

Cabo Verde e a LATI na Batalha do Atlântico Sul*

Cabo Verde and LATI at the Battle of the South Atlantic

Augusto António Alves Salgado

Capitão de Mar e Guerra da Marinha Portuguesa (R). Centro de Investigação Naval da Escola Naval (CINAV-EN). Centro de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (CH-FLUL).

RESUMO

Nos anos que antecederam a 2ª Guerra Mundial, a Itália desenvolveu uma estratégica ligação aérea entre Roma e o Brasil. Esta era uma ligação importante não apenas para unir a grande comunidade de emigrantes italianos na América do Sul, como também, para aumentar a influência italiana na zona. Com a guerra já a decorrer, esta ligação também irá servir como ponte de passagem de espões e material classificado entre os países do Eixo e a América do Sul. Quando os Estados Unidos da América entram no conflito forçam o Brasil a encerrar as operações da Linee Aeree Transcontinentali Italiane (LATI), o que vai também ocorrer depois na ilha do Sal, sendo as instalações ocupadas por forças militares portuguesas. É este o tema deste estudo, centrado nos acontecimentos da ilha do Sal, e baseado em documentação inédita, portuguesa e inglesa.

PALAVRAS-CHAVE: Cabo Verde; LATI; Batalha Atlântico Sul; 2ª Guerra Mundial

ABSTRACT

In the years leading up to World War II Italy developed a strategic air link between Rome and Brazil. The air link was strategically important not only to connect the large community of Italian emigrants in South America but also to increase Italian influence in the area. With the war already underway, this connection will also serve as a bridge of passage of spies and classified material between the countries of the Axis and South America. When the United States of America enters the conflict, they force Brazil to shut down the Linee Aeree Transcontinentali Italiane (LATI), operations, which will also occur later on the Island of Sal, with facilities occupied by Portuguese military forces. This study is centered on the events of the island of Sal and based on previously unknown Portuguese and English documentation.

KEYWORDS: Cape Verde; LATI. South Atlantic Battle; World War II

O ATLÂNTICO SUL EM GUERRA

Quando a 2ª Guerra Mundial começou, tanto Portugal como as Canárias, embora por razões diferentes, declararam que se iriam manter afastados do conflito. E, à semelhança do que ocorreu durante a Grande Guerra, pois as convenções internacionais não tinham sido alteradas, aos portos peninsulares dos arquipélagos atlânticos e colónias, destes dois países, chegaram navios mercantes procurando refúgio ou, simplesmente, instruções, logo em Setembro de 1939. Os navios que procuraram refúgio eram de várias nações, nomeadamente de países que tinham sido neutrais no anterior conflito, como

*Artigo recebido em 5 de abril de 2020 e aprovado para publicação em 18 de outubro de 2020.

Navigador: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, nº 32, p. 152-169 – 2020.

a Noruega ou Dinamarca, mas até de países beligerantes, como eram os navios franceses e alemães¹.

Apesar de o conflito se ter alastrado de imediato a todos os oceanos, depressa a navegação mercante dos países neutrais ou não beligerantes voltou a sulcar os mares. O mundo precisava continuar a “funcionar”. Entre os navios que voltaram a fazer-se ao mar, utilizando o “escudo” da neutralidade, encontravam-se os navios italianos, pois este país, embora aliado da Alemanha, só vai entrar no conflito no Verão de 1940, numa altura que as forças militares alemãs estavam quase a terminar a conquista da França. Efectivamente, a 5 de Junho de 1940, ou seja, cinco dias antes da entrada oficial da Itália na guerra, os navios mercantes italianos que navegavam fora de Mediterrâneo, receberam instruções para se refugiarem em portos neutrais, pois dificilmente conseguiriam chegar, em tempo, a portos italianos. Será em cumprimento destas instruções que dez navios italianos vão entrar em portos das ilhas Canárias, sendo vários deles petroleiros. Há também um navio que se vai refugiar em Villa Cisneros (actualmente Dakhla) e ainda um outro, a Fernando Pó (actualmente Bioko) (DÍAZ BENÍTEZ, 2014, pp.187-189).

Por sua vez, ao arquipélago de Cabo Verde apenas chegou um navio italiano, o *SS Gerarchia*, que ficou durante a guerra no Porto Grande da cidade do Mindelo, na ilha de São Vicente². Contudo, importa aqui destacar dois dos navios-tanque que tinham procurado refúgio no porto de Santa Cruz de Tenerife em 1940, o *SS Taigete* e o *SS Arcola* e que vão surgir em Cabo Verde mais tarde. Cerca de dois anos depois, mais concretamente no dia 2 de Abril de 1942, estes dois navios largaram do referido porto de Tenerife, após atestarem os seus tanques de combustível, e fizeram-se ao mar. Durante

o ano seguinte, estes navios realizaram diversas viagens para abastecer os paquetes que repatriaram mulheres, crianças, idosos e doentes das colónias italianas da África Oriental, sob protecção da Cruz Vermelha Internacional (DÍAZ BENÍTEZ, 2014, pp.195-196). Por razões que desconhecemos, estes dois navios acabaram por entrar no Porto Grande de São Vicente ainda antes de a Itália sair da guerra, conforme relata o cônsul inglês nessa cidade, em Fevereiro de 1944³.

Como é comumente conhecido, no início deste novo conflito mundial, mais uma vez as potências centrais encontravam-se em inferioridade no mar, nomeadamente no que se refere a navios de superfície. Já no que se refere a submarinos, a situação já não era tão desproporcional, se considerarmos os meios alemães e italianos em conjunto. No início da 2ª Guerra Mundial, a Itália era o país com mais submarinos, sendo 30 deles com grande capacidade oceânica. Ou seja, grandes demais para operar no Mediterrâneo, e com boa capacidade para operar noutros mares, nomeadamente no Atlântico (UBALDINI, 2002). No entanto, mesmo os submarinos alemães que eram, na sua maioria, mais pequenos tiveram, logo em 1939, autonomia suficiente para operar nas águas do Estreito de Gibraltar, algo que não ocorreu em 1914, no início da Grande Guerra (TELO e SALGADO, 2018).

À semelhança do que tinha ocorrido em 1914, os alemães preferiram concentrar os seus escassos meios nas aproximações às ilhas britânicas, mais ricas em alvos. Já aos seus aliados, menos experientes, foram atribuídas zonas mais afastadas e, subsequentemente, menos protegidas. Após algumas acções a oeste das ilhas britânicas, a falta de eficácia dos submarinos italianos depressa levou os alemães a posicionar os submarinos italianos nas zonas a Sul da Península

Ibérica, ainda menos protegidas. Os primeiros quatro submarinos italianos largaram de Itália logo em Julho de 1940, mostrando que, apesar da dificuldade em atravessar o Estreito de Gibraltar, essa rota era possível. Contudo, os tempos de permanência nas zonas de operação atribuídas eram reduzidos, face à distância entre as bases em Itália e o teatro de operações ser muito grande. Para tentar prolongar a permanência dos submarinos nas áreas de operações do Atlântico, ainda no Verão de 1940, a Marinha italiana chegou a considerar reabastecer os seus submarinos nos navios italianos que se encontravam refugiados nos portos das Canárias. Contudo, o projecto não avançou (DÍAZ BENÍTEZ, 2014, pp.190-191). Como alternativa, a Itália propôs à Alemanha a criação de uma base no Atlântico, de modo a evitar, não só a longa travessia do Mediterrâneo mas, também, as repetidas passagens pelo Estreito de Gibraltar. O porto atlântico escolhido para acolher os italianos foi a cidade de Bordéus, tendo sido criado o “Comando de Submarinos Italianos no Atlântico”, conhecido por BETASOM (UBALDINI, 2002).

Após várias patrulhas, em especial no Atlântico central, inclusivamente entre os Açores e a Madeira, mais uma vez com fracos resultados, os alemães resolveram deslocar os seus aliados para águas ainda menos patrulhadas. É neste âmbito que, entre Dezembro de 1940 e Fevereiro do ano seguinte, o submarino *Capellini* foi enviado para patrulhar as águas da costa ocidental africana, desta vez com algum sucesso, pois afundou dois navios mercantes. Contudo, nesses ataques o submarino também sofreu algumas avarias, para além de ter perdido dois homens e ter tido vários tripulantes feridos. Alguns desses danos e baixas também foram provocados pelo ataque de um avião inglês em patrulha. Nestas circunstâncias, o *Capellini* decidiu

entrar no porto espanhol de La Luz, nas Canárias, para desembarcar os feridos e realizar as reparações necessárias. O submarino acabou por permanecer no porto durante uma semana completa, para realizar as reparações que lhe permitissem regressar à sua base, o que estava de acordo com as convenções internacionais. Contudo, apesar de vários pedidos italianos, os espanhóis recusaram-se a reabastecê-lo de combustível, com receio de possíveis represálias inglesas, numa altura em que estes limitavam, e muito, as entregas de combustível à Espanha (DÍAZ BENÍTEZ, 2014, pp.191-192). No entanto, em Janeiro de 1941, ocorre um episódio curioso que, naturalmente, levanta suspeitas de que os submarinos do Eixo, em particular os italianos, também conheciam bem as costas das ilhas do arquipélago de Cabo Verde. No dia 6 de Janeiro, o *Capellini* terá desembarcado na ilha do Sal 23 naufragos do navio inglês *SS Shakeaspear*, “numa casa que ali temos”, ter-lhes-á dito um oficial do submarino italiano. Tratava-se de uma das casas do pessoal da LATI, claro.⁴

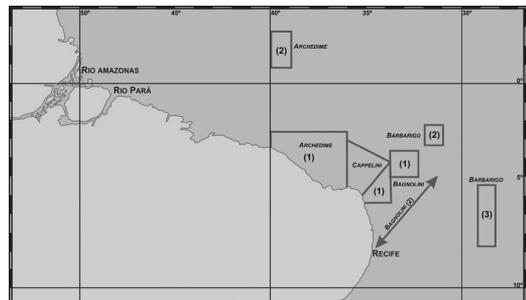


Fig. 1 – Áreas de operações dos submarinos italianos ao largo do Brasil (infografia Jaime Regalado)

Durante o resto do ano de 1941, os submarinos italianos continuaram a operar em águas mais afastadas das ilhas britânicas, que tinham menos alvos mas, também, menos patrulhas inglesas. Diversas dessas operações realizaram-se ao largo da costa Nordeste do Brasil, conforme Fig. 1. Em Outubro de 1941, o Estado-Maior italiano voltou a ponderar

a utilização de dois dos seus petroleiros que se encontravam nas Canárias para apoiar as operações dos seus submarinos. Contudo, e mais uma vez, o projecto acabou por não se concretizar (DÍAZ BENÍTEZ, 2014, p. 195).

Até ao Inverno de 1941, quando os avanços alemães finalmente foram parados pelos russos às portas de Moscovo, a utilização efectiva ou possível dos arquipélagos atlânticos, Açores, Madeira, Canárias e Cabo Verde, foi algo que esteve sempre nos planos de ambos os contendores. Neste âmbito, mas sempre muito ligados à possível intervenção alemã na Península Ibérica, todos os beligerantes, inclusivamente os americanos antes de entrarem na guerra, prepararam planos ou, pelo menos, mostraram intenções para os ocupar (DÍAZ BENÍTEZ 2013, MORALES LEZCANO, 1977). Para evitar, acima de tudo, a possibilidade de uma intervenção dos aliados, em especial dos Estados Unidos da América, de quem Salazar sempre desconfiou, no Verão de 1941 Lisboa enviou para os seus arquipélagos meios navais, aéreos e terrestres, para não serem tomados pela força, por quem quer que fosse (TELO, 1993). De salientar que Portugal não tinha meios necessários para garantir a segurança total dos mencionados arquipélagos. Teve, pois de tomar algumas opções operacionais, nomeadamente, e para o arquipélago de Cabo Verde, o plano de defesa do arquipélago, de Agosto de 1942, que apenas previa que fossem defendidas as ilhas do Sal e de São Vicente⁵. No caso do Sal, estava previsto o envio de um Regimento, com dois batalhões, uma companhia de metralhadoras, uma companhia de engenharia, uma bateria Antiaérea, uma bateria de campanha e uma esquadrilha de caças, que nunca chegou⁶.

OPERAÇÕES “COMBINADAS” ITALIANAS

Uma das grandes limitações operacionais dos submarinos é o reduzido “horizonte observável” que conseguem alcançar, fruto da baixa altura acima do nível do mar a que a ponte do submarino se encontra. Uma das maneiras de ultrapassar essa limitação é a utilização de meios aéreos que executem a missão de “reconhecimento marítimo” e que reportem os possíveis alvos aos submarinos. No Atlântico Norte, os alemães recorrem aos quadrimotores FW-200 *Condors*, com relativo sucesso, em particular face às imensas dificuldades de coordenação entre a Marinha e a Força Aérea, resultante de “guerras de protagonismo”, especialmente pelo Marechal Hermann Göring, comandante da Força Aérea Alemã durante a guerra (PATERSON, 2019).

Neste ambiente de guerra total e global, e embora aparentemente anacrónico, as companhias aéreas comerciais continuaram a operar durante o conflito, inclusivamente as dos países beligerantes. Por exemplo, a Lisboa chegavam aeronaves da Alemanha, Espanha e da Inglaterra mas, também, dos Estados Unidos da América, neste caso, utilizando hidroaviões. Apesar de estes voos serem de cariz estritamente comercial, sempre houve suspeitas que também realizavam actividades de carácter militar, nomeadamente as anteriormente mencionadas de reconhecimento marítimo. Ou seja, as aeronaves deviam reportar ou fotografar tudo o que pudesse ter interesse militar, em especial nas rotas que realizavam sobre o mar.

Apesar de não haver qualquer documentação que suporte essa actividade, os Aliados tinham fortes suspeitas que a companhia aérea italiana

LATI, no seu trajeto entre Roma e o Rio de Janeiro, para além de “romperem” o bloqueio Aliado a esses países, com o transporte de bens e pessoas, também realizavam este tipo de missões militares durante as suas viagens. No entanto, e de acordo com as memórias de um dos pilotos da LATI, os pilotos deviam transmitir para o comando dos *U-Boats* a posição de qualquer comboio que avistassem, transportar mica e diamantes

industriais, fundamentais para a indústria militar do Eixo⁷. No Verão de 1941 também os portugueses suspeitavam que ocorriam comunicações ilegais entre os italianos da LATI no arquipélago e os submarinos italianos que operavam na área⁸. Contudo, olhando para a fig.2, pode constatar-se que aparentemente haverá pouca correlação entre a rota habitual da LATI e as acções dos submarinos italianos a operar entre África e o Brasil.

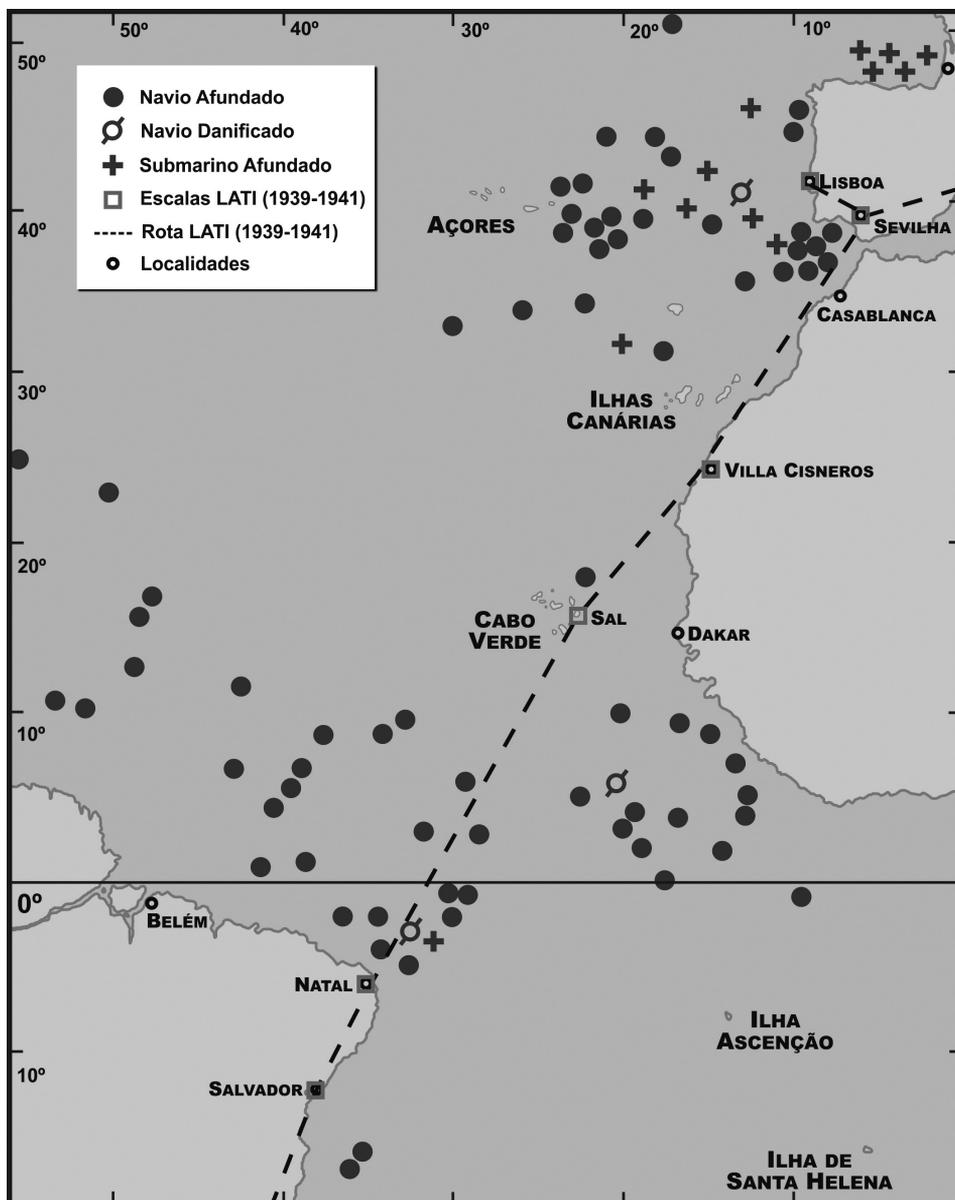


Fig. 2 – Rota dos aviões da LATI e sucessos dos submarinos italianos no Atlântico entre a Europa e o Brasil. Não parece evidente qualquer ligação entre as duas (Infografia de Jaime Regalado)

Os Aliados tinham essas suspeitas possivelmente porque as instruções que as aeronaves da Pan-american Airlines tinham, nas suas viagens transatlânticas entre a América e Lisboa, por exemplo, eram muito semelhantes. Efectivamente, um documento americano datado de 10 de Dezembro de 1941, apenas três dias após a entrada dos EUA na guerra, refere que essas aeronaves realizam reconhecimento aéreo no seu percurso, e que os elementos afectos à companhia, nomeadamente as equipas de terra, poderiam funcionar como o “núcleo de uma «quinta coluna» com o objectivo de observar e contrariar actividades inimigas”⁹. Curiosamente, este documento aborda principalmente o arquipélago dos Açores, local onde era reduzida a presença de cidadãos de países do Eixo. No entanto, o mesmo documento refere ainda que a mencionada companhia aérea americana, que já operava a partir da Guiné portuguesa, também poderia desempenhar esse tipo de missões nessa zona, desde que lhe fossem providenciados mais meios.

No entanto, conforme ocorre muitas vezes em circunstâncias de guerra, situações do acaso são consideradas provocadas, nomeadamente por razões de espionagem. Razões essas, que até podem ser plausíveis, mas para as quais não tendo dados concretos, temos apenas de as considerar como meras hipóteses. Por exemplo, vários agentes alemães na América do Sul teriam reportado os movimentos marítimos de alguns portos, e teria sido esse relato que tinha levado ao afundamento desses mesmos navios. No entanto, ao analisarmos os diários de guerra dos submarinos, não encontramos qualquer referência à chegada dessa informação. Mas também importa referir que essas informações apenas podem ser “aproveitadas” durante um curto espaço de tempo, depois deixam de ser úteis (HILTON, 1999, p.78).

A LATI NO SAL

Logo desde os inícios dos anos 30 do século XX que alemães e italianos, impulsionados por interesses comerciais e face ao elevado número de emigrantes a residir na América do Sul, se interessaram pela ligação aérea entre os dois continentes. A rota prevista inicialmente não passava pelo arquipélago de Cabo Verde, mas antes era directa entre Dakar e a cidade de Natal. Contudo, face à recusa da França em aceitar a utilização do seu território, a Itália optou pela colónia portuguesa, país mais próximo deste país em termos políticos (CASTELLANI, 2015).

Para implantar esta estrutura, que se destinava a apoiar as viagens aéreas entre Roma e o Rio de Janeiro, este projecto, de iniciativa exclusivamente italiana, escolheu uma zona na ilha do Sal, à entrada da povoação de Espargos, sendo o aeroporto muitas vezes designado por “Lagedo dos Espagos”, ou apenas aeroporto dos “Espargos” (ver fig. 3). Três meses bastaram para que os habitantes locais vissem surgir uma “pequena cidade” pré-fabricada, cujo principal problema inicial foi o abastecimento de água, que só ficou solucionado com a abertura de poços e a construção de uma grande cisterna¹⁰.

O primeiro navio, o vapor italiano *SS Anfora*, largou do porto de Génova com material e os primeiros cinco homens, a 16 de Julho de 1939, para dar início à construção do aeroporto no Sal. O navio chegou ao porto de Pedra de Lume, na ilha do Sal, a 7 de Agosto, menos de um mês antes do início da 2ª Guerra Mundial. Com o mesmo destino largaram também do porto de Génova os navios mercantes *SS Anna Martini* e *SS Tagliamento*, a 16 e 19 desse mesmo mês, com cerca de 24 homens a bordo. Estes dois navios terão permanecido alguns dias no porto de Las Palmas, nas Canárias, onde se reabasteceram, só tendo largado a 29 e 31 desse

mesmo com destino ao Sal, onde chegaram, respectivamente, nos dias 5 e 7 de Setembro, já com a guerra a decorrer (LAZZERI e PELLEGRINO, 2001, p.93).

A 7 de Outubro de 1939 aterra no Sal o primeiro avião italiano, ainda sob a companhia “Ala Littoria S.A: Linee Atlantiche” (CASTELLANI, 2015, p. 92), tendo se seguido um outro avião três dias depois, também em testes (LAZZERI e PELLEGRINO, 2001, p. 41). Sabemos também que, a 11 ou a 14 de Novembro, desse mesmo ano, ainda antes do aeroporto se encontrar em pleno funcionamento, Bruno Mussolini, filho do ditador italiano, aterrou e inspeccionou a ilha¹¹. Terá regressado à ilha em Maio de 1940, pouco antes de a Itália entrar na guerra (CASTELLANI, 2015, p. 92).

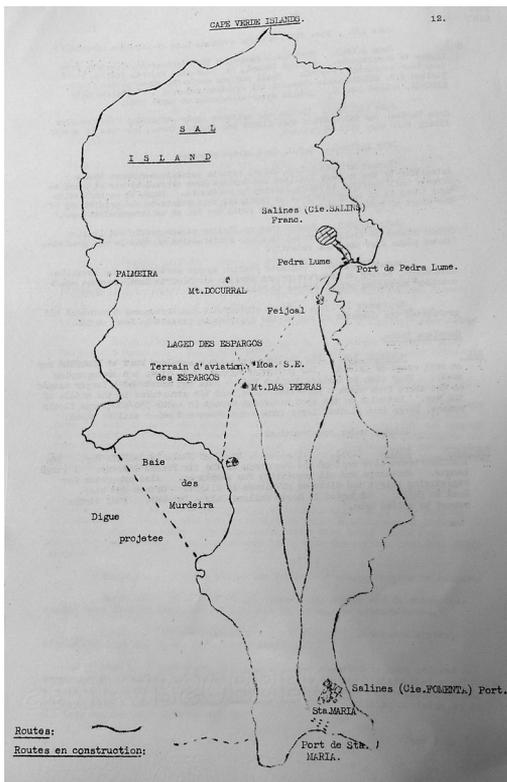


Fig. 3 – Mapa da ilha do Sal segundo os serviços de informação ingleses (UK/TNA/WO106)

A LATI “nasceu” oficialmente por decreto régio de 19 de Setembro de 1939 (CASTELLANI, 2015, p. 99), embora o aeroporto só tivesse começado a funcionar três meses após o início da guerra (STAN-

LEY, 1999, p. 98). No entanto, a primeira aeronave italiana, em rota regular, decolou de Roma apenas a 21 de Dezembro desse mesmo ano (CASTELLANI, 2015, p. 104), tendo aterrado no Sal dois dias depois¹².

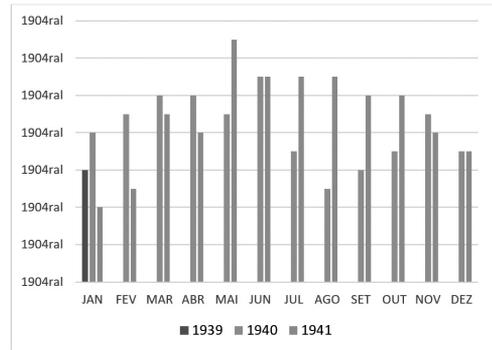


Gráfico 1 – Número de viagens realizadas pela LATI entre 1939 e 1941 (CASTELLANI, 2015, pp.160-164).

Por razões operacionais, esta rota desde o início fora dividida em três sectores distintos, sendo os 12 aviões atribuídos divididos por cada um dos sectores. O primeiro sector era o europeu, em que os aviões faziam a viagem entre Roma e a ilha do Sal, passando por Sevilha¹³, Lisboa¹⁴ e Villa Cisneros (colónia espanhola de Rio de Oro). Chegados ao Sal, os passageiros embarcavam num dos aviões do sector seguinte, enquanto a aeronave onde tinham chegado regressava a Roma, transportando os passageiros e a carga que tinha vindo do Brasil. O segundo sector percorria o percurso entre o Sal e Natal, passando pelo Recife. No regresso, o voo era directo ao Sal. O último sector realizava o percurso entre o Recife, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Buenos Aires e regressava à cidade de Natal, passando pelas mesmas cidades (CASTELLANI, 2015, p. 100). No Sal, por norma, encontravam-se estacionadas duas aeronaves para eventuais problemas que surgissem com as aeronaves em trânsito¹⁵.

Os principais aviões utilizados nestas viagens aéreas eram os aviões trimotores SIAI *Marchetti* SM 83, tendo os voos uma periodicidade semanal embora ocorres-

sem em dias intermitentes¹⁶. Cada aeronave podia transportar até cerca de 700 kg de correio, quantidade que poderia diminuir conforme o número de passageiros. Nos cerca de dois anos de operação, a LATI ainda realizou 211 voos transatlânticos, transportou 1784 passageiros, 120,8 toneladas de correio e 143,4 toneladas de material diverso (CASTELLANI, 2015, p. 140).

Para apoiar esta operação de grande envergadura, as instalações na ilha do Sal incluíam não apenas uma pista de aviação em terra batida mas, também, uma estrutura de apoio, que foi sendo aumentada até as operações da companhia serem encerradas.

No início das operações, e enquanto decorria a montagem da infraestrutura, a LATI teria no Sal entre 60 a 100 italianos, entre outros: um gestor do aeroporto, um chefe das instalações, um secretário, um cientista, um engenheiro chefe e um médico, para além de mais de 200 empregados locais¹⁷. Este elevado número de italianos na ilha chegou a preocupar o comandante do Aviso NRP *Bartolomeu Dias*, que alertou Lisboa no início do ano, pois na ilha apenas havia 30 brancos ou *assimilados* [sic]. Neste relatório já sugeria que o número de elementos italianos fosse reduzido para o mínimo indispensável¹⁸.

Apesar de todas as dificuldades, após 180 dias de trabalho árduo, ou seja, a 11 de Abril, os trabalhos de construção do aeroporto de Espargos da LATI estavam praticamente concluídos (LAZZERI e PELLEGRINO, 2001, p. 50). E, no Verão de 1941, o relatório do Major Júlio Botelho Moniz referia que:

A ilha do Sal possui um esplendido campo de aviação junto ao Lagedo dos Espagos optimamente apetrechado. Tem esplendidas instalações para pessoal, como, messe, sala de visitas, escritórios, quartos, bar, sala de leitura, bureu

[sic], etc, e bom material como hangares, oficinas de reparação de automóveis, 2 tratores com lagartas, duas barracas de lona, reboques, postos meteorológico e radiogoniómetro, estação de rádio-telegrafia, grupo electrogénio fornecedor de energia para iluminação das instalações e do campo, etc. O campo de aviação permite a aterragem em todas as direcções. É muito amplo, com 60 metros de altitude acima do mar e um esgoto natural das águas. Calculo que tenha 2 x 1,5 km, aproximadamente. O campo está todo vedado para impedir a entrada de gado¹⁹ [incluindo luzes na pista e um farol de aproximação].

Possivelmente ainda estaria a decorrer a construção ou o acabamento das oficinas de manutenção e de um edifício de escritórios, apesar da implementação de várias medidas restritivas pelas autoridades portuguesas, como foi a evacuação do pessoal ligado à construção de infraestruturas²⁰. A verdade é que, em 1942, quando as facilidades da LATI foram encerradas, para além das infraestruturas já mencionadas, também havia um grande alojamento para as equipas de manutenção de terra e tripulações extras. O conjunto era completado com quatro bons hangares para aeronaves²¹. Um postal da época dá-nos uma ideia do aspecto geral das estruturas (Fig.4).

Contudo, importa mencionar que, para além dos edifícios principais da LATI se encontrarem na povoação do Feijoal, havia, também, uma casa em Espargos e uma ou duas na Pedra Lume e que, no plano original, ainda estava prevista a construção de outros edifícios, nomeadamente de um hospital, de um hotel e de um asilo para pessoas com deficiências mentais²².

A importância estratégica e militar deste projecto para o Eixo pode ser confirmada, logo em Fevereiro de 1940, quando

um oficial-general italiano realiza uma visita à ilha e, poucos dias depois, quando um oficial alemão que permanece na ilha durante vários dias²³. E, se dúvidas houvesse, após a entrada da Itália na guerra, a LATI, à semelhança de outras companhias aéreas italianas, passou a ser coordenada pela Força Aérea Italiana, através de um novo comando, intitulado Comando Servizi Aerei Speciali (SAS) (CASTELLANI, 2015, p. 115). Não é por isso de estranhar que, nos relatórios dos serviços secretos ingleses, fosse mencionado que a companhia italiana funcionava com uma organização e disciplina de carácter militar²⁴. Esta também foi a percepção do Governador português do arquipélago, quando da sua visita às instalações da LATI, a qual reportou a Lisboa.

Pelas razões anteriormente apontadas, não é de admirar que esta linha fosse amplamente utilizada pelas redes de espionagem do Eixo, em particular as alemãs. Efectivamente, os aviões da LATI não só transportavam espões, como também material classificado que, de outra maneira, dificilmente chegaria ao seu destino. Algumas dessas acções de espionagem também eram realizadas pelo pessoal da própria companhia²⁵. Adicionalmente, os Aliados suspeitavam que as aeronaves desta companhia também passavam informações da navegação Aliada aos submarinos do Eixo, chegando mesmo, segundo estes, a “guiar” os submarinos até às “vítimas”. Por exemplo, o incremento de voos realizados nos meses do Verão de 1941 (ver Gráfico 1), aumentaram essas suspeitas. Além disso, a tentativa de seis mercantes alemães de romperem o bloqueio Aliado, vindos do Brasil, também coincidiu com esse aumento de actividade, o que só veio reforçar as suspeitas dos Aliados (CONN e FAIRCHILD, 1999, pp. 247-248). Mas, a LATI também realizou outras missões clandestinas, por exemplo,

repatriar alguns dos tripulantes de navios alemães que tinham chegado ao arquipélago de Cabo Verde. Foi o caso do médico alemão Der Welsed Herr G. Nout e de vários tripulantes alemães do navio com bandeira do Panamá, *SS Prometheus*²⁶.

Apesar de as restrições que Portugal começou, lentamente, a aplicar a esta operação, os ingleses tornaram a queixar-se que os italianos continuavam a gozar de grandes facilidades e liberdade de acção. Esta situação permitia-lhes, por exemplo, transportar caixas suspeitas sem passar pela alfândega e, inclusivamente, elementos alemães com destino ao continente americano. Por exemplo, o mês de Março de 1940, a menos de um mês do aeroporto ficar concluído, ficou marcado pela apreensão no aeroporto de diverso material militar, incluindo 24 armas automáticas, que teria sido desembarcado de um navio italiano. Esta situação fez com que Portugal reforçasse os meios alfandegários no aeroporto de Espargos.

A continuada pressão britânica terá levado a que, no dia 1º de Junho de 1940, tivessem chegado a Cabo Verde as instruções do Governo português para que não fossem construídos quaisquer novos edifícios, que fosse removido todo o arame farpado e que todos os oficiais superiores italianos abandonassem o local.

Alguns dias depois, o cônsul britânico informou Londres de que a maior parte do material e pessoal, possivelmente ligado à construção das infraestruturas, já teria abandonado o local, por meio marítimo, conforme já foi anteriormente mencionado. Curiosamente, o documento refere que o pessoal italiano teria embarcado em cinco navios da mesma nacionalidade, mas posteriormente apenas refere dois, o *SS Cherca*²⁷ e o *SS Kizonza*²⁸. E, efectivamente, nos três meses seguintes, é possível constatar uma ligeira redução no número de aviões que praticaram a

ilha do Sal, talvez directamente resultante dessa redução do pessoal.

Possivelmente também devido a essa redução no Verão de 1940, nessa altura decorreram negociações entre os ale-

mães e os italianos junto das autoridades francesas de Vichy, para a possível utilização, como alternativa ao Sal, de facilidades em Dakar. Contudo, estas não tiveram qualquer sucesso.

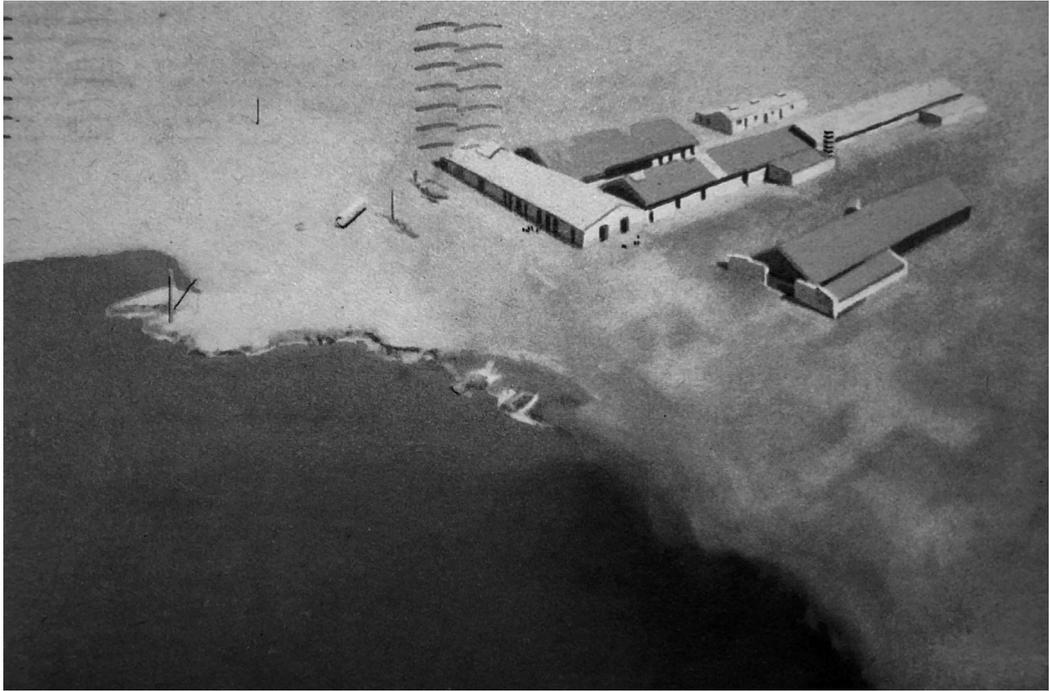


Fig. 4 – Postal da época representando o aeroporto de Espargos (Sal) (Col. do autor)

Entretanto, no início de Setembro de 1940, as autoridades portuguesas locais tomam medidas ainda mais drásticas, proibindo o envio de qualquer combustível para a ilha do Sal. No entanto, essa medida não terá sido eficaz, pois se constata agora um aumento do movimento nos meses seguintes. Inclusivamente, nesse período, terá aterrado um avião que, pelas dimensões, teve de ficar no exterior dos hangares.

Nesse período de grande redução do número de voos, que decorreu entre o final de 1940 e Março do ano seguinte, o Governo português apenas deu autorização para que fosse fornecido combustível para dois aviões por mês. Neste hiato de tempo, o governo italiano tentou também pressionar o governo brasileiro para que este fornecesse combustível para aumentar as operações a partir do Sal, o que parece não ter surtido efeito. O pouco com-

combustível que foi disponibilizado à LATI, numa altura em que havia uma falta generalizada no arquipélago, foi disponibilizado pela Vacuum Oil Company. Contudo, e agora possivelmente devido a pressões por parte do governo italiano e alemão em Lisboa, as actividades da LATI voltaram a aumentar a partir de Março de 1941²⁹.

Apesar deste ambiente de dificuldades, os serviços de informações britânicos reportaram que o Cônsul italiano, Pedro Bonucci, desenvolveu todos os esforços possíveis para manter a LATI em operação pois, de acordo com o próprio governo italiano, esta era a única ligação directa entre as potências centrais e a América do Sul. Esta tarefa do Cônsul era-lhe facilitada pelo facto de ser proprietário de um palhabote de nome *Rápido*, o qual utiliza para fornecer à estrutura de terra da companhia tudo o que necessitam, incluindo

combustível e alimentação, obtidas localmente ou do navio italiano *SS Gerarchia*. Adicionalmente, o veleiro também servia para transportar correio, entre São Vicente e o Sal, sem censura, directamente de e para a Alemanha e a Itália³⁰. Essa opção garantia que os Aliados, em especial os ingleses, não conseguissem interceptar e ler a correspondência que seguisse pelas vias, inclusivamente através dos navios mercantes nacionais. Foi o que aconteceu, por exemplo, no início de 1944, numa altura em que a LATI já não estava a operar, em que a correspondência enviada pelo cônsul alemão em S. Vicente para Lisboa, que seguiu a bordo do vapor português *Guiné*, e que foi lida pelos ingleses³¹.

São estes esquemas que levam o cônsul inglês lamentar-se que, para além de combustível para as aeronaves que provinha de Cisneros, também havia um fluxo de combustível, desde a Praia e de S. Vicente, para o Sal³². Esse combustível devia ser transportado por embarcações espanholas, como relata, em Setembro desse mesmo ano de 1941, o comandante do 1^a BE do RI11. Segundo o relatório por este elaborado, no dia 11 desse mês, teria havido uma tentativa de desembarcar na zona da Pedra Lume combustível a partir de um veleiro espanhol, que acabou por não se concretizar³³.

Na opinião do vice-cônsul inglês, se fosse possível interromper esse fluxo ilegal de combustível, seria possível suspender a actividade da companhia ou, pelo menos, minimizá-la. Ainda segundo este, o combustível era fornecido pela Vacuum Oil Company, cujos agentes no Sal eram portugueses, não acreditando o vice-cônsul que fossem os agentes da Shell Company, que eram britânicos.

Entretanto, com o reforço da presença militar portuguesa no arquipélago a partir de Maio de 1941, devido ao receio que Salazar tinha de que as ilhas fossem ocupadas militarmente pelos Aliados, as facilidades

que a LATI possuía no arquipélago sofreram novas restrições. Por exemplo, em Setembro desse mesmo ano, o vice-cônsul inglês em S. Vicente reportou para Londres que a antiga pista de aterragem da companhia aérea italiana tinha sido inutilizada, através da colocação aleatória de grandes blocos de cimento. Essa operação, realizada pelos militares portugueses, teria o objectivo de inutilizar outras zonas propícias a servir como pistas de aterragem improvisadas³⁴, e foi executada no seguimento de uma ordem emanada de Lisboa no início de Junho desse mesmo ano³⁵.

Apesar de todas essas acções, o mesmo cônsul continuava a reportar uma intensa actividade por parte da LATI, apesar de as reservas de combustível local da companhia se encontrarem quase esgotadas. Refere também um grande movimento de passageiros, principalmente alemães e italianos mas, também, de japoneses, entre a Europa e a América do Sul. Esses passageiros seriam militares de Marinha de alta patente, que eram tratados pelos postos de Almirantes ou Capitães de Mar e Guerra, e que permaneciam na ilha de um a sete dias. Inclusivamente, nesse mesmo mês de Maio, teria aterrado no Sal um piloto alemão que tinha vindo na última aeronave que tinha chegado de Cisteros. Este piloto tinha examinado a ilha com muita atenção e utilizou um novo tipo de aeronave militar, que tinha as marcas I-Luno, em azul³⁶.

Na ilha, em Julho de 1941, após a partida dos elementos ligados à construção do aeroporto, só restariam cerca de 20 italianos, para além das três aeronaves e o material móvel³⁷. Contudo, em Abril de 1942, numa altura em que já não ocorriam voos regulares, só estavam na ilha 12 italianos³⁸. Para percebermos como a situação se tinha alterado desfavoravelmente para os italianos, ainda em Junho de 1942, oficiais italianos foram obrigados a pedir

vistos de entrada em Cabo Verde³⁹.

O FINAL DAS OPERAÇÕES DA LATI NO SAL

Talvez fruto de todas estas situações e da pressão que os ingleses vinham fazendo sobre o próprio Governo português, a 3 de Março de 1942 Lisboa terá ordenado que três homens de comunicações portuguesas fossem colocados na estação de TSF do aeroporto. No entanto, os ingleses tinham perfeita consciência que, não só estes homens, sem a adequada supervisão, podiam ser subornados, como também havia outros rádios clandestinos na ilha: um na baía da Parda e outro portátil e muito potente. Segundo os serviços de informações britânicos, todos estes rádios comunicavam com navios inimigos no mar, com Roma e até com o Brasil⁴⁰. Os próprios portugueses, directa ou indirectamente, também tinham a percepção que os rádios operados pelo pessoal italiano efectuavam comunicações clandestinas⁴¹.

Ainda neste âmbito, o próprio cônsul inglês também se lamentava que, para além do fluxo clandestino de combustível para os aviões já referido, também chegava ao Sal gasóleo, para ser utilizado no gerador que alimentava a estação de rádio da LATI, para além das luzes da pista e o farol de aproximação da mesma⁴².

Numa tentativa de pôr cobro a esta potencial ameaça, os americanos não só proibiram as companhias americanas de fazer negócios no Brasil e na América do Sul no geral, com as companhias de países do Eixo, como também pressionaram o governo brasileiro para que estas interrompessem as suas actividades. E, com o começo das operações militares americanas no Nordeste brasileiro, passou a ser indesejável a existência destas operações, assim como das estações de rádio que estavam associadas. Em Dezembro de 1941, o governo americano conseguiu

que todas as operações fossem encerradas (CONN e FAIRCHILD, 1999, p. 248).

Contudo, não foi uma operação simples, pois os brasileiros estavam renitentes em encerrar as actividades da LATI no seu território. Não só um dos filhos do presidente brasileiro ocupava um lugar importante na companhia, como esta tinha fortes ligações a influentes indivíduos brasileiros. Será neste quadro que, em meados de 1941, os serviços de informações americanos conceberam um plano para desacreditar a companhia aos olhos do presidente brasileiro. Este plano previa a “existência” de uma carta falsa a comprometer a companhia aérea italiana em actividades de subversão contra o presidente brasileiro. Contudo, para que esta fosse credível, foi necessária uma complicada manobra de falsificação não só da assinatura do presidente da linha aérea, como até do próprio papel da carta. Para aumentar a credibilidade da mesma, foi simulado que a carta estaria entre documentos supostamente roubados da casa do director-geral da LATI no Rio de Janeiro. O assaltante, a soldo dos americanos, vendeu depois a “falsa” carta a um jornalista que, por sua vez, a fez chegar à embaixada americana. A carta, cujo texto mencionava a hipótese de o presidente ser deposto através de um golpe de estado, apoiado pela Itália, face à aproximação deste aos americanos, acabou por chegar ao Presidente Vargas pelas mãos do embaixador americano. Foram estas estratégias, juntamente com a pressão constante exercida pelos americanos, que ditaram o encerramento da actividade da LATI no Brasil (HILTON, 1999, pp. 205-207). Cinco dias depois, ou seja, a 28 de Dezembro, os brasileiros proibiram também que as rádios efectuassem transmissões em cifra, como era habitual nas estações da LATI, que teoricamente existiam apenas para acompanhar os voos da companhia (HILTON, 1999, p. 223).



Fig. 5 – Cabeçalho de um papel de carta timbrado da LATI (PT/AHM)

Curiosamente, a ordem para a requisição militar das instalações da LATI, no Sal, apenas foi determinada em meados de Setembro de 1942, já com o aeroporto de Espargos sem movimento há quase um ano. Verdadeiramente, a ocupação das mencionadas instalações apenas foi concretizada no dia 15 desse mês, pelos militares portugueses. Naturalmente que o representante da LATI no Sal protestou pelo modo como tudo ocorreu, alegando que não tinha recebido qualquer comunicação de Itália⁴³. No dia seguinte, o comandante militar do Sal informou ao comandante militar do arquipélago que a operação tinha decorrido na normalidade e que as instalações se encontravam encerradas. Três italianos, que ainda permaneciam no aeroporto, tinham sido evacuados para Santa Maria⁴⁴, juntamente com o mobiliário que consideraram imprescindível, e iriam proceder à inventariação do material existente.

De facto, alguns dias depois, o Comandante Militar de Cabo Verde informou Lisboa que o Comando Militar do Sal tinha ocupado as instalações da LATI, requisitando as mesmas. Também todo o material de consumo útil teria sido requisitado, incluindo os móveis deixados pelo pessoal italiano, que tinha fixado residência em Santa Maria. À data da requisição, o conjunto de edifícios existente no Lagedo dos Espargos já tinha mais edifícios, para além de dois chalés e uma barraca na baía da Murdeira.

A ocupação inicial das instalações do aeroporto de Espargos terá sido realizada apenas por elementos que já estavam na ilha, sendo posteriormente reforçados por outros elementos vindos de S. Vicente. Um dos primeiros contingentes de reforço a chegar foi a CAR do RI24, que largou para o Sal no dia 19 de Novembro de 1942, após passarem 18 longos meses em S. Vicente, à espera da ordem de embarque⁴⁵.

Todo este conjunto de estruturas da LATI foi ocupado pelos militares portugueses da seguinte forma⁴⁶:

- Escritório: Comando do R.I.24, comando da 3ª BACA e a Direcção do H.M. Sal;
- Hangar nº 1: Caserna de praças do RI 24, 3ª BACA e o pessoal europeu do H.M. Sal;
- Hangar nº 2: parque de viaturas militares, parque do material da LATI a requisitar eventualmente;
- Hotel: Alojamento de oficiais e sargentos, com respectivas messes e cozinhas;
- Enfermaria: Sala de operações, enfermaria de cirurgia e posto-socorros do H.M. Sal;
- Armazém nº 1: Arrecadação do RI24, idem do H.M. Sal e cantina do Agrupamento;
- Armazém nº 2: Refeitório de praças do agrupamento (cerca de 300 homens);
- Armazém nº 3: Arrecadação e paiol da 3ª BACA;
- Ed. operários europeus: Enfermaria, medicina, quartos isolados do H.M. do Sal, retretes, casas de banho e lavatórios para todo o agrupamento;

- Barraco de operários nativos: Depósitos de géneros, oficinas sapateiros, alfaiates e barbearia, casa da guarda;
- Posto da TSF (alvenaria): Posto TSF;
- Central eléctrica: Sem alteração;
- Chalés: Farmácia e consultório Otrino [sic];
- Barraca madeira: Posto de Observação da baía da Murdeira.

Contudo, e apesar das facilidades logísticas que os militares portugueses encontraram no aeroporto, garantidamente muito superiores às que dispunham o restante do pessoal militar, até Novembro de 1943, quando este pessoal saiu de do Sal, a doença grassou entre estes militares provocando, inclusivamente, várias mortes⁴⁷.

Em termos do material da LATI, no final de Janeiro de 1943, ainda estava por definir o que fazer com algum desse material que não interessava às forças portuguesas. Só algum tempo depois é que o comandante da força estacionada em Espargos recebeu instruções sobre o material que devia devolver, de imediato, ao representante da LATI. O restante do material que interessava às forças portuguesas foi, tentativamente, valorizado localmente ou com o auxílio da embaixada italiana em Lisboa⁴⁸. No entanto, só após o final da guerra é que a LATI viria a ser indenizada pelo material requisitado, como foi o caso, por exemplo, de 300 tambores de 200 litros de capacidade cada⁴⁹, assim como pela própria estrutura (CASTELLANI, 2015).

Após o desembarque americano no Norte de África, em 1942, a importância estratégica de Cabo Verde, no âmbito da guerra, diminuiu, drasticamente, pois, em Janeiro de 1944, o próprio Almirantado britânico afiançou que, desde 1941, não havia registo de submarinos alemães a operar nas imediações do arquipélago⁵⁰. No entanto, Lisboa continuava preocupada com a possibilidade de o arquipélago ser

atacado, em especial a ilha de S. Vicente e a do Sal. Caso esse ataque ocorresse, em Fevereiro de 1943, face às dificuldades “de vida da ilha” as forças que estavam deslocadas na ilha sabiam que não podiam garantir a defesa integral da mesma, pelo que deviam apenas garantir a “defesa a todo o custo do aeroporto dos Espargos”. Curiosamente, a directiva pessoal e secreta, enviada ao comandante da ilha do Sal, referia que não era possível “no momento, prever qual o inimigo ou inimigos prováveis”⁵¹ pois, efectivamente, já não havia essa ameaça. Para a defesa do aeroporto, para além das forças terrestres, estava previsto que o aeroporto fosse ainda defendido por uma bateria de artilharia antiaérea com quatro peças de 40 mm, aumentada para seis, logo que possível⁵², cujas primeiras peças ainda terão chegado à ilha.

UMA “PEGADA CULTURAL” DESTE EPISÓDIO

Contudo, para além desta história material, relativa às aeronaves e ao aeroporto, não nos podemos esquecer do factor humano, que se materializou nos soldados portugueses que ocuparam o aeroporto, nos elementos italianos deslocados para uma ilha no meio do Atlântico, num mundo em guerra e, naturalmente, na população da ilha do Sal.

Da documentação oficial trocada entre os diversos organismos militares do arquipélago, conseguimos aperceber das imensas dificuldades que os militares destacados para o Sal passaram, em especial por, só mais tarde, ter sido atribuído um pequeno veleiro para agilizar a distribuição de bens⁵³. Essas dificuldades eram tais que, na ilha, apenas permaneceu um dos dois batalhões do regimento de infantaria, revezando-se, de oito em oito meses com o outro, que devia permanecer em S. Vicente⁵⁴.

São poucas, ou quase nenhuma, as memórias dos vários milhares de soldados

portugueses que ficaram estacionados nas diversas ilhas durante a Segunda Guerra Mundial. Ao que o autor saiba, apenas no final de 2019 foi publicado um único testemunho de autoria de Adriano Lima intitulado “As forças Expedicionárias a Cabo Verde na II Guerra Mundial”. Relativamente aos italianos, existem algumas obras centradas na LATI, e uma especificamente sobre o Sal.

Nesta obra, surgem algumas páginas sobre o chefe da base, que permaneceu na ilha até ao final da guerra (LAZZERI e PELLEGRINO, 2001, pp. 62-64). Contudo, à história deste italiano, que permaneceu na ilha sozinho, como “guardião” do seu aeroporto, surgiu uma versão ligada a uma moça local, a Dona Vi, ou antes, a Dona Vicência Brito. Esta senhora, na altura uma moça, tinha acabado de chegar da ilha da Boa Vista, e terá sido uma das primeiras empregadas de limpeza contratadas pela companhia. Juntamente com outras jovens, trabalhou na lavandaria do aeroporto, lidando diariamente com os funcionários italianos da LATI. Essa estreita ligação com estes elementos exógenos à ilha e a Portugal, marcaram a Dona Vi, e naturalmente os restantes funcionários, de várias maneiras. Não só tinham aprendido algumas palavras de italiano, que utilizavam mesmo quando já não estavam no local de trabalho, como observavam comportamentos completamente estranhos à mentalidade portuguesa da época. Por exemplo, a senhora recordava-se que as italianas frequentavam as piscinas e as praias da ilha e que, por vezes, tomavam banho sem qualquer roupa. Ou então, que ficavam a apanhar sol nas esplanadas a beber *Martini*'s... algo que, certamente, não seria possível ver uma portuguesa a fazer na época, nem no continente.

Segundo esta, a calma e o silêncio só voltaram à ilha e, especialmente, ao aeroporto, após o encerramento do mesmo pelos portugueses, tendo permanecido na

ilha o chefe da base, o italiano Luigi Salvi⁵⁵. Um artigo publicado em 2017 refere que as pessoas mais velhas se lembram de vê-lo, sozinho, na varanda, olhando o horizonte. Até que, numa manhã, o italiano terá reparado na beleza da jovem empregada que lhe varre o gabinete. Tudo terá começado quando, numa manhã, ofereceu uma chávena de café a Vicência. Durante muito tempo, havia quem ainda se lembrasse de os ver em piqueniques, ao entardecer, bebendo champanhe numa praia deserta da ilha. Um dia levou-a a ver o Carnaval de São Vicente, tendo percorrido juntos as ruas e os cafés do Mindelo, entrando e saindo dos bailes, até de madrugada.

Na tarde em que receberam a notícia de que a guerra tinha acabado, Luigi Salvi foi ao armazém, pegou em duas garrafas de *Chianti* e colocou músicas no gramofone. O italiano só saiu da ilha em 1948, após a compra das instalações aeroportuárias do Sal, por uma quantia irrisória, pelo Governo português. Durante muito tempo, sempre que ouvia o ruído dos motores, ela corria para a pista a espreitar cada avião que aterrava. No ano em que Sofia Loren fez escala no Sal, Vicência Brito casou com um funcionário português do aeroporto e mudaram-se para Lisboa⁵⁶.

BIBLIOGRAFIA

CASTELLANI, Antonio, *Il gabbiano in Camicia Nera*, [s.l.], LoGisma, 2015.

CONN, Stetson e FAIRCHILD, Byron, *The Framework of Hemisphere Defense. The Western Hemisphere*, Washington DC, United States Army, Center of Military History, 1989.

DÍAZ BENÍTEZ, Juan José. “The Italian Naval War in the Mid-Atlantic: Blockade Runners and Submarines in the Canary Islands (1940–1943)”. *The Mariner's Mirror*, 100:2. London, 2014, pp.186-197.

DÍAZ BENÍTEZ, Juan José, “Los proyectos Británicos para ocupar las islas Atlánticas durante la no beligerância española (1940-1943)”. *Hispania Nova*, 11. Las Palmas, 2013, pp. 93-119.

HILTON, Stanley E., *Hitler's secret war in South America. 1939-1945*, Louisiana, Louisiana State University Press, 1999.

LAZZERI, Gherardo e PELLEGRINO, Adalberto, *Sal. A Ilha de Cabo Verde que entrou na história da aviação comercial italiana*, [s..l.], LoGisma editore, 2001.

MORALES LEZCANO, Victor, “Canarias, Azores y Cabo Verde durante la Batalla del Atlantico (Junio 1940-Septiembre 1943)”. *Anuario de Estudios Atlanticos*, 23, Las Palmas, 1977, pp.205-236.

PATERSON, Lawrence, *Eagles over the Sea. 1935-1942*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2019.

PEREIRA, Durval Lourenço, *Operação Brasil, o ataque alemão que mudou o curso da Segunda Guerra Mundial*, São Paulo, Editora Contexto, 2015.

TELO, António José e SALGADO, Augusto, *A Grande Guerra no Atlântico Português*, 2 vols, Porto, Fronteira do Caos, 2018.

TELO, António José, *Os Açores e o Controlo do Atlântico (1898-1948)*, Edições ASA, Lisboa, 1993.

UBALDINI, Ubaldino Mori (ed.), *I sommergibili negli Oceani. La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, vol. XII, Reedição da 3ª Edição de 1976, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2002. <https://expressodasilhas.cv/opiniao/2017/05/25/dona-vi/53288>, acedido a 11 de Fevereiro 2020.

NOTAS

¹ Biblioteca Central de Marinha-Arquivo Histórico (futuramente PT/BCM-AH)/Registo diário dos Serviços de Pilotagem de Lisboa – 1939.

² The National Archives-Kew (futuramente UK/TNA)/FO 371-39617.

³ UK/TNA/FO 371/39617.

⁴ Arquivo Histórico Militar (futuramente PT/AHM)/FO06-H32-Cx404.

⁵ PT/AHM/FO037-518.

⁶ PT/AHM/FO006-H32-Cx404.

⁷ Renato Vigliar, *Autobiografia di un pilota*, apud CASTELLANI, 2015, p.133.

⁸ PT/AHM/FO06-H32-Cx404.

⁹ Department of Defence Archives, President's Secretary's File, *Office of Strategic Services* –

Report on the Azores Islands (16620564).

¹⁰ <https://expressodasilhas.cv/opiniao/2017/05/25/dona-vi/53288>, acedido em 11 de Fevereiro de 2020.

¹¹ UK/TNA/WO 106/5238.

¹² <https://expressodasilhas.cv/opiniao/2017/05/25/dona-vi/53288>, acedido em 11 de Fevereiro de 2020.

¹³ Por vezes também é referido que a linha passava por Valência. STANLEY, 1999, p.98.

¹⁴ Há autores que referem que não haveria desvio, mas que a LATI transportava pessoas e bens de Lisboa para Sevilha, fazendo na cidade espanhola a ligação, de passageiros e de carga, entre Portugal e o Brasil. Esta ligação com Lisboa era, essencialmente, de carácter político e estratégico.

¹⁵ UK/TNA/FO 371-34681.

¹⁶ PT/AHM/FO037-518.

¹⁷ UK/TNA/WO 106/5238.

¹⁸ PT/BCM-AH/Cx. 1394-8.

¹⁹ PT/AHM/FO037-518.

²⁰ UK/TNA/FO 371/26842.

²¹ UK/TNA/FO 371-34681.

²² UK/TNA/WO 106/5238.

²³ UK/TNA/WO 106/5238.

²⁴ UK/TNA/WO 106/5238.

²⁵ Para mais detalhes sobre a utilização pelas redes de espionagem, ver Stanley E. Hilton, *Hitler's secret war in South America. 1939-1945*, Louisiana, Louisiana State University Press, 1999.

²⁶ UK/TNA/FO 371/26842 e PT/AHM/FO06-H32-Cx404.

²⁷ O SS *Cherca* tinha-se refugiado no porto de La Luz, Gran Canaria, quando a Itália entrou na guerra. DÍAZ BENÍTEZ, 2014, p.189.

²⁸ Julgo que se trata de um erro de grafia, poderá ter sido SS *Isonzo*, que estava na mesma situação, mas no porto de Villa Cisneros. DÍAZ BENÍTEZ, 2014, pp.195.

²⁹ UK/TNA/WO 106/5238.

³⁰ UK/TNA/FO 371/26842 e PT/AHM/FO06-H32-Cx404.

³¹ UK/TNA/FO 371-39671.

³² UK/TNA/FO 371/26842.

³³ PT/AHM/FO06-D22-520.

³⁴ UK/TNA/FO 371/26842.

³⁵ PT/AHM/FO037-518.

³⁶ UK/TNA/FO 371/26842.

³⁷ UK/TNA/WO 106/5238.

³⁸ Na ilha do Sal, encontravam-se ainda seis italianos e três italianas ligadas à *Italcable Telegraph Co.* UK/TNA/FO 371/26842.

³⁹ UK/TNA/WO 106/5238.

⁴⁰ UK/TNA/WO 106/5238.

⁴¹ PT/AHM/FO06-H32-Cx404.

⁴² UK/TNA/FO 371/26842.

⁴³ Curiosamente, após o encerramento do aeroporto do Sal, a LATI continuou as suas operações no percurso entre Roma, Sevilha e Lisboa. CASTELLANI, 2015, p.118.

⁴⁴ Dois seriam guardas, que regressaram, por via desconhecida, pouco tempo depois a Itália e o outro era o chefe da base, Luigi Salvi, que abordarei mais à frente. LAZZERI e PELLEGRINO, 2001, p.63.

⁴⁵ PT/AHM/FO06-D22-Cx522.

⁴⁶ PT/AHM/FO037-518.

⁴⁷ PT/AHM/FO06-D22-Cx522.

⁴⁸ PT/AHM/FO037-518.

⁴⁹ PT/AHM/FO037-518 e FO06-H32-Cx404.

⁵⁰ UK/TNA/FO 371/39617.

⁵¹ PT/AHM/FO037-518.

⁵² PT/AHM/FO06-H32-Cx404.

⁵³ PT/AHM/FO037-518.

⁵⁴ PT/AHM/FO06-H32-Cx404.

⁵⁵ Curiosamente, não consta na relação elaborada pelos serviços secretos ingleses de 1940. UK/TNA/WO 106/5238.

⁵⁶ <https://expressodasilhas.cv/opiniao/2017/05/25/dona-vi/53288>, acedido em 11 de Fevereiro de 2020.