacional e urbanístico, era pequena e mantinha uma traça ainda medieval, com fortes marcas de ruralidade. Todavia, o movimento e a importância da sua baía e porto natural, justificaram, plenamente, a construção de uma doca artificial e, posteriormente, a amarração dos cabos submarinos. Entre 1864 e 1900, como se pode observar na tabela 4, a Horta até sofreu um decréscimo demográfico, recuperado na década de 30, do século XX, mas manteve uma média, aproximada, de 7.100 habitantes, que lhe conferia o terceiro lugar, no seio do arquipélago, ainda que, no *ranking* nacional ocupasse uma posição bem mais discreta e distante da 5ª posição ocupada por Ponta Delgada.

Tabela 4 - População da cidade da Horta (1864-1900)

	1864	1878	1890	1900	1920	1930
Habitantes	8.278	7.446	6.879	6.575	5.718	7.659

Fonte: Anuário Estatístico de Portugal, 1900, Lisboa, I.N., 1907. Recenseamentos Gerais da População Portuguesa.

Não obstante, o movimento portuário não deixava de ser considerável, mesmo ainda antes da construção do molhe artificial. Segundo dados coligidos por Carlos Lobão, entre 1858 e 1876, entraram no porto da Horta, para além de 776 embarcações portuguesas, 619 norte-americanas, 355 britânicas, 95 francesas, 26 espanholas, 22 brasileiras e alemãs, respectivamente, seguindo-se, em menor número, italianas, norueguesas, russas, dinamarquesas, holandesas, entre outras nacionalidades²². A Tabela 5 apresenta os objectivos a que se propunham os navios, entrados neste ancoradouro, entre 1857 e 1867.

Esta movimentação há muito que levava autoridades e agentes locais, a exigirem a construção de uma doca. Como refere Carlos Lobão, faialense que se tem dedicado ao estudo da sua cidade e ilha:

¹⁹ CAPITÃO BOID (1835), *ob. cit.*, p. 10.

²⁰ SILVA (2015), p. 367.

²¹ Cf. COSTA (1996-97b), p. 147.

²² LOBÃO (2010), p. 238.

As excelentes condições de abrigo da baía e a profundidade do seu ancoradouro, tornariam a Horta n[um] entreposto de excelência (...). De facto, nasceria a ideia da construção de um porto artificial [ainda no século XVIII]. (...).

No século XIX, o deputado José Curry da Câmara Cabral apresentaria às Cortes, em 1839, um projecto para tal fim. (...). O certo é que este projecto, como outros que se lhe seguiram, nunca passaram do papel.

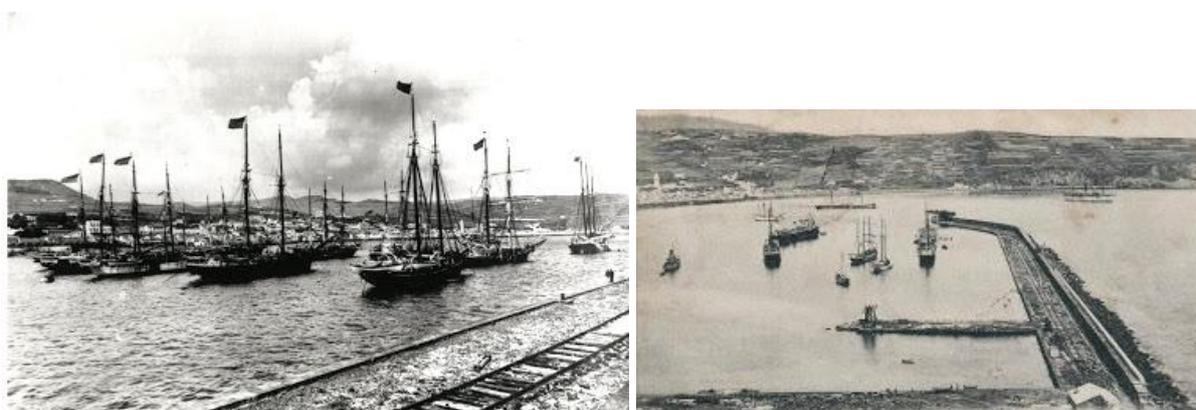
A partir da segunda metade do século XIX, é notória a ideia de que a construção de um porto artificial seria a única esperança para a renovação económica (...) e engrandecimento da ilha e do distrito²³.

Tabela 5 - Embarcações entradas no porto da Horta entre 1857 e 1867 e suas finalidades

	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1867
Comércio	225	189	178	135	160	183	169	141
Abastecimentos e reparações	201	136	155	153	118	144	111	186
Total	426	325	333	288	278	327	280	327

Fonte: “Mapas de embarcações entradas no Porto da Horta no ano de...”, in *O Faialense*, 1859 a 1865 e *A Luz*, 1871. Cit. LOBÃO, 2010: 238.

Foi considerável o intervalo de tempo entre as súplicas, os projectos, a burocracia envolvente e o início da edificação. Idênticas dificuldades e atrasos se depararam para a ilha do Faial, como já sucedera a S. Miguel e, para mais, num país que descurava o investimento nas ilhas, por via das fragilidades do próprio erário público. Somente a 20 de Junho de 1864, o Governo Civil da Horta foi autorizado, por decreto-lei, a construir um porto artificial. Estipularam-se as condições para amortização da dívida, bem como as responsabilidades da respectiva Comissão. Depois de uma espera de 12 anos, a 20 de Março de 1876 deu-se, finalmente, início à construção²⁴ (Fig. 9).



Figs. 8 e 9 – O movimento do porto da Horta (barcos baleeiros), em 1900. À direita, o longo processo de construção do molhe.

Fontes: <https://baleiasebaleiros.wordpress.com/2011/03/07/baleiras-americanas-no-porto-da-horta/> e <http://9ilhasatlanticas.blogspot.pt/2012/06/porto-da-horta-ilha-do-faial.html>

²³ IDEM (2010), pp. 61-62.

²⁴ IDEM, pp. 151 e ss.

Na década de 70, eram já abundantes os armazéns providos de material náutico para fornecimento e abastecimento dos navios. Um acordo então estabelecido entre a Casa Dabney e a Casa Bensaúde (empresa de uma família judaica, radicada nos Açores), concertou, entre ambas, o fornecimento de carvão às embarcações, ficando repartidas as respetivas nacionalidades²⁵. Dedicados ao comércio de importação, os negociantes judeus, nomeadamente os Bensaúde, a par de alguns ingleses, também se dedicaram aos “depósitos de carvão de pedra de Cardiff que [era] do preferível para combustível de vapores”²⁶, instalando-se, assim, também na cidade faialense onde, de há muito, acostavam navios a vapor, que cruzavam o Atlântico²⁷.

Além da imperiosa necessidade de abastecimento dos navios, que terá atraído outros negociantes locais, as companhias ligadas à instalação dos cabos submarinos, também ajudariam a acelerar a construção do porto. Ainda assim, as dificuldades e demoras foram muitas, quer por entraves de ordem financeira, quer por falta de recursos (draga). Embora possa ter subsistido alguma concorrência entre os portos de Ponta Delgada e da Horta, sendo este ultrapassado pelo primeiro, na realidade ambos os portos terão sido atingidos pelos progressos da navegação a vapor e pela crise de âmbito nacional, que afectou toda a economia e finanças portuguesas, a partir de 1890. Em 1892, a perda de hegemonia da família Dabney levou os descendentes a encerrar todas as suas atividades na cidade da Horta²⁸. Mas, o movimento do porto não deixou de ser considerável, independentemente da receita que possa ter gerado. Excluindo as embarcações à vela, que deduzimos serem de âmbito regional, entre 1880 e 1903 entraram no ancoradouro 2.353 navios a vapor, segundo dados recolhidos por Carlos Lobão, a partir de registos da Administração do Porto da Horta. Entre 1904 e 1926, com base nos mesmos registos, a soma atingiu os 4.541 vapores²⁹.

Ao longo da segunda metade do século XIX e inícios do século XX, a cidade da Horta cresceu e consolidou o seu papel geoestratégico, o que motivou, também, alguns melhoramentos urbanísticos (arruamentos, jardins e edificações...). Por fim, surgiram mesmo novos bairros destinados a residentes estrangeiros (alemães e ingleses), devido à instalação dos cabos submarinos, desde 1893³⁰. Este foi, sem dúvida, outro factor impulsionador de crescimento notado, aliás, por José de Lacerda, deputado eleito por Angra do Heroísmo, cidade da ilha Terceira e capital do respectivo distrito.

Por inícios do século XX, José de Lacerda, reconhecia, nas Cortes, o atraso comercial desta ilha comparativamente aos avanços das ilhas de S. Miguel e do Faial, graças aos seus portos artificiais. Segundo as suas palavras, indiciadoras das eternas rivalidades insulares açorianas, a navegação atlântica era atraída pela segurança, pelas comodidades, pelas oficinas de reparações náuticas, pelos aparelhos e depósitos de carvão que estes portos ofereciam, em detrimento do de Angra, reduzido à sua baía natural e sem modernas condições³¹. O deputado reivindicava, então, um molhe artificial para esta cidade. Contudo, ainda que se tratasse de uma aspiração legítima, há muito que a urbe terceirense havia perdido o protagonismo que outrora tivera na vida do arquipélago e no âmbito das relações transatlânticas, sendo claramente ultrapassada pelas outras cidades que, agora, comprovavam a relevância geoestratégica dos Açores do ponto de vista portuário e das comunicações. Atente-se nos dados da Tabela 6:

²⁵ COSTA (1996-97b), pp. 12-13.

²⁶ IDEM, p. 15.

²⁷ Há estudos que apontam que os Dabney já conheceriam a navegação a vapor desde 1821 e, por essa altura, é muito provável que se tenham dedicado a este promissor negócio. Cf. COSTA (1996-97b), pp. 16-17.

²⁸ COSTA (1996-97), p. 10.

²⁹ LOBÃO (2014), VOL. II, p. 39 (Mapa nº 10).

³⁰ BARREIRA (1995), pp. 41-41.

³¹ LACERDA (1902), *ob. cit.*, p. XII.

Tabela 6 – Navios entrados e saídos nos seguintes portos açorianos em 1890

Portos	Navios a vapor	Navios à vela	Navios a vapor e à vela	Tonelagem (entradas)	Tonelagem (saídas)
Ponta Delgada	310	95	405	256.659	255.002
Angra	16	14	30	18.125	17.481
Horta	71	66	137	95.261	92.720
Flores	10	40	50	21.748	21.748

Fonte: Theophilo Ferreira, *ob. cit.*, p. 26 (adaptado).

Além dos portos artificiais que muito favoreceram as ilhas de S. Miguel e do Faial, a instalação dos cabos submarinos tornou-se outra conquista insular de enorme alcance. Há muito que se discutia, nos meandros políticos portugueses e europeus, as vantagens da ligação telegráfica submarina entre os continentes, com o recurso aos Açores como ponto de amarração. Remontam a 1855 as primeiras negociações com a Inglaterra e a 1867 o primeiro contrato provisório, publicado no *Diário de Lisboa*³². O processo arrastou-se durante décadas, apesar de se reconhecer, em geral, as vantagens desta empreitada. Acontece que o envolvimento de diversos países e de diferentes companhias estrangeiras colocava em causa, muitas vezes, o interesse nacional. Em 1867 chegou a ser assinado um contrato, mas as Cortes deliberaram a sua anulação³³. Outros contratos se sucederam e ainda em 1892 o assunto era alvo de debate parlamentar. Teófilo Ferreira, então deputado pelo círculo da Horta, apresentou uma moção de ordem, em que destacava a importância da ligação telegráfica ao arquipélago, que não só deveria estreitar os laços entre as ilhas e a metrópole, mas entre o velho e o novo mundo:

(...). Considerando que o lançamento do cabo telegráfico submarino não aproveita só ao comércio do velho e novo mundo, mas ainda à ciência meteorológica, de tamanho alcance para as previsões das alternativas atmosféricas, às quais se podem seguir tantas perdas de vidas e fazendas (...). A Câmara resolve aprovar, como indispensável e urgente, o projecto em discussão, e recomendar ao governo que invide todos os seus esforços junto dos concessionários do cabo submarino, para que se efectue, no menor lapso de tempo, a ligação da ilha das Flores com a do Faial, do mesmo modo que no contrato se providenciou para as ilhas do Pico e S. Jorge, (...) ³⁴.

A ilha das Flores situava-se a 1.300 milhas da Terra Nova (muito próxima de Nova York) e ficava muito perto da ilha do Faial, sendo certo — segundo as cartas de pilotagem, publicadas pela repartição hidrográfica dos EUA —, que a rota dos navios à vela, que iam para o mar da Mancha, fazia-se a oeste das Flores ou a este da mesma ilha, não muito longe do grupo central e, portanto, do Faial³⁵. As reivindicações da Associação Comercial da Horta insistiam na favorável posição geográfica da ilha, mas os planos oscilavam entre as Flores e o Faial.

A reconhecida importância da ligação do cabo submarino aos Açores, verdadeira ponte de apoio, em pleno Atlântico, motivaria mesmo a intervenção da Sociedade de Geografia de Lis-

³² FERREIRA (1892), p. 8.

³³ SILVA (2010), pp. 192-193.

³⁴ *Idem*, p. 7.

³⁵ *Idem*, p. 24.

boa e o micalense Hintze Ribeiro, na qualidade de Presidente do Conselho de Ministros, acabaria por ter uma participação decisiva. As companhias estrangeiras defendiam a amarração dos cabos nos Açores — por ser incontornável — mas não queriam ser oneradas com pesados direitos que tanto convinhão ao governo português³⁶. Finalmente, em 1893, foi promulgada a lei que autorizou o governo a contractar a *Telegraph Construction and Maintenance Company* para o estabelecimento e exploração do cabo entre Lisboa e os Açores, tocando Ponta Delgada e a Horta. A mesma companhia adquiriu o direito de explorar os cabos submarinos entre os Açores e as costas da América do Norte, ficando o governo português com a incumbência de estabelecer os ramais entre diversas ilhas açorianas, bem como de construir as linhas telegráficas terrestres³⁷. Efectivada a primeira ligação de Cascais (Lisboa) à cidade de Ponta Delgada e, daqui, para a Horta, pelo navio *Seine*, em 1895 o governo transferiu para a *Europe & Azores Telegraph Company* todas as concessões feitas no anterior contrato, com o objectivo de amarrar, nos Açores, um cabo para o EUA (Nova York) e Canadá e outros ainda para a Europa (Irlanda, Grã-Bretanha e Emden, na Alemanha). Em seguida, graças a subconcessões feitas a companhias americana e alemã, foi instalada uma estação de radiotelégrafo na Horta e até 1928 amarraram, nesta cidade, 15 cabos submarinos (com ligação a África, EUA e Canadá, Norte da Europa, Cabo Verde e ainda Lisboa), transformando o pequeno burgo num dos maiores centros de comunicações do mundo, até final da II Guerra Mundial³⁸. Esta particularidade motivou a fixação de operadores britânicos e alemães, que tinham os seus bairros próprios e introduziram novos costumes e hábitos quotidianos.



Figs. – 10 e 11 – Estabelecimento do cabo submarino, no Faial, em 1900. À direita, antena de telégrafo, no Faial (cerca de 1910). Fontes: <http://historiadosacores.tumblr.com/page/41> e <http://www.prof2000.pt/users/avcultur/Postais4/AcoresBR25.htm>

Todavia, se para os faialenses o cabo submarino era importante para quebrar o isolamento das ilhas e motivar a valorização do porto da Horta — desígnios porque lutaram durante toda a segunda metade do século XIX —, para as potências europeias, os objetivos eram outros. Numa fase de expansionismo ultramarino europeu, os britânicos, seguidos, posteriormente, pelos alemães, rapidamente perceberam como os cabos submarinos podiam contribuir para

³⁶ SILVA (2010), pp. 193-194.

³⁷ O Fundo documental de Ernesto Rodolfo Hintze Ribeiro, depositado na Biblioteca Pública e Arquivo de Ponta Delgada, oferece inúmera documentação para o estudo de todo este processo. Cf. SILVA (2010), pp. 194-195.

³⁸ BARREIRA (1995) e LOBÃO (2014), pp. 97-107.

uma estratégia integradora do seu Império e de hegemonia no domínio do Atlântico. Como refere Ricardo Madruga da Costa, não foi por acaso que os Açores assumiram um enorme relevo a nível das relações internacionais e que, até 1898, o governo inglês pediu, ao governo português, garantias políticas sobre o arquipélago³⁹. A inclusão dos Açores na rede internacional de cabos submarinos, era um desiderato civilizacional, mas que, acima de tudo, servia os propósitos britânicos de exclusividade. Contudo, a *weltpolitik* de Guilherme II depressa ensombraria as pretensões inglesas, pois a Alemanha também decidiria estabelecer uma rede de cabos submarinos no Atlântico norte, o que levou, em 1900, aos trabalhos de ligação entre as cidades de Borkum e da Horta. Assim, noticiava a imprensa germânica⁴⁰:

(...), a recente e bem sucedida abertura do cabo atlântico alemão representa para nós, alemães, um grande progresso: desta forma conquistamos uma comunicação com os países mais importantes fora da Europa, como a América do Norte, que não fica sob influência inglesa e se destina sobretudo a servir os interesses alemães. (...). Só depois de longas e complicadas negociações entre a proprietária do novo cabo em Colónia, (...), se conseguiu com o apoio dos Correios do Império, executar o plano alemão. A maior dificuldade residia na extensão do cabo (8086 km). (...) era necessário a existência de uma estação intermédia, e esta, pela sua localização, só se poderia encontrar nos Açores. (...) o cabo segue de Borkum através do Mar do Norte numa linha ininterrupta até ao Faial; de lá continua sem interrupção até a entrada do porto de Nova York onde se situa a ilha Coney⁴¹.

Os trabalhos relativos à colocação de cabos submarinos, entre a Alemanha e os Açores persistiriam, permitindo à cidade faialense continuar a desempenhar um relevante papel nas dinâmicas tecnológicas e atlânticas de cariz internacional.

PONTA DELGADA E HORTA NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX

No decurso do século XX, as Guerras Mundiais irão reforçar o papel geoestratégico dos Açores. A Grande Guerra – que verdadeiramente marcou o início de uma nova era — teve um grande impacto nas cidades de Ponta Delgada e da Horta que, uma vez mais, assumiram algum protagonismo internacional.

Mal deflagrou o conflito, a Inglaterra cortou dois cabos alemães que ligavam Emden à cidade faialense, mantendo, porém, os que seguiam para os EUA. No seguimento de diversas proibições, os navios alemães que estavam no porto da Horta tiveram de desmontar, sob fiscalização, as suas telegrafias sem fios. As preocupações com a defesa do porto aumentaram, sobretudo com a zona de amarração dos cabos que, por mais vulnerável, passou a ser vigiada, dia e noite⁴². Não obstante, os portos do arquipélago continuaram a ser utilizados, ainda que de forma desigual, por navios ingleses e alemães, enquanto Portugal foi neutro.

Mas, a partir de 9 de Março de 1916, passando Portugal à situação de beligerante, quando a Alemanha declarou guerra na sequência do apresamento de 72 embarcações que estavam nos portos de Lisboa, Ponta Delgada, Horta e Funchal, o conflito começou a fazer-se sentir nas ilhas, com a perigosa inovação dos submarinos germânicos a rondarem o arquipélago. De resto, todos os representantes consulares e funcionários de nacionalidades alemã e austro-

³⁹ CORSÉPIUS E COSTA (2009), p. 395.

⁴⁰ Além de vários estudos já publicados sobre a Horta dos cabos submarinos, veja-se, neste particular, CORSÉPIUS E COSTA (2009), pp. 393-405.

⁴¹ Transcrito e traduzido de *Illustrierte Zeitung*, nº 2984 de 6 de Setembro de 1900, in Anexo 1, CORSÉPIUS E COSTA (2009), p. 404.

⁴² LOBÃO (2014), pp. 107-109.

húngara deixaram de ser reconhecidos pelo governo português, ficando sob tutela dos agentes consulares dos EUA e de Espanha que, assim, assumiram os interesses daqueles países, salvaguardando, por exemplo, os respectivos arquivos. Os 100 cidadãos alemães que, à data, residiam na Horta, por serem funcionários da companhia do cabo ou tripulantes de navios, assim como os demais que residiam nas outras ilhas, foram remetidos para a Terceira onde, no Castelo de S. João Baptista, em Angra do Heroísmo, foi criado o *Campo de Concentrados Alemães*⁴³. Neste campo seriam ainda recebidos muitos outros cidadãos germânicos vindos do continente.

Se todas estas circunstâncias relevam o papel das ilhas no contexto da Grande Guerra, o aspecto mais significativo relaciona-se com a própria campanha submarina e a consequente instalação de uma Base Naval norte-americana em Ponta Delgada. Desde 1915, a Grã-Bretanha mantinha uma pequena força naval nas águas portuguesas da Madeira e Cabo Verde. Havia a hipótese de colocar cruzadores também na Horta, mas os britânicos optaram por Cabo Verde, uma vez que um vaso de guerra chegaria rapidamente da Madeira aos Açores. Ora, a saída dos cruzadores britânicos do Funchal, motivou um ataque alemão, a esta cidade, a 3 de Dezembro de 1916. A ameaça tornava-se, assim, muito real e Portugal solicitou reforços aos ingleses. Doravante, a necessidade de manter a liberdade de navegação no Atlântico levaria britânicos e norte-americanos a estudar as soluções possíveis. Na cimeira de Fort Monroe (em Abril de 1917), os EUA acabam por exigir a instalação de uma força naval própria nos Açores, alcançando este objectivo sem qualquer consulta ao governo português⁴⁴.

De acordo com António José Telo, alicerçada no acordo com os ingleses, a US Navy começou a preparar a instalação da base nos Açores, analisando as várias hipóteses:

Se deslocasse para os Açores uma grande força naval, como pretendia inicialmente, a escolha seria a Horta, o melhor porto natural. Simplesmente, como acaba por optar por uma reduzida força naval, escolhe Ponta Delgada, um pequeno porto artificial que tem a grande vantagem de ser mais fácil de defender contra a ameaça submarina. Na realidade, a Horta não tinha qualquer defesa contra submarinos, pois contava somente com duas antiquadas peças K19 para defesa da costa e a guarnição militar estava reduzida a 200 homens em começos de 1917⁴⁵.

O primeiro sinal da presença norte-americana em Ponta Delgada foi a chegada do navio *Orion*, a 18 de Junho de 1917, carregado de carvão. Só então os portugueses tomaram conhecimento do interesse dos EUA, recebendo a confirmação do seu aliado britânico e acabando por conceder a necessária autorização. Uma avaria na hélice do referido navio obrigou a adiar a sua partida, o que impediu que o ataque de 4 de Julho tivesse consequências mais graves. Nessa madrugada, um submarino alemão (o U-155) começou a bombardear a cidade, atingindo zonas dos arredores e como o *Orion* se encontrava em reparações, disparou sobre o vaso de guerra alemão, obrigando-o a afastar-se. Apesar de ter sido uma situação isolada, relativamente às ilhas, para os norte-americanos foi, naquela altura, a confirmação dos seus receios.

A 26 Julho de 1917 foi instalada a Base Aeronaval Americana em Ponta Delgada, composta primeiro por 4 *destroyers* e um navio base e depois por uma flotilha de submarinos, sob comando do Almirante Herbert Owar Dunn. Junto às Pedreiras da Doca (denominado Campo

⁴³ Idem, pp. 113-114. Veja-se também: REZENDES e CASTELO (2016).

⁴⁴ TELO (2015), pp. 51-52.

⁴⁵ Idem, pp. 52 e ss.

Açores) ficou o acampamento militar de casernas pré-fabricadas. Acrescia a esta novidade, alguns hidroaviões instalados junto ao forte de S. Brás⁴⁶.



Figs. 12 e 13 – Porto de Ponta Delgada durante a I Guerra Mundial (janeiro de 1918) – Companhia Aeronáutica Norte-Americana. À direita, soldados norte-americanos junto ao porto da cidade. Fontes: https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:1st_Aeronautical_Company_at_Ponta_Delgada,_Azores_on_January_21,_1918.jpg e http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_09_Marinha.htm

Segundo Medeiros Ferreira, este primeiro contacto dos norte-americanos com as ilhas dos Açores foi uma das consequências mais significativas do conflito, para Portugal, uma vez que os EUA acabaram por beneficiar do conceito de *facilidades*, que surgira, em 1903, de conversações entre D. Carlos e Eduardo VII de Inglaterra⁴⁷. De facto, o papel que os Açores — em especial, Ponta Delgada — desempenharam na Grande Guerra, deveu-se, em boa parte, às *facilidades* concedidas por Portugal aos EUA, cuja marinha procurava projectar a sua força e influência no Atlântico, quebrando a tradicional política isolacionista, em conformidade com a nova doutrina de “porta aberta” defendida pelo Almirante Alfred Mahan. E que papel tiveram as ilhas dos Açores?

Em primeiro lugar, o de vigilância dos mares, a partir da Base norte-americana, instalada na cidade micalense, graças ao seu porto artificial, recentemente expandido e com boas condições de defesa. Era daqui que partiam os navios americanos para patrulharem as águas do arquipélago. Em segundo lugar, o do não menos importante fornecimento de dados meteorológicos à Inglaterra e aos EUA, sonogando informações aos alemães. Para tal, muito contribuiu a estação britânica, de telegrafia, sem fios, estabelecida no lugar das Feteiras, na ilha de S. Miguel. Relevante foi também o abastecimento de carvão e de alimentos às embarcações, bem como as reparações de pequenas avarias e, por último, como já vimos, a atribuição aos ingleses do controlo dos cabos submarinos alemães que amarravam na cidade da Horta (Faial). Portanto, as actividades desenvolvidas no arquipélago, antes e durante a guerra, foram de natureza logística e ajudaram a consolidar a importância geopolítica dos Açores, bem como o interesse norte-americano pelas ilhas, reforçado aquando da II Guerra Mundial⁴⁸. Se, como refere António José Telo, a presença norte-americana, nos Açores, desde 1917, foi motivo de preocupação para Portugal devido aos sentimentos autonomistas/separatistas que despontavam nestas ilhas, que encaravam os EUA como um potencial aliado; se estas preocupações é que terão motivado o presidente Sidónio Pais a enviar o cruzador-couraçado *Vasco da Gama* para Ponta Delgada e Horta, com vista a reforçar a soberania portuguesa sobre o arquipélago⁴⁹, nada disto, porém, retira aos Açores, e às suas cidades, o importante desempenho que tiveram durante a Grande Guerra, precisamente como plataformas logísticas e de concessão de *facilidades*.

⁴⁶ Tratavam-se dos hidroaviões Navy Curtiss HS-2L, da marinha norte-americana, cuja missão se repartia entre a defesa e a vigilância dos mares. COSTA (2015), p. 77.

⁴⁷ FERREIRA (1985), pp. 636 e ss.

⁴⁸ Cf. FERREIRA (1985).

⁴⁹ TELO (2015), pp. 54-55.

Como o próprio autor refere, é preciso ter em conta as motivações políticas subjacentes às estratégias militares e, na primeira metade do século XX, os Açores facultavam o controlo do Atlântico norte servindo, por isso, os interesses da marinha norte-americana, determinada em consolidar um desígnio que lhe parecia evidente... Os Açores não terão sido, propriamente, uma base de campanha anti-submarina, como afirma António Telo, mas não se pode minimizar a presença norte-americana em Ponta Delgada. Não podemos esquecer que a cerca de um mês do armistício, ainda se registou um emblemático episódio naval em águas dos Açores, envolvendo um submarino alemão. Na madrugada de 14 de Outubro de 1918, a aproximadamente 200 milhas da ilha de S. Miguel, ocorreu a luta desigual entre o caça-minas *Augusto Castilho* e o U-139, que se preparava para afundar o vapor *S. Miguel*, que fazia a ligação entre a Madeira e a cidade de Ponta Delgada. A pequena embarcação, comandada pelo Tenente Carvalho Araújo, escoltava o navio, acabando por se afundar, juntamente com oito marinheiros e o seu comandante, para garantir a sobrevivência dos 206 passageiros e 54 tripulantes⁵⁰. Afinal, os submarinos alemães ainda rondavam os mares do arquipélago...

Em Janeiro de 1919, a Base Aeronaval foi desmobilizada. Os norte-americanos foram-se retirando da ilha de S. Miguel e Ponta Delgada voltou à normalidade. Apesar das perdas e dificuldades inerentes à conjuntura de guerra, graças à presença de inúmeros soldados e marinheiros portugueses e estrangeiros a cidade conheceu um quotidiano diferente e mais agitado, acrescido de algum cosmopolitismo, com espectáculos protagonizados, pelos americanos, no recém estreado Coliseu Avenida⁵¹.

Com o regresso à paz, os mares de Ponta Delgada e da Horta, continuaram a servir de apoio às travessias dos hidroaviões que, nas suas viagens transatlânticas, fizeram do arquipélago um ponto de escala fundamental. Como lapidarmente sintetizou José Medeiros Ferreira:

A Marinha havia descoberto a importância estratégica dos Açores. A Aviação irá explorar essa importância⁵².

Os aviões — uma das maiores conquistas tecnológicas do século XX — contribuiriam para prolongar a importância geoestratégica dos Açores, nesta centúria. Como refere Carlos Guilherme Riley a revolução provocada pela aviação transformaria a própria Geografia e os conceitos de centro e periferia. E assim prossegue o autor:

A melhor prova disso é o facto da periferia açoriana, afastada como estava dos principais centros aeronáuticos, ter acompanhado de perto o progresso ocorrido na vanguarda desse sector, assumindo-se desde a primeira hora como escala incontornável da navegação aérea transatlântica, não só em virtude das suas características de arquipélago oceânico intercontinental, mas por estar dotada também de outros predicados que não são propriamente uma dádiva da Geografia, a saber: estruturas portuárias adequadas à aviação naval; postos de observação meteorológica; comunicações de cabo submarino e telegrafia sem fios. (...) A Horta estava muito bem servida de infraestruturas e competências nesta área, o que explica a sua natural proeminência (...) - na fase pioneira da aviação naval transatlântica (...)⁵³.

Logo em Maio de 1919, o hidroavião *Curtiss NC4*, que fez a primeira travessia do Atlântico entre a América e a Europa, comandado pelo capitão-tenente Albert Cushing Read, pousou nas baías da Horta e de Ponta Delgada (Fig. 14). Sendo um aparelho da US Navy, não só integrava um programa da marinha norte-americana, como concitou a atenção dos EUA

⁵⁰ SILVA (2010).

⁵¹ Idem.

⁵² *Apud* RILEY (2015), p. 63.

⁵³ Idem, p. 61.

relativamente aos Açores, dada a cobertura jornalística que mereceu, envolvendo ainda instituições como a *National Geographic Society*. Todos destacaram a relevância das ilhas, quer no percurso marítimo de descoberta do Novo Mundo, quer no trajecto aeronáutico de regresso ao Velho Continente⁵⁴.

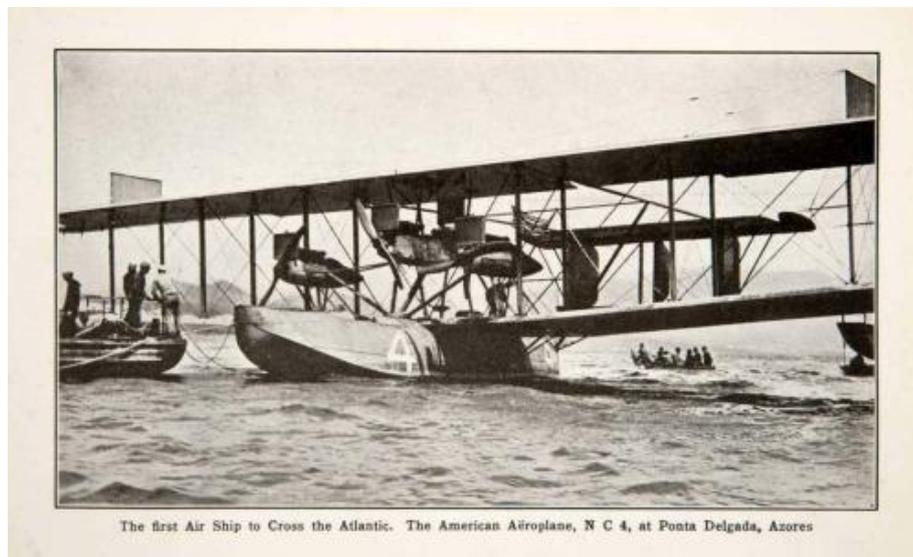


Fig. 14 – O primeiro hidroavião que atravessou o Atlântico: a aeroplano americano NC 4 na baía de Ponta Delgada (tradução da legenda). Maio de 1919. Fonte: <http://www.historynet.com/aviation-history-three-us-flying-boats-were-the-first-to-fly-across-the-atlantic-in-1919.htm>

O governo português também desde muito cedo se apercebeu das potencialidades dos Açores em matéria aeronáutica. Após o armistício, foi considerada urgente a organização de serviços de aviação, nestas ilhas, para garantir facilidades à navegação aérea transatlântica, chegando a ser alocadas verbas para o efeito. O centro passou da Horta para Ponta Delgada e o comandante chegou a ir aos EUA para adquirir aviões e equipamentos. Mas, em Maio de 1921 foi encerrado o primeiro Centro de Aviação Naval em Ponta Delgada, regressando o pessoal a Lisboa. Apesar da visão estratégica, as limitações de recursos e de verbas impediram o governo português de prosseguir com esta política, em prejuízo próprio e do arquipélago. Quem acabaria por dar o impulso à aviação nos Açores acabariam por ser os britânicos e os Americanos, em especial com a II Guerra Mundial⁵⁵.

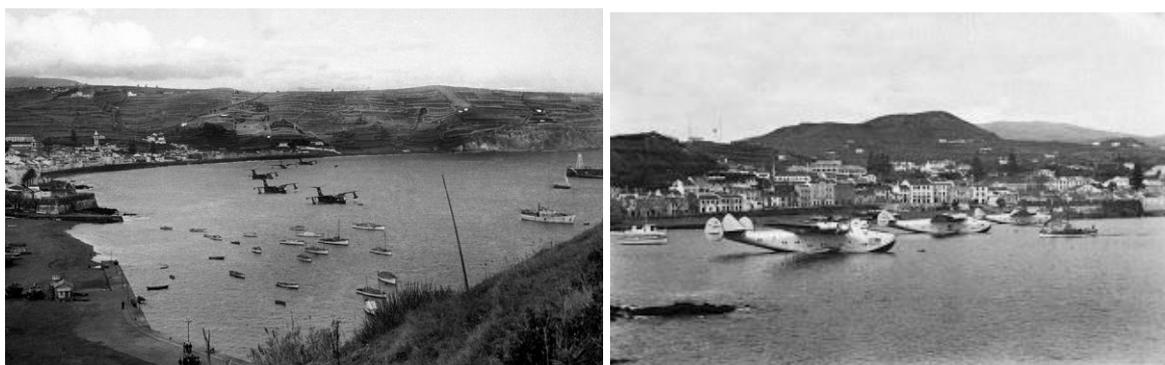
A partir dos anos 20, além dos céus açorianos serem sobrevoados pelos dirigíveis, a baía da Horta transforma-se num aeroporto para hidroaviões norte-americanos e europeus. Com estadas mais ou menos prolongadas, devido às condições climatéricas ou avarias, a cidade faialense acolheu grandes heróis de proezas aéreas e pioneiros da aviação mundial. Nos anos 30, Portugal terá recebido vários pedidos para que os Açores fossem utilizados em voos experimentais e para a instalação de centros de apoio. O mesmo conceito de *facilidades*, já em curso em anteriores circunstâncias, continuava a fazer destas ilhas uma importantíssima plataforma logística. Franceses, alemães, norte-americanos continuaram a utilizar a baía da Horta, com aviões cada vez maiores e mais potentes e o início dos voos comerciais, através de Companhias como a *Imperial Airways* ou a *Pan American Airways*, veio reforçar, ainda mais, a sua importância⁵⁶.

⁵⁴ Cf. COSTA (2015), p. 78 e RILEY (2015), p. 63.

⁵⁵ Destaca-se o estudo do Eng. Viriato Tadeu, *apud* COSTA (2015), p. 75.

⁵⁶ COSTA (2015), pp. 80-83.

O próprio Charles Lindbergh, acompanhado pela esposa, visitaria as cidades da Horta e de Ponta Delgada, em 1933, aquando da expedição *Jelling*, em que realizou o seu primeiro voo transoceânico a fim de estudar todas as possibilidades da navegação aérea comercial⁵⁷. Desde aí, os faialenses passaram a reivindicar que a baía da Horta se transformasse no aeroporto dos Açores, em virtude da frequência com que eram feitas escalas transatlânticas internacionais e atendendo às estações telegráficas, ali instaladas, que muito facilitavam as comunicações. De 1939 a 1944, a frota de *Clipper's* da *Pan American Airways* tornou-se presença assídua no porto faialense (Fig. 16), o qual ganhou uma enorme centralidade no mundo atlântico⁵⁸. De 1944 em diante, o desiderato faialense foi ultrapassado pela construção dos campos de aviação das Lajes (ilha Terceira) e de Santa Maria, cujo incremento muito ficou a dever à II Guerra Mundial...



Figs. 15 e 16 – Movimento de hidroaviões na Baía da Horta, Faial. À direita, os clipper's no porto da Horta, nos anos 40. Fontes: <http://9ilhasatlanticas.blogspot.pt/2012/06/porto-da-horta-ilha-do-faial.html> e <http://9ilhasatlanticas.blogspot.pt/2012/06/porto-da-horta-ilha-do-faial.html>

EM SUMA

Entre 1850 e 1945, as cidades açorianas de Ponta Delgada e da Horta desempenharam um relevante papel geoestratégico atlântico, propiciado pela própria morfologia. Ambas são de traçado bastante semelhante, prolongando-se longitudinalmente ao longo da costa, com clara vocação portuária.

No século XIX, destacou-se o arranque da construção dos portos artificiais e da instalação dos cabos submarinos; no século XX, salientaram-se as consequências destas empreitadas, a envolvimento na I Guerra Mundial e no tráfego aéreo transatlântico. Em ambas as centúrias, as duas cidades e ilhas — já para não falar no todo arquipelágico — despertaram a atenção das grandes potências internacionais, determinadas na afirmação da sua hegemonia e no controlo do próprio Atlântico norte⁵⁹. Para Portugal, representaram uma peça fundamental no estabelecimento de políticas e de relações internacionais, ao longo da primeira metade do século XX. Por fim, ainda em novecentos, as duas cidades promoveriam o ordenamento da orla costeira, com o avanço dos aterros que permitiram a construção das suas avenidas marginais.

Ponta Delgada e a Horta reflectem a dualidade terra / mar e demonstram a importância do factor marítimo na História das ilhas, que por seu turno, se projecta na História dos continentes. A compreensão das dinâmicas do Atlântico é, pois, indissociável do papel desempenhado pelas ilhas e arquipélagos, dos quais os Açores assumem posição de relevo. Por outro lado, se

⁵⁷ O famoso aviador deixou um interessante testemunho desta viagem, intitulado “Flying around the North Atlantic”, in *The National Geographic Magazine*, Vol. LXVI, September, 1934. Cf. RILEY (2015), p. 65.

⁵⁸ Idem, pp. 68-69.

⁵⁹ Vejam-se diferentes estudos sobre os Açores e o Atlântico da autoria de António José Telo.

a história do povo açoriano é indissociável da história da América do Sul, preferencialmente do Brasil, dados os intensos fluxos emigratórios para este território de destino, a ligação aos EUA não é de menor magnitude. Muito pelo contrário. Recorrendo às palavras do historiador faialense Ricardo Madruga da Costa:

Quando se afirma que os Açores e os Estados Unidos da América estão ligados por alguns séculos de história comum, longe de uma abstração ou de uma figura de retórica para uso em ocasião formal, estamos, isso sim, perante a constatação de uma realidade cujo maior problema reside no seu quase total desconhecimento. Estou certo que o aprofundamento do conhecimento das relações entre o Faial e a América trará à luz do dia um contributo insuspeitado para a própria história do Atlântico⁶⁰.

BIBLIOGRAFÍA

- BARREIRA, C. G. (1995). *Um Olhar Sobre a Cidade da Horta*, Horta, Núcleo Cultural da Horta.
- CAPITÃO BOID (1835). *O Distrito da Horta*, trad. de João Anglin, Angra do Heroísmo, Tip. Andrade (1951), pp. 7-8.
- CORDEIRO, C. (1992). *Insularidade e Continentalidade. Os Açores e as contradições da Regeneração (1851-1870)*, Coimbra, Minerva Histórica.
- CORSÉPIUS, Y. e COSTA, R. M. da (2009). “Um contributo para a história da Companhia Alemã do Cabo Submarino na ilha do Faial”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, NCH, nº 18, pp. 393-411.
- COSTA, E. M. Lopes da (2015). “Dos hidroplanos aos aviões — elementos para o estudo da aeronáutica no Faial”, in *O Faial e a Periferia Açoriana nos Séculos XV a XX. Atas do VI Colóquio*, Horta, Núcleo Cultural da Horta, pp. 71-105.
- COSTA, R. M. da (1996-97a). *Breves Notas para a História do Porto da Horta (seguidas da transcrição da correspondência Dabney-Bensaúde)*. Separata do *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, NCH, vol. XII, pp. 9-109.
- COSTA, R. M. da (1996-97b). *O Século Dabney no Fayal. Subsídios para a compreensão de uma estratégia*. Separata do *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, Horta, NCH, vol. XII, pp. 143-150.
- DIAS, F. S. (1995). “A importância da ‘economia da laranja’ no Arquipélago dos Açores durante o século XIX”, in *Arquipélago-História. 2. Estudos Insulares*, Universidade dos Açores, 2ª série, vol. I, nº 2, pp. 189-240.
- DIAS, F. S. (1996). *Ponta Delgada. 450 Anos de Cidade*, Ponta Delgada, Edição da Câmara Municipal de Ponta Delgada.
- FERNANDES, J. M. (2008). *História Ilustrada da Arquitectura dos Açores*, Angra do Heroísmo, Instituto Açoriano de Cultura.
- FERREIRA, T. (1892). *O Futuro do Archipelago Açoriano. O Telegrapho Submarino e a Iluminação das Costas Insulares. Discursos proferidos na Câmara dos Senhores Deputados*, Lisboa, Imprensa Nacional, p. 8.
- FERREIRA, J. M. (1985). “Revisão Histórica da Participação de Portugal na Primeira Guerra Mundial: a dimensão ibérica - insular”, in *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, Angra do Heroísmo, I.H.I.T., vol. XLIII, tomo II, pp. 635-647.
- FERREIRA, M. (1992). *Ponta Delgada. A História e o Armorial*, Ponta Delgada, Edição da Câmara Municipal.
- JOÃO, M. I. (1991). *Os Açores no Século XIX. Economia, Sociedade e Movimentos Autonomistas*, Lisboa, Cosmos.
- LACERDA, J. de (1902). *Algumas palavras sobre interesses açorianos, pronunciadas na Câmara dos Deputados*. Lisboa: Livraria Rodrigues & C^a, p. XX.
- LEITE, J. G. R. (1999). *Ligações Marítimas Regulares entre Lisboa e os Açores, no início da Regeneração*, Lisboa, Academia de Marinha, VII.
- LYMAN H. W. [(1882) (1958)]. “Nos Açores”, in *Insulana*, vol. XIV, 2º sem., pp. 251-252.
- LOBÃO, C. (2010). *História, Cultura e Desenvolvimento numa Cidade Insular. A Horta entre 1853 e 1883*, Horta, Núcleo Cultural da Horta.
- LOBÃO, C. (2014). *Uma Cidade Portuária – A Horta entre 1880-1926. Sociedade e Cultura com a política em fundo*, Braga, Publito, vol. I.

⁶⁰ COSTA (1996-97a), p. 145.

- MEDEIROS, C. A. (1999). “Ponta Delgada no contexto das cidades insulares portuguesas”, in *Colóquio Comemorativo dos 450 Anos de Ponta Delgada*. Actas, Ponta Delgada, Universidade dos Açores / Câmara Municipal de Ponta Delgada, pp. 51-65.
- MODERNO, A. (1901). *Açores. Pessoas e Coisas*, Ponta Delgada, Typ. Popular.
- MOREIRA DA MOTTA, D. (1900). *Notice sur le Port de Ponta Delgada (Archipel des Açores – Ile de Saint-Michel)*, Paris – Lisbonne, Ailluad & C.ie.
- MOREL, E. (1863). Le Capitaine, *Les Iles Açores au point de vue de la marine marchande avec le plan du Dock em construction à Saint-Michel*. Paris: Gustave Bossange et C.ie, Éditeurs, p. 11.
- REZENDES, S. (2014). *A Grande Guerra nos Açores: memória histórica e património militar*, Ponta Delgada, Letras Lavadas.
- REZENDES, S. e CASTELO, V. do (2016). *Exposição. Depósito de Concentrados Alemães na ilha Terceira*, s/l., Museu de Angra do Heroísmo.
- RILEY, C. G. (2015). “A aviação naval e as escalas do Atlântico: o aeroporto da Horta e a *Pan American Airways* na década de 1930”, in *O Faial e a Periferia Açoriana nos Séculos XV a XX. Atas do VI Colóquio*, Horta, Núcleo Cultural da Horta, pp. 59-69.
- SILVA, S. S. (2010a). “Hintze Ribeiro e os Açores”, in *Hintze Ribeiro, 1849-1907. Da Regeneração ao Crepúsculo da Monarquia*. Actas do Colóquio, Angra do Heroísmo, Governo dos Açores/Direcção Regional da Cultura, pp. 185-199.
- SILVA, S. S. (2010b). *Ponta Delgada. Roteiros Republicanos*, Matosinhos, Quidnovi / CNCCR.
- SUPICO, F.M. (1866). “Porto Artificial em Ponta Delgada”, in *Archivo Pittoresco*, vol. 9.
- TELO, A. J. (1993). *Os Açores e o Controlo do Atlântico, (1898/1948)*, Lisboa, Edições Asa.
- TELO, A. J. (2015). “Os Açores e a Grande Guerra”, in *O Faial e a Periferia Açoriana nos Séculos XV a XX. Atas do VI Colóquio*, Horta, Núcleo Cultural da Horta, pp. 35-57.