



UNIVERSIDADE DOS AÇORES

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA, FILOSOFIA E CIÊNCIAS SOCIAIS
MESTRADO EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS

As Ilhas nas Relações Internacionais: Santa Maria no Século XX

António Sousa Monteiro

Dissertação apresentada à Universidade dos Açores para obtenção de Grau de Mestre em Relações Internacionais, sob a orientação do Professor Doutor Carlos Eduardo Pacheco Amaral e a coorientação do Professor Doutor Carlos Guilherme Riley.

Ponta Delgada

2015

Universidade dos Açores
Departamento de História, Filosofia e Ciências Sociais

As Ilhas nas Relações Internacionais: Santa Maria no Século XX

António Sousa Monteiro

Dissertação apresentada à Universidade dos Açores para obtenção de Grau de Mestre em Relações Internacionais, sob a orientação do Professor Doutor Carlos Eduardo Pacheco Amaral e a coorientação do Professor Doutor Carlos Guilherme Riley.

Ponta Delgada

2015

aos meus pais.

Prólogo e Agradecimentos

O trabalho aqui apresentado é o culminar de um percurso académico iniciado em 2008 com a Licenciatura em Estudos Europeus e Política Internacional e prosseguido, a partir de 2012, no Mestrado em Relações Internacionais, na Universidade dos Açores. Tanto esta decisão de prosseguir estudos académicos como este trabalho brotam da experiência vivida numa ilha excêntrica do Arquipélago dos Açores que guardou na bruma da distância a ancestralidade de ter sido a primeira e que teve um século XX extraordinário ao ser reclamada como repouso dos céus; da experiência profissional no Centro de Controlo Oceânico de Santa Maria que gere o tráfego aéreo de uma vasta área do Atlântico Norte a partir de uma ilha que conta com 60% do total de população que tinha antes de ser reclamada como “porta-aviões do Atlântico” e 35% da que registava há apenas cinquenta anos; da experiência vivida numa comunidade ativa no pensar e no agir sobre a sua realidade, mas que se vê despida de recursos, a começar pelos humanos. A resultante desta experiência vivida levou-nos a tentar compreender melhor as dinâmicas a que a Ilha de Santa Maria está sujeita.

É naturalmente um percurso académico partilhado com muitas pessoas que foram fundamentais para que chegássemos até aqui. Agradeço à Catarina e aos nossos três filhos – Tomás, Maria e António. Aos meus pais, a quem dedico este trabalho. Aos pais da Catarina. Aos meus colegas de profissão, pelas trocas de serviço para deslocações ao *campus* de Ponta Delgada. Aos meus colegas de licenciatura e mestrado que me mantiveram presente. Aos muitos amigos com quem fui partilhando este percurso de reflexão e compreensão das realidades que nos enformam. A todos, um imenso obrigado!

Neste trabalho em particular, quero expressar um agradecimento especial ao Professor Doutor Carlos Amaral que, desde cedo, nos abriu as portas que ligam a nossa experiência particular à reflexão sobre o devir e o *telos* das comunidades em que nos inserimos, e ao Professor Doutor Carlos Riley que nos alertou para as realidades da nossa história.

Resumo

A construção de uma infraestrutura aeronáutica na Ilha de Santa Maria, no âmbito da Segunda Guerra Mundial, transformou esta parcela do Arquipélago dos Açores, por todos considerada das mais periféricas e ignoradas, num tão denso e dinâmico quanto efêmero centro socioeconómico. O presente estudo, na senda do chamado Estudo das Ilhas ou Nissologia, visa analisar o papel que as ilhas desempenham nas Relações Internacionais e os impactos que estas têm naquelas, recorrendo ao caso particular da Ilha de Santa Maria, no século XX.

Palavras-Chave: Nissologia; Ilha; Arquipélago; Estado; Aviação; Insularidade; Subsidiariedade.

Abstract

The construction of an aeronautical infrastructure on the island of Santa Maria, in the nineteen forties of the twentieth century, turned this portion of the Azores archipelago, considered by everyone as one of the most remote and ignored, in a dense and dynamic as well as ephemeral socio-economic center. This study, on the path of the Island Studies or Nissology, aims to analyze the role that islands play in International Relations and the impacts these have on them, using the particular case of the Island of Santa Maria, in the twentieth century.

Key-words: Nissology; Island; Archipelago; State; Aviation; Insularity; Subsidiarity.

Índice

Prologo e Agradecimentos	7
Resumo / Abstract	9
Índice	11
Introdução	15

Primeira Parte – O Estudo das Ilhas

1. O Estudo das Ilhas	19
2. Ilha–Objeto e Ilha–Sujeito: Arquipélagos, Ilhas e Enclaves	33
3. Os Açores nas Relações Internacionais	44

Segunda Parte – Caracterização da Ilha de Santa Maria

1. Enquadramento geopolítico da ilha de Santa Maria	63
a. Localização Geográfica	63
b. Geomorfologia	64
c. Enquadramento Tectónico e Geologia	65
d. Clima	68
e. Recursos Naturais / Diversidade	71
f. Principais Momentos Históricos	71
g. Organização Política	76
h. Principais Atividades Económicas	77
i. População e Emigração	82
2. Santa Maria na passagem para o século XX	84
a. Estrangeiros em Santa Maria	85
b. A Imprensa Local	90

Terceira Parte – Santa Maria no Século da Aviação

1. A Aviação, os Açores e Santa Maria	105
1.1. Os primeiros contactos com o futuro	105
1.2. As primeiras vistorias	109
1.3. As Missões Aeronáuticas Francesas	109
1.4. O “Aparecimento” de Santa Maria	119
2. A Base Americana de Santa Maria	123
2.1. A Primeira Expedição Americana à ilha de Santa Maria	123
2.2. A Chegada	125
2.3. A Construção	135
2.4. A Conclusão	149
3. A passagem de Santa Maria para a Terceira – Primeiro Ato	151
3.1. “Lajes também serve...”	151
3.2. A decisão (primeira parte)	154
4. Uma “Base da Paz”	157
4.1. 2 de Junho de 1946	157
4.2. O Aeroporto Internacional	159
5. “Movimento... Movimento...”	162
5.1. Década de quarenta	162
5.2. Década de cinquenta	163
5.3. Década de sessenta	164
5.4. Década de setenta	165
6. Uma ilha transformada	167
6.1. Outras atividades económicas e serviços de relevância estratégica	167
6.2. Algumas notas sobre a sociedade mariense	168
6.3. A população	170

7. 1980 – Transferência para as Lajes – Segundo Ato	173
7.1. A “Política Aérea dos Açores”	173
7.2. “O Porquê da Questão”	176
7.3. A decisão (segunda parte)	178
7.4. “Uma ilha protesta em uníssono”	179
8. O que fica do Aeroporto de Santa Maria	181
8.1. O Aeroporto “dedicado” às Escalas Técnicas	181
8.2. O Centro de Controlo Oceânico de Santa Maria	185
8.3. A Zona Franca de Santa Maria	191
9. Conclusão	205
10. Fontes	209

Introdução

A construção de uma infraestrutura aeronáutica na Ilha de Santa Maria, nos anos quarenta do século XX, transformou esta parcela do Arquipélago dos Açores, por todos considerada das mais periféricas e ignoradas, num denso e dinâmico centro socioeconómico. Ademais, não só esta construção, como os serviços possibilitados em presença desta infraestrutura herdada da Segunda Guerra Mundial, possibilitaram o cumprimento das funções de articulação em que o Estado português baseia a sua inserção no sistema internacional, numa altura crítica de transferência do Poder de um lado para o outro do Atlântico. Sendo estas funções de articulação que os Açores têm cumprido no apoio à cibernética no Atlântico Norte sobretudo condicionadas pela evolução tecnológica, em poucas décadas a ilha viu ser-lhe retirada grande parte desta relevância, com os consequentes impactos na sua estrutura socioeconómica entretanto criada.

O presente estudo, na senda da chamada Ciência das Ilhas ou Nissologia, visa analisar o papel que as ilhas desempenham nas Relações Internacionais e os impactos que estas têm naquelas, recorrendo ao caso particular da Ilha de Santa Maria, no século XX. Pretende, assim, contribuir para compreender a forma como os atores das Relações Internacionais, isto é, os Estados, se relacionam com os respetivos espaços insulares, bem como perceber como estas relações os afetam, e ainda, analisar como a emergência de um Poder subnacional condiciona esta realidade. Para tal, procedemos à análise da forma como os Estados têm organizado politicamente os espaços insulares e gerido a sua utilidade para cumprimento dos seus fins e satisfação das suas necessidades. Neste sentido, analisamos as consequências do fim da utilidade estratégica destes espaços, olhando às estratégias insulares de sobrevivência e de reinvenção socioeconómica para fazer face ao período de declínio oposto ao período de primordial utilidade que as funções estratégicas transitórias acarretam em espaços insulares de reduzida dimensão territorial e populacional.

O trabalho que a seguir se apresenta divide-se em três partes. A Primeira Parte apresenta um ponto-de-situação sobre o estudo das ilhas. A Segunda Parte faz uma caracterização da Ilha de Santa Maria até à primeira metade do século XX. A Terceira Parte aborda o papel que Santa Maria desempenhou ao longo do século XX, nas Relações Internacionais, e como este papel afetou a sua realidade local.

Para a Primeira Parte, recorreremos aos trabalhos e às abordagens que têm sido cada vez mais realizadas no âmbito da Ciência das Ilhas, ou Nissologia. Atentos tanto à visão francófona, com

larga tradição no estudo das ilhas, como à anglófona, atemo-nos com especial enfoque na obra de Godfrey Baldacchino o qual, enquanto detentor da Cátedra de Estudos Insulares na Universidade da Ilha de Príncipe Eduardo, no Canadá, realizou uma inovadora abordagem e um valoroso trabalho de agregação dos vários autores e temáticas que envolvem as ilhas. Este seu trabalho consubstancia-se, especialmente, na obra que coordenou – *A World of Islands – an Island Studies Reader* – e na sua obra *Island Enclaves*. Sobretudo em *Island Enclaves*, focando-se no seu subtítulo *Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, Baldacchino debruça-se sobre os vários estados em que as ilhas se encontram, propondo vias ou modelos para o seu desenvolvimento socioeconómico. Modelos que se inserem nas propostas de autonomia e integração a que, na Universidade dos Açores, o Professor Carlos Amaral se tem dedicado e sobre as quais nos debruçamos para terminar esta primeira parte, abordando, genericamente, o contexto em que o Arquipélago dos Açores se tem inserido, neste âmbito.

Na Segunda Parte, não tendo, de forma alguma, como objetivo contar a história de Santa Maria – nem mesmo a do século XX, na Terceira Parte –, não pudemos deixar de fazer um enquadramento geopolítico da ilha, abordando a sua geografia física e marcando os seus principais momentos históricos, organização política e atividades económicas. Esta parte tem, sobretudo, como fim identificar o objeto nas suas várias vertentes e planos, no âmbito da Nissologia.

Dedicamos particular atenção ao período da passagem do século XIX para o século XX, por forma a tentar melhor compreender a sociedade mariense do período pré-aeroporto para a contrapormos à da segunda metade do século XX. Aqui, fomos confrontados com a ausência de fontes, pelo que tivemos de nos ater ao volátil, parco e possivelmente tendencioso testemunho da frágil e efêmera imprensa local e de alguns viajantes estrangeiros que deixaram texto sobre a ilha. Nesta Segunda Parte, e à exceção deste ponto da passagem para o século XX, recorreremos apenas a fontes secundárias. Das fontes utilizadas, sobressai a obra *A Ilha de Gonçalo Velho: da Descoberta até ao Aeroporto!*, de Jaime Figueiredo. Esta é a única obra que aborda toda a história da ilha de Santa Maria, sendo, no entanto, evidente a marca do autor.

Na Terceira Parte deste trabalho, apresentamos uma narrativa do que foi a participação da Ilha de Santa Maria neste processo que trouxe os Açores à função de apoio à cibernética atlântica, agora por via aérea. Como janela aberta ao policentrado momento de descoberta e exploração das possibilidades aeronáuticas do Arquipélago dos Açores no apoio às várias potências aeronáuticas da altura, optamos por fazê-lo a partir do olhar daquela que estaria mais bem colocada para assumir

a liderança deste processo mas que ficou como, mais do que a derrotada, a impedida: a França. Depois desta abordagem às missões aeronáuticas francesas aos Açores, apresentamos o “aparecimento” de Santa Maria com base nos vários autores que se têm debruçado sobre o tema do papel dos Açores na Segunda Guerra Mundial. Tendo em conta que este trabalho é uma dissertação do Mestrado em Relações Internacionais que tem por base o percurso histórico da Ilha de Santa Maria, colocando-a no âmbito da Nissologia, e ainda o nível de pormenor dos relatórios históricos da base aérea americana de Santa Maria que encontrámos nos arquivos do destacamento norte-americano da Base das Lajes, na Ilha Terceira, optamos por apresentar os factos com maior detalhe. O nosso objetivo foi o de melhor perceber os intuitos e as dificuldades que as forças americanas sentiram ao se instalarem na Ilha de Santa Maria. As informações apresentadas neste ponto e no seguinte, sobre a passagem das forças militares americanas de Santa Maria para a Terceira, contando com um relatório que encontrámos nos arquivos da *Pan American Airways*, trazem novos dados que contribuem para responder à questão que o Professor Medeiros Ferreira colocava: “o porquê do movimento que leva a Força Aérea norte-americana a abandonar o aeroporto de Santa Maria e a preferir instalar-se na base das Lajes na Ilha Terceira.”

Passado este momento fundador que foi a instalação de uma base militar com vista ao tráfego aéreo civil, que se adivinhava para o pós-Segunda Guerra Mundial, numa ilha excêntrica, fazemos a ressonância do movimento gerado neste aeroporto dedicado à aviação civil internacional até aos anos setenta, momento em que uma ilha transformada se confronta com a inevitabilidade da fugacidade da evolução tecnológica. Este período, que acaba por desembocar no momento da mudança de regime em Portugal e instalação da Região Autónoma dos Açores, ganha uma maior densidade pela emergência e necessidade de afirmação deste novo Poder regional que observamos através da discussão da Política Aérea dos Açores que se verificou nessa altura. Como ponto final desta Terceira Parte que aborda o percurso de Santa Maria no século da aviação, analisamos os principais serviços relacionados com a herança aeronáutica de Santa Maria, como são a sua infraestrutura aeroportuária e o Centro de Controlo Oceânico, bem como o processo de instalação da Zona Franca de Santa Maria como estratégia do Estado e Poder regional para, aparentemente, tirar partido da infraestrutura aeroportuária e promover alternativas socioeconómicas numa ilha que via a sua função de articulação ultrapassada pela evolução tecnológica.

Para prossecução desta Terceira Parte, recorreremos a variadas fontes. Como referimos, para melhor aferirmos o processo de construção do aeroporto e sua passagem a aeroporto civil, foram

fundamentais os documentos a que tivemos acesso no arquivo do destacamento norte-americano na Base das Lajes (presencialmente) e do Arquivo da *Pan American Airways*, por correspondência eletrónica. Pudemos também instruir um processo de desclassificação de documentos sob as regras do *Freedom of Information Act (FOIA)*, junto da *Air Force Historical Research Agency (AFHRA)*, do qual obtivemos resposta positiva no dia 2 de Janeiro de 2014. A nível nacional, recorremos aos Arquivos Oliveira Salazar, na Torre do Tombo, nomeadamente as pastas relativas às Facilidades de Santa Maria, e no Arquivos da Força Aérea Portuguesa, o processo do General Humberto Delgado, com especial enfoque no documento inédito e datilografado sob o título “Apontamentos – Açores”.

Passado este período em que existem fontes ao abrigo de protocolos arquivísticos de instituições estatais, entramos num período em que a natureza civil e comercial do Aeroporto de Santa Maria parece não concorrer para a normalização dos arquivos e do seu acesso. Por forma a tentar contornar esta dificuldade, recorremos a variadas fontes desde jornais nacionais e internacionais e outras publicações, registos audiovisuais e filmes documentários. Felizmente, esta condicionante arquivística é compensada pela disponibilidade de recursos hoje existentes através da internet que nos permitem aceder a arquivos distantes muitas vezes de uma forma mais eficaz do que aqueles a que pudemos recorrer presencialmente. Como nota positiva, salientamos o caso do Arquivo da *Pan American*, em Miami, e da Biblioteca Nacional de França ou os arquivos da revista *Skyliner* da companhia aérea *TWA*.

Tal como sugerido por vários autores dedicados à Nissologia, é por vezes difícil captar a realidade das ilhas, dadas as suas multifaces e micro dimensão. O mesmo se notará desde logo no seu processo de estudo, pois torna-se necessário o cruzamento de uma variedade de fontes dispersas e cujo volume e importância para as unidades maiores de estudo é, por vezes, irrelevante. No entanto, cremos que esta abordagem multidisciplinar a um fractal de um todo, como podemos facilmente considerar uma ilha, nos dá ferramentas para melhor compreendermos a realidade e as condicionantes das unidades superiores nas várias áreas disciplinares, como é o caso das Relações Internacionais, neste trabalho.

Primeira Parte – Insularidade e Relações Internacionais

1. O Estudo das Ilhas

O estudo das ilhas tem evoluído muito, sobretudo na segunda metade do século XX, ao ponto de se falar já numa Ciência das Ilhas e de se lhe atribuir um termo: Nissologia. A palavra Nissologia como designadora da “Ciência das Ilhas” aparece pela primeira vez no início dos anos noventa, sendo que já havia sido proposta como *nissonologia* no início dos anos oitenta. Sobre esta questão terminológica, reflexo da sua novidade, há ainda quem proponha *nesologia*, tendo em conta a origem da palavra no grego clássico ou moderno.¹ Adotando o termo *Nissologia*, pois tem sido o mais utilizado pela maioria dos estudiosos desta matéria, tanto francófonos – *nissologie* – como anglófonos – *nissology* –, temos como definição mais curta esta, proposta por Grant McCall, em 1994: “o estudo das ilhas sob os seus próprios termos, como forma de abordagem de tal pesquisa.”² O estudo das ilhas feito ciência das ilhas, chamada Nissologia, que identifica um objeto de estudo e que se propõe fazê-lo segundo os seus próprios termos. Identificamos, de seguida, este objeto e como se tem organizado o seu estudo.

O Objeto

“Ilha: porção de terra não tão extensa como um continente e cercada de água por todos os lados.”³ Um elemento geográfico tão óbvio – porção de terra cercada de água por todos os lados – como tão ambíguo e amplo quanto “não tão extensa como um continente”: uma porção de terra cercada por mar cuja dimensão está entre um ilhéu e um continente.

Esta questão dos limites geográficos tem sido abordada por vários autores na tentativa de delimitação do objeto de estudo. François Taglioni, no seu artigo “*Insularity, Political Status and*

¹ Vieira, Alberto, *As Ilhas: Da Nissologia à Nesologia*, ANUÁRIO N.º 2, Centro de Estudos de História do Atlântico, pp. 16-21. Vieira, Alberto, *Repensar os Estudos Insulares Hoje - Anuário do Centro de Estudos de História do Atlântico*, Região Autónoma da Madeira, 2009.

² Vieira, Alberto, *As Ilhas: Da Nissologia à Nesologia*, ANUÁRIO N.º 2, Centro de Estudos de História do Atlântico, pp. 16-21. Vieira, Alberto, *Repensar os Estudos Insulares Hoje - Anuário do Centro de Estudos de História do Atlântico*, Região Autónoma da Madeira, 2009: “A definição universalmente aceite de Nissologia é de Grant McCall (1996): *the study of islands on their own terms... dwellers that island world view is not theirs; and that an island integrity belongs to Islanders*. Está complementada por achegas de outros intervenientes, como G. Baldacchino (2008) que direcciona o olhar de dentro para fora: *island studies/Nissology has been conceived as platform for looking at islands issues inductively and ex-centrally: privileging commentary from inside out (rather than from the outside in*. Mas isso não basta como postura para que a ciência se afirme, pois, segundo C. Depraetere (2008) *island studies always been a special breed of Science, being inter and multidisciplinary but also multidimensional*.”

³ *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*, Temas e Debates, Lisboa, 2003.

Small Insular Spaces”, visita alguns destes autores que nos ajudam a apreciar esta primeira questão da dimensão do quadro físico em que se insere a ilha. Recorre a Burnet o qual, definindo o limite mínimo para uma ilha em $0,5\text{km}^2$, questiona “qual a maior ilha do mundo?” Segundo as suas reflexões, a Nova Guiné, com 785.753 km^2 , representa a fronteira para além da qual não se poderá mais usar o termo “ilha”. A Gronelândia fica, assim, fora do critério “ilha”. Segundo Doumerge, cujos cálculos são baseados num índice de costa (relação entre o perímetro de costa em quilómetros lineares e a área da ilha em quilómetros quadrados), a Nova Guiné é uma ilha continental (índice de costa inferior a $1/60$), pelas mesmas razões que Madagáscar e Bornéu. Com isto, assumimos que uma ilha é uma porção de terra cercada por mar cuja dimensão pode variar entre $0,5\text{ km}^2$ e 785.753 km^2 , sendo que temos ilhas e ilhas continentais. Só depois os continentes.⁴

Introduzindo um outro critério – o da população – a Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), dedicando-se ao estudo dos Estados insulares em vias de desenvolvimento, afirma que estas ilhas têm uma população inferior a 400.000 ou, por vezes, 1 milhão, e uma superfície menor que 700 km^2 ou, por vezes, 4.000 km^2 . Parece-nos demasiado amplo. Já Huetz de Lempis simplifica os limites de uma ilha, recorrendo a estes dois critérios: dimensão inferior a 300.000 km^2 e menos de 1 milhão de habitantes.⁵

A União Europeia simplifica ainda mais. Segundo o Eurostat, uma ilha é uma porção de terra com pelo menos 1km^2 de superfície, permanentemente habitada por uma população estatisticamente relevante (mais de 50 habitantes), separada do continente europeu por uma extensão de água superior a pelo menos 1km, sem ligação permanente com o continente. Mais: não pode albergar a sede capital de um estado membro, o que coloca Malta e Chipre num limbo.

Mas, como salienta Baldacchino, “esta questão da finitude geográfica da ilha esconde uma identidade mais complexa que atiza tentativas de definição. A simples redenção à definição de ilha como ‘uma porção de terra cercada por água’ é academicamente imprecisa”.⁶ Segundo Taglioni, é evidente que ao tentarmos “materializar” ilhas recorrendo a dados tão simples como a população máxima ou a superfície, somos confrontados com a natureza arbitrária dos conceitos utilizados. Em última análise, é extremamente difícil estabelecer dados científicos que possibilitem a

⁴ Taglioni, François, “Insularity, Political Status and Small Insular Spaces”, in *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*, Volume 5, Número 2, 2011, pp. 45-67.

⁵ Taglioni, François, “Insularity, Political Status and Small Insular Spaces”, in *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*, 2011, pp. 45-67.

⁶ “The finite geography of an island belies a more complex identity that confronts attempts at definition. The mere rendition of an island as ‘a piece of land surrounded by water’ is academically imprecise.”

definição concreta de ilhas. Tendo isto em conta, propõe-nos a seguinte definição para “small insular spaces”: “land masses surrounded on all sides by water, comprising a single piece of land less than 11.000 square kilometres and with a population of under 1.5 million inhabitants. (*sic*)” A utilização destes critérios é justificada por 1.5 milhões de habitantes ser o valor usado pelo Banco Mundial para definir pequenos Estados e pequenas economias; e o máximo de 11.000 km² permite a inclusão do arquipélago das Ilhas Fiji e a sua maior ilha, Viti Levu (10.388km²).⁷

Também segundo Taglioni, o critério mínimo para uma ilha, abaixo do qual serão incluídas na categoria de ilhéu, depende do facto de serem ou não habitadas. Poder-se-á considerar esta definição questionável. No entanto, a tentativa de reunir dados com maior rigor estatístico, demonstra-se inconciliável. Apesar da evidência fornecida pelo objeto geográfico, não há um limite universal para esse objeto. Tudo depende da perspetiva adotada, seja cultural, política, económica ou social.⁸

Segundo Baldacchino, se ilhas-continentais são a exceção, porquê utilizar a expressão “pequenas ilhas”? Propõe – afinemos, então, para – “ilhas”.⁹ Portanto, achamos que o objeto fica, assim, melhor delimitado utilizando o conceito que desejamos identificar: Ilha – Porção de terra habitada cercada por água com um máximo de 11 mil km² com um máximo de 1.5 milhões de habitantes.¹⁰

Mas se pensássemos que teríamos este critério estabelecido para definição do objeto em causa – mesmo com a ambiguidade e amplitude exposta –, eis que Péron nos apresenta o seguinte:

An island is deemed to be small when each individual living there is aware of living within a territory circumscribed by the sea. An Island is deemed to be “big” when the society in general is aware of its insularity, while individuals may be unaware or forget that they live on an Island.¹¹

⁷ Taglioni, François, “Insularity, Political Status and Small Insular Spaces”, in *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*, 2011, 5 (2), pp.45-67.

⁸ Taglioni, François, “Insularity, Political Status and Small Insular Spaces”, in *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*, Volume 5, Número 2, 2011, pp. 45-67, p. 49.

⁹ “Why indeed, for example, should we continue to refer to *small islands* (rather than just islands) when they are very much the norm? Large size is the actual exception.”; Baldacchino, Godfrey (Coord.), *A World of Islands – an Island Studies Reader*, Agenda Academic, Institute of Island Studies, University of Prince Edward Island, 2007, p. 2.

¹⁰ Taglioni, François, “Insularity, Political Status and Small Insular Spaces”, in *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*, 2011, 5 (2), pp. 45-67.

¹¹ Tradução de Taglioni, François, “Insularity, Political Status and Small Insular Spaces”, in *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*, Volume 5, Número 2, 2011, pp. 45-67, de Péron, F (1993) *Des îles et des hommes* (*Of Islands and Men*), Rennes: Édition de la Cité/Ouest-France.

Aqui introduz-se uma nova dimensão: a da representação, da visão e da experiência (humana). Levam-nos aos conceitos de insularidade. Um conceito que na língua inglesa se exprime por *insularity* mas que é bipartido. Inclui *islandness* – *Insulismo?* – e *insularity* – insularidade. Ou talvez este conceito – talvez, todos os conceitos – seja como o de “ilha”: tem um núcleo que lhe fornece critério – *insulismo* como “porção” de realidade objetivamente confirmada – e é “cercado por todos os lados” por um conceito muito mais abstrato e multidimensional que advém da representação e da metáfora, da visão e da experiência humana e humanizada.

Estas teorias derivam do trabalho desenvolvido por Moles e Moles e Rohmer, que recomendam a identificação da função fenomenológica associada ao conceito topológico de insularidade. O seu termo *islandness* deriva da sua filosofia de centralidade, que corresponde à visão que os insulares têm da sua ilha, da forma como a localizam no centro do mundo e no centro do seu mundo. Nesta noção, segundo Taglioni, vamos para além da filosofia cartesiana de espaço como uma extensão para a análise do subjetivo e do afetivo; do espaço tal como é experienciado mas também herdado.¹²

No que toca a este último aspeto, é difícil perceber o quão importante é o papel que desempenha na forma como os insulares representam o espaço que habitam. Um exemplo é o sentimento de isolamento que, ainda hoje, está profundamente enraizado na consciência coletiva dos insulares. Este sentimento é passado de geração em geração, mesmo quando os aviões e a tecnologia da informação estão presentes há décadas. Dito de outra forma, apesar de o isolamento nos dias de hoje ser quase sempre um mero *estado de alma*, continua a ser entendido, por parte dos insulares, como um aspeto chave da sua vida diária. Recorrendo a Moles, Taglioni corrobora a opinião de que estas evoluções tecnológicas são muito recentes para terem alterado estas entranhadas perceções de espaço.¹³

Segundo Bonnemaïson, a diferença entre *islandness* e *insularity* é remanescente da distinção proposta por geógrafos entre espaço e território. Poder-se-á fazer um paralelismo com espaço e território, por um lado, e *islandness* e *insularity*, por outro. *Islandness* poderá ser definido como a

¹² Tradução de Taglioni, François, “Insularity, Political Status and Small Insular Spaces”, in *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*, Volume 5, Número 2, 2011, pp. 45-67

¹³ “In spite of the overwhelming effect that aeroplanes have had on our means of transport, that effect is too recent to have influenced our deep-rooted perceptions of space”.

soma das representações e das experiências dos insulares, as quais estruturam o território da sua ilha; *Insularity* poderá ser visto como a característica física particular que define o espaço insular.

Space is a physical reality that is mainly shaped by production dynamics. It could be posited that the space produced by the world system or the world economy can be explained by the interaction of centers and peripheries and that it is primarily a functional unit determined by economics. This vision is in fact a result of spatial organization. Researchers, working outside the space of the world system, have found its opposite: territory. Territory can be defined as the opposite of space: it is conceptual and often even ideal, whereas space is material. It is firstly a vision of the world, before being a means of organizing it; it arises from representation more than from function, but that does not mean it is devoid of structures and realities. It has its own configurations, which vary according to different societies and cultures, but in fact it is based more upon cultural, historical and political analyses than upon specifically economic ones.¹⁴

Segundo Péron, “a natureza específica de insularidade advém não de uma ou várias características, mas sim das múltiplas interações entre elementos heterógenos”. Este autor introduz a noção de sistema, o qual é de facto fundamental para perceber a insularidade. Contudo, a ideia de sistema implica que a insularidade é uma variável conforme o número de fatores ou a ocorrência das suas interações. A grande dificuldade que fica é a de conseguir colocar em perspetiva os fatores que definem a insularidade e as conexões entre estes. Segundo Brunet: “Insularidade deve ser definida usando apreciações objetivas, externas e empíricas, baseadas em medições, quando e onde necessário.” No entanto, no que toca aos fatores chave da insularidade – reduzido tamanho e isolamento – sabemos o quão difícil é conseguir dados quantitativos satisfatórios.¹⁵

Concluindo, ainda na esteira de Taglioni e no seu recurso à diversidade de autores (agora com Tissier):

¹⁴ Tradução de Tradução de Taglioni, François, “Insularity, Political Status and Small Insular Spaces”, in *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*, Volume 5, Número 2, 2011, pp. 45-67, de Bonnemaïson, J (2000) *La géographie culturelle* ('Cultural Geography'), Paris: Editions du CTHS.

¹⁵ Taglioni, François, “Insularity, Political Status and Small Insular Spaces”, in *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*, Volume 5, Número 2, 2011, pp. 45-67.

- é impossível oferecer uma definição simples de insularidade porque a definição terá de conciliar características gerais contraditórias. Temos de estudar os diversos aspetos da existência humana em ilhas e não proclamar o estabelecimento de uma ilusória unidade a partir desta diversidade (Vallaux).

- por outras palavras, nós precisamos de perguntar se existe ou pode existir, para a antropologia e para a história, uma categoria “Ilhas” que seria válida, sob quaisquer circunstâncias. (Febvre)

- Neste aspeto, se procurássemos e encontrássemos uma constante, uma lei das ilhas influenciadora das ilhas e sociedades, encontraríamos apenas variedade e diversidade. (Febvre)¹⁶

Delimitado o objeto, mesmo que redunde em variedade e diversidade de características gerais contraditórias, ainda temos a ideia-frase de Meisterheim:

Islands are profoundly paradoxical and ambivalent. Everything turns into its opposite. This is why it is difficult to grasp their essence, to define them and pin them down. You constantly fluctuate between ‘basic banality’ and the inexpressible. When you think you have them in your sights, they move away: some islands are poorly moored; they are boats that drift and escape you.¹⁷

Esta dualidade entre espaço-território, insularidade-insulismo e insularidade-insularidade, parece-nos muito bem captada pelo termo *Açorianidade*, cunhado por Vitorino Nemésio em 1932.¹⁸ Ao afirmar que “a geografia, para nós, vale outro tanto como a história” e que “como as sereias temos dupla natureza: somos de carne e pedra”, Nemésio proclama a paridade e a lealdade

¹⁶ Taglioni, François, “Insularity, Political Status and Small Insular Spaces”, in *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*, Volume 5, Número 2, 2011, pp. 45-67, recorrendo a (1) Tissier, J-L (1984) ‘Iles, insularité, isolement’ (‘Islands, Insularity, Isolation’), Documents pour l’histoire du vocabulaire scientifique n3: 49-67 ; (2) Vallaux, C (1908) Géographie sociale (‘Social Geography’), Paris: O. Doin ; e (3) Febvre, L (1922) *La Terre et l’évolution humaine* (‘The Earth and Human Evolution’), Paris: La Renaissance du livre.

¹⁷ Tradução de Taglioni, François, “Insularity, Political Status and Small Insular Spaces”, in *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*, Volume 5, Número 2, 2011, pp. 45-67, de Meistersheim, A (1988) ‘Insularité, insularisme, iléité, quelques concepts opératoires’ (‘Insularity, Islandness, Insularism; Some Operating Concepts’), Cahiers de l’institut de développement des îles méditerranéennes n1: 96-120.

¹⁸ Nemésio, Vitorino, “Açorianidade”, in *INSULA – Numero Especial Comemorativo do V Centenário do Descobrimento dos Açores*, nº 7-8, 1932.

entre estas duas dimensões: a física (geografia e pedra) e a social (história e carne). A primeira – física – corresponde ao espaço. A segunda – social – ao território.

O Estudo

Estes espaços diversos de ambíguos territórios têm sido objeto de estudo cada vez mais sistematizado, orientado e focado ao longo das últimas décadas. Mas é claro que o interesse e a atenção às ilhas não se iniciaram aí. Apesar de ser difícil atribuir uma data aproximada para o início dos Estudos Insulares, dada a sua transdisciplinaridade, a maioria dos autores identifica-o na Antiguidade.¹⁹ Paulo Espínola sintetiza-o assim:

Ao longo da História sempre foram surgindo textos relacionados com os espaços insulares, associados a diferentes géneros literários, desde tempos mais remotos. Relativamente às ilhas atlânticas, Orlando Ribeiro (1960, p. 19) refere que “a lenda das Ilhas Afortunadas criou-se na Antiguidade, quando a imaginação dos homens procurava, num lugar perdido e distante, um mundo melhor que este onde viviam.” Segundo este mesmo autor, foi a partir desta lenda que Platão redigiu a descrição mítica da Atlântica: “onde os homens viviam numa felicidade perpétua, na paz, na prosperidade e na justiça” (Idem). É com esta perspetiva excessivamente positiva sobre os espaços insulares, que Thomas More publica pela primeira vez em 1516 a obra “Utopia”, a qual representa uma ilha (imaginária) habitada por uma sociedade perfeita. Nesse mesmo século, o português Luís de Camões inclui nos “Lusíadas” o mito da “Ilha dos Amores”, prestando assim um contributo nacional ao papel idílico dos espaços insulares. Nesta perspetiva, as ilhas são como que um “espaço-solução” para os problemas existentes nas sociedades (continentais) da época.²⁰

Talvez devêssemos acrescentar, noutro registo, no período da Antiguidade, *A História da Guerra de Peloponeso*, que tantas considerações sobre ilhas e insulares inclui, bem como, na era dos Descobrimentos, o trabalho inovador da cartografia insular desenvolvida nesse período. Na realidade, os portulanos que nesta era tentam identificar e demarcar tanto as costas marítimas como

¹⁹ Baldacchino, Godfrey (Coord.), *A World of Islands – an Island Studies Reader*, Agenda Academic, Institute of Island Studies, University of Prince Edward Island, 2007, p. 7.

²⁰ Espínola, Paulo, Cravidão, Fernanda, “A ciência das ilhas e os estudos insulares: Breves reflexões sobre o contributo da geografia”, *Soc. & Nat.*, Uberlândia, 26 (3): 433-444, set/dez/2014.

os arquipélagos e mesmo as ilhas isoladamente, incluem informações que vão para além da delimitação e referenciação do espaço.

Se este *boom* no interesse pelas ilhas e a sua cartografia e descrição deu-se com o início da era das Descobertas, pela mesma ordem de razões a sua intensidade terá progredido à medida da evolução das tecnologias, sistemas, meios e redes de transportes. Se, por um lado, pudéssemos pensar que – por exemplo, no caso dos Açores – a sua descoberta e povoamento dever-se-á exclusivamente à necessidade de guarnecer estes espaços com os meios de apoio a estas redes de transporte, por outro, verificamos que, mesmo que a rede seja autónoma desse apoio, nem por isso este deixa de estar presente e ser chamado à utilidade, nem que seja como estratégia de preempção.²¹ Verificamos isto com o renovado interesse de que as ilhas e o seu “estudo” foram alvo ao longo do século XIX, sendo curioso verificar a profusão de “monografias” com tom de literatura de viagens sobre ilhas e arquipélagos que surgem nesse século em que os Açores não foram exceção, como falaremos mais à frente. Sintomaticamente, é neste século da evolução das ciências naturais que as ilhas se apresentam como campo de estudo para teorias tão inovadoras como as de Darwin e Wallace.

Mas o interesse pelas ilhas, ou mesmo a sua utilização como campo de estudo, difere de ter as ilhas como objeto de estudo. Este, naturalmente derivado da mobilidade e desenvolvimento científico atingido, surge no século XX, afirmando-se como ramo científico, resultando no surgimento de instituições e organizações de caráter nacional e internacional. Recorrendo novamente a Paulo Espínola:

Neste âmbito, segundo McCall (1994) o “Center for Pacific Islands Studies” (Universidade do Hawai) foi um dos primeiros a ser fundado, em 1950. No entanto, segundo este autor, a primeira instituição a dedicar-se ao estudo das ilhas em geral foi o “Institute of Islands Studies”, fundado em 1985 na Universidade de Prince Edward Island (Canadá), onde “a partir de 2003 foi instalado o primeiro centro de pesquisa das ilhas do mundo académico” (BALDACCHINO, 2006c). No entanto, cada vez é mais frequente encontrar Universidades com institutos e/ou centros de pesquisa próprios especializados nos vários temas das ilhas. Russel King (2010, p. 35) refere que “uma das justificações para a “maturidade” dos estudos insulares enquanto disciplina reconhecida é a existência, desde

²¹ Telo, António José, *Os Açores e o Controlo do Atlântico 1898 / 1948*, ASA, 1993.

há algum tempo, de dois programas de mestrado (na Universidade de Prince Edward Island e na Universidade de Malta) e de duas revistas científicas dedicadas ao tema: a *Island Studies Journal*, publicada desde 2006 e cujos artigos são objeto de *peer-review*; e a mais antiga (desde 1992) mas menos académica *Insula*, publicada com o apoio da UNESCO.” Com efeito, constata-se que para uma nova área disciplinar se afirmar no mundo atual, torna-se necessário que obtenha sucesso em termos académicos, nomeadamente ao nível dos estudos pós-graduados, como é o caso do exemplo utilizado anteriormente.²²

Os principais investigadores e autores neste âmbito acabaram por reunir-se numa obra coordenada por Godfrey Baldacchino e publicada em 2007 sob o título *A World of Islands*. Conta com mais de quarenta colaboradores e, segundo Baldacchino, procura servir como referência aos interessados no estudo das ilhas, colocando-as “bem no centro das coisas”²³. Nas palavras do coordenador, apesar de se poder questionar a inclusão ou omissão de alguns temas, esta obra está mais próximo de um “*islands studies textbook*”. Representa, sem dúvida, um ponto de chegada, encontro e lançamento dos estudos insulares. Olha as ilhas do ponto de vista das ciências naturais, das ciências sociais, da realidade da literatura ficcional e das estratégias de desenvolvimento e usufruto dos espaços insulares.²⁴

Em Portugal, para além do Centro de Estudos Geográficos de Lisboa iniciado por Orlando Ribeiro que, nos seus estudos geográficos, vai contemplando também ilhas pelo menos desde os anos sessenta, temos Alberto Vieira e Paulo Espínola. Alberto Vieira, é membro destacado do Centro de Estudos de História do Atlântico²⁵, tem levado a efeito os seus estudos com maior incidência no Arquipélago da Madeira no âmbito dos Estudos Insulares, publicando artigos também sobre a problemática da Nissologia. Paulo Espínola é doutorando na Universidade de Coimbra e investigador do Centro de Estudos em Geografia e Ordenamento do Território (CEGOT) e tem publicado artigos relacionados com as ilhas açorianas da Graciosa e do Corvo, sob o ponto de vista da ciência das ilhas.

²² Espínola, Paulo, Cravidão, Fernanda, “A ciência das ilhas e os estudos insulares: Breves reflexões sobre o contributo da geografia”, *Soc. & Nat.*, Uberlândia, 26 (3): 433-444, set/dez/2014.

²³ “*place islands right in the centre of things*”.

²⁴ Baldacchino, Godfrey (Coord.), *A World of Islands – an Island Studies Reader*, Agenda Academic, Institute of Island Studies, University of Prince Edward Island, 2007.

²⁵ http://ceha.gov-madeira.pt/CEHA/conhecer_ceha

No dia 21 de Julho de 2015, foi apresentada publicamente a CIDH – Cátedra Infante Dom Henrique para os Estudos Insulares Atlânticos e a Globalização. Com o estatuto de Cátedra Convidada FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, a CIDH é sediada na Universidade Aberta, promovida pela APCA (Agência para a Promoção da Cultura Atlântica), pelo IAC (Instituto Açoriano de Cultura) e pelo CLEPUL (Centro de Literaturas e Culturas Lusófonas e Europeias da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa), surgindo ao abrigo de um consórcio celebrado entre a Universidade Aberta e a Universidade de Coimbra. Como justificação da sua criação, é afirmado:

A crescente proliferação dos estudos insulares e a importância que cada vez mais as ilhas assumem no panorama internacional impunha a criação, na Universidade portuguesa, de uma cátedra especialmente vocacionada para os estudos das ilhas lusófonas ou ligadas à comunidade dos Países de Língua Oficial Portuguesa. A CIDH pretende, por isso, constituir-se como polo dinamizador da investigação e ensino dos temas ligados à insularidade no quadro das ilhas atlânticas. Este será também o ponto de partida para uma abordagem sistematizada do fenómeno da globalização em todas as suas vertentes.²⁶

O resultado é que as ilhas, e sobretudo os insulares, tornaram-se um grupo observado. Como nota Baldacchino, “islanders continue today to suffer being the passive and unwitting ‘objects of the gaze’ of non-islanders, and perennial targets of new ‘civilizing missions’: not only of social researchers, but also of consultants, investors, journalists, film-makers, conservationists, tourists (e.g. Urry, 1990: 9)”²⁷

E como reagem os insulares a esta “esteticização, sanitização e de-esteticização”²⁸, pergunta Badacchino. Segundo ele, a maioria nem se importará, ficando abismados em como conseguem sobreviver sob a condenação de não-viabilidade ou vulnerabilidade-crónica dos especialistas internacionais. Outros poderão ficar confusos sobre como as suas ilhas são paraísos para os continentais. Outros aceitam-no como algo necessário para alimentar o mito do charme e o

²⁶ <http://cidh-global.org/>

²⁷ Baldacchino, Godfrey (Coord.), *A World of Islands – an Island Studies Reader*, Agenda Academic, Institute of Island Studies, University of Prince Edward Island, 2007.

²⁸ «“aestheticsized, sanitized and anaesthetized”». Expressão usada por Baldacchino com referência a (Connell, 2003: 568); Baldacchino, Godfrey (Coord.), *A World of Islands – an Island Studies Reader*, Agenda Academic, Institute of Island Studies, University of Prince Edward Island, 2007, p. 2.

misticismo promovido pela indústria turística. Outros acharão que um interesse perverso por parte da comunidade internacional será melhor do que interesse nenhum. Outros protestarão e reclamarão uma identidade própria, distinta e autóctone. Outros ficarão confusos com as políticas de biodiversidade e endemismo sobre espécies locais (muitas vezes pragas, para os locais). Ainda assim, “outra categoria de ilhéus desenvolverá e aprimorará as habilidades que lhes permitam envolver-se com os continentais, manipulando os seus recursos, adaptando os seus objetivos, muitas vezes sobrevivendo confortavelmente como cidadãos *glocals* num mundo dividido e esquizoide, com dois conjuntos paralelos de valores, linguagens e práticas”.²⁹

Baldacchino questiona esta obsessão exógena sobre as ilhas. Ou pelo menos, sobre um tipo de ilhas: aquelas cercadas por água. É que há locais bem mais inóspitos e inacessíveis que ilhas. Vendo bem, os Estudos Insulares são bem mais sobre as implicações de fronteiras permeáveis. Como nota, “any island, any islander, is a living contradiction between openness and closure, gripped by negotiating the anxious balance between roots and routes; (...) Island geography tends towards isolation; island history, on the other hand, tends towards contact.”³⁰

Os Açores e os Estudos Insulares

Naturalmente, os Estudos Insulares têm partido também dos próprios insulares, contribuindo para uma dupla perspetiva exógena e endógena da observação. O termo “nissologia” e a definição por parte do seu autor assim o sugere – “estudo das ilhas sob os seus próprios termos”³¹ – e os Açores, ao ritmo dos impulsos autonomistas, não têm sido exceção. Inicialmente com alguns estudos e publicações avulsas³², estruturam-se com a organização da sociedade civil em associações de direito privado até ao surgimento da Universidade dos Açores, depois da autonomia regional de 1976, representando um enorme avanço neste campo.

²⁹ Tradução nossa de: “category of islanders would develop and hone those skills that allow them to engage mainlanders, manipulating their resources, humouring their objectives, often surviving comfortably as glocal citizens in a split, schizoid world with two parallel sets of values, languages and practices”, de Baldacchino, Godfrey, “Studying Islands: On Whose Terms? Some Epistemological and Methodological Challenges to the Pursuit of Island Studies”, *Island Studies Journal*, Volume 3, Número 1, 2008, pp. 37-56, p 42.

³⁰ Baldacchino, Godfrey (Coord.), *A World of Islands – an Island Studies Reader*, Agenda Academic, Institute of Island Studies, University of Prince Edward Island, 2007, p. 5.

³¹ Vieira, Alberto, *As Ilhas: Da Nissologia à Nesologia*, ANUÁRIO N.º 2, Centro de Estudos de História do Atlântico, pp. 16-21. Baldacchino, Godfrey, “Studying Islands: On Whose Terms? Some Epistemological and Methodological Challenges to the Pursuit of Island Studies”, *Island Studies Journal*, Volume 3, Número 1, 2008, pp. 37-56.

³² Reis Leite, José Guilherme, “A Historiografia Açoriana na 1ª Metade do Século XX: uma tentativa de compreensão”, *Arquipélago – História*, 2ª série, V (2001), p. 527-542.

As associações de direito privado dedicadas à promoção e divulgação de estudos sobre estas ilhas foram criadas ainda na primeira metade do século XX nas ex-capitais de distrito, Ponta Delgada, Angra do Heroísmo e Horta. Serão resultado do chamado “segundo movimento autonomista” e têm desempenhado, desde então, um papel fundamental neste âmbito. São exemplos a Sociedade Afonso Chaves (fundada em 1932)³³, o Instituto Histórico da Ilha Terceira (fundado em 1942)³⁴, o Instituto Cultural de Ponta Delgada (fundado em 1943), o Instituto Açoriano de Cultura (fundado em 1955)³⁵ e o Núcleo Cultural da Horta (fundado em 1955)³⁶. Da atividade destas instituições, sobressai a publicação de revistas e boletins que têm sido repositórios e veículos do conhecimento nos e dos Açores, como sejam a revista *Açoreana*, da Sociedade Afonso Chaves, o *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, a revista *Insulana*, do Instituto Cultural de Ponta Delgada, a revista *Atlântida*, do Instituto Açoriano de Cultura, e o *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*. Para além destas e de outras publicações, organizam fóruns dedicados à investigação sobre as ilhas dos Açores. Destes, o único que se propõe a ter periodicidade regular é o colóquio *O Faial e a Periferia Açoriana nos Séculos XV a XX*, que tenta colmatar uma suposta falha no estudo dedicado às restantes ilhas do arquipélago, ao orientar cada uma das edições do colóquio bienal para uma ilha em particular. Nas edições mais recentes têm abandonado esta postura descentralizadora por falta de financiamento, sendo que Santa Maria é a única ilha nunca contemplada com um colóquio a ela dedicado, por aquela associação.

A sediação do ensino superior nesta Região Autónoma dos Açores, e consequente investigação, levou à explosão do número e volume de estudos das várias áreas do saber sobre este território arquipelágico. Na Universidade dos Açores foram também criados e/ou sedeados alguns centros de estudo que se têm dedicado à promoção da investigação nestas ilhas. É o caso do Centro de Estudos Gaspar Frutuoso (CEGF)³⁷, o Centro de Estudos Sociais da Universidade dos Açores (CES-UA)³⁸, o Centro de História d’Aquém e d’Além-Mar³⁹, do Centro de Estudos de Economia Aplicada do Atlântico (CEEApLA)⁴⁰, do Centro de Estudos de Relações Internacionais e Estratégia

³³ <http://expolab.centrosciencia.azores.gov.pt/expolab/entidade-gestora>

³⁴ <http://www.ihit.pt/>

³⁵ <http://www.iac-azores.org/iac.html>

³⁶ <http://www.nch.pt/quem-somos.html>

³⁷ <http://www.dhfcs.uac.pt/centro/cegf>

³⁸ <http://www.dhfcs.uac.pt/centro/ces>

³⁹ <http://www.cham.fcsh.unl.pt/>

⁴⁰ <http://www.deg.uac.pt/centro/ceeapla>

da Universidade dos Açores⁴¹, do *Cibio Azores*⁴², do Centro de Biotecnologia dos Açores, do Centro de Investigação e Tecnologias Agrárias dos Açores⁴³ e do Centro de Vulcanologia e Avaliação de Riscos Geológicos⁴⁴. A Universidade dos Açores é também a responsável pela publicação da revista *Arquipélago*, desde 1979, desmultiplicando-se em várias séries desde então.

Contudo, o enfoque do estudo efetuado na Universidade dos Açores e das suas unidades de investigação não é orientado pelas ilhas, individualmente, mas sim por áreas do saber ou pelo arquipélago, globalmente. Os estudos dedicados ou focados numa ilha parecem amontar sobretudo na área das ciências naturais. Verificamos que dos trinta e nove estudos dedicados à Ilha de Santa Maria disponíveis na base de dados do Repositório da Universidade dos Açores, apenas dois não são da área das ciências naturais. Não assistimos, assim, ao estudo das ilhas segundo os seus termos mas sim ao estudo do arquipélago, segundo os seus termos. Promove-se, desta forma, uma abordagem exógena das ilhas mais pequenas do arquipélago, diluindo as questões num todo muitas vezes incomparável e turvador da realidade e que reclama o balanceamento da visão – exógena e endógena – de que falámos antes e que terá motivado a emergência da distinção do estudo e investigação a partir dos espaços insulares abrangidos por unidades político-culturais maiores.

Parece, pois, verificar-se a ideia que Baldacchino expressa desta forma:

The smaller the island, the more likely is it that it lacks a physical, domestic hinterland (Baldacchino, 2006a; Hintjens, 1991: 38); but that does not prevent it from serving as a material or spiritual hinterland to others, as tourists would readily attest.

Ou seja, a falta de estudo das ilhas mais pequenas dada a exiguidade de *hinterland* doméstico (massa crítica, no caso), não impede que estas sirvam como *hinterland* material e espiritual para a unidade superior.

Mesmo no que toca ao Arquipélago dos Açores, no seu todo, o quadro ainda não é o satisfatório, nomeadamente, no que toca às temáticas relativas às Relações Internacionais. É o que constata José Medeiros Ferreira na sua obra de 2011, *Os Açores na Política Internacional*. Afirma:

⁴¹ <http://www.cerie.uac.pt/>

⁴² <http://cibio.inazores.net/>

⁴³ <http://cita.angra.uac.pt/>

⁴⁴ <http://www.cvarg.azores.gov.pt/>

Embora a importância estratégica dos Açores seja um tema secular e recorrente no arquipélago, a sua avaliação sempre escapou aos seus naturais. Obviamente, o facto de a importância estratégica dos Açores ter sido dada por eventos históricos e políticas exteriores, e que em muito ultrapassavam o âmbito insular, fez com que os Açores não fossem sujeitos dela, mas apenas objectos cobiçados por outros.

Daí decorreu que a avaliação da real e mutável importância da situação estratégica do arquipélago fosse feita por outros que olhavam para as nossas ilhas do exterior.

Assim, uma das novidades que a nova autonomia deveria cultivar seria a de dotar o arquipélago com meios próprios para o acompanhamento e prospecção da evolução da importância estratégica do arquipélago quer em termos nacionais quer em termos internacionais.⁴⁵

⁴⁵ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 143-144.

2. Ilha-Objeto / Ilha-Sujeito: Arquipélagos, Ilhas e Enclaves

O facto é que “as ilhas são espaços paradoxais difíceis de definir” e, como tal, difíceis de estudar. São sítios de novidade, exóticos e de experimentação e de compreensão histórica. Segundo Baldacchino, a delimitação física e geográfica das ilhas, por natureza, faz com que estes espaços sejam especialmente atrativos e, por vezes, candidatos por defeito a uma estrutura política que pressupõe a sua distinção e delimitação.⁴⁶ A sua “precisão geográfica”⁴⁷ exacerba o sentido de distinção psíquica e identidade específica.⁴⁸ As ilhas são o espaço ideal para um capricho ou fantasia; paraíso e prisão; céu e inferno; abertura e clausura; raízes e rotas. São potenciais laboratórios humanos. Há algo de sedutor na insularidade das ilhas... Há uma longa tradição em considerar as ilhas tanto como *terra nullius* (terra de ninguém) mas também *locus amoenus* (lugar belo).⁴⁹ O mais pequeno, remoto e insular sugere periferia; estar no extremo; estar fora da vista e fora do pensamento. Estas realidades expõem a fraqueza das ideias *mainstream*, as ortodoxias e os paradigmas, enquanto fomentam alternativas ao *status quo*. Isto faz das ilhas espaços de conceptualização criativa. As ilhas estão prontas a fazer do estranho algo familiar e do familiar algo estranho. São o lugar ideal para encontrar a alma... Quanto mais remota e pequena a ilha, maior propensão tem para a inovação. As ilhas são as primeiras, os arautos, as pioneiras, os canários-dos-mineiros. As ilhas são locais de novidade, de recatada experimentação, de eventos de cortar com o comum, deliberada ou coincidentemente. As ilhas tendem à clarividência: são indicadores avançados do que ocorrerá no futuro ou exemplos do que existe, de uma forma menos pronunciada, noutro sítio.⁵⁰

Com a implosão do Estado soberano e a explosão e fragmentação da soberania a que assistimos no século XX, as ilhas apresentam-se na primeira linha como espaços candidatos à plêiade de jurisdições subnacionais.⁵¹ Parece haver um paralelismo entre biogeografia e os

⁴⁶ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 4.

⁴⁷ Citando Weale, 1992:81-82.

⁴⁸ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 6.

⁴⁹ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 33.

⁵⁰ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 14.

⁵¹ Amaral, Carlos Eduardo Pacheco, *Do Estado Soberano ao Estado das Autonomias – Regionalismo, subsidiariedade e autonomia para uma nova ideia de Estado*, Edições Afrontamento, 1998. Amaral, Carlos E. Pacheco (ed.), *Autonomie régionale et relations internationales – Nouvelles dimensions de la gouvernance multilatérale / Regional Autonomy and International Relations – New Dimensions of Multilateral Governance*, L'Harmattan, 2011.

desenvolvimentos ou engenharias político-económicas, em ilhas. Segundo os princípios da teoria da evolução das espécies, a insularidade, agravada pelo tamanho da ilha e a sua distância do continente mais próximo (e o tamanho deste), tem um impacto no número de biótipos que se desenvolvem nas ilhas. É, pois, o que encontramos no espaço político-económico das ilhas: são cada vez mais os enclaves jurisdicionais que ocupam o espaço entre soberania em absoluto e a municipalidade. A sua maioria são ilhas, ou em ilhas, dada a sua natural tendência a ser autoadministradas, especialmente se forem remotas ao poder metropolitano.⁵² Citando Michael Taussing, lê-se em *Islands Enclaves* que “uma ilha permite que tomemos o mundo nas nossas mãos. Brincar com ele. Observá-lo de diferentes ângulos e dar-lhe um destino diferente.” Através da história, as ilhas têm sido locais onde a natureza e a sociedade encontraram espaço para muitas experiências interessantes, através de políticas económicas criativas. O facto é que 43% dos Estados soberanos são exclusivamente ilhas ou arquipélagos⁵³ e mais de cem jurisdições insulares beneficiam de autonomia sem soberania. As ilhas passaram do registo “Descobertas” para o registo “Criadas”.⁵⁴ Fazendo-o, lideram o caminho ao manifestar expressões criativas de governação em típicas relações assimétricas com um Estado muito maior, empregando as várias ferramentas ao seu dispor.

O que parece cada vez mais claro é que as jurisdições insulares subnacionais dão lições sobre a governação multinível e intersectorial, evidenciando esta ideia-frase de Sahlins:

The heretofore obscure histories of remote islands deserve a place alongside the self-contemplation of the European past – or the history of civilizations – for their own remarkable contributions to an historical understanding. We thus multiply our conceptions of history by the diversity of structures. Suddenly, there are all kinds of new things to consider.⁵⁵

⁵² Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 19.

⁵³ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 5.

⁵⁴ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 6.

⁵⁵ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 20.

Segundo Baldacchino, esta observação está em contraste com a visão imperialista que transforma estas ilhas em pesos mortos e comunidades dependentes de subsídio-esmolos. Diríamos que se reduzem as “luzes” e... “Suddenly, there are all kinds of new things to consider”.

“Why Islands?”, questiona Baldacchino em subtítulo ao capítulo *Borders Within Borders and the new Offshoring* da sua obra *Island Enclaves*. É que – nota – 90% das jurisdições subnacionais são ilhas, ou em ilhas. E há imensas razões para tal: (1) são convenientemente delineadas pela geografia; (2) têm demarcação natural; (3) o acesso é dificultado, por isso o tráfego é mais fácil de gerir; (4) são difíceis de administrar por “controlo remoto”. Há uma tendência para que as ilhas sejam autoadministradas, especialmente se longe da sua metrópole; (5) geografia e identidade reforçam-se mutuamente. A geografia finita das ilhas nutre o sentido de identidade contíguo ao território... fervor, este, que pode mesmo militar contra a “unidade arquipelágica”; (6) sendo tipicamente um lugar pequeno e isolado, há garantia de que, seja qual for o privilégio garantido nesse lugar, não irá espalhar-se para além das suas margens; (7) as ilhas – em especial as mais pequenas – são menos sujeitas a competição territorial do que nos continentes.⁵⁶

E quem se refere a ilhas, refere-se a enclaves. É que – nota Baldacchino – como entidades completamente cercadas por água, todas as ilhas são – geograficamente – enclaves, apesar de não o serem, necessariamente, politicamente. As relações e a história das ilhas e/ou dos enclaves surgem organicamente, afirma Baldacchino. Estes espaços (ex: aeroportos e portos) são exemplares de “Soberania Fractal” e “Zonas Ambíguas”... Estes espaços podem ser considerados “Não-Lugares” ou “Campos”: um lugar desprovido de identidade.⁵⁷ Surgindo organicamente, cumprem funções que se expressam das mais variadas formas, como por exemplo: (1) Soberania perfurada, (2) Sobreposição de Soberania, (3) Soberania de multicamada, (4) Soberania de zonas graduadas ou (5) Cidadania matizada.⁵⁸ Ou então, nas jurisdições subnacionais, como (1) Autonomias–Governos não-centrais, (2) Jurisdições não-soberanas, (3) Governos subnacionais, (4) Sub-Estado nacional, (5) Autogoverno subnacional.

⁵⁶ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 32.

⁵⁷ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 26.

⁵⁸ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 27.

É que, no mundo atual, pode haver muitas vantagens em não ser independente e fazê-lo através de formas políticas que combinam autonomia (*self-rule*) e parcerias (*shared-rule*) em sistemas federais, como a União Constitucional Centralizada, a União Constitucional Descentralizada, a Federação ou os Estados Associados.⁵⁹ E há mil e uma razões para a afiliação política: (1) vantagens económicas para as unidades insulares pequenas e não-soberanas; (2) ampla dose de autonomia, dado que são ilhas; (3) nacionalismo: continua a ser uma poderosa força da história moderna e motivo de violência. Mas apenas carece de ser jurisdicional. Não precisa ser soberano; (4) o “efeito demonstração”⁶⁰.

Há ainda o que Baldacchino identifica como “Relações Coloniais Benignas” que geralmente têm em conta que (1) os que foram mais cedo colonizados têm tendência a manter a sua relação colonial por mais tempo; (2) as ilhas que foram descobertas e não colonizadas em processo agressivo; (3) ilhas pequenas, onde o processo de colonização é total, dada a falta de *hinterland* psicológico e geográfico; ou (4), no caso de ilhas sem recursos valiosos e que apenas têm funções geoestratégicas – como ilhas-fortificações – onde o Poder colonial apenas tem de manter a lealdade da população... e como a economia gira em volta da manutenção da segurança militar da “base”, então há a tendência para uma generalizada lealdade à causa imperial.⁶¹ Há, ainda, uma razão-chave pela qual as ilhas preferem manter um estatuto subnacional: (5) a possibilidade de migrar.⁶²

Em qualquer dos casos, a tensão na interpretação entre *shared-rule versus self-rule* constitui o centro do debate político local. A luta não é feita entre Direita e Esquerda, mas sim em termos de autonomia/secessão *versus* integração/irredentismo. O facto é que, numa era de incerteza e globalização, há uma realidade ainda pior para os povos e seus territórios: a marginalização do mundo. A autarquia nunca foi uma opção realista para as ilhas.⁶³ Mas o eleitorado não deixa de julgar os políticos locais conforme a sua capacidade de trabalhar e negociar com a unidade superior.

⁵⁹ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 54.

⁶⁰ A fase da descolonização já teve tempo para demonstrar os seus resultados. O bem-estar das populações de unidades subnacionais manteve-se significativamente melhor do que daquelas unidades que se tornaram independentes.

⁶¹ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 54.

⁶² Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 63.

⁶³ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 62.

Fazer Omeletes com Ovos de Codorniz

As ciências sociais sugerem que a ausência de recursos naturais é uma variável do desenvolvimento económico de um território e do desenvolvimento psicossocial do seu povo. Citando Paul Streeten, Baldacchino afirma que “a ausência de um *hinterland* local e rural tem uma importância central para o desenvolvimento económico”. Quer sejam *hinterlands* reais ou imaginários. Assim, um pequeno território está especialmente obrigado a usar recursos extraterritoriais como seu *hinterland*, para atingir sucesso económico. Apesar dessa evidência, lamenta Baldacchino, é raro encontrar “análises críticas” que indiquem as ilhas como locais ideais para a localização destas infraestruturas que tirem partido desses recursos exteriores.⁶⁴

Nas ilhas, verifica-se, geralmente, o modelo de desenvolvimento conhecido pelo acrónimo MIRAB – *Migration, Remittances, Aid, Bureacracy*⁶⁵.⁶⁶ MIRAB aplica-se, em maior ou menor extensão, à maioria das pequenas ilhas, pois estas passaram da “subsistência ao subsídio”. Da economia de subsistência à economia do subsídio.⁶⁷ Baldacchino não o menciona – não sabemos se o fundador do termo MIRAB o sugere – mas a palavra MIRAB, soletrada como *Mihrab*, refere-se a um pormenor arquitetónico das mesquitas que indica a orientação de Meca. Portanto, é um termo que qualifica e clarifica o conceito deste modelo MIRAB, que verifica que as economias insulares existem apenas e na exata medida da função em que servem a metrópole ou os centros das unidades políticas onde se inserem.

Segundo Baldacchino, as jurisdições subnacionais poderão ver-se tentadas no futuro próximo a levar a cabo políticas específicas em áreas concretas com um conjunto de metrópoles, em seu favor. Isto porque – e citando Rosenau (2003) e Bell (1987) – à medida que o Estado-nação se vê demasiado grande e demasiado pequeno para resolver os seus problemas políticos, a pressão para a devolução de Poder e federalismo interno, no fragmentado espaço da contemporaneidade, irá aumentar; da mesma forma que os acordos supra e ultra-nacionais com outros Estados vizinhos irá

⁶⁴ Baldacchino, Godfrey, “Managing the Hinterland Beyond: Two, Ideal-Type Strategies of Economic Development for Small Island Territories” in *Asia Pacific Viewpoint*, Volume 47, Issue 1, Abril de 2006, pp. 45–60.

⁶⁵ (E) Migração, Remessas (dos emigrantes), Ajuda (do Estado) e Burocracia.

⁶⁶ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 65.

⁶⁷ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 71-72.

aumentar. É, assim, provável que a soberania política seja mantida apenas com uma certa dose de artifício (*bluff*) e que o “Governo” dê lugar à “Governação”.⁶⁸

Baldacchino identifica cinco capacidades para uma Economia Política Criativa⁶⁹ que devem cair no *self-rule* (auto-governação): (1) Poder sobre as finanças: bancos, seguros, impostos e jogo; (2) Poder sobre as políticas de ambiente, particularmente dos recursos naturais; (3) Poder sobre a acessibilidade, particularmente em relação ao transporte aéreo e marítimo; (4) Poder sobre a mobilidade humana; (5) Poder sobre a política do turismo.

É com estas cinco capacidades que o autor coloca em cima da mesa um outro modelo para as jurisdições insulares: o PROFIT – P: *People considerations affecting citizenship, residence, and employment rights*; R – *Resource Management*; O – *Overseas engagement and ultra-national recognitions*; FI – *Finance*; T – *Transportation*.

As economias PROFIT diferem das MIRAB por estarem mais interessadas numa (1) imigração sagaz e políticas de migração cíclica; (2) em envolver-se em negociações externas relacionadas com os recursos minerais, naturais e políticos, bem como outros recursos imaginários; (3) controlar os meios de transporte viáveis; (4) atrair investimentos diretos através do sistema de taxaço baixo; (5) e flexibilizar os seus poderes jurisdicionais de forma a incrementar os fluxos financeiros, de capital humano, de carga e turismo.

Tanto um modelo como o outro – MIRAB e PROFIT – constituem formas de gestão do *hinterland* exterior em ilhas pequenas onde a economia de base agrícola ou industrial não é possível ou viável e onde o “*marketing* da identidade” se afigura como um excelente recurso. As diferenças entre os dois modelos são mais de grau do que de tipo. Mas uma delas reside no facto de o PROFIT se basear, mais do que nos procedimentos, nos próprios ganhos substantivos, enquanto o MIRAB relega o território ao regime dos subsídios, da ajuda com dignidade, no crescimento pelo consumo sem desenvolvimento e na busca da responsabilidade pelo desenvolvimento económico em fóruns exógenos e extraterritoriais.

Contudo, é possível coexistirem os dois modelos. Baldacchino coloca o MIRAB e o PROFIT como extremos opostos de uma escala onde o grau de mistura dos elementos dos dois definirá o local onde se situa a política económica da ilha. Se puro MIRAB – periferia sem autonomia – ou

⁶⁸ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 75.

⁶⁹ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 76.

puro PROFIT – autonomia de elevado grau.⁷⁰ A diferença entre estas estratégias (PROFIT) e as que caem no contexto MIRAB é que elas se baseiam no arbítrio jurisdicional, ou seja, na vontade e na capacidade de adaptar as leis e regulamentos locais às necessidades da economia micro-insular, mesmo que estas leis e regulamentos difiram dos da metrópole em que a unidade territorial mais pequena se incorpore politicamente.⁷¹

Estas capacidades económicas criativas sustentam-se na contestação da ideia de que a insularidade é, em princípio, correlacionada com o desenvolvimento económico e na conclusão de que a topografia, mais do que a insularidade, representa maiores obstáculos ao desenvolvimento económico. Assim sendo, haverá espaço e esperança na aplicação dos “recursos de jurisdição” que Baldacchino coloca sob o título de *Creative Political Capacities*: (1) Poder jurisdicional, (2) expressões de identidade (*sub*)nacional; (3) promoção dos direitos e identidade dos nativos; e (4) exercício de para-diplomacia.

Adotando a perspectiva dos “recursos de jurisdição”, Baldacchino nota como as jurisdições insulares subnacionais tendem a ter um desempenho económico melhor do que os Estados soberanos insulares, precisamente por atraírem rendas de outras jurisdições,⁷² de outros *hinterlands*. Dado que são pequenas, pouco populosas e, de alguma forma, isoladas e únicas, estas jurisdições insulares geralmente conseguem extrair algumas vantagens especiais das respetivas metrópoles.⁷³ A jurisdição torna-se a “catapulta” que permite a diferenciação no interior do Estado e a transferência do poder económico para cima, para baixo e para fora.⁷⁴

A Política antes da Economia: as Ilhas provam-no!

Utilizar a jurisdição como um recurso é uma forma de compensar as fraquezas da economia convencional. É uma estratégia de sobrevivência baseada na forma específica das relações internacionais: o emprego de diplomacia criativa e flexível. Várias medidas que os pequenos e sem

⁷⁰ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 84-85.

⁷¹ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 73-74.

⁷² Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 65.

⁷³ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 72.

⁷⁴ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 72-73.

Poder empregam e que, por estas razões, geralmente conseguem bons resultados.⁷⁵ Geralmente traduzem-se numa maior localização sobre as decisões políticas e económicas. Parece claro que, citando Bertram, “there can be no such thing as islands economies, especially for smaller islands; there is only an Island political economy.”⁷⁶

É com base em todas estas realidades e condicionantes das ilhas que Baldacchino aponta para os padrões da governação criativa para o desenvolvimento. Reconhece que a independência, para as pequenas ilhas, é considerada extravagante e perigosa... Mas as Autonomias precisam de ser reconhecidas como unidades político-económicas viáveis, e de pleno direito, em vez de serem consideradas relíquias da antiguidade e exemplos confusos de territórios cuja transição para a soberania está a demorar mais do que normal.

Os benefícios resultantes da extração e aplicação do Poder jurisdicional reclamam maior reconhecimento. As complexas dinâmicas político-económicas do subnacionalismo fazem cada vez mais sentido num mundo onde os níveis de governação estão a expandir-se quer acima quer abaixo do nível do Estado soberano. Poderá ser o tempo certo para as autonomias serem reconhecidas – ou se reconhecerem – como possíveis modelos num sistema internacional, lutando por fazer interagir economias e unidades políticas em fragmentação, sem que a Autonomia seja vista, simplesmente, como “em trânsito” para a soberania plena.⁷⁷

O Federalismo é, então, a solução. O Federalismo é normalmente uma boa fórmula para alcançar a estabilidade em grandes e extensos países com diversidades nacionais e/ou étnicas, independentemente do seu tamanho – próprio ou relativo – visto que cada uma das unidades tem o seu Poder Legislativo, Executivo e, até mesmo, Judiciário. As soluções mais positivas surgem com os federalismos simétricos (Argentina, Austrália, Áustria, Brasil, Alemanha e EUA – mononacionais) e assimétricos (Bélgica, Canadá, Índia e Espanha – multi-nacionais), onde é praticada a autonomia sem soberania.

Com o federalismo assimétrico, certas unidades subnacionais gozam de algum grau de autonomia e privilégios que outras, dentro do mesmo Estado, não partilham. A grande maioria

⁷⁵ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 74.

⁷⁶ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 88.

⁷⁷ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 89-91.

destas unidades são ilhas, estão localizadas em ilhas, ou são constituídas maioritariamente por ilhas, onde se verificam: (1) elevados níveis de autonomia, *de jure* e/ou *de facto*; (2) São subnacionais porque se mantêm ligadas a um Estado Nacional, mas têm uma sociedade e cultura distintas; (3) são ilhas, fisicamente separadas do continente e geograficamente remotas da sua metrópole, por isso apresentam-se como casos pragmáticos para a autonomia administrativa; (4) a maior parte dos cidadãos não apoia os políticos integracionistas ou independentistas, mas sim aqueles que exploram “o melhor dos dois mundos”; (5) contornam a legislação de forma a ir ao encontro com dos seus interesses ou então aos interesses da metrópole.

Com um grande poder vem uma grande responsabilidade

É tentador ver as ilhas como demasiado pequenas, impotentes para singrar no mundo moderno e, simplesmente, lugares sem poder. Mas, numa ordem mundial futura, na sequência da explosão da governação para fora, para baixo e para os lados, as autonomias insulares poderão deixar de ser as exceções à regra para passarem a ser a regra.⁷⁸ Deixarão de ser vistas como anomalias, paradoxos da história.⁷⁹ Recorrendo a M. Keating, Baldacchino refere que a Globalização e o advento do transnacionalismo alteraram a distinção entre as relações internas e externas dos Estados e, pelo mesmo prisma, alteraram a divisão das responsabilidades entre o Estado e as unidades subnacionais... Dinâmicas, estas, que têm levado à “reinvenção do território”.⁸⁰

Baldacchino reconhece que o desenvolvimento económico pode não ser bem-sucedido no longo prazo, dado os seus impactos ecológicos em espaços sensíveis como são as ilhas.⁸¹ O Desenvolvimento Sustentável – defende – é um oxímoro.⁸² E questiona: pode uma ilha ser verde e inteligente, ao mesmo tempo? Ou é este cenário “o-melhor-dos-dois-mundos” apenas um mito? Poderão, especialmente os arquipélagos, zonar o seu território de forma a perseguir diferentes

⁷⁸ Amaral, Carlos Eduardo Pacheco, *Do Estado Soberano ao Estado das Autonomias – Regionalismo, subsidiariedade e autonomia para uma nova ideia de Estado*, Edições Afrontamento, 1998. Amaral, Carlos E. Pacheco (ed.), *Autonomie régionale et relations internationales – Nouvelles dimensions de la gouvernance multilatérale / Regional Autonomy and International Relations – New Dimensions of Multilateral Governance*, L’Harmattan, 2011.

⁷⁹ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 107-108.

⁸⁰ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 143.

⁸¹ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 169.

⁸² Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 167.

estratégias de desenvolvimento através de políticas de incidência geográfica (ao fim e ao cabo, enclaves)?⁸³

A trajetória do desenvolvimento ecológico para o económico é geralmente vítima do atual momento da política democrática – ou política de massas, melhor entendido. Com efeito, as soluções que têm permitido que as ilhas sejam dedicadas ao desenvolvimento ecológico tem-no feito através (1) da criação de Parques ou Reservas, (2) do Poder não democrático ou governação não pluralista ou (3) da Governação para a exclusividade, onde as ilhas têm um dono ou apenas um usufrutuário.⁸⁴

Baldacchino propõe uma terceira via tirando partido da “economia do Lugar”.⁸⁵ Reconhece que há, no entanto, que fazer uma relação mais clara entre a gestão de recursos e o desenvolvimento económico. De uma forma ou doutra, a preservação de ambientes prístinos depende de transferências de capital gerado noutra lugar, noutra *hinterland*... E as jurisdições subnacionais estão bem colocadas, neste aspeto.⁸⁶ É o que o autor designa como “an enduring ‘rich seam’ of jurisdictional capacity”. E fá-lo recorrendo às evidências: (1) hoje a maioria das jurisdições subnacionais insulares são democracias há décadas; (2) não tem havido apetite para alterações constitucionais no universo das jurisdições insulares subnacionais; (3) o cidadão médio destas jurisdições apercebe-se da sua vantajosa condição socioeconómica relativa; (4) a elite política está ainda mais consciente desta posição socioeconómica de relativa vantagem.⁸⁷

Emergem, no entanto, cinco dilemas: (1) “in-betweenity” (os perigos de não ser carne nem peixe); (2) dinâmica entre os eleitos locais e os membros dos governos locais; (3) colarinhos-brancos; (4) crime organizado; e (5) o ambiente negativo em relação aos *offshores* na sequência da crise financeira de 2008.

A governação inovadora por parte das jurisdições insulares subnacionais sugerem elementos da suserania, Estados tributários e neo-feudalismo e da hierarquia de Estados. Recorrendo à metáfora da árvore e da canoa, Baldacchino salienta que os insulares têm flexibilidade estratégica

⁸³ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 172.

⁸⁴ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 173.

⁸⁵ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 186.

⁸⁶ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 187.

⁸⁷ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010, p. 188.

e que o paradigma da vulnerabilidade é economicamente e empiricamente insatisfatório. Enquanto a Globalização foi encarada como tendo diminuído a autonomia das jurisdições mais pequenas, estas demonstraram grande resiliência⁸⁸, provando que o Poder legal derivado da soberania e do lugar são um dos seus principais recursos.⁸⁹ Põem em prática a Governação Criativa: exploração da geografia política para obter ganhos económicos estratégicos.⁹⁰

Não há dúvida que estas jurisdições subnacionais são uma boa solução para os Estados. Segundo Michel Foucault, a principal preocupação do Estado Moderno já não é a sobrevivência, mas sim a governabilidade. E a prova disso é o aumento do número de Estados soberanos e o aumento do fenómeno das jurisdições subnacionais⁹¹, tendo por base o fenómeno de que a geografia ainda é importante. Muito importante.⁹²

⁸⁸ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 200.

⁸⁹ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 199.

⁹⁰ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 201.

⁹¹ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 189.

⁹² Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 192 – “Geography still matters. A lot.”

3. Os Açores nas Relações Internacionais

A apropriação e gestão do espaço e a criação do território

A utilidade e a governabilidade destas ilhas no centro do Atlântico Norte a que chamaram Açores têm passado por todas estas fases de desenvolvimento a que os espaços insulares têm assistido ao longo das várias Eras: Idade Média, Idade Moderna e Idade Contemporânea / Pós-Moderna. Tanto que terão passado de achadas⁹³ a descobertas e a criadas. No início, com a dupla preocupação de apropriação do espaço e garantia de autossustento, rapidamente passaram à categoria de economias MIRAB, onde a emigração e as consequentes remitências têm um peso significativo. Esta apropriação garantida inicialmente pelas potências marítimas da altura – Portugal e Espanha – eram apenas ameaçadas por ataques de corsários e piratas das potências emergentes ou em início de decadência. A defesa do arquipélago destas investidas exteriores terá firmado a lealdade para com o Reino, sobretudo nas ilhas guarnecidas com os serviços de defesa e de burocracia. Com a afirmação da Inglaterra como *A Rainha dos Mares* e a independência dos Estados Unidos da América, há uma nova dinâmica no Atlântico Norte, muito animada pelo desenvolvimento das tecnologias de transporte e comunicações e, mais tarde, pela abertura do Canal do Panamá, renovando a razão da descoberta dos Açores: apropriação do espaço para apoio à mobilidade.

Como atesta Medeiros Ferreira, “o Arquipélago dos Açores nunca foi particularmente importante como ponto de reabastecimento de carvão e, assim, a sua importância estratégica não começou nem terminou com o ciclo da navegação a vapor.”⁹⁴ O que “contribuiu para a precoce integração dos Açores na economia do Atlântico”⁹⁵ foi “a adopção em certas ilhas dos Açores de um modelo agroexportador responsável pela sucessão de culturas agrícolas, destinadas à exportação, [a] promoção da oferta de serviços de navegação”⁹⁶ e a sua utilização como plataformas logísticas para a aplicação de inovações técnicas. Segundo o mesmo autor:

⁹³ Devemos lembrar-nos que são conhecidas e referenciadas ilhas no então Mar Oceano desde o século XII, trezentos anos antes da sua descoberta.

⁹⁴ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 15.

⁹⁵ Citação de Fátima Sequeira Dias em Medeiros Ferreira, José, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 15.

⁹⁶ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 15.

Já não se trata apenas de depósitos de carvão e de refrescamento de navios e de tripulações. É o mundo das transmissões mais avançadas no tempo que fazem das ilhas dos Açores elementos indispensáveis para a conexão entre continentes e despertam políticas de uso, de sonegação ou de neutralização dos serviços logísticos que as diferentes ilhas podiam oferecer aos países mais desenvolvidos do mundo. Uma âncora de equipamentos científicos e de aparelhos de tecnologia de ponta que desperta apetites.⁹⁷

Com o século XX e o deflagrar dos conflitos mundiais, as ilhas dos Açores são convocadas a serem não só bases de apoio a tecnologias de transporte e comunicações das potências mais desenvolvidas num espaço apropriado por um Estado-Nação (Portugal), mas também a bases militares dessas mesmas potências. É instalada, no porto de Ponta Delgada, a Base 13 das forças aeronavais dos Estados Unidos da América, nos últimos dois anos da Primeira Guerra Mundial e, na Segunda Guerra Mundial, é autorizada a construção de duas Bases Aéreas: uma na Ilha Terceira às forças militares britânicas, ao abrigo da centenária aliança luso-britânica, e outra na Ilha de Santa Maria às forças militares americanas, a coberto de um contracto entre o Estado Português e a empresa *Pan American Airways* para a construção de um aeroporto de apoio à aviação civil transatlântica, onde funcionará a *1391st American Air Force (AAF) Base Unit, Central Atlantic Headquarters, Air Transport Command (ATC)*. Com o final da Segunda Guerra Mundial, as forças britânicas abandonam os Açores em consequência da destituição do seu estatuto de *Rainha dos Mares* e as forças militares americanas são transferidas para a Ilha Terceira, passando o aeroporto por eles construído na Ilha de Santa Maria para as mãos da então criada DGAC – Direcção Geral da Aviação Civil, do Estado Português. Com a construção e estabilização destas duas novas infraestruturas no pós-Segunda Guerra, são criadas duas novas jurisdições nos Açores: uma base militar gerida pelas forças militares portuguesas e com usufruto das forças militares da NATO, na Ilha Terceira; e um aeroporto para a utilização da aviação civil internacional com área residencial adjacente, gerida pela DGAC. Os acordos internacionais relativos aos Açores voltam numa altura de secessão parcial francesa no quadro da NATO, no momento em que Portugal se encontrava em guerra em África. É neste ambiente que é assinado o acordo luso-francês que resulta na construção de uma base militar francesa na Ilha das Flores, com um apoio no Aeroporto de Santa Maria.

⁹⁷ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 15-19.

As mudanças de dinâmicas e tutelares sobre a região dos Açores, no século XX

Como nota Medeiros Ferreira, “O termo «Açores», hoje dominante, designou durante muito tempo uma realidade arquipelágica compósita do ponto de vista político, cultural e administrativo”. “As suas ilhas estiveram sob diferentes «zonas de influência» ou, melhor dizendo, (...) a sua utilização foi repartida entre as potências, incluindo Portugal” e onde “sempre avulta a prioridade dada às ilhas de S. Miguel, Terceira e Faial, embora a hierarquia da respectiva importância tenha oscilado entre os séculos XIX e XX.”⁹⁸ Segundo este experiente político e investigador açoriano, é “no contexto da Primeira Guerra Mundial que se dá a grande divisão das influências exteriores por ilhas: os alemães recuam na Horta, os ingleses passam a dominar as comunicações dos cabos submarinos que aí amarram. Já na Ilha de S. Miguel serão os norte-americanos a instalar (...) um depósito de carvão e uma base naval em Ponta Delgada, o que retirará à Horta o papel de porto estratégico no arquipélago dos Açores.”⁹⁹

Segundo o mesmo autor, foi “o ataque de um submarino alemão à Ilha de S. Miguel, em 4 de Julho de 1917, [que] veio revolucionar o estatuto do policiamento marítimo do arquipélago, com os norte-americanos a preencherem essas missões, desde 25 de Julho daquele ano, com a chegada a Ponta Delgada de cinco destroyers.” O quadro para que isto acontecesse havia-se iniciado com o primeiro ataque de submarinos alemães às ilhas portuguesas ocorrido, a 3 de Dezembro de 1916, no Funchal, seguindo de um outro ataque falhado, em Cabo Verde. Estes ataques levam as autoridades portuguesas a temer pelos Açores e a reclamar a promessa do seu aliado inglês, que se havia responsabilizado pela defesa de ataques que viessem pelo mar. Os ingleses respondem com a promessa do reforço da vigilância de submarinos junto dos portos portugueses. Como resultado, com a entrada dos EUA no conflito, em Abril de 1917, e em pleno auge da campanha submarina alemã, foi coordenado entre as marinhas inglesa e americana que esta ficaria responsável pela protecção, não só da costa americana, mas também da navegação na zona oeste do Atlântico. Segundo António José Telo, a marinha americana tinha “informações segundo as quais a Alemanha pensaria criar «bases secretas» de submarinos para atacar a costa americana e mostrase preocupada pela falta de defesa dos Açores (...)”. A marinha inglesa, “mais bem informada, não dá grande importância a esta posição alarmista, mas os seus almirantes afirmam que, caso os

⁹⁸ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 49.

⁹⁹ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 52.

EUA sintam a necessidade de proteger os Açores, estes ficam sob a sua responsabilidade, pois a Inglaterra não tem forças disponíveis para tal.”¹⁰⁰ Telo conclui laconicamente:

E foi desta maneira expedita e simples, numa conversa entre almirantes, que os Açores passam para a responsabilidade americana. A Inglaterra, sem grandes estudos ou reflexões de fundo sobre o assunto, não hesitou em abandonar o que, pelo menos desde 1580, era uma das suas preocupações centrais para o controlo do Atlântico: não permitir que um outro grande poder se instalasse nos Açores.¹⁰¹

Para dar cumprimento a esta oportunidade, a marinha americana envia para Ponta Delgada o cargueiro *Orion* para instalação de “um depósito de carvão próprio, apoiado em consultas com a firma Bensaúde, sempre sem informar o Governo Português.”¹⁰² Este cargueiro chega a Ponta Delgada no dia 18 de Junho e, como necessita de reparações na sua hélice, a sua popa, que possuía uma peça de artilharia, é varada, ficando numa boa posição para proteção do porto. Dezasseis dias depois da chegada do *Orion*, no dia 4 de Julho – Dia da Independência dos Estados Unidos – acontece o esperado ataque submarino aos Açores, nomeadamente à zona do porto e depósito de carvão de Ponta Delgada. A resposta da peça de artilharia do *Orion* surpreende o submarino alemão cuja posição não seria perturbada pela parca artilharia portuguesa instalada em Ponta Delgada. Afastando-se, volta ao ataque, sendo este ripostado também pela artilharia portuguesa, “embora o relatório do comandante do *Orion* afirme o contrário.”¹⁰³ Segundo Telo, “enquanto estive na zona dos Açores, o U-155 afundou dez vapores e sete navios à vela” confirmando “os piores receios da Marinha americana, que logo decide enviar uma força de defesa permanente para os Açores, sempre sem consultar Lisboa”, concretizando, assim, “sem formalidades diplomáticas, a passagem

¹⁰⁰ Telo, António José, “Os Açores e as estratégias para o Atlântico”, in Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Instituto Açoriano de Cultura, 2008, p. 228-230.

¹⁰¹ Telo, António José, “Os Açores e as estratégias para o Atlântico”, in Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Instituto Açoriano de Cultura, 2008, p. 230.

¹⁰² Telo, António José, “Os Açores e as estratégias para o Atlântico”, in Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Instituto Açoriano de Cultura, 2008, p. 230.

¹⁰³ Telo, António José, “Os Açores e as estratégias para o Atlântico”, in Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Instituto Açoriano de Cultura, 2008, p. 231.

dos Açores para a responsabilidade americana.”¹⁰⁴ A 9 de Julho, a Inglaterra entrega uma nota em Washington, dizendo que deve ser ela a criar o depósito de carvão em Ponta Delgada. Os EUA parecem aproveitar o incidente para reafirmar “que a defesa dos Açores é sua responsabilidade, pois as ilhas estão inseridas no sistema de defesa da costa americana, pelo que as instalações em Ponta Delgada vão ser mantidas e alargadas.”¹⁰⁵ Em face desta esta posição americana, a Inglaterra não tem alternativa senão, no seu recuo, insistir para que os *destroyers* americanos nos Açores sejam transferidos para França, “afirmando que nas ilhas portuguesas para pouco servem.”¹⁰⁶ Em Agosto de 1917, a Marinha americana cede ao pedido inglês, substituindo a força instalada nos Açores por um conjunto de vasos de menor capacidade, mas compensa este *downgrade* com uma proposta de reforço da defesa do Porto de Ponta Delgada com baterias em terra. Segundo Telo, “só então Lisboa, estranhando o silêncio da Inglaterra, consulta Londres sobre a surpreendente presença americana nos Açores”, sendo que é só em Outubro de 1917 que “o ministro americano em Lisboa entrega finalmente o pedido oficial para a formação da base em Ponta Delgada, que já existia de facto há vários meses.”¹⁰⁷ O pedido é aceite não sem que haja uma nota do representante português em Londres ao Governo Inglês afirmando que “o Governo Português aceitou a proposta dos EUA por conhecer a impossibilidade de a Inglaterra de fornecer atualmente armamento e por confiar nas afirmações do Governo Inglês de que nada temos a recear dos EUA.”¹⁰⁸ Segundo Telo, “o que Portugal diz nas entrelinhas da nota entregue é que conta com o apoio britânico para obrigar os EUA a retirarem dos Açores depois da guerra.”¹⁰⁹

¹⁰⁴ Telo, António José, “Os Açores e as estratégias para o Atlântico”, in Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Instituto Açoriano de Cultura, 2008, p. 231.

¹⁰⁵ Telo, António José, “Os Açores e as estratégias para o Atlântico”, in Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Instituto Açoriano de Cultura, 2008, p. 232.

¹⁰⁶ Telo, António José, “Os Açores e as estratégias para o Atlântico”, in Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Instituto Açoriano de Cultura, 2008, p. 232.

¹⁰⁷ Telo, António José, “Os Açores e as estratégias para o Atlântico”, in Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Instituto Açoriano de Cultura, 2008, p. 233.

¹⁰⁸ Telo, António José, “Os Açores e as estratégias para o Atlântico”, in Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Instituto Açoriano de Cultura, 2008, p. 233.

¹⁰⁹ Telo, António José, “Os Açores e as estratégias para o Atlântico”, in Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Instituto Açoriano de Cultura, 2008, p. 233.

No entanto, no período entre guerras e sobretudo nos anos trinta, em que a aviação transatlântica dá as suas primeiras braçadas, a competição entre portos estratégicos – Horta ou Ponta Delgada – é ainda evidente com a realização de várias missões e voos de teste por parte das várias potências aeronáuticas da época, utilizando estes dois portos. Este período culminará, por um lado, com a obra de prolongamento do Porto de Ponta Delgada por parte de uma empresa alemã, tal como as várias potências afirmavam ser necessário para que este porto reunisse as condições necessárias à operação dos grandes hidroaviões transatlânticos, e, por outro, com a autorização ao consórcio anglo-americano que possibilitou à *Pan American* inaugurar os voos regulares EUA-Europa, com escala no Porto da Horta, na primavera de 1939.

Voltando a Medeiros Ferreira, este afirma que “com a Segunda Guerra Mundial, e a hegemonia da aviação, a construção de aeroportos de raiz nas ilhas Terceira e Santa Maria, acabará por dispersar as influências externas por várias ilhas.”¹¹⁰ Contudo, a cedência de facilidades à Inglaterra na Ilha Terceira não ocorreu sem que antes tivesse sido preparado, pelas forças portuguesas, um campo de aviação em Santana, na Ilha de São Miguel, em Agosto de 1941, onde foi instalado o Esquadrão de Caça Expedicionário nº 1, nem mesmo que um segundo – o Esquadrão de Caça Expedicionário nº 2 – tenha sido instalado na Ilha Terceira, inicialmente no Campo da Achada e, posteriormente, no Campo das Lajes, de forma a inaugurar nos Açores os voos regulares terra-terra, a 30 de Abril de 1942, entre estas duas ilhas.¹¹¹ Só após este guarnecimento português foram recebidas forças estrangeiras nestas ilhas: em Outubro de 1943, na Terceira, e em Agosto de 1944, em Santa Maria. Mesmo em Santa Maria, as forças americanas foram recebidas por um contingente português que para lá se havia deslocado um mês antes e que havia terraplanado, segundo instruções americanas, uma primeira pista com a bandeira portuguesa hasteada.

A partir desta altura há “a hegemonia da aviação” com a construção de grandes aeroportos na Terceira e Santa Maria, sendo o contingente militar no Campo de Aviação de Santana, em São Miguel, transferido para as Lajes. Santana é continuado como base da companhia regional SATA e, na Horta, os hidroaviões da *Pan American* realizam o seu último voo. Como afirma Medeiros Ferreira, “a marinha havia descoberto a importância estratégica dos Açores. A aviação irá explorar

¹¹⁰ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 52.

¹¹¹ Warner, Guy, *Under the Goshawk's Wings – A History of Aviation in the Azores*, The Anglo-Portuguese Society, London, 2008, p. 28-30.

essa importância. O Exército terá de escolher o modo de ocupar algumas ilhas para dominar o arquipélago.”¹¹²

O facto é que, como nota Medeiros Ferreira:

Os Açores, para os estrategas portugueses da altura [Segunda Guerra Mundial], não se defendiam como um todo, mas sim por ilhas. Daí também o papel secundário da Armada – por excelência, o instrumento da interligação marítima – e a fixação da Força Aérea em duas ilhas: S. Miguel e Terceira, até pelo imperativo técnico de dois aeródromos em alternativa de navegação. A soberania portuguesa nos Açores não se defendia no mar, nem no ar, mas antes em terra, sendo cada ilha um teatro de operações. Tudo conjugado com a hegemonia política do exército.

A parcimónia dos meios militares contribuía decisivamente para essa postura de defesa dos Açores com base na unidade territorial de ilha, e não na entidade arquipelágica como um todo.

Dessa postura derivará também uma incerta divisão das ilhas em termos de influência exterior no decorrer do conflito: o Faial mais inglês; a Ilha Terceira justapondo em termos desiguais a presença militar portuguesa, inglesa e depois norte-americana. A Ilha de S. Miguel aparece neste contexto, e nesta leitura, como a única ilha da neutralidade armada, com mais de 25 mil soldados vindos de Lisboa. S. Miguel é o território português que mais se assemelha a Lisboa em termos de defesa militar e de estatuto internacional durante a Segunda Guerra Mundial. O perímetro de defesa de Lisboa e o da Ilha de São Miguel são as bases territoriais da neutralidade armada do Estado português durante a Segunda Guerra Mundial.¹¹³

Com “a hegemonia da aviação” nos Açores, parece haver uma alteração neste quadro de defesa territorial das ilhas. Admitindo que a opção pela construção de aeroportos na Terceira e em Santa Maria tem sobretudo a ver com a verificação das condições geomorfológicas e aerológicas das diferentes ilhas, não será despiciendo verificar que as ilhas guarnecidas por aeroportos na Segunda Guerra Mundial são as vizinhas da Ilha de São Miguel. “A hegemonia da aviação” parece quebrar o fado da defesa de cada ilha em terra e *per se*. Se por um lado é negada uma presença estrangeira em São Miguel, por outro, a primeira ilha a ser guarnecida com aviação terrestre é exatamente esta Ilha do Arcanjo. Segue-se a Terceira e, em relação a Santa Maria, a *Pan American*,

¹¹² Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 52.

¹¹³ Medeiros Ferreira, José, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 56.

com base no relatório de Ogden Pierrot, que abordaremos minuciosamente na terceira parte deste trabalho, defende a manutenção do aeroporto ao serviço da aviação civil nesta ilha oriental dada a sua proximidade com São Miguel.¹¹⁴ Não será despropositado notar que, no mais recente Acordo de Cooperação e Defesa entre Portugal e os EUA, não só o Aeroporto de Santa Maria é identificado como alternante primário à Base das Lajes, como são previstas manobras de treino e familiarização da força aérea americana nos aeroportos de Santa Maria, Faial, São Jorge e Graciosa. Quanto a Ponta Delgada, “as aeronaves dos Estados Unidos da América operacionalmente atribuídas à Base Aérea n.º 4 (Lajes) podem, ocasionalmente, aterrar no Aeroporto de Ponta Delgada para treino, transporte de correio, apoio logístico e em pessoal às actividades dos Estados Unidos da América, incluindo os navios dos Estados Unidos da América que demandem o porto de São Miguel (...).”¹¹⁵ Com “a hegemonia da aviação” parece que finalmente os Açores são controlados como região ou conjunto de ilhas – espaço insular –, não deixando de ser pertinente a pergunta de Medeiros Ferreira: “Para dominar o arquipélago que ilha dominar?”¹¹⁶ Em São Miguel, não é efetivada uma presença física permanente de forças estrangeiras – até porque não é desejada pelo Estado tutelar –, mas o acesso é aberto, e a Base Aérea e o seu principal alternante são nas ilhas mais próximas.

Somos mesmo levados a especular sobre se a escolha de Santa Maria para base aérea norte-americana não será já sintoma da passagem dos Açores de ponto de fronteira e defesa para articulação e projeção. O facto é que já não se dependia da capacidade de defesa da porção de terra delimitada por água (onde é fundamental a dimensão, a população e capacidade de subsistência da ilha), mas sim da forma como esta se articula com os *global commons* ou seja, no caso, as suas características geomorfológicas e aerológicas. Tal é evidenciado pelo relatório de Ogden Pierrot onde é manifestada a clara vantagem da instalação do aeroporto civil em Santa Maria, sendo as pressões o sedear na Ilha Terceira apenas de ordem sociopolítica localista, tal como, aliás, o argumento da *Pan Am* a favor de Santa Maria, quando refere a sua proximidade relativamente a São Miguel.

¹¹⁴ “However, the big traffic producing center of San Miguel is on Sta. Maria.”; “Comparative Study of Santa Maria and Lagens Airports – Azores”, comunicação interna da *Pan American* datada de 17 de Setembro de 1945 que inclui memorando da própria *Pan American* sobre o tema, datado de 14 de Setembro de 1945, e o relatório confidencial com o título “Survey of Santa Marai and Lagens Airbases – Azores by A. Ogden Pierrot, Civil Air Attache”, resultado da sua inspeção a estas bases efetuada no dia 1 de Maio de 1945.

¹¹⁵ Resolução da Assembleia da República n.º 38/95 – Acordo de Cooperação e Defesa entre a República Portuguesa e os Estados Unidos da América, o Acordo Técnico e o Acordo Laboral, Diário da República, I Série – A, N.º 235 de 11 de Outubro de 1995; Anexo C – Operações de voo.

¹¹⁶ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 52.

Um facto – o controlo das ilhas como região, como um todo – que Medeiros Ferreira faz remontar à Segunda Guerra Mundial, quando os Açores são considerados como fronteira e articulação. Fronteira, quando consideradas invasões. Articulação, quando dão origem a negociações diplomáticas com Lisboa.¹¹⁷ Esta opção pelos Açores como espaço de articulação por parte da potência marítima promove a unidade açoriana. Como lembra Medeiros Ferreira, “Churchill refere (...) nas suas memórias que se havia fixado a fronteira do hemisfério ocidental por forma a incluir nela todo o arquipélago dos Açores. Todo o arquipélago, e não apenas algumas ilhas. Era a unidade dos Açores na perspectiva dos Aliados.”¹¹⁸ Como conclui o mesmo autor, “embora com base na Ilha Terceira, as funções da presença norte-americana sempre se estenderam para espaços mais vastos mas que assentaram no domínio militar e tecnológico a partir daquela ilha.”¹¹⁹

São os Açores entendidos como espaço de articulação que levam a Inglaterra a apoiar o pedido dos EUA de um acordo de bases permanentes fora do âmbito da Aliança inglesa como meio de “trazer os EUA para a Europa, pelo simples motivo de que só eles podem equilibrar o peso da URSS no Velho Continente depois da guerra”.¹²⁰ Com os Acordos de Santa Maria¹²¹ – e voltando a António José Telo – “os EUA garantem (...) que Timor será devolvido a Portugal depois da guerra (...) e são cedidos vários produtos vitais para abastecimento do país. O mais importante é o que não se escreve: os EUA aceitam implicitamente a manutenção do regime do Estado Novo depois da guerra.”¹²²

Segundo este último autor, durante as várias fases da Segunda Guerra Mundial, estas ilhas portuguesas mantiveram-se no centro da política externa nacional e

foi confirmada a tendência já visível na Primeira Guerra Mundial: assim que os EUA despertam para um papel global, logo os Açores passam a estar no centro das suas

¹¹⁷ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 58.

¹¹⁸ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 59.

¹¹⁹ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 78.

¹²⁰ Telo, António José, “Os Açores e as estratégias para o Atlântico”, in Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Instituto Açoriano de Cultura, 2008, p. 246.

¹²¹ Aqui incluímos o de 24 de Julho para construção do aeroporto, o de 10 de Agosto, com a *Pan American*, e o de 28 de Novembro, para utilização do aeroporto.

¹²² Telo, António José, “Os Açores e as estratégias para o Atlântico”, in Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Instituto Açoriano de Cultura, 2008, p. 246-247.

preocupações para o Atlântico, pois são um ponto essencial para a defesa do continente americano e para projectar poder para leste. Verifica-se igualmente que qualquer poder emergente para as responsabilidades globais (...) se passa a preocupar com os Açores assim que o seu percurso atinge um determinado ponto na escala de rivalidades.¹²³

Terminada a guerra, um novo quadro se colocava. Com evidência de que a Inglaterra já não era “um dos grandes”, Portugal teve de ensaiar a afirmação das garantias da Aliança inglesa – a defesa do Império e a dualidade ibérica – com a nova potência atlântica. Porém, segundo Telo, “Washington (...) sempre tornou claro que, em relação às colónias portuguesas, era impensável dar uma garantia de defesa activa, tendo alcançado neste campo o limite das cedências quando afirmou, logo em 1943, que nada tinha a opor à manutenção do Império; em relação à defesa de Portugal europeu, a perspectiva americana desde 1948 era a de que só fazia sentido no âmbito da NATO, uma organização multilateral.”¹²⁴ A máxima garantia possível sobre a defesa do Império parece ter sido expressa pelo “Acordo entre os Governos de Portugal e dos Estados Unidos da América com vista à participação indirecta de Portugal nas operações do Pacífico”, vulgo Acordo de Santa Maria de 28 de Novembro de 1944. A aceitação do regime português tal como ele era e a independência no quadro ibérico e europeu passavam agora pela adesão à NATO. Os EUA, com o apoio da Inglaterra, convidam Portugal para membro-fundador “principalmente porque vê nisso uma maneira de obter direitos permanentes nos Açores”.¹²⁵ Com esta adesão, assiste-se à modernização e atualização do conceito das forças militares portuguesas. “O esforço principal de Portugal residia no apoio nas comunicações Atlânticas” e, desta forma, “a importância dos Açores aumenta na política militar nacional, e eles passam a ser encarados como uma peça essencial nos planos da NATO para a defesa da Europa, ou seja, passam a ser encarados como um dos principais contributos de Portugal para uma defesa colectiva e multilateral do Atlântico Norte.”¹²⁶ É neste

¹²³ Telo, António José, “Os Açores e as estratégias para o Atlântico”, in Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Instituto Açoriano de Cultura, 2008, p. 247.

¹²⁴ Telo, António José, “Os Açores e as estratégias para o Atlântico”, in Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Instituto Açoriano de Cultura, 2008, p. 248.

¹²⁵ Telo, António José, “Os Açores e as estratégias para o Atlântico”, in Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Instituto Açoriano de Cultura, 2008, p. 249.

¹²⁶ Telo, António José, “Os Açores e as estratégias para o Atlântico”, in Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Instituto Açoriano de Cultura, 2008, p. 250.

quadro multilateral no seio da NATO que o acordo bilateral entre os EUA e Portugal será assinado em 1951, regularizando a utilização dos Açores por parte dos americanos que era renovada precariamente desde 1946.

O acordo de 1951 representa uma grande viragem na postura de Portugal perante a utilização dos Açores por parte de forças estrangeiras. Como sublinha António José Telo, “Portugal aceita coisas que eram impensáveis antes da adesão da NATO. Uma delas é que, em caso de guerra envolvendo a NATO, o uso dos Açores é automático e não pode ser negado; em tempo de paz, o uso das ilhas não pode igualmente ser negado para fins NATO, necessitando os EUA de uma autorização especial, a pedir caso a caso, para uma eventual utilização para outros fins.”¹²⁷ Este acordo será renovado a cada cinco anos, sempre sem que Portugal dele retire contrapartidas diretas. A sua renovação e a utilização dos Açores serão o “grande trunfo”, “a grande arma portuguesa na contenção das pressões americanas”¹²⁸ sobre o ditatorial Estado Novo envolvido nos conflitos africanos dos anos sessenta e setenta, em plena Guerra Fria. Os Açores continuaram a desempenhar o papel que assumiram durante a Segunda Guerra Mundial de vigilância, apoio à projeção de forças e de navegação. Vigilância através das escutas sonoras que permitem seguir submarinos russos; projeção de forças, através do apoio da Base das Lajes e também do aeroporto de Santa Maria; e de navegação através do sistema de navegação de longo curso LORAN, da responsabilidade da NATO, bem como o de informações, comunicações e controlo de tráfego aéreo prestados no Centro de Controlo Oceânico de Santa Maria e as rádio-ajudas de aeródromo instaladas em Santa Maria e Lajes.

É neste período marcado pelas emancipações africanas em ambiente de Guerra Fria que a França decide abandonar o comando conjunto da NATO e desenvolver uma política de defesa autónoma que a levará à criação de uma força nuclear independente onde se insere a estação de telemetria na Ilha das Flores, com apoio no Aeroporto de Santa Maria, que funcionará entre 1964 (data do acordo) e 1995, sugerindo outras fronteiras no seio dos Açores.

¹²⁷ Telo, António José, “Os Açores e as estratégias para o Atlântico”, in Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Instituto Açoriano de Cultura, 2008, p. 251.

¹²⁸ Telo, António José, “Os Açores e as estratégias para o Atlântico”, in Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Instituto Açoriano de Cultura, 2008, p. 253.

Os movimentos autonomistas no século XX

A questão levantada por Avelino de Menezes “será que houve então uma evolução natural da administração açoriana mais primitiva até ao sistema autonómico contemporâneo?”¹²⁹ é respondida pelo próprio: “Não, de modo nenhum!”¹³⁰ Segundo este historiador, “a Coroa não abdica da soberania. Por isso, preserva direitos supremos em áreas prioritárias”¹³¹. Nem por isso a autonomia regional pôde deixar de evoluir nas camadas inferiores da administração do território, quer seja através do municipalismo, dos governos distritais e, agora, do regime autonómico. Aliás, a imposição de um modelo de administração do Reino de Portugal nas ilhas dos Açores parece ser o móbil para a afirmação de estruturas de governação infra, como podemos aferir do facto de que “é a partir do regime da Capitania Geral [sedeado na Ilha Terceira] que nasce e cresce no espírito dos habitantes de S. Miguel a aspiração por um regime administrativo autónomo.”¹³² Do mesmo modo, a instalação de estruturas de Poder e jurisdição *pan-açorianas* parece promover a consciência de unidade precursora de movimentos autonómicos e regionalistas, como o que evolui a partir da criação da figura político-militar do alto-comissário para os Açores, em 1918, o qual era assessorado nos assuntos político-administrativos por José Bruno Carreiro.¹³³

É assim que, no século XIX, esta redescoberta dos Açores acontece num momento de decadência do regime monárquico português, dando espaço ao surgimento do primeiro movimento autonomista. No século XX, os Açores são chamados ao serviço das potências atlânticas numa altura de afirmação do regime ditatorial em Portugal, dando – mesmo assim – espaço ao segundo movimento autonomista que desembocará na Autonomia Regional consagrada na Constituição Portuguesa de 1976. Os anos de ouro da ditadura em Portugal parecem remeter os ímpetus autonomistas açorianos ao mero regionalismo cultural, continuando os Açores a prestar os seus valiosos contributos aos parceiros NATO num ambiente de guerra colonial em África. Foi neste quadro que Portugal deu à França a possibilidade de instalar na Ilha das Flores uma Estação de Rastreamento de Mísseis Balísticos, com apoio no Aeroporto de Santa Maria, bem como, no quadro da

¹²⁹ Menezes, Avelino Freitas de (coord), *Das Autonomias à Autonomia e à Independência – O Atlântico Político entre os Séculos XV e XXI*, Letras Lavadas, 2012, p. 20.

¹³⁰ Menezes, Avelino Freitas de (coord), *Das Autonomias à Autonomia e à Independência – O Atlântico Político entre os Séculos XV e XXI*, Letras Lavadas, 2012, p. 20.

¹³¹ Menezes, Avelino Freitas de (coord), *Das Autonomias à Autonomia e à Independência – O Atlântico Político entre os Séculos XV e XXI*, Letras Lavadas, 2012, p. 20.

¹³² Menezes, Avelino Freitas de (coord), *Das Autonomias à Autonomia e à Independência – O Atlântico Político entre os Séculos XV e XXI*, Letras Lavadas, 2012, p. 23.

¹³³ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 35 e 45.

NATO, são instaladas estações de rádio-navegação LORAN nestas duas ilhas e um Polígono de Acústica Submarina, em Santa Maria.

No período de instalação da Autonomia Regional na sequência da Revolução dos Cravos assistiu-se ao surgimento de movimentos independentistas, necessariamente conscientes da relevância geoestratégica destas ilhas. No entanto, segundo Medeiros Ferreira, “entre as dificuldades que o movimento para a independência defrontará, o cônsul indica «as rivalidades entre as populações das diferentes ilhas e a inércia política dos açorianos em geral». (*sic*)”¹³⁴

No final do século XX, com a instalação da Autonomia Regional e com o processo de adesão de Portugal à União Europeia, há um reforço da capacidade governativa das Açores por via da transferência de fundos comunitários, sem beliscar os “direitos supremos em áreas prioritárias” do Estado Português, membro fundador da NATO, mas a alimentar a capacidade de afirmação autonómica da Região. Tal como Portugal tem acedido aos pedidos de facilidades das suas potências aliadas, inclusive para evitar a invasão, também a Região Autónoma tem tolerado o domínio do Estado português em áreas – administrativas e de território – que não têm capacidade para assumir ou estão longe da vista do Poder central regional. Apesar de um crescendo da jurisdição regional, não parece haver um decréscimo de tutela por parte do Estado tutelar. Pelo contrário, o desenvolvimento local e regional movido por um estudo e consciência endógena destas comunidades parece concorrer para insuflar a magnitude dessas responsabilidades do Estado tutelar ou da esfera de Poder imediatamente acima.

A prática incongruente da afirmação autonómica. A autonomia como “farsa”?

“A Autonomia açoriana está a transformar-se numa farsa”! Esta foi a frase escolhida pelo jornal *Correio dos Açores*, na sua edição do dia 3 de Novembro de 2009, para intitular a publicação da intervenção do Professor Doutor Carlos Amaral proferida no Colóquio “Das Autonomias à Autonomia e à Independência: o Atlântico entre os Séculos XV e XXI”, onde defendeu estar “a Autonomia açoriana enferma de problemas graves, desde logo ao nível do seu enquadramento político e institucional”.¹³⁵ Carlos Amaral afirma que “a ideia moderna de um Estado Soberano unitário e de um sistema internacional de Estados Soberanos (...) não é viável; tem vindo a ser

¹³⁴ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 120.

¹³⁵ Amaral, Carlos, “A Autonomia está a transformar-se numa Farsa” in *Correio dos Açores* de 3 de Novembro de 2009, p. 24-25.

substituída pelas ideias contemporâneas de Regionalismo – supra e intraestatal – Autonomia e de Subsidiariedade; As Autonomias são contraditórias da ideia de soberania”; “A crise do Estado soberano é a crise das soberanias e, pelas mesmas razões, é a crise das sub-soberanias e das mini-soberanias em que, no quadro do modelo de separação e garantia, a Autonomia acaba por desembocar”; “A integração europeia e a globalização exigem uma nova conceção de Autonomia: Já não como separação e garantia, mas como partilha de poder (...) e como participação.”

Carlos Amaral segue elencando medidas específicas no sentido de reestruturar o enquadramento político e institucional¹³⁶, deixando para último ponto a “transposição para a organização interna da Região dos princípios de Autonomia e Subsidiariedade de que reclamámos a nível nacional e europeu.” Afirma:

Há pouco falava de perplexidade. Qualquer leitor do exterior atento, ao visitar a Região e ao estudar a Autonomia açoriana, vai deparar-se, com certeza, de imediato, com uma enorme perplexidade. Face ao Estado português, os Açores reclamam de Autonomia e, dentro de portas, nos Açores impera um centralismo total.

E segue, repetindo a proposta: “Transpor para a organização política interna dos Açores os princípios de Subsidiariedade e de Autonomia de que nos reclamámos a nível nacional e a nível europeu.”

Esta descentralização sempre foi o argumento da autonomia açoriana, evoluindo, pelo menos desde 1892, nas três componentes fundamentais do seu discurso, identificadas por Carlos Cordeiro: a pragmática, a legitimativa e a teórica.¹³⁷ Ressaltam as frases de Aristides Moreira da Mota, “O Estado não só gasta pouco com os Açores, mas gasta mal”, que Carlos Cordeiro remata “numa palavra: a autonomia administrativa seria a garantia da eficácia na aplicação dos dinheiros públicos, tendo em conta as necessidades dos distritos.”¹³⁸ Ou, ainda, “a mais forte centralização política não é incompatível com a descentralização administrativa” e “não pedimos ao governo

¹³⁶ “Recuperar a figura do Ministro da República; Institucionalizar cooperação efectiva da Assembleia da República com o Parlamento açoriano; Participação da Região nos institutos, fundações, conselhos, comissões e demais organismos públicos nacionais; Eliminação, no quadro político nacional, dos conceitos de soberania e de Estado unitário, substituindo-os pelo de Autonomia e Subsidiariedade; Consagração do princípio de participação; Consagração dos órgãos do poder nas Regiões Autónomas como órgãos, também eles, do Estado português.”

¹³⁷ Cordeiro, Carlos, “Liberalismo e Descentralização” in Cordeiro, Carlos; Rosa, Eduardo Ferraz da; Ávila, José Mendonça Brasil, *Açorianidade e Autonomia – Páginas Escolhidas*, Marinho Matos Brumarte, C. R. L., 1989; p. 99.

¹³⁸ *idem*; p.100.

que faça. Mas que nos deixe fazer.”¹³⁹ Ou então a ideia-frase de Faria e Maia: “Eu orgulho-me, Sr. Presidente, em tratar com toda a dedicação dos interesses dos Açores, porque, fazendo-o, penso zelar igualmente a prosperidade da nação, a qual para ser real e efectiva depende do engrandecimento de todas as províncias.”¹⁴⁰ Ideia, esta, que ainda hoje ressoa em *slogans* como “Melhor Autonomia, Melhor Portugal”¹⁴¹, várias vezes defendida, nomeadamente, pelo anterior Presidente do Governo da Região Autónoma dos Açores, Carlos César, e pelos mentores do ambicioso Estatuto Político-Administrativo publicado em Janeiro de 2009.¹⁴²

Esta permanência de discurso trazida até hoje na reivindicação da descentralização nacional para a Autonomia dos Açores é notada por José Enes na comemoração dos dez anos sobre o 25 de Abril de 1974, cerca de oito anos após a estreia deste instrumento para-constitucional: o Estatuto Político Administrativo da Região Autónoma dos Açores. O primeiro Reitor da Universidade dos Açores afirma:

É historicamente iluminador o paralelismo matricial que há entre o projecto de autonomia apresentado no parlamento pelo Dr. Aristides Moreira da Mota em 1892 e o Estatuto Político Administrativo da Região Autónoma dos Açores (...). Na verdade, o projecto de Moreira da Mota esboça a primeira aproximação do conceito de “matérias não reservadas à competência própria dos órgãos de soberania”.

Este conceito – o de Moreira da Mota, em 1892, e de hoje, com o novo Estatuto – é articulado a partir dos “agrupamentos naturais da nação”¹⁴³ que coloca “a origem do Estado no “agrupamento orgânico dos indivíduos na família, das famílias na paróquia, das paróquias nos municípios, dos municípios nos distritos ou províncias e destes na nação”.” No entanto, a sua prática, hoje, tem dado razão a Carlos Amaral: “Face ao Estado português, os Açores reclamam de Autonomia e,

¹³⁹ *idem*; p. 109.

¹⁴⁰ *idem*; p. 102.

¹⁴¹ Título da campanha eleitoral do Partido Socialista às Legislativas Nacionais de 2009.

¹⁴² Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores. Lei n.º 39/80, de 5 de agosto revista pelos seguintes diplomas: Lei n.º 9/87, de 26 de março – 1ª revisão; Lei n.º 61/98 de 27 de agosto – 2ª revisão; Lei n.º 2/2009, de 12 de janeiro – 3ª revisão.

¹⁴³ Cordeiro, Carlos, Rosa, Eduardo Ferraz da, Ávila, José Mendonça Brasil, *Açorianidade e Autonomia – Páginas Escolhidas*, Marinho Matos Brumarte, C. R. L., 1989; p. 108.

dentro de portas, nos Açores impera um centralismo total.”¹⁴⁴ Autonomia e subsidiariedade parecem apenas ser reivindicáveis e praticáveis no relacionamento Ponta Delgada – Lisboa...

Parece haver, portanto, uma esquizofrenia do atual monopolizador da autonomia – a Região Autónoma dos Açores – ao adotar um discurso e um comportamento, não simplesmente diverso, mas sim antagónico, quando se relaciona com a República e com a União Europeia, por um lado, ou com os outros corpos políticos no seio da sua jurisdição, por outro. Uma dissonância lucidamente identificada, não só por Carlos Amaral, mas também pelo Professor Doutor Avelino Menezes que aponta uma ferramenta harmonizadora: a Açorianidade.

A Açorianidade como ferramenta de harmonização

Para Avelino Menezes, “a discussão da problemática da Autonomia é um imperativo de consciência”. Segundo ele “a harmonização da autonomia com a unidade dos Açores” é “o maior desafio da nossa geração” sendo que a autonomia, em si, enfrenta, um “desafio [ainda] maior”: “a harmonização da unidade política com a descentralização administrativa”.¹⁴⁵ O ex-Reitor da Universidade dos Açores defende que a Açorianidade é o “alicerce da autonomia” e a “ferramenta mais condizente com a harmonização da unidade com a diversidade” e que a “Autonomia tem de ser a manifestação política da Açorianidade”; “A melhor defesa da Autonomia consiste então na criação de um corpo doutrinal [sustentado na Açorianidade]. (...) Com efeito, só assim poderemos conferir à realidade e ao conceito Autonomia uma nobreza idêntica àquela que possuem a Democracia e a Liberdade.”¹⁴⁶ Para o atual Secretário Regional da Educação e Cultura do Governo Regional dos Açores, “a Açorianidade é o resultado do cruzamento entre a evolução da história e a força da geografia. Uma tal vivência gera diferenças e são precisamente elas que constituem a nossa identidade. (...) [A Açorianidade] constitui o melhor fundamento da vantagem dos açorianos se governarem com a mesma margem de autonomia equivalente ao grau de individualização que possuem no universo português.”¹⁴⁷

¹⁴⁴ Amaral, Carlos, “A Autonomia está a transformar-se numa Farsa” in *Correio dos Açores* de 3 de Novembro de 2009, p. 24-25.

¹⁴⁵ Menezes, Avelino de Freitas de, *Coisas de Agora – O Historiador e a Actualidade*, Letras Lavadas edições, 2012, p. 112.

¹⁴⁶ Menezes, Avelino de Freitas de, *Coisas de Agora – O Historiador e a Actualidade*, Letras Lavadas edições, 2012; p. 111-114.

¹⁴⁷ *Idem*; p. 110.

Este grau de individualização, no espírito dos “agrupamentos naturais” de Moreira da Mota e da Açorianidade de Vitorino Nemésio, proposta como ferramenta por Avelino Menezes, identifica a “individualidade insular” como facto primeiro, ao afirmar:

Na verdade, a viabilidade e o melhoramento da Autonomia exigem que ela se fundamente numa individualidade insular e numa pretensão social. (...) Se estivermos suficientemente convictos do acerto do nosso projecto [autonómico], resistiremos por certo à tentação de, aqui na Região, tão somente replicarmos o País. E, se tal acontecer, descobriremos novas formas de partilha do poder, que transformarão o exercício da Autonomia em aperfeiçoamento da Democracia.¹⁴⁸

E esta permanência da açoriana tensão entre a busca da Autonomia e da sua aplicação interna nos últimos duzentos anos é apresentada por Avelino Menezes nos seguintes termos:

A harmonização da Autonomia com a Unidade dos Açores é, repito uma vez mais, o desafio maior. Só assim se evitará a transformação da Região numa miniatura do País, dos Açores num Portugal dos pequenitos, onde até poderiam avultar com maior evidência os vícios e as insuficiências. De facto, a consecução da emancipação face ao Continente é apenas a primeira etapa. Porém, internamente, impõe-se a prática de descentralização, que assente no respeito pela diversidade das parcelas insulares. Aliás, em 1932, o mesmo Francisco Athayde Machado Faria e Maia entende a delicadeza da questão, quando assevera que “... não havia vantagem nesta reunião dos três distritos, porque para aqueles que não fossem da sede do governo autónomo, subsistiam em grande parte idênticos inconvenientes aos de estarem ligados ao continente”. Como já bastas vezes afirmei, quer isto dizer que hoje o maior desafio da classe política reside na conciliação da diversidade que somos com a unidade que queremos ser.¹⁴⁹

(...)

Porém, na prática, a conciliação da unidade com a diversidade exige um esforço hercúleo, pois não se cinge ao reconhecimento da tripolaridade, quiçá um paço atrás, até ao espartilho distrital de 1836. Tudo correrá pelo melhor, se atentarmos nos seguintes princípios: nos Açores, independentemente das justificações, se se cometer o erro da

¹⁴⁸ *Idem*; p. 110.

¹⁴⁹ *Idem*; p. 114

criação de um só centro, que albergue decisão política, planificação económica, iniciativa social e produção cultural; nos Açores, independentemente das justificações, se se cometer o erro de reduzir a generalidade das ilhas à condição de periferia; se tudo isso acontecer, traímos a história e comprometemos o futuro.¹⁵⁰

Avelino Menezes identifica, também, realisticamente, três dificuldades da aplicação dessa ferramenta Açorianidade:

(1) O “medo e a vergonha”...

Ainda hoje, as análises em redor da açorianidade amedrontam todos, inclusivamente envergonham alguns. Porém, não há que ter medo nem vergonha, porque o termo foi definido por Vitorino Nemésio, um português respeitado e universalista. Aliás, nem o progresso da globalização inibe a clarificação do conceito, porque no mundo da descaracterização o resgate e a preservação da identidade constituem uma mais-valia, que reverte em progresso moral e material.¹⁵¹

(2) As divergências entre ilhas fruto da insularidade e diferentes percursos históricos, resumíveis em “alteridade”...

Os Açores possuem, entretanto, uma herança difícil, que embaraça a construção da melhor unidade.¹⁵²

(3) E ainda, um alerta à “proximidade dos factos”...

Na actualidade, a discussão da problemática da Autonomia é um imperativo de consciência, embora a extrema proximidade dos factos, que confunde analistas com actores, prejudique a cientificidade dos juízos.¹⁵³

Estas dificuldades, principalmente a questão da alteridade e da proximidade dos factos, são muito comparadas, no texto de *Coisas de Agora*, com o contexto europeu, e que nos fazem lembrar aquela ideia veiculada Salihns:

¹⁵⁰ *Idem*; p. 125

¹⁵¹ *Idem*; p. 127

¹⁵² *Idem*; p. 36

¹⁵³ *Idem*; p. 113

the heretofore obscure histories of remote islands deserve a place alongside the self-contemplation of the European past – or the history of civilizations – for their own remarkable contributions to an historical understanding. We thus multiply our conceptions of history by the diversity of structures. Suddenly, there are all kinds of new things to consider.¹⁵⁴

Avelino Freitas de Menezes afirma:

Se mais razões não existissem, e elas existem, como ficou claramente demonstrado, nas ilhas de Portugal, particularmente nos Açores, a discussão da problemática europeia justificar-se-ia ainda pela similitude que existe entre a construção da Europa e a consolidação da Autonomia. Em ambas as partes, isto é, na Europa e nos Açores, a obtenção da unidade implica o respeito pela diversidade. Os povos da Europa são orgulhosos de uma identidade e de uma história milenares. Os povos da Europa evidenciaram, entretanto, a vontade de ultrapassar discórdias na construção de um destino comum. Nos Açores, o povo de cada ilha possui uma individualidade e um passado próprios e seculares. À semelhança dos Europeus, é preciso que saibamos superar diferenças, e eventualmente pequenas rivalidades, em benefício da construção de um destino comum. Tudo será mais fácil se, como proclamava Tucídides na Antiguidade Clássica, a Constituição da Europa for, acima de tudo, a Democracia. Tudo será mais fácil se, nos Açores, a Autonomia for sempre a expressão insular da Democracia.¹⁵⁵

Há a necessidade de os Açores analisarem e compreenderem a sua própria Insularidade, as realidades do seu *insulismo* e as dinâmicas da sua insularidade. Temos a Açorianidade que engloba todo este conceito. Temos a pedra e a carne na mão. Tenhamos o desassombro de olharmos para dentro a partir de dentro sem deixarmos de olhar para fora a partir de dentro e para dentro a partir de fora.

¹⁵⁴ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 20.

¹⁵⁵ Menezes, Avelino de Freitas de, *Coisas de Agora – O Historiador e a Actualidade*, Letras Lavadas edições, 2012, p. 42.

Segunda Parte – Caracterização da Ilha de Santa Maria

1. Enquadramento geopolítico da Ilha de Santa Maria

a. Localização Geográfica

A Ilha de Santa Maria faz parte do conjunto de ilhas situadas entre os paralelos 36 N e 43 N e os meridianos 25 W e os 31 W que formam o Arquipélago dos Açores. Este arquipélago é incluído na região da Macaronésia¹⁵⁶, termo que deriva de “ilhas afortunadas”, como chegaram a ser chamadas. Por muito tempo, foram também conhecidas como *Western Islands* ou mesmo *African Isles*.

O Arquipélago dos Açores é constituído por três grupos de ilhas com áreas e orografia bastante diversas (ver tabela). O Grupo Ocidental, incluindo as ilhas das Flores e do Corvo; o Grupo Central, com as ilhas do Faial, Pico, São Jorge, Graciosa e Terceira; e o Grupo Oriental com as ilhas de São Miguel e de Santa Maria.

Área de superfície total, abaixo dos 300m e perímetro de cada ilha, e respectivas percentagens do todo do Arquipélago dos Açores

Ilhas	Área (km ²)	% do Arquipélago	Abaixo dos 300m	Abaixo dos 300m	% do Arquipélago	Perímetro (km)	% do Arquipélago
Santa Maria	97,2	4,17	85,30%	82,9	7,22	78	8,27
São Miguel	745,5	31,96	51,20%	381,7	33,23	230	24,39
Terceira	403	17,27	54,80%	220,8	19,23	126	13,36
Graciosa	61,1	2,62	94,30%	57,6	5,02	44	4,67
São Jorge	245,8	10,54	30,00%	73,7	6,42	139	14,74
Pico	448	19,20	41,00%	183,7	15,99	153	16,22
Faial	173,6	7,44	53,40%	92,7	8,07	80	8,48
Flores	141,6	6,07	34,60%	49,0	4,27	72	7,64
Corvo	17,1	0,73	38,00%	6,5	0,57	21	2,23
Açores	2332,9	100,00		1148,7	100,00	943	100,00

Dados: Projecto CLIMAAT - URL <http://www.clima.angra.uac.pt/>

¹⁵⁶ Do grego “Ilhas Abençoadas” ou “Ilhas Afortunadas”. Manguel, Alberto; Guadalupi, Gianni, *Dicionário de Lugares Imaginários*, Tinta-da-China, 2013, p. 16. (Madeira, Canárias, Cabo Verde e costa noroeste africana, entre Marrocos e o Senegal).

Santa Maria é, assim, a ilha mais oriental e mais meridional do Arquipélago dos Açores. Encostada ao 25º meridiano a oeste de Greenwich, é cruzada pelo paralelo 37º norte na sua costa norte, desde a baía dos Cabrestantes até à Ponta dos Matos da baía de São Lourenço, deixando a norte desse paralelo locais como a Praia dos Lobos, Lugar dos Anjos e Baía da Cré. Este paralelo passa, por exemplo, por Sagres (Algarve) e pelo Golfo de Cádiz, no extremo sul da Península Ibérica, pelo Golfo de Tunes, no extremo norte de África, ou pelo estuário e zona metropolitana de Hampton Roads¹⁵⁷, no Estado da Virgínia, na costa atlântica dos Estados Unidos da América.

Santa Maria tem uma área de cerca de 97 km², um perímetro de 78 km, um comprimento máximo de 16,6 km e uma largura máxima de 9,7 km.¹⁵⁸ O seu ponto mais alto é o Pico Alto, com uma altitude de 587 m. É delimitada a norte pela Ponta das Lagoínhas (37° 01' 03" N), a sul, pela Ponta do Castelo (36° 55' 39" N), a este, pela Ponta das Eirinhas (25° 00' 47" W), e a oeste pela Ponta do Carneirinho (W 25° 11' 08").¹⁵⁹ Integram, também, Santa Maria os seguintes ilhéus: Ilhéu da Vila (ou das Cabras), Ilhéu das Lagoínhas, Ilhéu do Romeiro (ou de São Lourenço) e Ilhéus das Formigas. Estes últimos, que incluem o Recife Dollabarat, distam 37 km a noroeste da Ilha de Santa Maria. Sendo a ilha mais próxima, estes ilhéus sempre foram histórica e administrativamente¹⁶⁰ incluídos na jurisdição de Santa Maria.

b. Geomorfologia

A ilha apresenta duas zonas geomorfológicas distintas: a zona ocidental, plana e com altitudes que não ultrapassam os 277 metros; e a zona oriental de relevos acidentados, “geralmente de cotas acima dos 200 metros e com alguns picos com mais de 300 metros de altitude”¹⁶¹. Estas duas zonas são divididas por uma serra, na parte central da ilha, atravessando-a de noroeste a sudeste, e que aprofunda e reforça esta distinção; uma cadeia de montanhas de forma ligeiramente côncava que inclui o Pico Alto e outros picos como o Monte Delgado (252 m), Lagoínhas (248 m), Pico do Norte (298 m), Cavaleiro (396 m), Feteirinha (350 m), Vigia (373) e Piedade (208 m).

¹⁵⁷ Importante porto de águas profundas; estaleiro de construção militar naval.

¹⁵⁸ Nunes, João Carlos *et al* “Os Açores, Ilhas de Geodiversidade: o contributo da Ilha de Santa Maria”, in *Açoreana*, 2007, p. 77.

¹⁵⁹ Anuário Estatístico dos Açores – 2013: <http://estatistica.azores.gov.pt/>

¹⁶⁰ Na jurisdição da Capitania do Porto de Vila do Porto, segundo o Decreto-lei 265/72 de 31 de Junho.

¹⁶¹ Nunes, João Carlos *et al* “Os Açores, Ilhas de Geodiversidade: o contributo da Ilha de Santa Maria”, in *Açoreana*, 2007, p. 78-80.

Tal é a diferença entre estas duas zonas que já foram chamadas de “ilhas siamesas”¹⁶². O litoral é praticamente todo escarpado, salvo algumas baías onde existem pequenas faixas de areia ou de calhaus. As duas principais praias da ilha, a Praia Formosa e a praia de São Lourenço, são de areia clara, na medida em que derivam, em grande parte, da erosão de rochas carbonatadas.¹⁶³ Uma grande extensão da ilha – 85% (82,5 km²) – encontra-se abaixo dos 300 m. Acima desta classe, os restantes 15%, representam uma área de cerca de 14,6 km². Os declives, na parte ocidental, são inferiores a 10%.¹⁶⁴ A orientação do relevo, sendo a mais predominante a noroeste, com 18,21 %, é de perto seguida pela percentagem de relevo plano: 16,38 %¹⁶⁵.

c. Enquadramento Tectónico e Geologia

O Arquipélago dos Açores está situado numa região tectonicamente complexa onde convergem várias linhas tectónicas importantes. As nove ilhas encontram-se segundo um alinhamento WNW-ESE, atravessam a crista média Atlântica, que separa a placa Americana, a ocidente, das placas Euroasiática e Africana, a leste. O relevo da crista média alarga-se para leste formando uma área triangular de onde se elevam as ilhas do grupo central e oriental. O seu bordo sul corresponde a uma falha de direção E-W, a Zona de Falha Leste dos Açores, que se estende da crista média até à região a sul da Ilha de Santa Maria.¹⁶⁶

Esta ilha foi a primeira, de entre as que constituem o Arquipélago dos Açores, a emergir do fundo do mar. Tal aconteceu “provavelmente durante o Miocénico superior (6.3 Ma)” sendo que “a actividade vulcânica continuou até ao Pliocénico superior (3 Ma)”.¹⁶⁷

Segundo Serralheiro, “deve-se a J. Agostinho¹⁶⁸ (1937:283) o primeiro esboço estratigráfico da ilha. Este esquema foi retomado por todos os autores até 1984, com algumas variações”.¹⁶⁹ Foi no seu artigo “Sobre a tectónica da ilha de Santa Maria”, de 1937, pela primeira vez publicado um

¹⁶² Melo, José, “Riqueza e património natural de Santa Maria, uma ilha constituída por duas numa só”, in *O Mundo Açoriano*, 16/10/2011: <http://www.mundoacorario.com/index.php?mode=noticias&action=show&id=188>.

¹⁶³ Nunes, João Carlos *et al* “Os Açores, Ilhas de Geodiversidade: o contributo da Ilha de Santa Maria”, in *Açoreana*, 2007, p. 78-80.

¹⁶⁴ Fernandes, João, *Caracterização Climática das Ilhas de São Miguel e Santa Maria com base no modelo CIELO*, Relatório de estágio realizado no âmbito do Projecto CLIMAAT, Angra do Heroísmo, Dezembro de 2004, p. 23-24.

¹⁶⁵ Fernandes, João, *Caracterização Climática das Ilhas de São Miguel e Santa Maria com base no modelo CIELO*, Relatório de estágio realizado no âmbito do Projecto CLIMAAT, Angra do Heroísmo, Dezembro de 2004, p. 28.

¹⁶⁶ Madeira, José, *Geologia estrutural e enquadramento geotectónico da ilha de Santa Maria (Açores)*, Departamento de Geologia da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, 1986.

¹⁶⁷ Serralheiro, A., “Stratigraphy and Geochronology of Santa Maria Island”, in *Açoreana*, 1993.

¹⁶⁸ Tenente-Coronel José Agostinho.

¹⁶⁹ Serralheiro, António, “A Geologia da Ilha de Santa Maria, Açores” in *Açoreana*, 2003, pp. 141-192; p. 143.

esquema estratigráfico com três formações geológicas distintas: duas vulcânicas separadas por uma sedimentar de idade miocénica superior, segundo investigadores que desde 1870 vinham estudando os fósseis de Santa Maria.¹⁷⁰

Entretanto, um grande número de investigadores tem-se debruçado sobre esta ilha, quer pelo facto de ser a única dos Açores – caso raro em ilhas oceânicas – a ter fósseis, como pela sua diversidade geológica, em geral. Já no seu primeiro texto a ela dedicado, José Agostinho refere que “a ilha de Santa Maria oferece, entre as ilhas dos Açores, interêsse especial, sob o ponto de vista geológico, pelo facto de apresentar terrenos sedimentares intercalados nas suas rochas vulcânicas, o que não acontece em nenhuma das outras ilhas do arquipélago (*sic*)”, “(...) oferece[ndo] talvez um quadro da evolução tectónica de toda a região do arquipélago”. E acrescenta:

Os materiais, exclusivamente vulcânicos, que formam as outras oito ilhas, aproximam-se da formação vulcânica mais recente de Santa Maria, mas não da formação anterior ao calcário. Se o solo de Santa Maria baixasse de uns duzentos metros, ficaríamos com uma Ilha em tudo idêntica às outras, formada por uma cadeia de montanhas vulcânicas orientadas na direcção do vulcão das Sete Cidades, centro das linhas tectónicas principais do arquipélago (*sic*).¹⁷¹

Abordando genericamente a formação da ilha e recorrendo a estudos mais recentes, esta sofreu variadas fases tanto eruptivas como de subida e descida do nível médio das águas do mar, como também da subida da própria ilha, por pressão do magma, caso raro em ilhas oceânicas onde o processo inverso é mais comum. São hoje identificadas seis unidades geológicas: a Formação dos Cabrestantes, a Formação do Porto, o Complexo dos Anjos, o Complexo do Touril, o Complexo Facho – Pico Alto e a Formação de Feteiras.

“Cabrestantes” é a formação geológica mais antiga que é conhecida em Santa Maria. Situa-se junto à costa noroeste da ilha, onde aportaram os descobridores portugueses e onde se desenvolveram as primeiras povoações e culturas que eram logo ali carregadas para as caravelas amarradas nos cabrestos da rocha. No entanto, esta foi uma manifestação submarina. A formação

¹⁷⁰ Serralheiro, António, “A Geologia da Ilha de Santa Maria, Açores” in *Açoreana*, 2003, pp. 141-192; p. 144.

¹⁷¹ Agostinho, José “Sobre a tectónica da ilha de Santa Maria”, in *Açoreana*, p. 281-285; p.284.

subaérea que lhe terá dado o primeiro estatuto de ilha é a Formação do Porto com afloramentos “nas arribas do porto da Vila do Porto e nas da baía da Cré”¹⁷², enseada esta que abrigou Cristóvão Colombo no regresso da sua primeira viagem às Américas, após a tempestade em que perdeu a *Niña*.

Mas estas duas formações estão hoje numa área mais ampla a que os geólogos atribuem o nome de Complexo dos Anjos: uma vasta zona que corresponde à plataforma plana ocidental onde está implantado o Aeroporto de Santa Maria. Este Complexo dos Anjos, dada a sua antiguidade, foi vitimado pela subida do nível médio das águas do mar, no período Quaternário, o que resultou num forte processo erosivo responsável tanto pela ausência de elementos geológicos de estudo como pela situação plana do terreno que muito veio concorrer para as suas condições endofoclimáticas propícias à construção do aeroporto e de outras infraestruturas de comunicação. Aliás, uma planura que continua por cerca de mais dois quilómetros para norte da ilha, numa plataforma submarina de relativamente baixa profundidade, quando comparada com as restantes ilhas dos Açores cujas plataformas apresentam um pronunciado declive até grandes profundidades.

Após as últimas erupções do Complexo dos Anjos houve uma longa pausa na atividade vulcânica, sendo a erosão e a meteorização as únicas manifestações importantes. Essa atividade vulcânica foi retomada com grande intensidade, iniciando assim o começo da unidade geológica Complexo do Facho – Pico Alto. A atividade explosiva submarina deu origem aos cones do monte Facho e da costa sul. Seguiram-se-lhes em grande quantidade, vastas escoadas, também submarinas das quais a mais elevada se encontra a 180 m de altitude. Estes materiais estenderam-se desde a zona do aeroporto até a Pedra-que-pica, na Baixa do Sul, e a Ponta Norte, aumentando a área da ilha para dimensões quase iguais às atuais. A partir de certa altura, os materiais emitidos em grandes quantidades – piroclastos e escoadas – aumentaram substancialmente o lado leste da ilha, não se tendo estendido para oeste. Deu-se uma nova pausa no vulcanismo, mas por pouco tempo, originando o conjunto de cones da Formação de Feteiras com grandes manifestações explosivas, espalhadas por toda a ilha, a partir dos seus centros da zona de São Pedro e Ribeira do Engenho. Desde o período da edificação dos relevos desta última formação que na ilha só atua, como sempre, a meteorização e a erosão terrestre e marinha.¹⁷³

¹⁷² Serralheiro, António, “A Geologia da Ilha de Santa Maria, Açores” in *Açoreana*, 2003, pp. 141-192.

¹⁷³ Serralheiro, António, Madeira, José, “Stratigraphy and geochronology of the island of Santa Maria (Azores)” in *Açoreana*, pp. 575-592. Serralheiro, António, “A Geologia da Ilha de Santa Maria, Açores” in *Açoreana*, 2003, pp. 141-192.

A estratigrafia simplificada proposta por Agostinho em 1937 e complexificada pelos autores que aqui citámos é agora retomada em 2015 num artigo¹⁷⁴ publicado no *Journal of Volcanology and Geothermal Research*, onde os seus autores analisam a formação da ilha de Santa Maria na sua condição especial de fronteira entre as placas tectónicas Euroasiática e Núbia (Africana). É apresentada a evolução vulcano-tectónica de Santa Maria e a sua significância na definição da fronteira entre a Placa Euroasiática e Africana. Neste estudo, é defendido que o Complexo dos Anjos corresponde ao que resta de um Vulcão em Escudo (*Shield Vulcano*), dada a ligeira pendente que apresenta para oeste com idade entre 5.70 e 5.33 milhões de anos; mais de metade deste vulcão colapsou para este num evento catastrófico de grande escala.¹⁷⁵ Um segundo vulcão cresceu rapidamente, na cicatriz deste colapso, entre 4.32 e 3.94 milhões de anos, do qual a maior parte também colapsou há cerca de 3.6 milhões de anos; e que uma atividade vulcânica parasita prolongou a ocorrência de vulcanismo em Santa Maria até há 2.84 milhões de anos.

Concluem, assim, que a alteração no “regional stress field” ocorreu há entre 5.3 e 4.3 milhões de anos, muito provavelmente associado a uma importante reconfiguração da fronteira Euroasiática /Núbia, nos Açores.¹⁷⁶ Segundo os autores, a orientação média de N045° poderá ser a materialização das descontinuidades litosféricas associadas ao desenvolvimento destas estruturas após o fim da atividade na fratura a este dos Açores. Daí que a “repentina” mudança da direção dos filões evidenciada em Santa Maria poderá refletir uma importante alteração acompanhando a reconfiguração da fronteira das placas Euroasiática e Núbia.¹⁷⁷ Esta é também a justificação para a manifestação côncava da serra do Pico Alto.

d. Clima

A localização geográfica do Arquipélago dos Açores é o que, naturalmente, condiciona o seu clima e, pela mesma ordem de razões, o da Ilha de Santa Maria. Como refere Azevedo, o clima do Arquipélago dos Açores é essencialmente ditado pela localização geográfica das ilhas no contexto da circulação global atmosférica e oceânica e pela influência da massa aquática da qual

¹⁷⁴ Sibrant, Hildenbrand, Marques, Costa, “Volcano-tectonic evolution of the Santa Maria Island” in *Journal of Volcanology and Geothermal Research*, Volume 291, 15 de Janeiro de 2015, pp. 49–62.

¹⁷⁵ Sibrant, Hildenbrand, Marques, Costa, “Volcano-tectonic evolution of the Santa Maria Island” in *Journal of Volcanology and Geothermal Research*, Volume 291, 15 de Janeiro de 2015, pp. 49–62.

¹⁷⁶ Sibrant, Hildenbrand, Marques, Costa, “Volcano-tectonic evolution of the Santa Maria Island” in *Journal of Volcanology and Geothermal Research*, Volume 291, 15 de Janeiro de 2015, pp. 49–62.

¹⁷⁷ Sibrant, Hildenbrand, Marques, Costa, “Volcano-tectonic evolution of the Santa Maria Island” in *Journal of Volcanology and Geothermal Research*, Volume 291, 15 de Janeiro de 2015, pp. 49–62.

emergem.¹⁷⁸ Isto faz com que o arquipélago açoriano apresente “um clima nitidamente temperado marítimo, fortemente influenciado pela circulação zonal de oeste, pelas massas de ar húmido que provêm de sudoeste, pela corrente quente do Golfo que o suaviza, e pela oscilação anual do anticiclone dos Açores.”¹⁷⁹ Neste quadro, Santa Maria, situada no extremo sudeste do arquipélago, é mais afetada pela localização mais comum do Anticiclone dos Açores (a sul do arquipélago) e, por conseguinte, menos sujeita às frentes-frias que, não raras vezes, passam pelos Açores acima do paralelo 37º norte, não atingindo Santa Maria.¹⁸⁰

O segundo critério que influencia o clima destas ilhas, é a sua orografia. Como refere Azevedo, “as ilhas vulcânicas são, na sua maioria, parcelas de pequena dimensão e com forte desenvolvimento em altitude o que origina uma variação espacial das condições climáticas mais acentuada e mais rápida do que noutras regiões mais planas”. Acrescenta também: “O relevo das ilhas apresenta-se como um dos mais importantes fatores climáticos o qual, para além de interferir com a velocidade e direção do vento provoca a subida de ar húmido ao longo das arribas e vertentes originando a formação de nuvens de relevo, nevoeiros e precipitações orográficas”.¹⁸¹ Portanto, segundo este critério, sendo Santa Maria diferente das restantes, nomeadamente pela existência de uma grande parcela plana e 85 % da sua área ser abaixo dos 300 m de altitude, como já vimos, este fator influencia bastante o seu clima fazendo com que a ilha apresente um clima relativamente distinto do restante arquipélago.

Como evidências desta diferença, temos os valores registados em precipitação, velocidade e direção do vento, humidade e temperatura. De acordo com a estação meteorológica do Aeroporto, a precipitação fica-se pelos 775,2 mm/ano, apenas 75 mm acima da precipitação mínima verificada ao nível do mar no Arquipélago dos Açores (entre 700 mm e 900 mm). Até mesmo a Estação das Fontinhas, na parte Oriental da ilha, se fica pelos 1351,5 mm/ano, bastante abaixo da média do arquipélago que é de 1930 mm/ano e muito longe dos 1700 mm de precipitação média verificada

¹⁷⁸ Fernandes, João, *Caracterização Climática das Ilhas de São Miguel e Santa Maria com base no modelo CIELO*, Relatório de estágio realizado no âmbito do Projecto CLIMAAT, Angra do Heroísmo, Dezembro de 2004.

¹⁷⁹ Fernandes, João, *Caracterização Climática das Ilhas de São Miguel e Santa Maria com base no modelo CIELO*, Relatório de estágio realizado no âmbito do Projecto CLIMAAT, Angra do Heroísmo, Dezembro de 2004.

¹⁸⁰ Bairos, Sandra, *Características Geomorfológicas da ilha de Santa Maria (Açores)*, Trabalho de Seminário em Física elaborado no Curso de Geografia – Especialização em Estudos Ambientais, Universidade de Coimbra, Instituto de Estudos Geográficos, Coimbra, 2009.

¹⁸¹ Fernandes, João, *Caracterização Climática das Ilhas de São Miguel e Santa Maria com base no modelo CIELO*, Relatório de estágio realizado no âmbito do Projecto CLIMAAT, Angra do Heroísmo, Dezembro de 2004.

na Ilha das Flores ou da verificada da estação das Furnas, na ilha vizinha de São Miguel, que é de 2252.2 mm/ano. Como refere Fernandes:

a indução orográfica à proximidade da ilha conduz a valores compreendidos entre os 670 e os 800 mm por ano na [zona] Oeste da ilha bem como em algumas zonas do litoral; no interior da ilha, a orografia desempenha a sua função e dá origem a valores de precipitação, compreendidos entre os 1100 e os 1700 mm por ano, o que pode ser constatado na observação dos perfis climáticos da ilha.¹⁸²

No que toca a regimes de vento, “no arquipélago predominam os ventos do quadrante oeste e regra geral verifica-se um aumento dessa predominância das ilhas do Grupo Oriental para as do Grupo Ocidental. A velocidade média do vento [também] aumenta das ilhas do Grupo Oriental para as do Grupo Ocidental. Em todas as ilhas a velocidade do vento aumenta com a altitude. A velocidade média anual dos ventos ronda os 17 km/h. Nos meses de Inverno a velocidade média aproxima-se dos 20 km/h, enquanto que, nos meses de Verão, a velocidade média diminui para valores próximos dos 10 km/h”.¹⁸³ Em Santa Maria, na estação do aeroporto, o rumo predominante do vento é de noroeste, resultado da sua posição mais setentrional, e a referida menor intensidade do vento a leste do arquipélago é ainda aprofundada pela baixa altitude da ilha.

A temperatura também é afectada pelas características orográficas. Como nos indica Fernandes, “os perfis climáticos da ilha, confirmam-nos a diferença da temperatura entre o lado Oeste da ilha e o lado Este. Esta diferença resulta da orografia característica da ilha de Santa Maria. A Oeste Santa Maria é praticamente plana, mas na parte Este da ilha o complexo do Pico Alto com 587 m de altitude influencia toda essa região”.¹⁸⁴ Todos estes factores condicionam outros valores climatológicos como sejam os da humidade e temperatura-humidade que, em Santa Maria, registam valores que a comprovam como a ilha mais “seca e árida do arquipélago”.¹⁸⁵

¹⁸² Fernandes, João, *Caracterização Climática das Ilhas de São Miguel e Santa Maria com base no modelo CIELO*, Relatório de estágio realizado no âmbito do Projecto CLIMAAT, Angra do Heroísmo, Dezembro de 2004, p. 76-77.

¹⁸³ Fernandes, João, *Caracterização Climática das Ilhas de São Miguel e Santa Maria com base no modelo CIELO*, Relatório de estágio realizado no âmbito do Projecto CLIMAAT, Angra do Heroísmo, Dezembro de 2004, p. 10.

¹⁸⁴ Fernandes, João, *Caracterização Climática das Ilhas de São Miguel e Santa Maria com base no modelo CIELO*, Relatório de estágio realizado no âmbito do Projecto CLIMAAT, Angra do Heroísmo, Dezembro de 2004, p. 76.

¹⁸⁵ NUNES J. C., E. A. LIMA & S. MEDEIROS, “Os Açores, ilhas de Geodiversidade. Contributo da ilha de Santa Maria”, in *Açoreana*, Sup. 5, 2007, pp. 74-111.

e. Recursos Naturais / Diversidade

As características edafoclimáticas de Santa Maria, fazem com que esta conte com uma diversidade de recursos naturais que tanto comprovam como incrementam esta diferença relativa em relação ao restante arquipélago. Para além da existência de rochas calcárias e de argilas, há uma série de manifestações geológicas e a presença de endemismos que tanto englobam a ilha no todo açoriano como a distinguem.

Começando pelas manifestações geológicas, Santa Maria é a única ilha onde se encontram fósseis marinhos. Dada também a sua antiguidade e história geológica, é a única onde se encontram *pillow lavas* acima do nível do mar (à cota de 100 m), dado o facto de tanto a ilha ter emergido por pressão do magma como o nível médio do mar ter baixado. Existem alguns “desertos vermelhos”, dos quais o Barreiro da Faneca se apresenta como o mais extenso, caracterizando-se por parcelas de terreno árido de cor avermelhada, resultado do excesso de ferro na composição do solo.

No que toca a endemismos vegetais, Santa Maria alberga 21 dos endemismos açóricos (no arquipélago encontram-se cerca de 80 espécies endémicas de plantas, arbustos e árvores), sendo que alguns deles encontram nesta ilha a sua maior expressão. Em alguns casos, como a única orquídea endémica dos Açores, conhecida por conchelo-do-mato (*Plathantera Micrantha*), é só em Santa Maria que existe. No quadro da Macaronésia, é a única ilha açoriana que regista a presença de *Aichryson Villosum*.

No que toca à fauna, é a única ilha açoriana onde nidifica a Alma-negra (*Bulweria bulwerii*) e é endémica de Santa Maria a mais pequena ave da Europa: a Estrelinha de Santa Maria (*Regulus regulus sanctae mariae*).¹⁸⁶

f. Principais momentos históricos

É comumente aceite que Santa Maria foi a primeira ilha a ser descoberta e povoada, sendo nela erigida a primeira capital dos Açores. Como assinala Damiano Rodrigues, citando a frase da carta de 1439 de Gabriel de Valsequa – “estas ilhas foram encontradas por Diogo de Silves piloto do rei de Portugal no ano 1427” – assinalando, esta data de 1427, “a entrada definitiva no tempo da história do arquipélago açoriano”¹⁸⁷. O seu achamento é, assim, atribuído a Diogo de Silves,

¹⁸⁶ Melo, José, “Riqueza e património natural de Santa Maria uma ilha constituída por duas numa só”, 16-10-2011, URL: <http://www.mundoacoriano.com/index.php?mode=noticias&action=show&id=188>

¹⁸⁷ Damiano Rodrigues, “Sociedade e Administração nos Açores (Séculos XV-XVIII): O Caso de Santa Maria, in *Arquipélago: História*, 2ª série, vol. 1, nº 2 (1995) pp. 33-63.

em 1427, e o seu povoamento – descobrimento – ao Comendador Gonçalo Velho Cabral. Este, segundo Gaspar Fructuoso, chegou à Ilha de Santa Maria no dia 15 de Agosto de 1432, promovendo desde logo as iniciativas necessárias à apropriação do território e fixação de populações, sendo-lhe atribuídos os poderes de Capitão Donatário das ilhas de Santa Maria e de São Miguel, cujo povoamento iniciar-se-á, oficialmente, a partir de 1444.¹⁸⁸

O povoamento iniciou-se pela planície noroeste, entre os Cabrestantes e os Anjos, sendo-lhe atribuído o nome de Santana (que não corresponderá ao atual Lugar de Santana, visto este ter recuado, autonomizando-se do Lugar dos Anjos¹⁸⁹). No Lugar dos Anjos foi construído o primeiro templo dos Açores (atual Ermida de Nossa Senhora dos Anjos que, segundo mapa de Teixeira – 1587 –, seria inicialmente dedicada a Santa Eiria), instalado o primeiro convento franciscano e foi, igualmente, o local onde se pensou instalar a primeira vila.¹⁹⁰

Vila do Porto que, em 1460, já se havia autonomizado como principal aglomerado da ilha e dos Açores, foi fundada por “Fernão do Quental e João da Castanheira que depois se mudaram para São Miguel.”¹⁹¹ O desenvolvimento de Vila do Porto como principal aglomerado populacional beneficiou muito das suas condições defensivas naturais. Está instalada numa lomba entre duas ribeiras profundas e em “cima da rocha” sobre uma baía abrigada dos mares e ventos predominantes desde NNW a NE. Esta qualidade defensiva era fundamental numa altura em que um dos maiores perigos era as ameaças de ataques de piratas ou corsários.

Foram efetivamente vários os ataques de piratas e corsários a esta ilha de facilitado acesso a partir do mar, nomeadamente através da sua costa noroeste, entre os Anjos e os Cabrestantes e entre a baía de Vila do Porto e a Praia Formosa, como atesta o portulano de Santa Maria de *circa* de 1570 onde está inscrita a frase “*por aqui determinam os corsários em desembarcar*”, no local hoje denominado Figueiral.¹⁹²

¹⁸⁸ “«Estas ilhas foram encontradas por Diogo de Silves piloto do rei de Portugal no ano 1427.»” – Citação de Gabriel de Valsequa na sua carta de 1439, em Damião Rodrigues, “Sociedade e Administração nos Açores (Séculos XV-XVIII): O Caso de Santa Maria, in *Arquipélago: História*, 2ª série, vol. 1, nº 2 (1995) pp. 33-63.

¹⁸⁹ Noronha, Luísa, *A Ermida de Nossa Senhora dos Anjos da Ilha de Santa Maria – Contributo para a sua História*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 1992. A velha imagem de Santa Ana pertence e está na Ermida dos Anjos.

¹⁹⁰ Damião Rodrigues, “Sociedade e Administração nos Açores (Séculos XV-XVIII): O Caso de Santa Maria, in *Arquipélago: História*, 2ª série, vol. 1, nº 2 (1995) pp. 33-63.

¹⁹¹ Figueiredo, Jaime, *A Ilha de Gonçalo Velho – Da Descoberta ao Aeroporto!*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 2ª Edição, 1990, p. 82.

¹⁹² ILHA de Santa Maria. [S.l.: s.n.], [a. 1570]. 1 planta ms, desenho a nanquim, col. aquarelada, 41 x 54,5. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart1090204.htm>. Acesso em: 20 out. 2016. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart1090204.jpg>. Acesso em: 20 out. 2016.

Eis uma lista de ataques de piratas ou corsários, segundo Jaime Figueiredo:

- 1480. No início da primeira crise dinástica portuguesa, uma nau castelhana na baía de Vila do Porto, repellido pelas forças locais;
- 1553. Uma esquadra francesa raptou um pescador perto da costa;
- 1576. Desembarcaram dezenas de corsários franceses que incendiaram Vila do Porto. Estes corsários abandonaram a ilha apenas após ferozes combates com reforços entretanto chegados da ilha de São Miguel, “sob o comando animoso do sargento-mor Simão Quental”¹⁹³.
- 1589. Flibusteiros britânicos atacaram e tentaram desembarcar na baía de Vila do Porto, mas foram repellidos pelas forças locais numa vitória “digna dos anais açorianos!”;
- 1616. O conhecido pirata Tabaqua-raz¹⁹⁴ saqueou a ilha durante uma semana;
- 1675. “a ilha foi de novo atacada por piratas do Magrebe” no lugar dos Anjos.

Os ataques de piratas e corsários terão sido bastantes mais e recorrentes até ao século XIX. Segundo Ricardo Madruga da Costa, “no período que decorre entre 1812 a 1814 e de 1816 a 1820, deduz-se que o corso alcança uma dimensão considerável, em especial em torno das ilhas de Santa Maria e Flores as quais funcionam como centros polarizadores da atividade. No primeiro caso julgamos que o acolhimento junto às costas de Santa Maria terá a ver com a frequência do tráfego de navios ingleses demandando o porto de Ponta Delgada para o comércio da laranja.” Mais afirma que, em “carta de 13 de Abril de 1814 de Francisco Borges da Silva, engenheiro militar em serviço na ilha de S. Miguel desde 1811, para o conde das Galveias, refere que aquela ilha se encontra há meses sob um verdadeiro bloqueio movido pelo corso americano, inglês e francês, dando conta de que 23 navios demandando Ponta Delgada para o comércio da laranja, foram aprisionados e queimados. Informa que, nalguns casos, já depois de ancorados em frente à cidade”.¹⁹⁵

Em 1493, Cristóvão Colombo aportou a esta ilha no regresso da sua primeira viagem à América. Depois de escaparem de uma tempestade onde perderam a nau *Pinta* e de a sua campanha ter prometido rezar uma missa na primeira capela dedicada a Nossa Senhora, finalmente chegaram

¹⁹³ Figueiredo, Jaime, *A Ilha de Gonçalo Velho – Da Descoberta ao Aeroporto!*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 2ª Edição, 1990, p. 75.

¹⁹⁴ Ou Ali Tabaqua.

¹⁹⁵ Costa, Ricardo Manuel Madruga da, *Os Açores em finais do regime de capitania geral, 1800-1820*, Núcleo Cultural da Horta, 2005, p. 197.

a Santa Maria no dia 19 de Fevereiro. Este evento poderá ser considerado o primeiro episódio/incidente diplomático dos Açores. Segundo o diário de bordo da nau Santa Maria, Colombo terá sido confundido com piratas. Outras teorias, nomeadamente de Luciano Silva e Manuel Rosa, defendem que João de Castanheira, capitão donatário em exercício, saberia exatamente quem era Colombo e teria instruções de D. João II para o capturar. Qualquer uma delas parece dúbias, sobretudo tendo presente que foi a Lisboa e à presença daquele rei que se encontrava em Torres Vedras que Colombo primeiro aportou na sua chegada à Península Ibérica, depois de tão extraordinária descoberta.¹⁹⁶

Estes terão sido os anos de ouro da história de Santa Maria, quando a arroteia e cultivo dos primeiros cereais na planície de Santana eram exportados para as praças-fortes portuguesas do Norte de África; quando as plantas tintureiras eram enviadas para a Flandres; quando serviu de plataforma para a descoberta das restantes ilhas, a começar pela de São Miguel, que pertencia à mesma capitania. A consciência de que esta ilha estaria “mal aproveitada” e a sua compra por parte do irmão do Capitão Donatário da Madeira, Rui Gonçalves da Câmara, fez com que se desenvolvesse rapidamente. Este evento e a descoberta e povoamento das restantes ilhas do Arquipélago dos Açores na segunda metade do século XV, levou a que Santa Maria se tornasse cada vez mais excêntrica.

A partir daqui, as notícias que temos de Santa Maria são de maus anos agrícolas e das consequentes levas de emigração. Como refere Jaime Figueiredo:

A falta de pão, pois a terra era fraca, obrigou a arrotear os matos do interior! A ilha ia-se despovoando de madeiras, derrubavam-se árvores seculares, apenas restando a zona do mato do rei, que dava um pouco de ventura e fresquidão à pequena ilha açoriana. Depois, a baixa altitude não funcionava como condensador atmosférico, assim explicando os anos de escassez, devido a estiagens prolongadas. O tempo ali é aventureiro – «só com o sol numa mão e a chuva na outra é que se tinham boas colheitas».

Todo o seareiro contava que havia apenas um ano bom de sete em sete anos (...). Por isso, não era raro, na época do estio, notar-se falta de água, a ponto de se moer o trigo, mesmo fora

¹⁹⁶ Silva, Luciano, *Cristóvão Colon (Colombo) era Português*, Quidnovi, 2008; Rosa, Manuel, *Colombo Português*, Ésquilo, 2012.

da ilha, nas azenhas de Vila Franca. Também, aquando das «grandes secas», vinham muitos barcos cheios de pipas de água, da ilha vizinha de São Miguel!¹⁹⁷

Já em 1567, numa viagem de Pompeo Ardití com o objetivo de fazer um levantamento das capacidades defensivas e índices de desenvolvimento das ilhas dos Açores e da Madeira, “Santa Maria não foi visitada e [o seu relatório] mereceu apenas algumas palavras sobre a boa produção cerealífera e a criação de gado, não dando o autor qualquer informação sobre a população ou os seus portos”.¹⁹⁸ Segundo os autores do artigo “O Arquipélago dos Açores como Região de Fronteira”, a “dimensão, diminuta contribuição financeira para os cofres reais e localização excêntrica em relação ao eixo São Miguel-Terceira-Faial remetiam estas ilhas [Santa Maria, Graciosa, Flores e Corvo], no relatório de Pompeo Ardití, para um quase-limbo.”¹⁹⁹

Segundo Madruga da Costa, no seu estudo sobre as primeiras décadas do século XIX,

o autoconsumo será uma das características dominantes das ilhas de menor dimensão. Sobre o seu papel no arquipélago, e ao justificar a prioridade em que a coroa devia colocar a defesa de S. Miguel, Terceira e Faial, o capitão-general, D. Miguel António de Melo, considera que as ilhas de Santa Maria, Pico, São Jorge, Graciosa, Flores e Corvo “tem ruins Portos, são m.to pobres, e de difficil acesso pelo que merecem menor atenção, e cuidado”. Perspectiva realista, talvez, mas que os naturais das ilhas visadas e, mais ainda, as suas autoridades, rejeitariam como escandalosamente inadmissível. (*sic*)²⁰⁰

O facto é que, nesta altura e como constante da sua história, especialmente no plano económico, Santa Maria situa-se “num plano de quase marginalidade”²⁰¹, começando aqui a delinear-se centralidades e espaços de fronteira no interior do próprio arquipélago.

¹⁹⁷ Figueiredo, Jaime, *A Ilha de Gonçalo Velho – Da Descoberta ao Aeroporto!*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 2ª Edição, 1990, p. 60.

¹⁹⁸ Rocha, Gilberta Pavão Nunes; Rodrigues, José Damião; Madeira, Artur Boavida; Monteiro, Albertino José Ribeiro, “O Arquipélago dos Açores como Região de Fronteira”, in *Arquipélago – História, Universidade dos Açores*, vols. IX-X, 2005-2006, pp. 105-140.

¹⁹⁹ Rocha, Gilberta Pavão Nunes; Rodrigues, José Damião; Madeira, Artur Boavida; Monteiro, Albertino José Ribeiro, “O Arquipélago dos Açores como Região de Fronteira”, in *Arquipélago – História, Universidade dos Açores*, vols. IX-X, 2005-2006, pp. 105-140.

²⁰⁰ Costa, Ricardo Manuel Madruga da, *Os Açores em finais do regime de capitania geral, 1800-1820*, Núcleo Cultural da Horta, 2005, p. 252.

²⁰¹ Costa, Ricardo Manuel Madruga da, *Os Açores em finais do regime de capitania geral, 1800-1820*, Núcleo Cultural da Horta, 2005, p. 251.

g. Organização política

Segundo Susana Goulart Costa, “até finais do século XIX, não podemos falar de organização político-administrativa dos Açores, mas de uma organização político-administrativa nos Açores.”²⁰² Os vários regimes políticos em vigor em Portugal Continental aplicaram nos Açores o sistema político que acharam mais eficaz na sua gestão à distância, conforme as pressões internacionais e o próprio desenvolvimento e peso relativo das ilhas. Estas “estratégias exógenas” aplicam às ilhas uma “complexidade [de] estruturas administrativas as quais, como símbolos de poderes diversos, articulam e desarticulam múltiplas esferas de influência.” Santa Maria não fugiu a este jogo que se inicia com a descoberta destas ilhas e se desenvolve até se encontrar adstrita à Ilha de São Miguel, no final do século XIX.

A ilha de Santa Maria começou por ser a sede da Capitania-Donataria de Santa Maria e São Miguel, atribuída ao descobridor dos Açores: Frei Gonçalo Velho Cabral, Comendador de Almourol. Em 1474, João Soares d’Albergaria, segundo Capitão-Donatário das duas ilhas, “vende São Miguel a Rui Gonçalves da Câmara, por dois mil cruzados em dinheiro e quatro mil arrobas de açúcar, passando a ser duas Capitánias independentes.”²⁰³ A Capitania de Santa Maria manteve-se até ao século XIX, quando é integrada nos bens nacionais.

Depois do impulso inicial em que beneficiou da animada ação dos capitães, acaba por ser desprezada ao ponto de alguns dos seus capitães-donatários nem a chegarem a visitar, delegando os seus poderes no Ouvidor. Recorrendo novamente às palavras de Susana Goulart Costa:

A ausência ou desleixo de donatários e capitães, particularmente grave em algumas ilhas, associada ao puzzle da geografia arquipelágica, acabam por conferir aos municípios um grande protagonismo como entidades fundamentais para a definição das políticas de desenvolvimento local.²⁰⁴

Hoje, o município de Vila do Porto divide-se em cinco freguesias: Santo Espírito e Santa Bárbara, na parte Oriental e Vila do Porto (antiga Nossa Senhora da Assunção), São Pedro e

²⁰² Costa, Susana Goulart, *Açores – Nove Ilhas, Uma História*, Institute of Governmental Studies Press, University of California, 2008, p. 21.

²⁰³ Costa, Susana Goulart, *Açores – Nove Ilhas, Uma História*, Institute of Governmental Studies Press, University of California, 2008, p. 28-29.

²⁰⁴ Costa, Susana Goulart, *Açores – Nove Ilhas, Uma História*, Institute of Governmental Studies Press, University of California, 2008, p.32.

Almagreira (constituída apenas em 1906), na parte Ocidental. Com a autonomia distrital de 1895, a Ilha de Santa Maria foi incluída no Distrito de Ponta Delgada. Com o Estatuto Político-Administrativo de 1976, é inserida na Região Autónoma dos Açores.

Com a construção do aeroporto, é criada uma zona correspondente a cerca de 10% da ilha onde se situa a infraestrutura aeroportuária e respetiva zona habitacional que será administrada pela DGAC – Direcção Geral da Aeronáutica Civil e pelas suas e ANA.EP e ANA SA, tendo sido iniciado o processo de transferência do domínio público do Estado para o património privativo da Região Autónoma dos Açores, em 2009. Neste momento corre ainda o processo de regularização das construções e distribuição do espaço pelas várias entidades competentes, entre órgãos de Poder regional, autárquico e particulares.

h. Principais atividades económicas

As principais atividades económicas na ilha de Santa Maria, até ao século XX, tiveram sempre um cariz agrícola ou extrativo bem marcado pelas suas condições geomorfológicas.²⁰⁵ Portanto, do sector primário e muito dependente das condições atmosféricas, da qualidade dos solos e das técnicas nele utilizadas, bem como das condições de transporte.

Logo após a descoberta, a principal atividade da ilha foi a produção de cereais (trigo), que era exportado para as praças-fortes que o Reino de Portugal tinha ocupadas no Norte de África. Seguidamente, foram introduzidas as plantas tintureiras – pastel²⁰⁶ e urzela²⁰⁷ -, exportadas para a produção têxtil da Flandres, sendo que a sua produção foi descontinuada nestas ilhas aquando do surgimento do índigo (anil). No entanto, estas primeiras atividades de capacidade exportadora cedo se dissiparam. O trigo, que nos primeiros anos beneficiou muito da virgindade da terra, logo sofreu com o esgotamento e erosão daquela planície de solo pouco profundo e exposta à erosão pluvial e eólica, acrescido da não rotação de culturas e do aparecimento de alforras.²⁰⁸ Por esta altura, já a produção e exportação de gado era uma atividade importante, sendo das poucas que se mantêm até hoje.²⁰⁹ Com o declinar da cultura do trigo e do pastel assiste-se à introdução do milho e da batata.

²⁰⁵ Constância, João de Medeiros, “A ilha de Santa Maria: evolução dos principais aspectos da sua paisagem humanizada (sécs. XV a XIX)” in *Arquipélago*, Série Ciências Humanas, Nº. 4 (Jan. 1982), pp. 225-244; p. 225-226.

²⁰⁶ *Isatis tintoria*.

²⁰⁷ *Rocella tintoria*.

²⁰⁸ Constância, João de Medeiros, “A ilha de Santa Maria: evolução dos principais aspectos da sua paisagem humanizada (sécs. XV a XIX)” in *Arquipélago*, Série Ciências Humanas, Nº. 4 (Jan. 1982): 225-244, p. 234.

²⁰⁹ Figueiredo, Jaime, *A Ilha de Gonçalo Velho – Da Descoberta ao Aeroporto!*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 2ª Edição, 1990, p. 58: “Através dos tempos, houve anos de riqueza, com trigos e gados, vinhos e frutas. O trigo

É por esta altura que é introduzida a cultura da vinha que também obteve bastante sucesso exportador até ao final do século XIX, altura em que foram dizimadas pelas alforras. Os vinhos de Santa Maria eram reconhecidos como de grande qualidade e seria uma atividade bastante lucrativa, como prova o grande investimento construtivo empreendido, em especial, nas baías de São Lourenço, Maia, Sul (ou Boa Morte), Praia Formosa, Anjos e Tagarete.²¹⁰

A fruticultura, a par da vinha, sempre teve importância na produção agrícola da ilha, novamente na sequência das suas características geológicas e endoclimáticas particulares. Segundo Constância, “a fruticultura desenvolve-se, principalmente em vales abrigados, ganhando tal significado económico que a fruta, conjuntamente com a vinha, constituem os dois produtos agrícolas que mais pesaram nas exportações, logo nos primeiros decénios do séc. XVIII.”²¹¹ No entanto, as pragas que afectaram as culturas frutícolas no século XIX arruinaram estas produções.

Em 1816, segundo Madruga da Costa, é realizado um “diagnóstico verdadeiramente catastrófico sobre o estado da agricultura [em Santa Maria] (...). Nas medidas propostas, (...) [é] sublinha[da] a necessidade de criar condições de fixação das populações à terra, protegendo as formas de contratação com os donos da terra. Entre as medidas em que mais insiste estavam as que fomentavam a prática do aforamento, em particular o aforamento compulsivo das terras de pão mantidas incultas (...)”²¹²

Segundo Constância, estas e outras medidas terão surtido efeito pois há, no século XIX, e apesar das pragas, “um surto de progresso no domínio da agropecuária mariense” no seguimento da “divisão da propriedade rústica, como consequência dos aforamentos, e o recurso a adequados tratamentos dos solos pelo uso de fertilizantes e adubação das terras”.²¹³ Este facto deveu-se à ruína dos grandes proprietários da ilha que se viram obrigados a vender as suas terras aos emigrantes entretanto regressados dos Estados Unidos da América e Brasil. Segundo Figueiredo:

exportava-se, em larga escala, para as nossas praças de Ceuta e Tânger. Os gados, muito encevados, também se enviavam para Lagos e Lisboa. Os vinhos e frutas, saborosos e esplêndidos, serviam de «refrescos» aos navios de longo curso, que andavam na volta da Guiné. Este comércio aumentou de importância, simplificando-se as cobranças e as formalidades, depois da criação definitiva da alfândega, em 1652. É certo que, do ponto de vista da orgânica, todas as ilhas já estavam, mais ou menos, submetidas à jurisdição do juiz da Alfândega da Terceira. (Foral das Alfândegas dos Açores, de 4 de Julho de 1499)”

²¹⁰ Sousa, Paulo Silveira “Para uma História da Vinha e do Vinho nos Açores (1750-1950)”, in *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, p. 115-217. URL: http://www.ihit.pt/new/boletins/historia_vinho.pdf

²¹¹ Constância, João de Medeiros, in *Arquipélago*, Série Ciências Humanas, Nº. 4 (Jan. 1982), pp. 225-244, p. 237.

²¹² Costa, Ricardo Manuel Madruga da, *Os Açores em finais do regime de capitania geral, 1800-1820*, Núcleo Cultural da Horta, 2005, p. 259.

²¹³ Constância, João de Medeiros, in *Arquipélago*, Série Ciências Humanas, Nº. 4 (Jan. 1982): 225-244, p. 240.

em 1664 ainda havia na ilha o regime do latifúndio, com 16 casas vinculares, para 500 fogos e 1.600 moradores. Porém, com o correr dos tempos, a propriedade retalhou-se, em cerrados e courelas, sendo adquirida por novos possuidores, nem sempre de forma regular. De facto, já em 1850 a divisão era notória, apenas restando 4 morgados, para 1.151 casais e 5.691 habitantes, o que denotava melhor distribuição de riqueza, como se veio a acentuar por todo o século XIX.²¹⁴

As condições geológicas ímpares no contexto açoriano possibilitaram o desenvolvimento de outras atividades económicas de relevância regional, como foram a extração de cal e barro. A cal deriva da história geológica de Santa Maria. A sua antiguidade geológica e o facto de ter estado submersa durante milhares de anos, criou condições para a formação de depósitos de calcário. Este, ao ser extraído e cozido em fornos construídos nas imediações destes locais de extração, resultavam na cal que era utilizada, por exemplo, na pintura de edifícios e na agricultura. É curioso verificar que, ao contrário das restantes ilhas, até a casa mais humilde e as adegas eram rebocadas e caiadas, dada a facilidade com que se podia adquirir este produto nesta que é a única ilha dos Açores que o possui. Houve, também, pelo menos um forno de cal junto ao ilhéu de São Roque, em Ponta Delgada, hoje recuperado.²¹⁵

A argila também deriva, naturalmente, da história geológica da ilha. As suas condições superiores no quadro das argilas açorianas, fizeram com que esta fosse exportada para as restantes, em especial para a Ilha de São Miguel, nomeadamente a indústria oleira de Vila Franca. Localmente, eram também várias as tendas de oleiro e os fornos de barro. É finalmente no primeiro terço do século XX que é implementada uma indústria de grande capacidade produtora que abastecia a ilha e exportava telhas, tijolos e outros produtos derivados do barro. Tal como a cal, também os produtos derivados do barro para a construção levaram a que não exista registo histórico de casas, nem mesmo palheiros, com cobertura de colmo como aconteceu até ao século XX em algumas ilhas atlânticas. Esta indústria foi muito importante para a economia local, pois, mesmo a atividade extrativo-exportadora em bruto e que deixaria menor valor acrescentado na ilha, era sujeita a uma taxa municipal.

²¹⁴ Figueiredo, Jaime, *A Ilha de Gonçalo Velho – Da Descoberta ao Aeroporto!*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 2ª Edição, 1990, p. 60.

²¹⁵ Zona Balnear do Forno da Cal, Freguesia de Rosto de Cão, Ponta Delgada.

As instalações industriais, como se disse, só chegam a Santa Maria na primeira metade do século XX. Para além da referida “fábrica da telha”, foram também construídas duas fábricas de conserva de peixe e uma unidade de caça e transformação dos produtos derivados da baleia. Nesta primeira metade do século XX houve também um esforço de mecanização da atividade agrícola e a tentativa de introdução de novas culturas que terá tido o impacto demográfico que veremos mais adiante.

Segundo Jaime Figueiredo, quadro superior das alfândegas em Lisboa e autor da obra *A Ilha de Gonçalo Velho*, de 1957, “A ilha tem fraca produção agrícola; os anos de secas causam escassez e miséria, pois não há ali a cultura de regadio.”²¹⁶

Refere:

Em 1938, um ano antes da segunda guerra europeia, o comércio de cabotagem, pois desconhecia-se o de origem estrangeira, não era superior a 2 mil contos anuais; o que saía da terra computava-se em 800 e o que entrava em 1.200. O desnível da balança compensava-se com os dólares dos emigrantes que residiam na América. Para melhor exemplificar, citaremos alguns números: 67 contramarcas de embarcações; 1.191 passageiros, embarcados e desembarcados; 44.036 volumes saídos e entrados, por cabotagem, com peso de 1.679 tons. e o valor de 1.905 contos.

Daqui resultou a modesta cobrança de 85 contos (33 de imposto municipal e 52 de receita do tesouro), pelo Posto de Despacho. A Secção de finanças arrecadou 296 contos (63 de valores selados e 233 de contribuições). O próprio orçamento camarário, no montante de 208 contos, demonstrava os recursos precários do município, sem poder levar por diante novas obras de fomento, vivendo sempre dos subsídios que recebia, de vez em quando, da Junta Geral de Ponta Delgada.

(...)

E na saída contavam-se os géneros ou artigos que eram da sua produção e excediam o seu consumo: barro em bolas, para as outras ilhas, visto possuir a melhor argila; louças e telhas de fabrico manual; pipas de vinho de cheiro e alguns quintos de verdelho; bois de fêvera gostosa para o açougue da capital; barris e bidões de óleo de baleia; manteiga de

²¹⁶ Figueiredo, Jaime, *A Ilha de Gonçalo Velho – Da Descoberta ao Aeroporto!*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 2ª Edição, 1990, p. 30.

bom fabrico; obra de lã grosseira; peixe salgado e de conserva – bonitos e albacoras; murtas e poejos para curtumes e tisanas.²¹⁷

Com a construção da Base Aérea americana e posterior adaptação a aeroporto de apoio à aviação civil internacional transatlântica assiste-se a uma explosão do tecido económico da ilha. O processo de construção, adaptação e ampliação que se verifica durante uma década, cria uma plêiade de novos postos de trabalho na área da construção. Naturalmente, a exploração dos serviços aeronáuticos também implicou a criação de numerosos postos de trabalho responsáveis pelo tremendo aumento demográfico, nesta época, a que nos iremos referir seguidamente. A construção da Base Aérea americana de Santa Maria, a partir de 1944, e a sua adaptação a aeroporto dedicado à aviação civil, a partir de 1946, implicou um sério esforço de construção que criou um grande número de postos de trabalho, ocupado sobretudo por micaelenses e marienses. Os serviços de apoio à aviação civil criaram também um enorme volume de postos de trabalho, sendo estes essencialmente ocupados por elementos vindos do continente português, visto serem funções que requeriam conhecimentos técnicos e formação académica de um nível que não era disponibilizada nos Açores, muito menos em Santa Maria que contava, em 1940, com uma taxa de analfabetismo de 68,2%²¹⁸. Notamos, contudo, que não há propriamente uma substituição das atividades produtivas pré-existentes na ilha. Há sim a sobreposição de uma série de novas funções ligadas aos serviços e o reforço das atividades “tradicionais” da ilha, através do aumento do mercado interno.

Durante as décadas de 1950 e 1960 há uma profunda terciarização da economia da ilha que, apesar de tudo, fomenta o desenvolvimento do meio rural e das atividades agrícolas. A partir da década de sessenta, com o fim das obras de adaptação da base aérea e a perda de relevância do aeroporto de Santa Maria como escala da aviação civil transatlântica, na sequência do aumento da autonomia e capacidade das aeronaves, há uma enorme perda de postos de trabalho.

²¹⁷ Figueiredo, Jaime, *A Ilha de Gonçalo Velho – Da Descoberta ao Aeroporto!*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 2ª Edição, 1990, p. 32-33.

²¹⁸ Rocha, Gilberta Pavão Nunes, *Dinâmica Populacional dos Açores no Século XX: Unidade, Permanência, Diversidade*, Universidade dos Açores, Ponta Delgada, 1991, p. 178.

i. População e Emigração

A primeira informação relativa à população da ilha de Santa Maria reporta-se ao ano de 1572, e refere 3600 habitantes, distribuídos pelas seguintes freguesias: Vila do Porto – 1.600; São Pedro – 600; Santo Espírito – 800; Santa Bárbara – 600 (a freguesia de Almagreira só é criada em 1902). Em 1852, o total é de 5691, segundo esta distribuição: Vila do Porto – 2.384; São Pedro – 727; Santo Espírito – 1597; Santa Bárbara – 983. Em 1864, o primeiro recenseamento geral da população devidamente organizado comprova que o crescimento demográfico terá sido mais ou menos regular e progressivo, sendo registados 4.699 habitantes. Em 1900, já totalizava 6.359 habitantes.²¹⁹

É curioso verificar que, nestes primeiros quarenta anos do século XX, Vila do Porto, a freguesia capital do concelho, de povoamento mais concentrado e urbano, não é a mais populosa da ilha. Com a criação da freguesia de Almagreira, em 1906, Vila do Porto perde 33% da sua população, a qual residia nessa parte mais rural que até então pertencia a Vila do Porto. Santo Espírito, na parte oriental da ilha, passa a ser a freguesia mais populosa até 1940. Santo Espírito e Santa Bárbara, as duas freguesias da parte oriental, concentravam 51% do total da população da ilha, em 1940. A capital do concelho, apenas 23%.

A fragmentação da propriedade e a introdução de novas técnicas agrícolas levaram a uma melhoria das condições de vida, sobretudo na parte da ilha mais favorável à prática da agricultura: a oriental. O crescimento da população foi especialmente notório entre os anos de 1930 e 1940, devido às dificuldades na emigração para o destino tradicional da emigração açoriana: os EUA. Este crescimento continuou constante até 1960, quando se iniciou um enorme êxodo das ilhas açorianas com especial destaque de Santa Maria para os EUA e Canadá, na sequência do vulcão dos Capelinhos, na Ilha do Faial, e do *Azorean Refugee Act*²²⁰.

O século XX mariense, no que toca à população, é marcado por grandes contrastes quer em termos espaciais, quer em termos temporais.²²¹ Se inicialmente – nos primeiros quarenta anos –

²¹⁹ RAPOSO, A.G.B. & V.V. REIS, (1991), “A ilha de Santa Maria. História, clima e evolução da população”, in “Relatórios e Comunicações do Departamento de Biologia”, 19: 1-13. URL: <http://hdl.handle.net/10400.3/882>

²²⁰ Marcos, Daniel, *A Erupção dos Capelinhos: Janela de Oportunidade para a Emigração Açoriana*, Instituto Açoriano de Cultura, Angra do Heroísmo, 2008.

²²¹ Bastos, Sérgio Amaro, *As Mobilidades Populacionais em Santa Maria: Suas Evoluções e Tendências*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 2002, p. 7. Rocha, Gilberta Pavão Nunes; Rodrigues, José Damião; Madeira, Artur Boavida; Monteiro, Albertino José Ribeiro, “O Arquipélago dos Açores como Região de Fronteira”, in *Arquipélago – História, Universidade dos Açores*, vols. IX-X, 2005-2006, pp. 105-140.

regista um crescimento generoso e regular, com a instalação da base aérea americana e subsequente aeroporto internacional, em que a população duplica, cai de seguida abruptamente com a abertura das portas à emigração para os EUA e Canadá e com o fim da necessidade e relevância dos serviços relacionados com a aviação e comunicações. Com efeito, no ano de 1900, os 6.359 correspondiam a 2,47% da população do arquipélago dos Açores. Em 1940 – último recenseamento antes da instalação da base e aeroporto – os marienses eram 8.067, 2,8% dos açorianos. Os movimentos populacionais que se seguirão nos cinquenta anos posteriores serão extraordinários e serão explanados sob o título “Uma ilha transformada”, na terceira parte deste relatório, “Santa Maria no Século da Aviação”.

2. Santa Maria na passagem para o Séc. XX

A ilha de Santa Maria, até ao século XX – isto é, até à construção do aeroporto – era, nas palavras de Jaime Figueiredo, uma “ilha «humilde e pobrinha», quase esquecida do continente”; “uma terra isolada, «a ilha mal lembrada», apenas com a viagem mensal do vapor da carreira, sem assistência médica, durante largas temporadas, sobretudo ao eclodir da mortífera influenza pneumónica”; “Um meio pequeno, de cariz medieval: na vila, as mulheres de capote e capucho; na serra, os homens de jaleca e carapuça, e o seu linguajar cheio de arcaísmo – um gracioso retábulo do remoto século XV...”²²² “É uma vila-museu, sempre que nas ruas lajedadas cruzam as devotas de capote e capucho, e as vemos nas igrejas, de mãos postas e de joelhos. Parece que o tempo ficou suspenso. Sente-se o ar parado, estático, do remoto século XV... (...) “Bem lhe cabia, por isso, o epíteto de vila silenciosa ou «solar da melancolia», como a soube crismar, com justeza e elegância, a pena do Dr. Hipólito Raposo!...”²²³ “Em resumo: é uma grei pacata e modesta, diligente e morigerada, de fundo cristão e lusíada, que faz lembrar, em certos aspectos, as figuras de Nuno Gonçalves. Pela vida fora, nas horas tristes ou alegres, nunca deixou de amar o seu torrão – a viva imagem da Pátria. Ainda hoje, através do tempo e do espaço, mantém a mesma força de alma, que lhe veio da época do povoamento, quando ali desembarcou pela mão segura de Gonçalo Velho – Comendador do Almourol!...”²²⁴

O século XX começa com a visita [avista!] régia. A Esquadra, conduzindo Dom Carlos e Dona Amélia aquando da sua visita régia às Ilhas Adjacentes, apenas pairou em frente a Vila do Porto, sendo grande o movimento de embarcações, pois toda a gente queria conhecer os monarcas. Poucos anos depois, em 1908, foi eleita a primeira câmara municipal republicana dos Açores.

Em 1926²²⁵, numa aparente tentativa de comemoração da descoberta desta ilha em 1927, “celebrou-se uma festa cívica e religiosa” na ermida dos Anjos, seguida de uma romagem e descerramento de lápide na Praia dos Lobos. Houve também uma sessão solene nos Paços do Concelho e atribuiu-se o nome de Gonçalo Velho a uma das mais antigas ruas da Vila do Porto. Em 1929, por sugestão de Jaime de Figueiredo que aqui muito citamos, é erigido um monumento

²²² Figueiredo, Jaime, *A Ilha de Gonçalo Velho – Da Descoberta ao Aeroporto!*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 2ª Edição, 1990, p. 9-11.

²²³ Figueiredo, Jaime, *A Ilha de Gonçalo Velho – Da Descoberta ao Aeroporto!*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 2ª Edição, 1990, p. 44.

²²⁴ Figueiredo, Jaime, *A Ilha de Gonçalo Velho – Da Descoberta ao Aeroporto!*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 2ª Edição, 1990, p. 105.

²²⁵ Jaime Figueiredo inscreve 1926. Não temos contraprova para saber se foi mesmo em 1926 ou em 1927.

em homenagem ao Comandante Carvalho Araújo e aos que com ele pereceram no combate do *Augusto de Castilho* ao submarino alemão que pretendia atacar o paquete *San Miguel*. Foi erigido no Forte de São Brás, sobranceiro à Baía de Santa Luzia, na ilha onde aportaram os primeiros sobreviventes, sendo o primeiro monumento nos Açores dedicado às vítimas da Primeira Guerra: um obelisco da autoria de Raul Lino com a Cruz de Cristo em grande plano e a frase “àqueles que por obras valorosas se vão da lei da morte libertando”. A cerimónia teve lugar no dia 14 de Outubro por iniciativa da Comissão dos Padrões da Grande Guerra, tendo o Comandante da Canhoeira *Zaire* como representante do Governador Civil do Distrito e do Delegado da Comissão dos Padrões da Grande Guerra na Ilha de São Miguel. A população de Santa Maria é representada por Horácio Énio d’Amaral Serra, Presidente do Município.²²⁶

Em 1941, quando os ventos já eram outros, realizou-se a viagem presidencial aos Açores e Santa Maria “vestiu-se de galas e de flores para receber o Chefe do Estado, Marechal Carmona”.²²⁷

a. Estrangeiros em Santa Maria

As notícias do século XIX e início do século XX mariense chegam-nos por via dos estrangeiros que por aqui passam e publicam relatos das suas viagens e pela imprensa local, inaugurada em Abril de 1885.

No que toca a testemunhos de estrangeiros, começamos com Thomas Ashe, em 1813. Este considerou Santa Maria “a small well cultivated Island”. Ao abordar a importância do barro na economia da ilha e na diferenciação do seu solo, afirma que “this admixture makes the clay favorable to the growth of wheat; and perhaps there are not finer crops of this grain produced in the same compass of territory, than what this little Island affords.”²²⁸ A descrição de Santa Maria é bastante curta – duas páginas, apenas – nesta obra cujo título completo é *History of the Azores or Western Islands – Containing an Account of the Government, Laws, and Religion, the Manners, Ceremonies, and Character of the Inhabitants: And Demonstrating The Importance of These*

²²⁶ “À Memória de Carvalho Araújo”, in *O Baluarte* de Sábado, 3 de Agosto de 1929; “Padrão da Grande Guerra de Santa Maria”, in *O Baluarte* de 10 de Domingo, 10 de Novembro de 1929.

²²⁷ Figueiredo, Jaime, *A Ilha de Gonçalo Velho – Da Descoberta ao Aeroporto!*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 2ª Edição, 1990, p. 61-63.

²²⁸ Ashe, Thomas, *History of the Azores or Western Islands – Containing an Account of the Government, Laws, and Religion, the Manners, Ceremonies, and Character of the Inhabitants: And Demonstrating The Importance of These Valuable Islands for the British Empire*, Printed for Sherwood, Neely, and Jones, Paternoster Row, 1813, p. 268.
URL: <http://purl.pt/17103> ; <https://archive.org/details/historyazoresor00ashegoog>.

*Valuable Islands for the British Empire*²²⁹. As restantes sete páginas descrevem uma cerimónia de extrema-unção e fúnebre a que terá assistido nesta ilha, como demonstração de que estas ilhas – Açores e Madeira – ainda viviam na Idade Média.

Depois de Thomas Ashe, temos o Capitão Edward Boid, que publica em 1835 a sua obra *A Description of the Azores or Western Islands. From personal observation. Comprising remarks on their peculiarities, topographical, geological, and statistical. Etc., and on their hitherto neglected condition*²³⁰. Este título não é tão invasivo quanto o de Ashe, mas não deixa de alertar para “their hitherto neglected condition”. É, contudo, mais consequente, pois apresenta dados topográficos, geológicos e estatísticos. Em relação a Santa Maria, afirma que “with an industrious population, and a good government, St. Mary’s might easily support between 15 and 20,000 souls”²³¹ e que “if this Island were free from the grinding laws of primogeniture, what a fine opening it would present for the speculation of English capitalists, either for purposes of profit or pleasure!”²³²

Termina com estas palavras:

Into what a garden, might a few years of English industry and skill convert this island! But, in the hands of its present possessor, it will continue, I fear, in the same wretched depopulated condition, unappreciated by the government, and with scarcely one fourth of its surface in cultivation! Its scanty soil is gradually wasting away, from neglect – which, if permitted to continue, will reduce the Island to comparative sterility. The degraded, ignorant condition of the inhabitants may be easily imagined, from the following anecdote related to me by a judicial person, who recently held a situation there. On his appointment he thought it necessary to commence as early as possible the work of reform and

²²⁹ Ashe, Thomas, *History of the Azores or Western Islands – Containing an Account of the Government, Laws, and Religion, the Manners, Ceremonies, and Character of the Inhabitants: And Demonstrating The Importance of These Valuable Islands for the British Empire*, Printed for Sherwood, Neely, and Jones, Paternoster Row, 1813, p. 268.
URL: <http://purl.pt/17103> ; <https://archive.org/details/historyazoresor00ashegoog>.

²³⁰ Boid, Edward, *Description of the Azores or Western Islands. From personal observation. Comprising remarks on their peculiarities, topographical, geological, and statistical. ETC., and on their hitherto neglected condition*, Edward Churton, 1835.

URL: https://books.google.pt/books/about/A_description_of_the_Azores.html?id=vxVDAAAACAAJ&redir_esc=y

²³¹ Boid, Edward, *Description of the Azores or Western Islands. From personal observation. Comprising remarks on their peculiarities, topographical, geological, and statistical. ETC., and on their hitherto neglected condition*, Edward Churton, 1835, p. 102.

²³² Boid, Edward, *Description of the Azores or Western Islands. From personal observation. Comprising remarks on their peculiarities, topographical, geological, and statistical. ETC., and on their hitherto neglected condition*, Edward Churton, 1835, p. 106.

amelioration of the state of the Island, which he saw was so much required. He consequently issued some decree relative to that effect, giving orders that might be stuck up in different parts of the town; when one of his brothers dignitaries, an inhabitant, and better acquainted with the character of his countrymen, exclaimed: – “Such a mode of communication is perfectly useless, and might just as well be in Hebrew, or Arabic: for we have only two women and one man in the Island that can read!”²³³

Continuando a profusa publicação de monografias sobre os Açores, em 1845 Carew Hunt publica no *Journal of the Royal Geographical Society of London* o artigo “*A Description of the Island of St. Mary (Azores)*”. Depois de um texto aparentemente inofensivo, não deixa de terminar com considerações sobre as condições de desembarque e conquista da ilha, bem como das suas condições de defesa.²³⁴

A obra de perspectiva estrangeira que se segue no fio cronológico é escrita por um florentino há muito radicado em Boston: M. Borges de F. Henriques. A sua obra *A Trip to the Azores or Western Islands*²³⁵, publicada em 1867 pela empresa americana de cabos submarinos Lee & Shepard, foi publicitada com as seguintes palavras: “The Azores, or Western Islands (a famous resort for tourists), are at present attracting considerable attention as the connecting point in the great ocean telegraph project now before the New York Legislature. This volume contains valuable facts and statistics regarding them”.²³⁶ Em relação a Santa Maria, apenas encontramos um pequeno parágrafo no final do Capítulo IX, referente a “St. Michael – Wealth of the Island – Cities and Towns (...)”, com esta conclusão: “its intercourse with the world at large is rather limited.”²³⁷

²³³ Boid, Edward, *Description of the Azores or Western Islands. From personal observation. Comprising remarks on their peculiarities, topographical, geological, and statistical. ETC., and on their hitherto neglected condition*, Edward Churton, 1835, p. 107-108.

²³⁴ Hunt, Carew, “A Description of the Island of St. Michael (Azores)” in *Journal of the Royal Geographical Society of London*, Vol. 15, pp. 268-296, 1845. URL: <http://www.jstor.org/stable/1797909>.

²³⁵ Borges Henriques, *A Trip to the Azores or Western Islands*, p. 91-92: “Thirty-five miles to the south-east of St. Michael lie the Island of St. Mary, first settled by its discoverer – the last Island of the group, but the first in the order of discovery. Twelve miles long by nine broad, this Island contains some six thousand inhabitants. It is fertile, and celebrated for the manufacture of red-clay pottery, which it exports to the other islands. Porto, its capital, is the most ancient town of the Azores, and has a population of two thousand. In its vicinity there is Romeiros, a small islet, or rock, remarkable for the abundance and beauty of its stalactites. I have not found any record or tradition of any earthquakes or volcanic eruptions having occurred at this Island. Its intercourse with the world at large is rather limited.” URL: <http://purl.pt/17024>.

²³⁶ Monteiro, George, “M. Borges de F. Henriques in the United States” in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, 2010, pp. 443-461.

²³⁷ Monteiro, George, “M. Borges de F. Henriques in the United States”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, 2010, pp. 443-461.

É curioso verificar que, anos mais tarde, aquando da adjudicação da obra de ligação dos Açores à América do Norte por cabo submarino, a primeira missiva da autarquia mariense referente à integração da ilha na rede telegráfica seja a alertar para o facto de Santa Maria não ser contemplada, sendo-o a Ilha das Flores.²³⁸ Aliás, esta luta da inclusão da Ilha de Santa Maria na rede de comunicações telegráficas manter-se-á acesa até tarde na década de trinta no século XX, com abaixo-assinados, manifestações de rua e um constante envio de missivas aos poderes políticos nacionais e distritais para resolução do problema das precárias condições de comunicações telegráficas de Santa Maria.

O facto é que a maioria dos viajantes estrangeiros aos Açores não chegam a visitar Santa Maria ou referem-se a ela muito vagamente. Santa Maria, nesta altura, resumia-se quase exclusivamente à ilha de onde provinha a cal e o barro do arquipélago e à memória de ter sido a primeira a ser descoberta e povoada e onde Cristóvão Colombo aportou no seu regresso da primeira viagem às Antilhas. Este é o resumo que Arminius T. Haeberle inclui no artigo “The Azores: Transatlantic Aviators’ Half-way House”, publicado na *The National Geographic Magazine* de Junho de 1919 – a que, naturalmente, iremos regressar -, sob o título “Horta a Cable Center for the World”, onde inicia a abordagem a outras ilhas que não São Miguel:

Santa Maria, the second Island of the eastern district, is much smaller than St. Michaels. On a clear day its outline may be discerned from St. Michaels. Villa do Porto, on the Bay of Santa Luzia, is the largest town. This island furnishes much of the red volcanic clay that is used in the manufacture of all kinds of pottery (...). The mountains of this island range from 1,700 to 1,900 feet.²³⁹

Para além desta referência, há apenas outra no início do texto, ao abordar a história dos Açores, referindo que desde a descoberta dos Açores, estas ilhas foram cenário de muitos eventos históricos, sendo o primeiro destes a visita de Colombo, no seu regresso das Américas, em 1493.

²³⁸ Santos, João, “A Telegrafia sem fios na Ilha de Sana Maria”, in *O Baluarte de Santa Maria*, Julho/Agosto de 2011, p. 9-11.

²³⁹ “The Azores: Transatlantic Aviators’ Half-way House”, por Arminius T. Haeberle, in *The National Geographic Magazine*, Junho de 1919, p. 514-545.

Haeberle sintetiza a história deste evento que trouxe a tripulação da Colombo à Ermida dos Anjos, concluindo que “today this chapel is one of the most interesting historical places on the Island.”²⁴⁰

Foi a memória deste evento histórico que, poucos anos antes, havia motivado a visita a esta ilha de um conhecido explorador americano, ainda ao sabor dos aventureiros do século XIX: Charles Wellington Furlong. O resultado da expedição *Kitty A* que traz este explorador na senda de Colombo até Santa Maria, Madeira e Canárias no ano de 1913, é publicada na *Harper's Magazine* de 1917.²⁴¹

Para além destes, apenas encontramos o caricato relato da viagem do *Typhoon*, o veleiro que realizou a mais rápida viagem transatlântica até à data, onde a tripulação não consegue alcançar a Ilha de São Miguel por dificuldade de navegação e acaba por ter de rumar a sul e ancorar na Baía de São Lourenço onde fica a aguardar melhores ventos para atingir São Miguel. Da sua descrição da ilha, fica a informação do estado de desflorestação em que se encontrava. Segundo o autor, as portas e janelas das casas eram feitas de madeira que encalhava na ilha.²⁴²

Também alguns nacionais fizeram descrições da Ilha de Santa Maria, como Raul Brandão no sintomático título *As Ilhas Desconhecidas*. Em relação a Santa Maria, chama-lhe a ilha doirada e remata:

Que importa que isto seja um ermo onde até às vezes a água falta, sendo preciso para matar a sede trazê-la em navios de S. Miguel? Aqui se vive e aqui se morre. E devo dizer que desta ilha silvestre duas coisas ficarão para sempre na minha memória: o púcaro de barro poroso que torna a água fresquíssima, e o cheiro a giesta que a embalsama. Fiquei-a conhecendo para o resto da minha vida pela ilha que cheira bem...²⁴³

Como última nota neste espaço dedicado a visões exógenas sobre Santa Maria, temos o romance *O Feitiço do Império*²⁴⁴, de Joaquim Mota Júnior, vencedor de um concurso promovido pelo Ministério das Colónias para escolha do argumento de um filme. Nele é contada a história de uma família mariense emigrada nos EUA e que vê o seu filho de casamento marcado com uma senhora americana. Perante esta situação, o pai do jovem decide levá-lo numa viagem pelo império

²⁴⁰ “The Azores: Transatlantic Aviators’ Half-way House”, por Arminius T. Haeberle, in *The National Geographic Magazine*, Junho de 1919, p. 514-545.

²⁴¹ Furlong, Charles Wellington “With Columbus in the African Isles”, in *Harper's Magazine*, Volume CXXXV, Número DCCCX, Novembro de 1917, pp. 745-757.

²⁴² Nutting, William Washburn, *The Track of the Typhoon*, The Motor Boat Publishing Company, 1925, 159-180.

²⁴³ Brandão, Raul, *As Ilhas Desconhecidas - Notas e Paisagens*, Artes e Letras, 2009.

²⁴⁴ Mota Júnior, Joaquim, *O Feitiço do Império*, Agência Geral das Colónias, 1940.

português de África, apelando ao orgulho luso. O filme *O Feitiço do Império*, de 1941, cujo áudio está infelizmente danificado, é considerado o primeiro de pendor propagandístico do cinema português do Estado Novo.²⁴⁵ O livro inicia com a saída da família de Santa Maria... Esta ilha era, assim, o local mais ermo do Império metropolitano.

b. A Imprensa Local

Segundo Jaime Figueiredo, “a imprensa foi sempre mais ou menos efémera! Aparecia um ou outro jornaleco, mas em breve suspendia a publicação, apesar de haverem manifestado algumas penas amestradas no «Ec[h]o Mariense», «Quinze de Agosto», «Liberal» e «Baluarte».”²⁴⁶ Para além destes, encontrámos também «O Mariense», «O Correio Mariense» e «A Lucta», nunca havendo sobreposição do período de publicação.

A ilha de Santa Maria era “a única nos Açores que não tinha um jornal que d’alguma forma concorresse para o seu desenvolvimento, advogando os seus interesses e necessidades locais (*sic*)” quando surgiu o «O Mariense», na Quinta-feira, 9 de Abril de 1885. Através deste quinzenário que perdurou por oito edições, denota-se desde logo a intensa politização da comunidade mariense desta altura ao afirmar-se como “um jornal que, não tendo côr politica, se não quer meter no circulo vicioso d’um programa: quasi sempre ridículas promessas (*sic*)” e que “«O Mariense» não se filiou em nenhum partido politico, porque não sendo essa a sua índole, quer desassombradamente elogiar ou criticar os bons ou maus actos do governo” e que “não tem programma, porque, sendo bastante amigo da liberdade, quer a seu bel-prazer discutir este ou aquelle facto, sem estar acorrentado às promessas feitas n’um programma aos seus assignantes. (*sic*)”²⁴⁷ A sua última edição, de 31 de Julho de 1885, apresenta uma declaração do seu redactor – Urbano Medeiros – a declinar responsabilidade nos textos que não trouxeram iniciais “U. M.”.

Logo a seguir a este verão, no dia 3 de Outubro de 1885, surge «O Correio Mariense», quinzenário publicado durante trinta e quatro números até 22 de Maio de 1886. Na sua primeira declaração afirma:

²⁴⁵ Vieira, Patrícia I., “O Império como Fetiche no Estado Novo: *Feitiço do Império* e o sortilégio colonial”, in *Portuguese Cultural Studies* 3, 2010.

²⁴⁶ Figueiredo, Jaime, *A Ilha de Gonçalo Velho – Da Descoberta ao Aeroporto!*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 2ª Edição, 1990, p. 94.

²⁴⁷ “Villa do Porto”, in *Jornal Mariense*, 9 de Abril de 1885, p. 1.

A imprensa é inquestionavelmente o farol mais luminoso das sociedades, a invenção mais completa do género humano, a mãe mais fecundante do progresso, o agente mais poderoso das Civilizações.

Ella instrue e recreia, illumina os cérebros e estimula os corações para o exercício do Bem.
A imprensa periódica bem dirigida, evangelisa; mal administrada, aniquila e corrompe.
Onde está o segredo da sua utilidade? Num processo facilimo.
Pugnar com imparcialidade, e sem côr politica, pelos interesses da sua localidade.
Não hostilizar personalidades, ou melhor, não occupar-se da vida intima de pessoa alguma.
É o programma simples e franco do periódico cuja publicação vamos encetar com o título de –
«O Correio Mariense». (...) (*sic*)²⁴⁸

A estes dois periódicos segue-se um interregno de 15 anos sem imprensa local. Volta em 1901, já em vigência da autonomia distrital de Ponta Delgada, com o «Echo Mariense» cuja primeira página é ocupada com três textos: “Ao Publico”, onde o jornal se apresenta; “Um Preconceito” e “Comunicações Marítimas”.

Em “Um Preconceito” rebate a notícia que

quando por ahi correu (...) de que ia apparecer um jornal n’esta ilha, dizia-se vagamente por todos os cantos, não sabemos com que fundamento, nem para que fim, (provavelmente para originar indisposições e desconfianças), que graves desgostos adviriam aos que iam metter-se em tal empreza, apontando para temer o exemplo de dois jornaes que já houve nesta ilha e que acabaram depressa por razões que não vem para o caso.

O Jornal, continuavam, só vem crear inimizadas, odios, rancores.

Esta gente não gosta da imprensa, procura afogar quem diz a verdade, ama as trevas, prefere viver perpetuamente num dormir descuidado, indiferente por tudo aquillo que não seja exclusivamente o seu interesse pessoal, não verá com bons olhos que a vão despertar com a voz da imprensa. (*sic*)²⁴⁹

Em “Comunicações Marítimas” apelam ao governo distrital para contratar um rebocador para melhorar as ligações entre São Miguel e Santa Maria. As comunicações marítimas serão um tema recorrente em toda a primeira metade do século XX. A falta de ligações com a capital de distrito dado que:

²⁴⁸ “Ao Publico”, in *O Correio Mariense* de Sábado, 3 de Outubro de 1885, p. 1.

²⁴⁹ “Um Preconceito”, in *O Echo Mariense* de 16 de novembro de 1901, p.1.

no inverno sómente temos este paquete [«Funchal»], que ainda assim raras vezes comunica, passando-se viagens sem ao menos se trocarem malas, devido ao mau tempo. (...) Temos vivido neste estado de coisas ha uns oito anos a esta parte, sem que alguém tenha providenciado a tal respeito.

Todas as outras ilhas do archipelago, por mais pequenas e menos commerciaes que sejam tem sempre comunicação com a séde do districto a que pertencem e só os marienses não gosam deste privilegio. (*sic*)

Termina sugerindo que a “Junta Geral podia, ou devia, incluir no seu orçamento uma verba para subsidiar um rebocador que fizesse a viagem quinzenal entre as duas ilhas, visto os rendimentos mais que diminutos da nossa camara não permitirem um tal subsidio. (*sic*)”²⁵⁰

Estes assuntos, a que se junta a questão da telegrafia sem fios, serão uma constante ao longo dos cinquenta e sete números deste quinzenário cuja última edição sai do prelo no dia 12 de Fevereiro de 1903.

Santa Maria ficará outros quinze anos sem imprensa local até que surge o jornal *O Baluarte*, no dia 25 de Janeiro de 1928, e que perdurará até à sua edição de 1 de Dezembro de 1930, com curtos interregnos e variando a periodicidade entre mensal e quinzenal, aparentemente ao sabor das purgas locais. O seu fundador é José de Medeiros Moniz, professor de instrução primária oriundo da Ilha de São Miguel e que havia chegado a Santa Maria em Setembro de 1927. *O Baluarte* será o jornal que, até àquela data, maior longevidade de publicação quasi-ininterrupta cumprirá: quase três anos de publicação, se bem que apenas 54 edições. O seu fundador começa por acumular os cargos de administrador, diretor e editor até ao primeiro interregno (Abril a Setembro de 1928), partilhando depois o jornal com José do Carmo Pacheco, na administração. Moniz abandonará a ilha em Setembro de 1929, sendo o restante período de publicação assegurado por António Morais Cordeiro, na direção e edição, continuando José do Carmo Pacheco na administração.

Nas suas primeiras edições, de Janeiro a Abril de 1928, mantém-se quinzenário identificando os principais problemas que afetavam a comunidade da ilha. Na última edição antes do interregno,

²⁵⁰ “Comunicações Maritimas”, in *O Echo Mariense* de 16 de Novembro de 1901, p.1.

a de 15 de Abril de 1928, publica uma “Carta Aberta ao Ilustre Delegado Especial, Exmo. Sr. Coronel Feliciano António da Silva Lial [Leal]” em que afirma:

(...) Santa Maria, a mais velha dessas irmãs e sem duvida a mais pobre e esquecida, também muitíssimo teria a lucrar com a honrosa visita de V. Ex.^a porque assim lhe exporia de viso as regalias porque há muito pugna, e que pelos sucessivos governos da Republica teem sido crimosamente exprobradas.

As «comunicações marítimas e rádio-telegráficas» alicerces indispensáveis á fomentação dum mais amplo comercio e mais prospera industria, sintetizam as aspirações magnas do povo mariense, que durante anos consecutivos, se tem sacrificado com tão deficientes comunicações. (...)

E para mais agravar essa falta de comunicações marítimas que já tem atingido o duro espaço de 5 meses, existe na ilha, a 9 kilometros da sede do concelho uma Estação Radio-Telegrafica que sofre dos mesmos males, ou talvez um pouco mais, porque rara é a semana em que ela não avaria.

O primeiro interregno – que durará desde Abril até Setembro deste Ano 1º – é preenchido pelo quinzenário «A Lucta – Quinzenario na defesa dos interesses da Ilha e da Instrução Açoriana»²⁵¹ cujo proprietário, administrador e editor é o mesmo José de Medeiros Moniz, fundador d’*O Baluarte*. Nas duas edições do jornal «A Lucta» disponíveis²⁵² na Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada, os grandes temas são a instrução pública, as comunicações telegráficas, e a “desarborização” da ilha.

No dia 15 de Setembro de 1928, *O Baluarte* volta com uma postura mais interventiva. Santa Maria vivia uma grave crise com a acumulação de três maus anos agrícolas e o cada vez menor terreno produtivo não suportava a crescente população impedida de emigrar para a América do Norte. A juntar à grave crise agrícola, preenchiam as páginas do jornal a falta de médicos e o surto da febre tifoide; problemas nas ligações marítimas com cartas abertas à administração da Insulana de Navegação e apelos ao Delegado Especial do Governo nos Açores; e a longa luta para instalação de um posto TSF em Vila do Porto, visto que o da Faneca ficava distante e, quando operava, era em péssimas condições. A espaços, apareciam títulos como “Santa Maria – A Ignorada”²⁵³, “Santa

²⁵¹ A Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada apenas tem os seus números 8 e 9, de 15 e 31 de Agosto, respetivamente.

²⁵² As edições de 15 e 31 de Agosto de 1928; números 8 e 9.

²⁵³ “Santa Maria – A Ignorada”, in *O Baluarte* de 10 de Novembro de 1929, Ano II – nº 31, p. 2 e continuação em Ano II, nº 33, p. 4. A notícia “António Ramos”, na página 2 do nº 31, afirma “Em outro lugar começamos hoje a publicar

Maria – A Abandonada”, ambos da autoria do terceirense António Ramos²⁵⁴, ou “A Crise” onde é dito que:

Santa Maria atravessa uma crise grave, profunda, como tão intensa e prolongada não há memória. O pobre quer trabalhar e não tem a onde. Maus anos agrícolas e pouca produção de vinho. O exgotamento dos terrenos definhou a lavoura. A miséria do agricultor arruinou o proprietário. A falta de dinheiro paralisou o comercio. A importação de farinha (só ela) levando muito mais do que o montante de todas as exportações. As doenças levando o sofrimento e a dor, a tristeza e a tortura, as casas sem pão. Urge – acudir a tão calamitosa situação, prevenindo e remediando, e apelando, mais uma vez, para a mãe de Santa Maria – A Junta Geral! Para que ele dê trabalho ao povo, abrindo obras e continuando as suas estradas. É um apelo aflitivo, em nome dos que querem comer e não teem quê... (*sic*)²⁵⁵

Estes três anos de publicação d’*O Baluarte* fazem a cobertura e serão o reflexo de um período politicamente intenso, em Santa Maria. Neste período de publicação d’*O Baluarte*, haverá quatro Comissões Administrativas e Presidências do Município, sem contar com os seus interinos. O isolamento e a falta de comunicações marítimas e os conflitos aduaneiros daí advenientes, parecem ser a causa da demissão do executivo da Câmara Municipal de Vila do Porto²⁵⁶, em Janeiro de 1929, da qual o administrador e o editor d’*O Baluarte* eram membros, sendo o seu Presidente Januário Soares de Figueiredo. Na edição de 6 de Março de 1929, sob o título “Administrador do Concelho”, *O Baluarte* refere:

Por lamentáveis precipitações de horas agitadas e confusas e mal-entendidos que, profundamente, lastimamos, deixou o cargo de administrador deste concelho, que exercia na qualidade de presidente da Camara, o nosso querido amigo Januário Soares de Figueiredo.

Oxalá – á hora em que escrevemos – se tenham esclarecido as ocorrências e justiça haja sido feita ás boas intensões e louváveis propósitos da incansável autoridade que tão bem procurou servir a causa publica. (*sic*)

uma vibrante descrição desta ilha, que com a devida vénia extraímos do nosso apreciado colega de Ponta Delgada, «Açoreano Oriental».”

²⁵⁴ António Ramos Moniz e Sá Côrte-Real: S. Pedro, Angra do Heroísmo d. 31.08.1890 + Amarante (S. Gonçalo) d. 15.03.1949.

²⁵⁵ “A Crise”, in *O Baluarte* de 15 de janeiro de 1929, Ano I, nº 14, p. 1.

²⁵⁶ As actas das sessões municipais destes anos estão extraviadas.

Assim o esperamos.

À frente do Governo Civil, está um character nobre e um militar brioso que, como Governador Civil substituto, em exercício, no nosso distrito e efectivo no de Angra do Heroísmo, tem dado excelentes provas de fino tacto administrativo, espirito conciliador e prudente, incapaz duma represália ou acto menos correcto.

Por isso – convictos estamos que sua ex^a ha-de ser muito feliz na escolha de nome para o elevado e melindroso cargo de Presidente da Camara e nomeará autoridade um ilustre civil de Ponta Delgada que vira solucionar as questões latentes, harmonizando as entidades desavindas.

O mal, primitivo, de Santa Maria, é estar longe de S. Miguel e com ela só ter uma comunicação mensal, se o mar permite. Aos altos poderes da governação distrital chega tudo alterado, adulterado, confundido e baralhado.

A política, estreita, de campanário teve a sua época, bem longa e nociva.

Hoje ninguém a deseja, ninguém a ela quere voltar.

Um só desejo sincero e veemente nos impele neste momento, uma alta aspiração nos anima, impulsiona e vitífera – o progresso moral e material da Ilha de Santa Maria!

Ao novo Administrador do Concelho – que, por quem o nomeou, é, de certo, uma individualidade culta, bemquista e inteligente – está reservado um papel de destaque na sociedade mariense, de que sua exa se haverá, sem duvida, brilhantemente.

As bandeiras políticas há muito estão esbatidas. Esquecidos velhos agravos. Destruídas incompatibilidades. Os marienses, hoje, só olham às necessidades da Ilha, aos interesses locais. Assim o impôs a crise, angustiosa, que atravessa Santa Maria!

Em cada mariense vae, pois sua ex^a encontrar um cooperador leal e dedicado. Saber-se-há rodear dos valores da nossa Terra e esses não lhe regatearão o seu valioso concurso, muito necessário nesta conjuntura.

Com as melhores esperanças, aguardamos a nova autoridade.²⁵⁷

Nesta mesma edição, é fornecida a informação de que:

[p]or motivos de doença e devidamente autorizado seguiu para Ponta Delgada o nosso querido Director sr. José de Medeiros Moniz. Tenciona sua Exa regressar na volta do paquete, tendo encarregado os colaboradores mais assíduos deste jornal de redigirem o presente numero, ao que do melhor agrado, anuiram, reconhecendo a sua incompetência

²⁵⁷ “Administrador do Concelho”, in *O Baluarte* de 6 de Março de 1929, Ano II, nº 17, p. 1.

para tão árdua missão. Ao nosso Director desejamos completo restabelecimento e breve regresso.²⁵⁸

É também informado que António Morais Cordeiro – um dos mais assíduos colaboradores deste jornal (“o nosso prestigioso amigo e colaborador”) e que será seu diretor a partir de Setembro seguinte com a saída de José de Medeiros Moniz – irá “fixar residência em Ponta Delgada”.²⁵⁹

Ficava, assim, nas mãos do Governador Civil do Distrito a indigitação de uma nova comissão administrativa, recaindo a escolha em Horácio Énio d’Amaral Serra, “ex-secretário da extinta Administração do Concelho da Povoação, e presentemente oficial da secretaria da Camara de Ponta Delgada, que aqui vem desempenhar o cargo de presidente da Comissão Administrativa da Camara, conjuntamente com as funções de Administrador de Concelho”²⁶⁰, chegando a Santa Maria no vapor *San Miguel*, no dia 10 de Março de 1929. Na edição d’*O Baluarte*, de 26 de Março, é anunciado que “por ter pedido a sua demissão a Comissão Administrativa da Camara, composta dos srs. Januário Soares de Figueiredo, presidente, José de Medeiros Moniz e José do Carmo Pacheco – sim, os membros d’*O Baluarte* -, foi nomeada em sua substituição uma outra composta dos srs. Horacio Enio d’Amaral, P.E Manuel de Melo e Sousa e Heitor do Canto Albuquerque, espíritos bastante ilustrados, que, como é de esperar, muito bem saberão desempenhar-se do delicado e espinhoso cargo que ora lhes é confiado.”²⁶¹

Horácio Enio aproveitará *O Baluarte* para apresentar e discutir com a comunidade a sua política para o município, apelando à união e ao trabalho, publicando dois artigos sob o título “Causas e Efeitos” a 30 de Abril e a 15 de Junho de 1929. No primeiro artigo, começa por afirmar que “vários e avultados são os males de que enferma esta terra que vimos algures cognominada de ilha de Gonçalo Velho”²⁶². A Natureza, que tão prodiga fôra com ilhas irmãs, excusou-se, avara, a ter com esta igual tratamento, sendo mãe solícita para umas e para outra descaroável madrasta...²⁶³ E logo começa por fornecer “remédio”:

²⁵⁸ “O Nosso Director”, in *O Baluarte* de 6 de Março de 1929, Ano II, nº 17, p. 1.

²⁵⁹ “António M. Cordeiro” in *O Baluarte* de 6 de Março de 1929, Ano II, nº 17, p. 1.

²⁶⁰ “Novo Administrador do Concelho”, in *O Baluarte* de 26 de Março de 1929, Ano II, nº 18, p. 1.

²⁶¹ “Nova Comissão Administrativa Municipal”, in *O Baluarte* de 26 de Março de 1929, Ano II, nº 18, p. 1.

²⁶² Referir-se-á ao artigo de António Ramos?

²⁶³ “Causas e Efeitos”, por H., in *O Baluarte* de 30 de Abril de 1929, Ano II, nº 20, p. 1.

Simplemente este: libertarmo-nos do *azorean torpor* ou, antes, d'este torpor mariense, bem mariense, bem regional, por confinado a dentro dos limites d'esta ilha...

Sacudamos, sim, de nós este jugo que nos enerva e abate; despertemos para a vida, para a lucta que engrandece e encaminha ao progresso! (...)

Não confiemos mais ao Acaso, que é contingente, a nossa sorte!

Trouxe a tradição até nós – e muitos habitantes d'esta terra do facto teem conhecimento directo – o informe de que a maior parte das extensas planícies que ahi vemos convertidas em pastagens paupérrimas, produziu cereaes, nomeadamente trigo, de que se fazia larga exportação, que drenava para cá numerário em abundancia.

Ás louras messes sucederam a quasi desolação e aridez a que a humilde giesta silvestre, com flôr que ostenta na quadra decorrente, põe uma cambiante que, constante e persistentemente olhada, nos recorda a bandeira com que a navegação, ao entrar nos portos, pede a visita da saúde...

Sintomatico, simbólico e altamente significativo! Façamo-nos todos medicos para trabalhar pela saúde do doente...

Para isso basta que, seguindo as pisadas dos nossos irmãos micaelenses, trabalhemos, arroteemos sem descanso, exigindo dos nossos campos aquilo que eles nos puderem dar. Pelo facto de serem insusceptiveis de produzirem o milho, o trigo, a batata, a fava, o feijão etc., não nos deixemos invadir pelo desanimo, abandonando-os á pastagem natural, aos babozaes, á queiroga, á urze e á silva.

Ensaizando as culturas, como o faz o agricultor nosso mais próximo vizinho, colheremos sempre resultados, porquanto o que não produzir milho, batata, fava, dar-nos-há o feijão, o trigo, o tremoço, e o que nos recusar compensação do nosso esforço em uma ou outra d'essas culturas, não no-la recusará em alguma ou algumas das restantes.

Como ultimo recurso, que nem mesmo apesar d'outros devemos esquecer, convindo que o adoptemos simultaneamente, temos as pastagens e o povoamento, com diversas espécies de madeiras, de tanto que ahi vemos abandonado!

As madeiras! Quanto de riqueza nos trariam!

Continuaremos. (*sic*)²⁶⁴

²⁶⁴ “Causas e Efeitos”, por H., in *O Baluarte* de 30 de Abril de 1929, Ano II, nº 20, p. 1. Repete o título “Causas e Efeitos”, assinado por H., na edição de 15 de Junho de 1929, ano II, nº 23, p.1.

Neste verão, e na sequência destes artigos de Horácio Énio Serra, são publicados artigos a descrever a crise que a ilha atravessava naqueles anos. A primeira página d’*O Baluarte* de 15 de julho de 1929 é toda ocupada pelo artigo a letras gordas “A GRAVE CRISE MARIENSE”²⁶⁵. Este texto faz um diagnóstico da situação presente e do passado recente, lembrando as dificuldades sentidas na ilha aquando da Primeira Guerra Mundial, do desafogo sentido entretanto com o regresso das remessas dos emigrantes numa altura em que 1 dólar valia 40\$00, e de novo a situação de dificuldade com maus anos agrícolas, o fecho das portas à imigração açorianos nos Estados Unidos e a redução das remessas dos emigrantes, consequência da grande crise de 1929.

Estes serão os últimos textos da responsabilidade de José de Medeiros Moniz, fundador d’*O Baluarte* e, desde Setembro de 1928, apenas seu diretor e editor, culminando com um texto na edição de 20 de Agosto de 1929 sob o título “É PRECISO REAGIR”²⁶⁶. Na última edição com José de Medeiros Moniz como diretor e editor d’*O Baluarte*, onde faz publicar o seu artigo intitulado “Ao Deixar Santa Maria”, ladeia este o artigo “Aviação nos Açores” ao qual voltaremos mais tarde. É substituído por António Morais Cordeiro.

É curioso que é nesta mesma edição de 15 de Setembro que vem a notícia de Horácio Serra, apenas seis meses após a sua indigitação neste cargo, informando que “regressa a Ponta Delgada, no proximo «S Miguel», o Ex.mo Sr. Horacio Enio d’Amaral e Serra que com agrado geral e competencia vem exercendo o cargo de administrador do Concelho desta Vila (*sic*)”, acrescentando que “será com dificuldade que se conseguirá, com elementos da ilha, uma nova comissão, em vista de todos se escusarem a exercer funções de administração publica.”²⁶⁷ Horácio Énio acabará por sair apenas no início de 1930.

O restante período de publicação d’*O Baluarte* é dominado pela instalação e inauguração do Padrão da Grande Guerra. A sua notícia havia ocupado a primeira página d’*O Baluarte* seguinte ao do anúncio de Horácio Énio e anterior ao seu primeiro artigo neste jornal. Aí, pela pena de A. Cordeiro (lembremo-nos que José de Medeiros Moniz estava ausente, por “doença”), é recordado o episódio do *Augusto de Castilho* e a ação de José Botelho Carvalho d’Araújo, referindo que:

²⁶⁵ “A GRAVE CRISE MARIENSE”, in *O Baluarte* de 15 de Julho de 1929, Ano II, nº 25, p. 1.

²⁶⁶ “É PRECISO REAGIR”, in *O Baluarte* de 20 de Agosto de 1929, Ano II, nº 27, p. 1.

²⁶⁷ “Administrador do Concelho”, in *O Baluarte* de 15 de Setembro de 1929, Ano II, nº 28, p. 6.

Santa Maria foi a que recebeu as primeiras emoções dessa catástrofe, pois foi a ela que aportaram os primeiros sobreviventes (...), oferecendo-lhes a sua modesta hospitalidade.

A comemorar um tal feito a «Comissão de Padrões da Grande Guerra», a pedido do sr. Jaime Soares de Figueiredo, que pela justiça ao seu torrão natal tem dedicado o melhor dos seus esforços, entendeu, e muito bem, levantar nesta ilha um padrão que será inaugurado a 14 de Outubro do corrente ano, e ficará a lembrar aos vindoros o feito heroico praticado pelo brioso militar – José Botelho Carvalho d’Araujo.

Para escolha do local foi encarregado o sr. José Leandres de Chaves, que por sua vez convidou a digna autoridade administrativa, ficando assente que o ponto mais apropriado para o levantamento do referido padrão, era a esplanada do Castelo de San Braz, local que olha os mares onde teve lugar o combate do «Augusto de Castilho» e demanda o porto de salvamento d’aqueles que escaparam á impiedade da metralha inimiga.

Por sua vez a digna Comissão Administrativa da Camara Municipal pretende ajardinar o mencionado local, a cuja escolha damos o nosso decedido e sincero apoio. (*sic*)²⁶⁸

O Padrão foi inaugurado no dia 14 de Outubro e os discursos foram sendo publicados nos *O Baluarte* seguintes, incluindo o de Horácio Énio, também como discurso de despedida.

É só n’*O Baluarte* de 25 de Abril de 1930 que somos informados:

que já não vem exercer as funções de Administrador deste concelho e cumulativamente o cargo de Presidente da Comissão Administrativa da Camara Municipal, o sr. Horacio Enio d’Amaral e Serra, que ha dois meses retirou para Ponta Delgada. Lamentamos que S- Ex.^a não venha ocupar o seu lugar em que se houve sempre com entranhado interesse e dedicação pelas coisas de Santa Maria, dando provas da sua muita competência e rectidão em todos os assuntos inherentes ás suas funções.

Tem vindo exercendo aqueles cargos e Vice-Presidente da Comissão, também com elevado critério e honorabilidade, o reverendo sr. Manuel de Melo e Sousa, mui digno pároco da freguesia de Almagreira, mas consta-nos que S. Ex.^a já abandonou esses cargos, tendo sido convidado para eles o vogal sr. José Figueiredo Cabral. Sentimos pois a resolução desses estimáveis cavalheiros em abandonar os seus lugares que os desempenhavam a contento dos marienses; todavia o sr. P. Melo continua a fazer parte da Comissão como simples vogal o que estimamos, sendo tambem

²⁶⁸ “Padrões da Grande Guerra – Recordando Carvalho de Araújo”, in *O Baluarte* de 20 de Abril de 1929, Ano II, nº 19, p. 1.

nomeado para membro da Comissão que funcionava sem o numero legal, o sr. Manuel de Melo, proprietário de Almagreira, que amanhã toma posse. (*sic*)”²⁶⁹

Após esta edição, assistimos a um interregno de três meses d’O *Baluarte*, para voltar no dia 15 de Julho de 1930 com José do Carmo Pacheco, não só como administrador, mas também como diretor e editor. No dia 20 de Julho, “tomou posse do cargo de Presidente da Comissão Administrativa da Camara Municipal deste concelho o nosso ilustre conterrâneo sr. Capitão Joaquim Monteiro Arruda”²⁷⁰, o qual dará entrevista a *O Baluarte*, publicada na edição de 31 de Agosto de 1930²⁷¹. Em Novembro, na edição em que a primeira página é dominada pelo título “Estamos Isolados! – Rádio-Santa Maria deixou de funcionar devido ao desmazelo da administração geral dos correios e telégrafos, cujos serviços não dependem do governo, que ignora o que por cá vai! Urge providenciar-se prontamente!”²⁷², é noticiado que “foi chamado telegraficamente a Ponta Delgada (...), passando a exercer este cargo, interinamente, o vogal da Comissão Administrativa, sr. José Figueiredo Cabral”.²⁷³

No número seguinte, também nas páginas interiores, é noticiado que tomara posse o novo Administrador do Concelho e que, entretanto, aceitara acumular este cargo com o de Presidente do Município.²⁷⁴

²⁶⁹ “Administrador do Concelho”, in *O Baluarte* de 25 de Abril de 1930, Ano III, nº 42, p. 5.

²⁷⁰ “Nova Autoridade”, in *O Baluarte* de 31 de Julho de 1930, Ano III, nº 44, p. 1 e 3.

²⁷¹ “O Exmo. Sr. Capitão Joaquim M. Arruda Fala ao Nosso Jornal”, in *O Baluarte* de 31 de Agosto de 1930, Ano III, nº 46, p. 1.

²⁷² “Estamos Isolados”, in *O Baluarte* de 16 de Novembro de 1939, Ano III, nº 52, p. 1.

²⁷³ “Administrador do Concelho”, in *O Baluarte* de 16 de Novembro de 1930, Ano III, nº 52, p. 3.

²⁷⁴ “Presidente do Município”, in *O Baluarte* de 23 de Novembro de 1930, Ano III, nº 53, p. 3; “Administrador do Concelho”, in *O Baluarte* de 23 de Novembro de 1930, Ano III, nº 53, p. 4.

O Baluarte e a Aviação

O Baluarte terá a sua última edição no dia 1 de Dezembro de 1930. Este terá sido um período de charneira na Ilha de Santa Maria. Provavelmente não teria nunca havido, ou pelo menos não teria sido sentida, uma crise de forma tão profunda. A evolução das comunicações marítimas e telegráficas, a circulação da imprensa escrita, bem como o fluxo migratório de ida e retorno que se havia iniciado a partir do final do século XIX, parecem aprofundar a consciência de estágio de desenvolvimento relativo desta comunidade insular. Nestes três anos, assiste-se a uma incessante reivindicação de melhores acessibilidade e comunicações para a ilha e formas de debelar as carências endógenas da ilha. O artigo “A Grave Crise”, de 15 de Julho de 1929, sintetiza a situação desta comunidade. Curiosamente, na edição seguinte, é noticiada a passagem do *Graff Zeppelin* que, no dia 2 de Junho, passa por Santa Maria, consistindo na primeira experiência aeronáutica da comunidade mariense a ser mediatizada. Este facto e a discussão sobre o problema da aviação nos Açores que José de Medeiros Moniz acompanhava na imprensa açoriana – refere mesmo um artigo do Tenente-Coronel José Agostinho –, tê-lo-á inspirado a publicar, na sua edição de despedida de Santa Maria e d’*O Baluarte*, o artigo “Aviação nos Açores – Um Aeródromo em Santa Maria”, que aqui replicamos:

AVIAÇÃO NOS AÇORES – Um Aeródromo em Santa Maria

Os Açores, rincão bendito da Patria Lusa, tem sido nos últimos tempos fôco de acesas campanhas que na imprensa continental, quer na do arquipélago.

Os últimos desastres da aviação, como por exemplo o do avião suíço, mais veio salientar a necessidade urgente que há em construir-se nalgumas ilhas campos de aviação que possam a todo o momento prestar o necessário e indispensável auxílio ás aeronaves que nas carreiras entre a América e a Europa, impreterivelmente tem de passar sobre os Açores.

O estabelecimento de aeródromos nas ilhas do arquipélago açoreano pode considerar-se um problema de magna importância, na ordem do dia. A talhar ou demorar a construção desses aeroportos, que para a vida comercial aérea entre os já referidos continentes são duma capital importância, é um erro gravíssimo que sem duvida se fará notar aos olhos das nações civilizadas a quem interessa tal assunto e revelará a incúria dos nossos governos.

A América sentindo a necessidade de aeroportos em pleno Atlantico, mandou construir ilhas flutuantes onde a navegação onde a navegação aérea possa fazer aterrisagem em casos de avaria.

Nos Açores, naturalmente indicados para esse fim, por que se descursa tão ingratamente a solução deste problema?

A construção de campos de aviação, não trará ás nossas ilhas sómente uma importância, comercial!

O Sr. major José Agostinho, ilustre homem de sciencia e um dos espíritos mais brilhantes dos Açores, num jornal angrense, demonstrou há pouco em conceituado artigo, o grande papel que representarão os Açores numa futura guerra, «como base de operações para submarinos e aviões». «A situação do Arquipélago é tal, diz o sr. Major J. Agostinho no citado artigo, que daqui podem ser enviados submarinos ou aviões que ameacem todas as linhas de comunicações entre a Europa e a América...

E na futura lucta, em que se encontram os litigantes a um e outro lado do Atlantico, o peso de Portugal não seria certamente tão insignificante como foi na passada guerra, apesar de todos os nossos sacrificios».

É pois, como se vê de grande urgência iniciar-se tais construções.

No districto de Angra já se trabalha com fructo por realizar esse melhoramento de grande alcance.

No districto de Ponta Delgada pensa-se também em adquirir um campo apropriado para tal fim; porem, surgem grandes obstáculos de ordem económica que se opõem á efectivação de tão boa ideia, atentas as condições financeiras das nossas corporações administrativas.

Requere-se um campo cuja superficie, segundo nos demonstra o ilustre Presidente da Junta Geral deste Districto, não poderá ser adquirida por uma importância inferior a 3.750.000\$00 (3.750 contos) isto, afora outras construções cujo valor se deveria somar ao do terreno.

É de facto bastante considerável tal verba, mas não julgamos ser razão para se desestir de tal empreendimento salvo se a tal obra se quizer dar um character de luxo.

Não haverá possibilidade de se adquirir, dentro do districto, um campo com as mesmas dimensões, por um preço muitíssimo inferior?

Cremos que sim!...

E não nos fazendo optimistas podemos afirmar, sem exagero que se poderá adquirir um tal campo por um preço que não irá alem de 20.000\$00, o que corresponde a uma economia superior a 3.700 contos.

Em Santa Maria, sem prejudicar em nada a sua economia agricola, fácil será, talvez, adquirir uma planície com tais dimensões por este segundo preço.

Para isso está naturalmente indicada a parte ocidental da ilha, totalmente inculta e desarborizada, acrescendo a vantagem de ser ela ainda a única região não atacada pelos nevoeiros.

Mas, perguntamos nós...

Estará Santa Maria numa situação geográfica capaz de ser aproveitada para tal fim?

É assunto para ser estudado por quem de direito.

O que apenas podemos garantir é que, se vontade têm as nossas corporações administrativas dalguma coisa fazer, não encontram em parte alguma do districto campo tão plano e por tão irrisório preço como nesta ilha.

A construção dum aeroporto neste sitio, seria pouco dispendiosa, devido á disposição do terreno, vantagem esta que não é para desprezar.

Ai fica o alvitre. (*sic*)²⁷⁵

O assunto Aviação não mais abandonará as páginas d'*O Baluarte*. Na edição de 10 de Novembro de 1929, noticia a passagem de François Anglejean²⁷⁶ referindo que aquele engenheiro francês “fez visita ao sitio do Paul e aos Picos [ficando] muito satisfeito pelos panoramas que a ilha apresenta próprios para campos de aviação, principalmente no lado ocidental da ilha. (*sic*)” Este artigo intitulado “AEROPORTOS” conclui com uma “judiciosa local” que entretanto havia sido publicada no jornal *Portugal, Madeira e Açores*, propondo o mesmo alvitre que José de Medeiros Moniz n'*O Baluarte* de Setembro.

“AVIAÇÃO NOS AÇORES” voltará nas edições d'*O Baluarte* de 25 de Novembro e de 10 de Dezembro seguintes, afirmando que “o problema da aviação nos Açores é o que mais preocupa actualmente os espíritos da gente deste arquipélago; pensem nele também os marienses com persistência e trabalhem em prol da sua terra.” Por fim, é Jerónimo d'Andrade que volta ao assunto, em Fevereiro de 1930, dando conta de que os proprietários da Abegoaria²⁷⁷ estão na disposição de oferecer os terrenos para a construção do aeroporto e lamentando que as autoridades nacionais – nomeadamente, Cifka Duarte – não tenham visitado a ilha para aferir das suas capacidades para a construção de um aeroporto.

Depois deste artigo de Fevereiro, o assunto não voltará às páginas d'*O Baluarte* até à sua última edição, no dia 1 de Dezembro de 1930. Nesta edição, a primeira página conta com o artigo “PRIMEIRO DE DEZEMBRO DE 1640”, por Jerónimo d'Andrade e a última página apenas inclui o seguinte texto:

Tendo-se a Censura permitido cortar matéria não política, nem censurável – com o especioso fundamento «verbal» de que o escrito continha muita «filosofia» (?..) – tendo ainda cometido o abuso de redigir – para o que não tem, nem se lhe reconhece competência – e nem tendo assumido a responsabilidade deste abuso – porque não assinou, nem rubricou a folha censurada:

²⁷⁵ “Aviação nos Açores – Um Aeródromo em Santa Maria”, in *O Baluarte* de Domingo, 15 de Setembro de 1929, ANO II – Nº 28, p. 2 e 6.

²⁷⁶ Nome interessante: o francês João-Inglês.

²⁷⁷ Ponta noroeste da ilha.

Desde já, *O Baluarte* suspende a sua publicação, até ser resolvida por S. Ex.cia o Ministro do Interior a reclamação que nesta data lhe é dirigida.

A Redacção²⁷⁸

²⁷⁸ Última página, in *O Baluarte* de 1 de Dezembro de 1930, Ano III, nº 54, p. 5.

Terceira Parte – Santa Maria no Século da Aviação

1. A Aviação, os Açores e Santa Maria

Os Açores foram cedo identificados como base de apoio para a aviação transatlântica, numa altura em que ainda se julgava que esta iria evoluir entre os hidroaviões e os Zepelins. São variadíssimas as referências a tal destino destas ilhas, desde a passagem do *NC-4* pela Horta e Ponta Delgada, da base naval americana na Primeira Guerra Mundial com o seu esquadrão aerotransportado em Ponta Delgada, dos hidroaviões catapultados da *Lufthansa*, dos *Latécoère* da *Air France Transatlantique*, e dos *Clipper* da *Pan American* no Porto da Horta e dos Zepelins na Terceira e nos céus de outras ilhas... Foi este o caso de Santa Maria. No dia 2 de Agosto de 1929, os marienses avistaram o que terá sido a primeira aeronave a sobrevoar os céus da ilha: um Zepelim.²⁷⁹

1.1. Os primeiros contactos com o futuro

A primeira referência a esta ilha “excêntrica” como potencial local para a instalação de um campo de aviação surge uns meses mais tarde neste último ano da década de vinte, nomeadamente, num artigo do jornal *Portugal, Madeira e Açores* replicado na edição d’*O Baluarte* do dia 10 de Novembro de 1929²⁸⁰ mas que terá tido origem no próprio *O Baluarte*, através do artigo de José de Medeiros Moniz “Aviação nos Açores – Um Aeródromo em Santa Maria”, de 15 de Setembro de 1929, atrás replicado.²⁸¹

Esta euforia sobre a aviação vinha sendo fomentada pelos eventos que iam acontecendo um pouco por todo o arquipélago e que iam finalmente dando corpo à visão transmitida, por exemplo, no artigo “The Azores: Transatlantic Aviators’ Half-way House”, escrito por Arminius T. Haeberle e publicado na *The National Geographic Magazine* de Junho de 1919. Este artigo, que brota do extraordinário evento que foi a primeira travessia aérea do Atlântico realizada em Maio de 1919

²⁷⁹ “Ontem à tarde por cerca das 19h15 minutos, a população desta ilha foi surpreendida pela maravilhosa visão dum Zeppelin que por esta ilha passou na direcção leste para sudoeste. O dirigível que seguia numa marcha lenta, dava-nos a impressão de que navegava à altura de cerca de 350 metros. Foi um espectáculo inédito para o povo mariense este da passagem da grandiosa aeronave que sabemos ser o “Conde Zeppelin” que segue naturalmente para a América.” in Oliveira, João; Sousa, Laurinda; Cordeiro, Gualter, *Aeroporto de Santa Maria 1946-1996*, Aeroportos e Navegação Aérea, ANA E.P., 1996., p. 12, citando *O Baluarte* de 3 de Agosto de 1929.

²⁸⁰ Oliveira, João; Sousa, Laurinda; Cordeiro, Gualter, *Aeroporto de Santa Maria 1946-1996*, Aeroportos e Navegação Aérea, ANA E.P., 1996, p. 15.

²⁸¹ “Aviação nos Açores – Um Aeródromo em Santa Maria”, por José de Medeiros Moniz, in *O Baluarte* de Domingo, 15 de Setembro de 1929, ANO II – Nº 28, p. 2 e 6.

e, tirando partido da logística instalada no porto de Ponta Delgada na Base 13, antevê os Açores como uma base para a aviação transatlântica. Refere:

The keen interest that the Azoreans manifest in the first transatlantic flight had a deeper cause than mere curiosity. They remember that the first sailing vessel that crossed the Atlantic, over four hundred years ago, landed at one of their islands. They were the first to receive from Columbus the news of the discovery of a new world, and they hailed with delight the opportunity to welcome to their shores the first man to win the title of “Columbus of the Air”.²⁸²

Depois deste primeiro feito, assiste-se nos anos vinte do século XX a uma autêntica *Febre do Atlântico*²⁸³, onde parece haver dúvidas sobre se esta travessia se afirmará com os Zepelins ou com o hidroavião. O avião era uma hipótese remota apenas reservada aos “fool” como Charles Lindbergh que consegue voar entre Nova Iorque e Paris, desfazendo-se de algum equipamento, por forma a voar mais leve. As visitas aos Açores são assim de Zepelins e de hidroaviões.

As visitas dos Zepelins iniciam-se em 1924 com um *Graff Zeppelin* – construção alemã – chamado *Los Angeles* que completa a travessia atlântica contando com uma passagem sobre Angra do Heroísmo muito bem acompanhada pelo Tenente-Coronel José Agostinho.²⁸⁴ Segue-se a passagem do *Graf Zeppelin* por Santa Maria, no dia 2 de Agosto de 1929²⁸⁵, deixando dois sacos de correio no lugar da Malbusca e rumando aos EUA. No seu regresso, a 4 de Junho de 1930, sobrevoa as ilhas do Grupo Ocidental e Central dos Açores.²⁸⁶

Em relação aos hidroaviões, a primeira visita aos Açores depois da travessia americana de 1919 acontece com o “Primeiro Raid Aéreo à Madeira e aos Açores” da Aviação Naval Portuguesa, utilizando um *Fokker T.IIIW* – de construção alemã – de nome *Infante de Sagres*.²⁸⁷ Saindo de

²⁸² “The Azores: Transatlantic Aviators’ Half-way House”, por Arminius T. Haeberle, in *The National Geographic Magazine*, Junho de 1919, p. 514-545.

²⁸³ Jablonki, Edward, *Atlantic Fever: The Great Transatlantic Aerial Adventure*, Macmillan, New York, 1972. Jackson, Joe, *Atlantic Fever: Lindbergh, His Competitors and the Race to Cross the Atlantic*, Picador, 2012.

²⁸⁴ Silveira, Carlos Ramos da, Faria, Fernando, *Apontamentos para a História da Aviação nos Açores*, Secretaria Regional dos Transportes e Turismo – Direcção Regional do Turismo; Secretaria Regional de Educação e Cultura – Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1985, p. 23-24. Warner, Guy, *Sob as Asas do Açor*, p. 17. Dossiê Temático: “Asas sobre o Atlântico” in *Atlântida*, Vol. LIX, 2014, pp. 213-248.

²⁸⁵ “Conde Zeppelin”, in *O Baluarte* de 3 de Agosto de 1929, Ano II – Nº 26, p. 3.

²⁸⁶ Silveira, Carlos Ramos da, Faria, Fernando, *Apontamentos para a história da aviação nos Açores*, Secretaria Regional dos Transportes e Turismo, Direcção Regional do Turismo, Angra do Heroísmo, 1986.

²⁸⁷ Warner, Guy, *Under the Goshawk’s Wings – A History of Aviation in the Azores*, The Anglo-Portuguese Society, London, 2008, p. 17.

Lisboa no dia 20 de Abril de 1926 e tendo o Funchal como destino, teve de amarar na Ilha do Porto Santo devido a avarias.²⁸⁸ No dia 23 parte para o Funchal e no dia 9 de Maio para Ponta Delgada. Esta terá sido a primeira aeronave a amarar nos mares de Santa Maria, mas como tinham necessidade de enviar uma mensagem via T.S.F. e na ilha de Santa Maria havia graves problemas a este nível – a estação ficava a 9km de Vila do Porto e funcionava com dificuldades – optaram por descolar novamente e dirigir-se a Vila Franca, na Ilha de São Miguel.²⁸⁹ Terão, nesse mesmo dia, chegado a Ponta Delgada.²⁹⁰

E Maio de 1927, poucos dias depois de Lindbergh ter conseguido a sua proeza, os Açores foram visitados por um hidroavião italiano chamado *Santa Maria II*, que prosseguia uma odisseia atribulada. A 13 de Fevereiro de 1927 o General Marquês Francesco De Pinedo havia iniciado, em Itália, a sua viagem de ida e volta à América do Norte, atravessando o Oceano Atlântico entre África e a América do Sul, rumando aos EUA, onde o seu hidroavião *Savoia Marchetti 55 Santa Maria* se incendiou aquando de um reabastecimento. Foi então substituído pelo *Santa Maria II* que partiu de Trapassey Bay no dia 23 de Maio, rumo à Ilha do Faial. Ventos fortes contrários obrigaram-nos a amarar a 200 km da Ilha das Flores, sendo rebocados para o Porto da Horta, onde chegaram no dia 30 de Maio. Depois de concertadas as avarias, partem no dia 10 de Junho, retomando o ponto de amaragem e seguindo para Lisboa.²⁹¹

Neste ano de 1927, outros pilotos com hidroaviões chegaram aos Açores, vindos da Europa, com o projeto de completarem a travessia transatlântica. Foi o caso dos hidroaviões alemães *Junkers JU52* e *Heinkel D-122D*, amarados na Horta vindos de Lisboa nos dias 14 de Outubro e 5 de Novembro, respetivamente, mas que acabaram encaixotados e enviados de volta à Alemanha, por não reunirem condições para a restante perna da travessia.²⁹² É também neste ano de 1927 que

²⁸⁸ Silveira, Carlos Ramos da, Faria, Fernando, *Apontamentos para a História da Aviação nos Açores*, Secretaria Regional dos Transportes e Turismo – Direcção Regional do Turismo; Secretaria Regional de Educação e Cultura – Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1985, p. 13.

²⁸⁹ Notícia de amaragem em Santa Maria recolhida em entrevista com o Prof. Carlos Riley durante o Colóquio Aviadores-Escritores. Warner, Guy, p. 17: “Em 1926, o Fokker T.IIIW ‘Infante de Sagres’ Chegou a Vila Franca, em São Miguel, vindo de Lisboa com passagem pela Madeira, pelas mãos dos pilotos da Aviação Naval Portuguesa João Moreira de Campos e José das Neves Ferreira.”

²⁹⁰ Warner, Guy, *Under the Goshawk's Wings – A History of Aviation in the Azores*, The Anglo-Portuguese Society, London, 2008, p. 17.

²⁹¹ Silveira, Carlos Ramos da, Faria, Fernando, *Apontamentos para a História da Aviação nos Açores*, Secretaria Regional dos Transportes e Turismo – Direcção Regional do Turismo; Secretaria Regional de Educação e Cultura – Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1985, p. 14-16.

²⁹² Silveira, Carlos Ramos da, Faria, Fernando, *Apontamentos para a História da Aviação nos Açores*, Secretaria Regional dos Transportes e Turismo – Direcção Regional do Turismo; Secretaria Regional de Educação e Cultura – Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1985, p. 16-19.

chega à Horta a americana Ruth Elder e o Capitão George Halderman que se haviam despenhado no meio do Atlântico durante a sua tentativa de reeditar a proeza de Lindbergh, no avião *Stinson SM-1 Detroiter* "The American Girl". Serão resgatados por um cargueiro holandês e seguirão para Lisboa a bordo do paquete "Lima".²⁹³

O ano de 1928 contou com as tentativas de travessia do piloto inglês Frank Courtney e do francês De Paris. O inglês, depois de um mês de testes no Porto da Horta, partiu para a Bermuda no dia 1 de Agosto mas teve de amarar a 500 milhas do Faial, sendo resgatado por uma embarcação. O francês acabou por não ser autorizado pelo seu governo a seguir viagem, sendo o seu avião carregado num cruzador da marinha francesa.²⁹⁴

Os primeiros pilotos de aviões a aventurarem-se na travessia transatlântica e que tiveram de recorrer a uma escala nos Açores são os polacos Idzikowski e Kulana que pilotavam um *AMIOT 123*, de fabrico francês. Acabaram por ter uma má aterragem na Ilha Graciosa resultando na morte do Capitão Idzikowski, a primeira vítima mortal da aviação nos Açores. Este evento terá criado maior pressão sobre o governo português para que uma pista de aviação fosse providenciada nos Açores. É neste âmbito que surge o projeto de um aeródromo na Achada da Ilha Terceira que será liderado por Cifka Duarte. É também neste ano de 1929 que o Governo de Portugal se decide pela adjudicação em monopólio de um conjunto de rotas aéreas no império português e que incluía a rota Lisboa–Açores e Açores–Lisboa. Apesar deste aeródromo estar construído e de lá ter descolado e aterrado o primeiro voo de um avião terrestre nos Açores – o *Açor*, pilotado pelo terceirense Capitão Frederico de Melo – a opção para a exploração comercial das travessias transatlânticas continuava a ser o hidroavião. As experiências e travessias seguem nos Açores ao longo dos anos trinta, protagonizadas pelas grandes potências aeronáuticas da altura – sobretudo ingleses, americanos, alemães, franceses e italianos – recorrendo sempre aos hidroaviões e culminando com a inauguração da rota regular Nova Iorque–Horta–Lisboa, na Primavera de 1939.

²⁹³ Silveira, Carlos Ramos da, Faria, Fernando, *Apontamentos para a História da Aviação nos Açores*, Secretaria Regional dos Transportes e Turismo – Direcção Regional do Turismo; Secretaria Regional de Educação e Cultura – Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1985, p. 17-19.

²⁹⁴ Silveira, Carlos Ramos da, Faria, Fernando, *Apontamentos para a História da Aviação nos Açores*, Secretaria Regional dos Transportes e Turismo – Direcção Regional do Turismo; Secretaria Regional de Educação e Cultura – Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1985, p. 22-23.

1.2. As primeiras vistorias

A primeira visita a Santa Maria com olhar sobre terrenos propícios a aterragem de aeronaves aconteceu em 1929, protagonizada por “François Anglejean, engenheiro adjunto da Direcção da Companhia Geral Aeroportal”. Este francês regressava da sua viagem à Ilha Terceira para inspecionar o aeródromo entretanto construído sob a direcção de Cifka Duarte, o qual não visita Santa Maria. Mas quem reclama para si a descoberta de Santa Maria é Louis Castex, que visita a ilha em 1935 e 1936, com este propósito. Segundo o próprio, era público que Santa Maria não poderia oferecer – e de longe – qualquer possibilidade de infraestrutura. Por isso, ninguém a tinha inspecionado nesse sentido. Nenhum avião havia pisado o solo de Santa Maria. “J’y arrivais donc le premier”, afirma o engenheiro aeronáutico.²⁹⁵

Louis Castex vem aos Açores inserido nas missões aeronáuticas francesas que decorreram entre 1935 e 1939, depois de denunciado o acordo de concessão do monopólio sobre as rotas do império português. A história das missões no terreno e subsequentes voos de teste com os grandes hidroaviões transatlânticos nos anos 1938 e 1939 apresentam-se como um excelente ponto de observação das dinâmicas e forças na evolução dos Açores como escala aeronáutica transatlântica. Mais do que isto, representam – através do especial contributo de Louis Castex – a evolução – a lembrar Charles Darwin – da aviação dos hidroaviões para aviões (terrestres). Por esta razão, apresentamos de seguida o seu roteiro.

1.3. As Missões Aeronáuticas Francesas

A aviação francesa era uma das mais desenvolvidas do período entre-guerras. Segundo Joe Jackson, em *Atlantic Fever* (2012), nos anos vinte, “mais do que outra nação, a aviação tornara-se parte da identidade nacional da França...” (...) “Voar requeria rasgo, coragem, imaginação, subtilidade, sentido de aventura e *élan* – tudo qualidades francesas.”²⁹⁶

Era tal a confiança, a determinação e o investimento coletivo no sector da aviação e em particular nas rotas transatlânticas que duas empresas francesas criaram uma sociedade portuguesa a fim de concorrer à adjudicação do monopólio por trinta anos de uma vasta rede de linhas aéreas

²⁹⁵Castex, Louis, *Iles, relais du ciel, VOICI* – Univers-Club, Union Générale d’Editions, 1964, p. 32-33. O percurso de Lucien Bossoutrot, no *Carvalho Araújo*, não contemplou uma escala em Santa Maria.

²⁹⁶ Jackson, Joe, *Atlantic Fever: Lindbergh, His competitors, and the race to cross de Atlantic*, Picador, New York, 2012, p. 31-34.

no império português, em 1929.²⁹⁷ Foi neste âmbito que ocorreu a primeira missão aeronáutica francesa aos Açores. No Outono de 1929, Jean Anglejan visitou várias ilhas e, nomeadamente, o campo da Achada que estava a ser construído, sob direção de Cifka Duarte. Tal foi a ambição que, no dia 7 de Outubro de 1932²⁹⁸, o contrato foi denunciado por manifesto incumprimento da parte francesa. Caiu o monopólio e regressou a anarquia na luta pela escala aeronáutica dos Açores.²⁹⁹

As missões aeronáuticas voltam aos Açores apenas em 1935. Entre 29 de Maio e 3 de Junho desse ano, Lucien Bossoutrot visita as ilhas de São Miguel, Terceira e Faial. Desta missão resultou um filme de vinte minutos que é uma preciosidade e que se encontra nos arquivos da Gaumont-Pathé.³⁰⁰ Da missão de Bossoutrot ficou também uma “entrevista sensacional” ao *Correio dos Açores* onde este “ilustre aviador francês” afirma que “dentro de 2 anos, o máximo, será um facto a linha aérea transatlântica que ligará os Açores ao velho continente e ao Novo Mundo (*sic*)”. Bossoutrot fora enviado aos Açores por dois dos maiores construtores de aeronaves “a-fim de estudar qual o tipo de ‘hidro’ melhor convém para a carreira que a *Air-France* se propõe explorar. (*sic*)”³⁰¹

Porém, constata Bossoutrot, “nenhum dos portos do arquipélago possui todos os requisitos necessários à descolagem dum grande hidro-avião moderno e o de Ponta Delgada, apesar de ser o de maior extensão, necessitava que o seu molhe de abrigo tivesse mais 400 a 500 metros de comprimento (...).” Apesar da melhor situação geográfica da ilha do Faial – “porquanto divide a distancia da travessia em duas étapes mais iguais (*sic*)” – “o porto de Ponta Delgada tem mais recursos que o da Horta e é por isso de mais fácil adaptação a base aérea (*sic*).” Bossoutrot acrescenta, ainda, segundo este jornal micaelense, ser “possível também (...) que haja necessidade de ter mais um ponto de apoio no arquipélago, sendo a base naval dos Açores constituída por vários pequenos núcleos em S. Miguel e no Faial. A Terceira ficaria assim *internamente*³⁰² posta de parte, pois apenas teria interesse o grande areal da Praia da Vitória, mas aí seriam de tal maneira importantes as obras a executar que o seu custo atingiria uma cifra astronómica.”³⁰³

²⁹⁷Pinto, Manuel Serafim, *Transporte Aéreo e Poder Político*, Coisas de Ler, 2010.

²⁹⁸ Segundo as memórias de Humberto Delgado em “Apontamentos sobre os Açores”, Capítulo XI – *The Azores and Civil Aviation Before the War of 1939-1945*, p. 3. Arquivo da Força Aérea Portuguesa.

²⁹⁹Pinto, Manuel Serafim, *Transporte Aéreo e Poder Político*, Coisas de Ler, 2010.

³⁰⁰URL: <http://www.gaumontpathearchives.com/>

³⁰¹ “Uma Entrevista Sensacional – OS AÇÔRES NA AVIAÇÃO TRANSATLÂNTICA” in *Correio dos Açores* de 6 de Junho de 1935.

³⁰² Itálico nosso: Internamente ao arquipélago? Ao estudo? Ou e-ternamente?

³⁰³ “Uma Entrevista Sensacional – OS AÇÔRES NA AVIAÇÃO TRANSATLÂNTICA” in *Correio dos Açores* de 6 de Junho de 1935, p. 1.

Missões Participadas por Louis Castex

A ligação de Louis Castex aos Açores parece ter início aquando do jantar anual do *Aero Club de France*, em 1935. Segundo conta, em conversa onde abordavam o problema da travessia do Atlântico Norte, Louis Blériot³⁰⁴ “não via outra solução: construir ilhas flutuantes”³⁰⁵. Castex interpelou-o com a questão “Et les Açores?” ao que Blériot ripostou dizendo que Lindbergh havia feito a vistoria das ilhas ao serviço da *Pan American* e lhe havia dito que “não havia que contar em aterrar lá em baixo; que não havia mais do que montanhas e vulcões”.³⁰⁶

Parece que as conclusões – públicas – de Charles A. Lindbergh sugeriam este fado. No seu prefácio ao artigo de Anne Morrow Lindbergh, na *National Geographic Magazine* de Setembro de 1934, este mítico aviador afirma:

It seems probable that methods will be perfected to refuel planes at sea in the future. They may be refueled from ship or on a landing platform or from another plane in flight. All those possibilities must be considered.

Climate, harbors, airport locations, floating bases – these and many other problems must be studied in relation to practicability and economy of operation before an air route is finally decided upon. Even then it is necessary to visualize as far as possible the future development of aviation. For a route which is the most practical for aircraft of to-day may be made obsolete by aircraft of to-morrow.³⁰⁷

Já no seu relatório de 1935 para a *Pan Am* – “for the purpose of discussing equipment for southern routes” – Linbergh é mais concreto. De facto, o problema em cima da mesa era o da flexibilidade no período de incerteza perante os rápidos desenvolvimentos aeronáuticos. Os aviões terrestres seriam, muito provavelmente, o futuro, mas no momento presente, havia que “ocupar espaço” com o que havia. Assim, conclui:

³⁰⁴ Primeiro homem a atravessar o Canal da Mancha em aeronave. Industrial da aeronáutica.

³⁰⁵ Castex, Louis, *Iles, relais du ciel*, VOICI – Univers-Club, Union Générale d’Editions, 1964, p. 9.

³⁰⁶ Castex, Louis, *Iles, relais du ciel*, VOICI – Univers-Club, Union Générale d’Editions, 1964, p. 9. Tradução nossa.

³⁰⁷ “Flying around the north Atlantic” por Anne Morrow Lindbergh com introdução de Charles A. Lindbergh, in *The National Geographic Magazine*, Vol. LXVI, Nº 3, Setembro de 1934, p. 259-260.

In laying plans for the scheduled operation of trans-oceanic air routes, the problem of equipment, as well as the selection of routes, should be considered – first from the standpoint of starting operations and, second, from that of future development. (...)

I believe that trans-oceanic service can best be inaugurated with multi-engined flying boats. Such equipment combines the maximum safety with the greatest possible flexibility during the developmental stages. It may well be as years pass and our knowledge of aircraft and their operation increases, we will find the landplane more efficient and so reliable that a boat hull is unnecessary. However, regardless of which type is eventually used, it seems desirable to begin with flying boats for the following reasons: (...)

Lindbergh segue a sua explanação sob quatro pontos: segurança, eficiência, economia e desenvolvimento, rematando assim:

Summarizing, I believe that from the standpoint of American aviation, in general, as well as for the best interests of Pan American Airways, we should begin operating trans-oceanic airlines with our present flying boat types, through the experience gained in their operation, we would study the comparative merit of landplane operation in the future.³⁰⁸

Já no texto de Anne Marrow Lindbergh, não encontramos qualquer referência à escolha entre hidroaviões ou aviões. Apenas ao facto de que, com o pequeno *Curtis* que usaram na sua missão de 1933, não conseguirem descolar da Horta com o peso à descolagem que pretendiam, dado o curto comprimento do seu porto (“the harbor of Horta, a steep hill behind us and a step cliff ahead of us”).³⁰⁹

³⁰⁸ “1935 report by Charles A. Lindbergh advocating flying boats / Colonel Charles A. Lindbergh advisory letter to Pan American Airways Inc. / written by Colonel Charles A. Lindbergh while he was Chief Technical Advisor to Pan American Airways, Inc.” in “APPENDIX “C” – Various Papers from *Althea Lister Collection* Treating with Chronologies of the Several Survey and Inaugural East and West Bound Air Mail and Passenger Flights of the Trans-Atlantic Boeing M-314 *Dixie* and *Yankee Clippers*, with Associated Time Logs, and a Press Release of the Names and Associated Time Logs, and a Press Release of the Names And Brief Bios of Crew Members Assigned to the Inaugural Flight of the *Yankee Clipper*, and Much, Much More” in PAN AMERICAN AIRWAYS, INC., ITS HISTORY OF THE TRANSATLANTIC AIR SERVICES, 1930-1944 (As excerpted from Civil Aeronautics Document No. 855 – With the Appendix: The Las of Flying Clippers by M. D. Klaás (Especially Prepared in February 1964 by Mr. Klaás fir Juan Terry Trippe, President, Pan American World Airways, Inc.) Balboa Shops Printing Pant; Republic of Panama.

³⁰⁹ “Flying around the north Atlantic” por Anne Morrow Lindbergh com introdução de Charles A. Lindbergh in *The National Geographic Magazine*, Vol. LXVI, N° 3, Setembro de 1934, p. 297-302.

Esta resposta não convenceu Castex, levando-o ao então Ministro do Ar, General Denain, tentando convencê-lo de que havia que ir mais fundo neste assunto. Denain anuiu em fazer o pedido a Oliveira Salazar para que autorizasse o envio de uma missão francesa aos Açores, pedido este que foi levado a Lisboa, em mão, pelo seu então “directeur de Cabinet” Giscard d’Estaing, a bordo de um hidroavião pilotado por Henry Nomy, companheiro de Lucien Bossoutrot nas travessias do Atlântico Sul, e na companhia do próprio Louis Castex. A resposta de Salazar demorou... Mas chegou!

Missão Nomy-Castex

A missão francesa chefiada pelo piloto Nomy [que na década de 1950 será Chefe de Estado Maior da Marinha francesa] só chegará a Ponta Delgada a 26 de Novembro de 1935. A Louis Castex incumbia a função de encontrar um terreno para os aviões de grande tonelagem. Nomy tinha como missão encontrar um “*plan d’eau*” suficiente para os hidroaviões transatlânticos. Para tal, trouxe um pequeno hidroavião a bordo do navio *Wyoming* que seguia para as Antilhas.

A chegada desta missão é anunciada pelo *Correio dos Açores* como “uma notícia sensacional e da maior importância”. No dia seguinte, dá mais informações:

Sabemos que o ministro do Ar francês (...) renunciou a qualquer outra formula de travessia do Atlântico Norte, que não seja a utilização do hidro-avião, tudo levando a crêr que o problema terá solução rápida, muito proximamente.

No que respeita ao avião, encaram-se simples possibilidades teóricas da sua aplicação pratica, que cada dia revela graves dificuldades. (*sic*)³¹⁰

O acompanhamento que a sociedade e imprensa micaelense fazem destes vinte dias da missão Nomy aos Açores é apoteótico! Todos os dias primeiras páginas! Multidões nas lagoas a ver as manobras do hidroavião, exposições fotográficas, e um intenso programa social com a elite da ilha.

Nomy e o seu hidroavião vão também à Horta e a Angra do Heroísmo. É curioso verificar que, apesar de o jornal *A União* reconhecer que foi das maiores afluências de população ao Parque da Alfândega, não traz o assunto para a primeira página e não dá grande relevância a estes voos de

³¹⁰“Os Açores e a Aviação – Chegou ontem a Ponta Delgada a missão francesa que vem estudar as condições do arquipélago para futuras linhas aereas entre a Europa e a America do Norte” in *Correio dos Açores* de 27 de Novembro de 1935.

teste nos “Açôres”. O tema só volta ao *A União*, uns dias mais tarde, na secção de publicidade, e com o típico tom jocoso terceirense:

“Hidro-Avião

Quarta-feira, quando evolucionava na freguesia de S. Pedro, desceu e deixou na loja do Maranhão, uma pipa de vinho de cheiro que é de andar de gatinhas.”³¹¹

A Missão de Nomy acaba com uma primeira página do *Correio dos Açores* totalmente em francês...

As conclusões da missão de Henry Nomy são as mesmas que as de Lucien Bossoutrot: Henry Nomy e Louis Castex concluem que São Miguel não oferece nenhuma escala prática nem para avião nem para hidroavião. Nomy, que sobrevoou as outras ilhas e amarou no Faial e na Terceira, não viu nada de mais favorável.

A Missão de Castex

Segundo as memórias de Castex, logo ao segundo dia de missão, este já teria vaticinado que a ilha de São Miguel não reunia condições para a instalação de um aeroporto terrestre para aviões transatlânticos. Apenas um “*petit terrain*” junto à freguesia de Rabo de Peixe para ligações inter-insulares (Santana). Mas Louis Castex estava determinado em visitar todas as ilhas recorrendo – diz – ao carro – se encontrasse –, à mula, à bicicleta ou às suas pernas para, melhor do que de avião, ver em detalhe a topografia das ilhas.

Castex chega à Terceira na manhã da Sexta-feira, 13 de Dezembro de 1935. É recebido pelo Tenente-coronel José Agostinho que o leva às Lajes, montado num “torpedo pré-histórico”. “De repente – que surpresa! – Uma Planície!”³¹²

Ao examinar o terreno, Louis Castex especula sobre a razão pela qual os aviadores que a sobrevoaram não a identificaram. Segundo ele, os numerosos muros de pedra que delimitam os terrenos davam uma imagem enganadora. Desde logo, batiza aquela planície como “*Aérodrome de Lajes*”. “Nome predestinado: lajes significa pedra plana”, anota.³¹³

³¹¹ “Hidro-Avião”, in *A União* de 7 de Dezembro de 1935.

³¹² Castex, Louis, *Iles, relais du ciel*, VOICI – Univers-Club, Union Générale d’Editions, 1964, p. 20.

³¹³ Castex, Louis, *Iles, relais du ciel*, VOICI – Univers-Club, Union Générale d’Editions, 1964, p. 20.

Louis Castex parte da Terceira nesse mesmo dia, percorrendo todas as restantes ilhas de Oeste na companhia do Tenente-Coronel José Agostinho que, “brusquement”, decidiu acompanhá-lo pelo arquipélago. Contudo, não encontra terrenos propícios a campo de aviação.

Tal como para a Graciosa – onde elogia “a beleza da ilha e a graça dos seus administradores”³¹⁴, Castex faz uma descrição geral da ilha de São Jorge – à qual chama de “o coração do arquipélago”³¹⁵ – onde salienta a forte emigração açoriana para os Estados Unidos. Em relação ao Pico menciona “a tristeza de uma paisagem árida”. Nesta ilha cumpriu a tradição de saborear o vinho numa adega e referiu-se às senhoras que o olhavam pela janela, citando Raúl Brandão: «Elas veem passar a morte». E conclui: “As pessoas são felizes. A civilização ainda não lhes chegou. Para um aviador, é uma ilha desfavorecida”.³¹⁶

Em relação ao Faial, apesar do deslumbre da paisagem, que descreve sob o título “Faial e os seus moinhos de vento”, e o “raro prazer” de participar de uma caça à baleia, não encontra nenhum terreno verdadeiramente plano.³¹⁷

No que toca às Flores, Castex é estranhamente curto na sua edição de 1964, ano da assinatura do acordo franco-português para instalação de uma base naquela ilha. Afirma: “rapidamente me apercebo que nenhum avião virá alguma vez perturbar o sossego dos habitantes desta terra generosamente dotada pela Natureza.”³¹⁸

Ao Corvo dedica bastante mais espaço, descrevendo a forma como esta pequena comunidade se organizava, rematando: “Pequeno povo, não tens consciência da tua sabedoria...”³¹⁹

No regresso, via Terceira, no dia 16 de Dezembro, Louis Castex volta às Lajes, desta vez, também na companhia de um fotógrafo. A sua primeira impressão transforma-se em entusiasmo e

³¹⁴Castex, Louis, *Iles, relais du ciel*, VOICI – Univers-Club, Union Générale d’Editions, 1964, p. 22: “préférable de le complimenter sur la beauté de son île et la grâce de ses administrées.”

³¹⁵Castex, Louis, *Iles, relais du ciel*, VOICI – Univers-Club, Union Générale d’Editions, 1964, p. 22.

³¹⁶Castex, Louis, *Iles, relais du ciel*, VOICI – Univers-Club, Union Générale d’Editions, 1964, p. 23-24.

³¹⁷Castex, Louis, *Iles, relais du ciel*, VOICI – Univers-Club, Union Générale d’Editions, 1964, p. 22-25.

³¹⁸Castex, Louis, *Iles, relais du ciel*, VOICI – Univers-Club, Union Générale d’Editions, 1964, p. 28-29: “bien vite je m’aperçois qu’aucun avion ne viendra jamaïs troubler la quiétude des habitants de cette terre généreusement parée par la nature.”

³¹⁹Castex, Louis, *Mon tour du monde en avion*, Librairie Plon, 1948, p. 202: “Petit peuple, tu ne connais pas ta sagesse...”

deixa a Terceira – e o Tenente-Coronel José Agostinho – levando um “tesouro” no bolso: uma imensa fotografia, em três partes, do terreno das Lajes.³²⁰

Rumo a Lisboa, via São Miguel e Santa Maria, afirma ter a sua primeira decepção. Um dos seus amigos em São Miguel recebe-o com frieza perguntando-lhe “Como é que você pôde não encontrar um terreno propício na minha ilha!”³²¹ Na pequena notícia das páginas interiores do *Correio dos Açores* do dia 18 de Dezembro, é dito: “Regressa hoje das ilhas de oeste, no paquete ‘Lima’, o engenheiro, sr. Louis Castex, delegado do governo francês junto da Missão Aeronautica, que acaba de realizar importantes estudos nos Açores para o estabelecimento de um aeroporto. (sic)”³²²

Em relação a Santa Maria – “a nona ilha”³²³ – Castex afirma que era público que aquela ilha não poderia oferecer – e de longe – qualquer possibilidade de infraestrutura. Por isso, ninguém a tinha inspecionado neste sentido. Nenhum avião havia pisado o solo de Santa Maria.³²⁴ Louis Castex é recebido por José Leandres de Chaves o qual, para além de ser o representante da Empresa Insulana de Navegação e Presidente da Câmara Municipal, era também o proprietário do único automóvel da ilha que os transporta numa volta à ilha. É então que diz encontrar mais uma prometedora planície capaz de albergar uns cinquenta aviões. Perante a excitação de Louis Castex, o Presidente da Câmara leva as mãos à cabeça e exclama: “Aviões em Santa Maria! Aviões em Santa Maria!”³²⁵

De volta a França, as autoridades francesas decidem avançar com um pedido de construção de um aeroporto nas Lajes. Em relação a Santa Maria, Louis Castex afirma que dispõe apenas da sua convicção.³²⁶

³²⁰Louis Castex atribui o dia 16 de Dezembro à sua descoberta das Lajes, apesar de ter lá estado pela primeira vez na sexta-feira, 13 de Dezembro. Castex, Louis, *L'Age de l'Air*, Etienne Chiron, Editeur – Librairie Aeronautique, 1945, p. 137.

³²¹Castex, Louis, *Iles, relais du ciel*, VOICI – Univers-Club, Union Générale d'Éditions, 1964, p. 32.

³²²Sublinhado nosso. “A MISSÃO AERONAUTICA FRANCESA – em Ponta Delgada – Engenheiro Louis Castex” in *Correio dos Açores* de Quarta-feira, 18 de Dezembro de 1935.

³²³Castex, Louis, *Iles, relais du ciel*, VOICI – Univers-Club, Union Générale d'Éditions, 1964, p. 32.

³²⁴Castex, Louis, *Iles, relais du ciel*, VOICI – Univers-Club, Union Générale d'Éditions, 1964, p. 32-33. O percurso de Lucien Bossoutrot, no *Carvalho Araújo*. Não escalou Santa Maria.

³²⁵Castex, Louis, *Iles, relais du ciel*, VOICI – Univers-Club, Union Générale d'Éditions, 1964, p. 33-34.

³²⁶Castex, Louis, *Iles, relais du ciel*, VOICI – Univers-Club, Union Générale d'Éditions, 1964, p. 36.

Missão Codos-Castex

Menos de um ano depois, em Outubro de 1936, eis que Louis Castex volta agora ao serviço da *Air France* e, desta vez, com outro grande aviador francês: Paul Codos. Em Lisboa, junta-se a esta missão, a bordo do *Lima*, o Capitão Francisco da Silva, como representante do governo português, e o Tenente-Coronel José Agostinho que regressava de mais um congresso no estrangeiro.³²⁷

Em Santa Maria confirmam a sua aptidão para um imenso aeroporto.³²⁸ Em São Miguel, esta comitiva mereceu bastante atenção da imprensa micaelense, se bem que não tão apoteótica como a do ano anterior. O *Diário dos Açores*, retomando o título “Os Açores e a Aviação – Missão Aeronautica Francesa (sic)”, inicia o texto em apaziguador tom de alerta, dizendo: “Os Açores vivem uma grande hora e vivendo-a os Açores, vive-a a nossa terra. (sic)”³²⁹ Na terça-feira, dia 13 de Outubro, o *Diário dos Açores* desenvolve a notícia do dia anterior, dando conta da chegada da “Missão aeronáutica Francesa, que vem estudar no nosso arquipélago o estabelecimento duma base terrestre que sirva de ligação com a Europa e a America do Norte. (sic)” Complementa esta notícia com um comunicado do próprio Ministro do Ar francês – com direito a foto – Pierre Cot (importante político da extrema esquerda francesa e espião russo nos EUA, depois da guerra). Neste comunicado, entregue por Louis Castex às redacções, é feito um pequeno historial da missão e explicado o seu “objectivo positivo”.³³⁰

Desta missão de Outubro de 1936, fica a foto de Paul Codos e Louis Castex encostados aos muros de pedra do Ramo Grande, na Terceira.³³¹

Os governos da Frente Popular Francesa resultantes das eleições da Primavera de 1936, num ambiente internacional dominado pela Guerra Civil Espanhola, levaram a que Salazar fizesse “orelha surda” à pretensão francesa de construir um aeroporto nas Lajes da Ilha Terceira, nem mesmo autorizasse os voos teste com os velhos hidroaviões franceses utilizados, dez anos antes, na travessia do Atlântico Sul.

³²⁷“Noticiário” in *A União* de quarta-feira, 14 de Outubro de 1936.

³²⁸Castex, Louis, *Iles, relais du ciel*, VOICI – Univers-Club, Union Générale d’Editions, 1964, p. 37.

³²⁹“Os Açores e a Aviação – Missão Aeronautica Francesa” in *Diário dos Açores* de 12 de Outubro de 1936.

³³⁰“Missão Aeronautica Francesa (...) Um comunicado do Ministério do Ar, da França, sobre o fim da Missão” in *Diário dos Açores* de terça-feira, dia 13 de Outubro de 1936.

³³¹ “Paul Codos pretend pouvoir realiser la liaison France – Etats-Units” in *Le Figaro* de 10 de Março de 1937. *Bibliothèque Nationale de France* – URL: <http://gallica.bnf.fr/>

À aeronáutica francesa restava enviar um barco de observação meteorológica – o *Carimaré* – para os mares dos Açores. É nesta altura, também, que Louis Castex inicia a troca de correspondência com o Tenente-Coronel José Agostinho, chefe do Observatório Meteorológico dos Açores, onde este ridiculariza a opção pelos “hidros”.³³²

A comunicação social francesa protesta com “grand bruit”³³³ e indignação ao longo de todo o ano de 1937 e início de 1938. É, então, em Maio de 1938, que o governo francês decide enviar uma “Missão de Primavera”: nada menos do que as suas esquadras da marinha de guerra do Mediterrâneo e do Atlântico, para exercícios, em conjunto, ao largo dos Açores e num périplo pelas cidades capitais de distrito açorianas.³³⁴ Só depois desta manobra naval é que é anunciado que “os nossos aviões transatlânticos serão autorizados a usar a escala dos Açores” e que “um acordo franco-português será assinado proximamente.”³³⁵

Louis Castex fará parte dos 12 voos de teste que terão lugar entre o verão de 1938 e o de 1939 entre a França e os Estados Unidos, capitaneados por Henri Guillaumet, outro às da aviação francesa a quem Saint Exupéry chamava de “O Homem dos Milagres”.

Chegamos a 1939. Castex afirma que, no verão desse ano, estavam prontos para iniciar as ligações regulares. Mas, com o início da Segunda Guerra Mundial, todos os aparelhos foram dedicados à procura de submarinos alemães no Golfo da Biscaia. Em Maio, a *Pan American* havia iniciado as ligações regulares via Horta. Em Ponta Delgada, uma construtora alemã havia efetivado o aumento do molhe do porto, como Lucien Bossoutrot e Henry Nomy afirmavam ser necessário para que aquele porto pudesse servir os hidroaviões transatlânticos. Estas duas presenças estrangeiras parecem vir confirmar a tese do Professor Medeiros Ferreira quando ele afirmava que a “realidade arquipelágica compósita” que predominou nestes quase seiscentos anos de história dos Açores, levou a que estas ilhas estivessem sob diferentes “zonas de influência” ou, melhor

³³² Correspondência entre Tenente-Coronel José Agostinho e Louis Castex. Fundo José Agostinho. Biblioteca e Arquivo Regional de Angra do Heroísmo.

³³³Castex, Louis, *Iles, relais du ciel*, VOICI – Univers-Club, Union Générale d’Editions, 1964, p. 41. Castex não identifica os jornais.

³³⁴“Les escadres de l’atlantique et de la méditerranée entreprennent des croisières de plusieurs semaines [elle va manœuvrer au large des Açores]” in *Le Figaro* de 11 de Maio de 1938, p. 1 e 5; “Nouvelles Breves – Portugal – Après quatre jours d’escale à Lisbonne, la flotte française de l’atlantique est partie à destination des Açores” in *Le Figaro* de quinta-feira, 19 de Maio de 1938, p. 3; “Les escadres de l’Atlantique et de la Méditerranée font de belles et utiles croisières” in *Le Figaro* de Mercredi, 1 de Junho de 1938, p. 5.

³³⁵“Pour leurs premiers essais - Nos avions transatlantiques seront autorisés à user de l’escale des Açores – Un accord franco-portugais serait signé très prochainement” in *Le Figaro* de 12 de Junho de 1938, p. 1 e 3.

dizendo, (...) a sua utilização foi repartida entre as potências, incluindo Portugal (...) em que sempre avulta a prioridade dada às ilhas de S. Miguel, Terceira e Faial.”³³⁶

Em 1940, Louis Castex parte para a Indochina a fim de fundar uma escola de aviação. É a partir daí que inicia uma volta ao mundo em avião da qual resultará o livro *Mon Tour du Monde en Avion*, onde não faltará a escala do *Clipper* na Horta.

Castex nunca cessou de alertar para a importância geoestratégica dos Açores. Na sua passagem pelos Estados Unidos da América, no início de 1941, diz ter mantido um encontro com o conhecido *opinionmaker* Walter Lippman, autor do artigo “*The Axis. The Azores and America*” que correu toda a imprensa americana oito dias antes do discurso de Franklin Roosevelt intitulado “*We Choose Human Freedom*”³³⁷, onde este Presidente alerta para o perigo que seria para a segurança da América se a Alemanha ocupasse os Açores.; processo que levou a que os Estados Unidos da América colocassem “um primeiro pé nos Açores, independente da Inglaterra”³³⁸.

1.4. O “Aparecimento” de Santa Maria

A primeira vistoria à ilha de Santa Maria com o intuito específico de aquilatar das suas capacidades para a instalação de uma infraestrutura aeroportuária acontece já em plena Segunda Guerra Mundial, em Junho de 1941, onde terá sido afirmado: “É sem dúvida um dos melhores, se não o melhor campo do arquipélago”.³³⁹ Mas é em Dezembro desse mesmo ano que se iniciará uma rigorosa prospeção das ilhas dos Açores, “à excepção das ilhas desmilitarizadas do Corvo e das Flores”³⁴⁰, liderada pelo então Capitão Humberto Delgado. Este ficou, na altura, conhecido como o “fantasma do arquipélago”³⁴¹, dada a forma como aparecia e desaparecia de cada ilha. Esteve em missão nos Açores entre os dias 10 de Dezembro de 1941 e 8 de Janeiro de 1942, seguindo depois para Londres a fim de entregar o “*Delgado’s Blue Report Number One*”. Voltou aos Açores entre os dias 26 de Março e 23 de Maio a fim de coligir os dados para o “*Delgado’s Blue Report Number Two*”. Segundo o próprio Humberto Delgado, o “seu” primeiro Relatório

³³⁶ Medeiros Ferreira, José, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 49.

³³⁷ 55 – *Radio Address Announcing an Unlimited National Emergency. May 27, 1941*: URL:

<http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=16120>

³³⁸ Telo, António José, *Os Açores e o Controlo do Atlântico*, Edições Asas, p. 454.

³³⁹ Oliveira, João; Sousa, Laurinda; Cordeiro, Gualter, *Aeroporto de Santa Maria 1946-1996*; Aeroportos e Navegação Aérea, ANA E.P.; 1996; p. 17.

³⁴⁰ Rosa, Frederico Delgado, *Humberto Delgado – Biografia do General Sem Medo*, A Esfera dos Livros. 2008, p. 290.

³⁴¹ Rosa, Frederico Delgado, *Humberto Delgado – Biografia do General Sem Medo*, A Esfera dos Livros. 2008, p. 291.

Azul provou ser de considerável importância, pois alterou completamente a intenção de os ingleses usarem hidroaviões, dadas as condições de mar ao longo do ano e as limitações das Lagoas.³⁴² O seu primeiro regresso a Lisboa, a 8 de Janeiro de 1942, ainda foi a bordo dos míticos hidroaviões *Clipper* da *Pan American* que escalavam o Porto da Horta, o qual veria a sua função aérea substituída pelos “campos de aviação” das Lajes, na Terceira, e Santana, em São Miguel.

O açoriano José Medeiros Ferreira afirma ser “surpreendente” o “aparecimento para a navegação aérea de outra ilha em plena Segunda Guerra Mundial – a Ilha de Santa Maria”.³⁴³ Voltando às palavras de Medeiros Ferreira a que nos referimos anteriormente, a “realidade arquipelágica compósita” que predominou nestes quase seiscentos anos de história dos Açores, levou a que estas ilhas estivessem “sob diferentes “zonas de influência” ou, melhor dizendo, (...) a sua utilização foi repartida entre as potências, incluindo Portugal” (...) em que sempre avulta a prioridade dada às ilhas de S. Miguel, Terceira e Faial.”³⁴⁴ Refere ainda que um relatório do *War Cabinet* britânico de Abril de 1942 (com certeza consequência do “*Delgado’s Blue Report Number One*”) é muito claro ao afirmar que nos Açores “só [aquelas] três ilhas têm importância estratégica”³⁴⁵ e que “os Açores, para os estrategas portugueses da altura, não se defendiam como um todo, mas sim por ilhas. Daí (...) a fixação da Força Aérea em duas ilhas: São Miguel e Terceira”³⁴⁶. “É a história das chamadas ‘ilhas guarnecidas’”!³⁴⁷

Ainda nas palavras de Medeiros Ferreira, “o arquipélago dos Açores como que se fracciona por zonas de influência tendo por base territorial cada uma dessas ilhas” em que a pergunta que se coloca é a seguinte: “Para dominar o arquipélago que ilha dominar?” Sintomaticamente, aparece a Ilha de São Miguel com uma “neutralidade armada” semelhante à de Lisboa, afirmando-se, estas, como “as duas bases territoriais da neutralidade armada do Estado português durante a Segunda Guerra Mundial”... A importância estratégica e militar das restantes ilhas (as “desguarnecidas”, por antónimo) será atribuída pelas potências beligerantes.³⁴⁸

É esta relevância estratégica e militar identificada em Santa Maria por uma potência beligerante que faz desorbitar do eixo São Miguel-Terceira–Faial a função de apoio às

³⁴² Vintras, R. E., *The Portuguese Connection – The Secret History of the Azores Base*, Bachman Turner, London, 1974, p. 40.

³⁴³ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 58.

³⁴⁴ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 49.

³⁴⁵ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 55.

³⁴⁶ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 56.

³⁴⁷ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 54.

³⁴⁸ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p.57.

comunicações atlânticas. Com isto, emerge à luz da história uma ilha “desguarnecida”, depois do quinhentista trânsito para a descoberta das restantes ilhas dos Açores e do episódio Colombino.

Tal como previsto aquando do pedido de estabelecimento de aeródromos nos Açores por parte dos britânicos, ainda em 1919, “logo os EUA pediriam imediatamente concessões idênticas”.³⁴⁹ Assim aconteceu já em 1943, após a cedência das Lajes aos britânicos e quando o ritmo da contraofensiva aliada a Hitler augurava bons sucessos. Depois de uma descabida primeira proposta do *Joint Chief of Staff* americano que incluía aeroportos e bases navais em quase todas as ilhas e que, segundo o *charge d'affairs* George Kennan, “afundaria a economia das ilhas sob o seu peso”, eis que, habilmente, este que viria a ser um proeminente diplomata americano, propõe a Salazar a construção, por parte de uma empresa privada americana, de um aeroporto internacional na Ilha de Santa Maria, sendo que o seu modelo de utilização seria analisado num momento posterior.³⁵⁰

Segundo Luís Nuno Rodrigues, “a partir de meados de 1943, o objetivo fundamental da política externa norte-americana em relação a Portugal foi a obtenção de um acordo que permitisse a construção e a utilização de um aeródromo na ilha de Santa Maria”.³⁵¹ Para António José Telo, o sentimento americano era de “indignação”, pois achavam que a Inglaterra pretendia obter “vantagens desleais” nos Açores, o que os levou a “recusar qualquer papel de intermediário da Inglaterra e tentar obter facilidades nos Açores de forma independente”.³⁵² Já com a negociação e a construção da Base de Santa Maria a bom ritmo, a Inglaterra tentou incluir Santa Maria no âmbito da Aliança. Os americanos aproveitam o “incidente” para vincarem a sua posição: “prefere[m] desistir de Santa Maria a aceitar a tutela inglesa ou qualquer tipo de envolvimento britânico”. “É um primeiro pé nos Açores, independente da Inglaterra”, afirma Telo.³⁵³

Este tema da negociação de Santa Maria está já bastante explanado por vários autores como Luís Andrade, António José Telo, Luís Nuno Rodrigues, Norman Herz e Medeiros Ferreira, entre outros, pelo que aqui nos limitamos a marcar os seus principais momentos. Assim, depois desta conversa entre George Kennan e Salazar, as negociações evoluíram no sentido de Portugal conseguir o seu *quid pro quo* em troca da autorização para a construção de um “campo de aviação”

³⁴⁹ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 20-21.

³⁵⁰ Rodrigues, Luís Nuno, “George Kennan e as Negociações Luso-Americanas sobre os Açores”, in *Revista Relações Internacionais*, IPRI, Dezembro de 2004.

³⁵¹ Rodrigues, Luís Nuno, *No Coração do Atlântico: os Estados Unidos e os Açores (1939 – 1948)*, Coleção Defesa e Relações Internacionais, Ed. Prefácio, 2005, p. 188.

³⁵² Telo, António José, *Os Açores e o Controlo do Atlântico*, Edições Asa, 1993, pp. 403 e 438.

³⁵³ Telo, António José, *Os Açores e o Controlo do Atlântico*, Edições Asa, 1993, p. 454.

na ilha de Santa Maria: a manutenção do império português, ao terminar o conflito, nomeadamente, a restituição à soberania portuguesa de Timor-Leste.³⁵⁴ Esta negociação culmina no acordo assinado a 28 de Novembro de 1944 com o título “Acordo entre os Governos de Portugal e dos Estados Unidos da América com vista à participação indireta de Portugal nas operações do Pacífico”. Este seria o primeiro acordo entre Portugal e os Estados Unidos da América sobre os Açores e, segundo uma determinada perspectiva, o único acordo puramente bilateral entre os dois países, neste âmbito. Isto tendo em conta que o “Acordo de auxílio mútuo para a defesa entre Portugal e os Estados Unidos”, assinado a 5 de Janeiro de 1951 (o acordo dos Açores), é já na era NATO, onde, segundo Medeiros Ferreira, “é de realçar [o] uso subtil do plano bilateral e do plano multilateral na negociação norte-americana”.³⁵⁵

Em Santa Maria funcionou a *1391st American Air Force (AAF) Base Unit, Central Atlantic Headquarters, Air Transport Command (ATC)* desde 24 de Dezembro de 1944 (hastear da bandeira americana) até ao dia 2 de Junho de 1946. Apresentamos de seguida o relato histórico da construção e funcionamento desta base conforme o fio descritivo dos historiadores da base, que o dividiram em três grandes fases:

- o de 3 de Agosto de 1944 a 31 de Outubro, que aborda a chegada e desembarque de todo o material necessário à construção e que culmina com a sua ativação oficial;

- o de 1 de Novembro de 1944 a 15 de Maio de 1945, que corresponde à fase de construção e que culmina com a entrada em operação da Base;

- o de 15 de Maio a 30 de Setembro, que se inicia com a ativação e sede do *Central Atlantic Headquarters, Air Transport Command (ATC)*, em Santa Maria, sendo a *1391st American Air Force (AAF) Base Unit – Santa Maria* descontinuada e a *1390st American Air Force (AAF) Base Unit – Lajes* colocada sob sua jurisdição e transferida para Santa Maria.

³⁵⁴ “Para os EUA, (...) o seu argumento básico é que a base de Santa Maria é o maior contributo para a libertação de Timor.” *In Telo*, António José, Os Açores e o Controlo do Atlântico, Edições Asa, 1993, p. 447.

³⁵⁵ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 79.

2. A Base Americana de Santa Maria

2.1. A Primeira Expedição Americana à ilha de Santa Maria

Em Junho de 1943, o quartel-general do *Air Transport Command* (ATC) foi solicitado a considerar a questão de qual a ilha dos Açores na qual poderia ser praticável a construção de uma base aérea, se esta oportunidade fosse dada aos Estados Unidos. Foi feita uma investigação baseada na pouca informação disponível referente às várias ilhas. Entretanto, o Governo britânico, devido a um antigo acordo diplomático com Portugal, teve permissão para construir uma base aérea na ilha Terceira e, em 8 de Outubro de 1943, iniciara os trabalhos. O governo português, não tendo um acordo semelhante com os Estados Unidos, não pôde dar “permissão directa” aos Estados Unidos para entrar nos Açores para construir uma base sem violar o seu estatuto de neutral. Contudo, Portugal permitiu ao governo americano que entrasse na Terceira na qualidade de “assistentes técnicos” dos britânicos. Ser “assistentes técnicos” dos britânicos era um passo em frente, mas ainda assim as Forças Armadas dos Estados Unidos desejavam ter um aeroporto seu e continuaram negociações com o governo português.³⁵⁶

A 1 de Junho de 1944, os seguintes oficiais foram convocados a Washington: Coronel Robert M. Love, *Deputy Chief of Staff, Hq., A.T.C.*; Tenente Coronel N. G. Staub, *Chief, Transportation Division, HQ., A.T.C.*; Tenente-coronel W. T. Watkins, *Dir., Training Division, Hampton Roads Port of Embarkation, Newport News, Estado da Virgínia*; Tenente Coronel Edward L. Yuravich, *Operations Division, Hq., A.T.C.*; Major R. S. McClellan, *Supply and Services Division, Headquarters, N.A.D.*; e o Capitão John Severinghaus, *Supply and Services Division, Headquarters, N.A.D.*³⁵⁷ Estes oficiais foram informados de que deveriam fazer uma expedição a Santa Maria, nos Açores, pois os acordos diplomáticos estavam praticamente concluídos entre os dois governos para o estabelecimento de uma base aérea americana na ilha.

A pesquisa preliminar feita no ano anterior havia indicado que, de todas as ilhas dos Açores, Santa Maria, “com grandes planícies e clima mais favorável”, seria o local ideal para a construção de um aeroporto. O grupo deveria viajar para a ilha vestido à civil. Deveriam ir como empregados da *Pan American Airways* e, para assegurar o maior segredo, foram incluídos na lista de

³⁵⁶ *Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores*, Fonte: “A Brief Review of the Early History of Air Base at Santa Maria” Major John W. Severinghaus, Engr. Liaison O., Hq. NAD-ATC, Dec 5, 1944.

³⁵⁷ *Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores*, p. 3-4.

funcionários da companhia aérea, entregues cartões desta empresa e emitidos números de segurança social.³⁵⁸

No dia 7 de Junho, o grupo aterrou na Terceira e, seguidamente, partiu numa lancha de 48 pés (14,63 metros) para a Horta, onde se encontrava o escritório da *Pan America Airways*. Na Horta, o senhor L. B. Boyd, *Airport Manager* da *Pan American Airways* em Lisboa, juntou-se ao grupo para ser intérprete e agente de ligação desta companhia aérea. Os “empregados da *Pan American*” também se encontraram, na Horta, com o Tenente-Coronel Hermínio Serrano, Governador Militar de Santa Maria, que havia sido designado para acompanhar o grupo em Santa Maria e assisti-lo no que fosse necessário.³⁵⁹ O grupo de portugueses foi convidado a viajar para a Horta no *Clipper* que partiria de Lisboa no dia 7 de Junho, conforme ofício de Henry Norweb para Oliveira Salazar, de 30 de Maio de 1944³⁶⁰, e resposta com composição da equipa, no dia 8 de Junho, em que as autoridades portuguesas informam que “há intenção de fazer seguir no *Clipper*”³⁶¹. Este voo acabou por se concretizar no dia 11 de Junho, partindo às 10h45 e chegando às 15h15, hora local. Depois de quatro dias na Horta, o contratorpedeiro português *Vouga* levou o grupo para Santa Maria, ali chegando no dia 15 de Junho.³⁶²

Com a ajuda da equipa portuguesa, em pouco tempo os oficiais conseguiram a informação necessária relativamente à possível localização de três pistas, problemas do terreno, fornecimento de água, e outras informações relevantes. Foi escolhido um local para a pista temporária e acertado com as autoridades militares portuguesas o emprego de trabalhadores locais para iniciar a terraplanagem. No dia 25 de Junho, o mesmo contratorpedeiro português levou o grupo de volta à Horta. Aqui, foram feitos os desenhos e o relatório da expedição foi iniciado. Ao fim de quatro dias, os desenhos estavam completos e o bastante do relatório estava escrito para que o Coronel Robert Love pudesse partir num *Clipper* para Lisboa, para discutir as conclusões da expedição

³⁵⁸ Fonte: “A Brief Review of the Early History of Air Base at Santa Maria” Major John W. Severinghaus, Engr. Liaison O., Hq. NAD-ATC, Dec 5, 1944.

³⁵⁹ *Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores*, p. 4-5.

³⁶⁰ AOS; Facilidades em Santa Maria; I – Santa Maria – Construção do Aeródromo; Mem. do Embaixador dos Estados Unidos, de 30.V.944, acusando a recepção do anterior. Fólio 2, Doc. 53.

³⁶¹ AOS; Facilidades em Santa Maria; I – Santa Maria – Construção do Aeródromo; Mem. de 8.VI.944, para o Embaixador dos Estados Unidos, Comunicando a composição da Missão Portuguesa encarregada dos estudos do aeródromo em Santa Maria. Fólio 7; Doc. 60.

³⁶² Fonte: “A Brief Review of the Early History of Air Base at Santa Maria” Major John W. Severinghaus, Engr. Liaison O., Hq. NAD-ATC, Dec 5, 1944. AOS; Facilidades em Santa Maria; I – Santa Maria – Construção do Aeródromo; Relatório Missão a Santa Maria; Dias 11 a 18 [de Julho] de 1944; Fólio 20; Doc. 102.

com os oficiais portugueses. O restante grupo voltou para a Terceira num arrastão inglês e, dois dias depois, partiram para Washington.³⁶³

Baseado no relatório da expedição, foi emitida uma diretiva autorizando o *Air Transport Command* a tomar as medidas necessárias para o estabelecimento de uma base aérea em Santa Maria. Em resposta, o A.T.C. orientou a sua *North Atlantic Division* (N.A.D.) para tomar conta do projeto e o Tenente-Coronel A. F. Callahan, *Supply and Services Division, N.A.D.* foi nomeado chefe do «*Special Project*».³⁶⁴

2.2. A Chegada

Project 111 na Station X

No dia 3 de Agosto de 1944, o Brigadeiro A. D. Smith³⁶⁵, acompanhado por dois representantes da *Pan American Airways* e vinte e cinco militares (quatro oficiais e vinte e um soldados), partiram da Base das Lajes, na Terceira, para Santa Maria. A maior parte deste grupo conhecia a ilha apenas como “*Station X*” e sabia que a sua missão seria a fundação de uma nova base (*Special Project 111*) que se tornaria uma das maiores, fora do continente norte-americano.

Os oficiais deste grupo, para além do General Smith, eram o Tenente-Coronel Abraham A. Dessler, o Capitão Durwood B. Dixon, o Segundo Tenente Joseph M. Cowgill do *928th Engineer Aviation Regiment*, e o Tenente Coronel Edward L. Yuravich, Oficial de Operações nas Lajes. A maioria dos soldados era do *928th Engineer Aviation Regiment*, sendo que dois eram do serviço de comunicações aeronáuticas, um do esquadrão de meteorologia e outro do corpo médico, todos das Lajes. A seleção deste pessoal e equipamento necessário para a expedição à *Station X* teve lugar no início de Julho. A escolha de Yuravich para acompanhar o grupo teve a ver com a sua experiência na área. Segundo o General Smith: “I wanted the benefit of his knowledge in dealing with runways... he is one of the most experienced Operations Officers.... Knows a great deal about air base construction...”³⁶⁶. O Tenente Coronel Yuravich havia entrado no exército

³⁶³ Fonte: “A Brief Review of the Early History of Air Base at Santa Maria” Major John W. Severinghaus, Engr. Liaison O., Hq. NAD-ATC, Dec 5, 1944.

³⁶⁴ *Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores*, Preface; p. 5-6.

³⁶⁵ Comandante do contingente militar americano nos Açores. Eis algumas notas biográficas, segundo Humberto Delgado, “Apontamentos – Açores”, Capítulo XIII, p. 15: “Brigadier General Smith (...) enlisted as a private in the Infantry in 1904 and fought in the Philippines. In 1910 he built a plane and by 1911 was accomplished pilot. In 1923 he was retired (withdrawn) from the Army with many broken bones after accidents, physically disabled.”

³⁶⁶ Entrevista ao General A. D. Smith citada em *Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores*, p. 8.

americano em Outubro de 1920 como cadete-aviador e saiu um ano e meio depois como segundo tenente. Manteve-se na reserva até reentrar ao serviço em Outubro de 1942. Como civil, desempenhou cargos de grande responsabilidade na *Civil Aeronautical Commision*.³⁶⁷ Nos três anos anteriores, Yuravich havia estado em Washington, Georgetown, na Guiana Britânica; Natal; Terceira e Santa Maria.³⁶⁸

Inicialmente, fora decidido que o transporte das Lajes para Santa Maria seria feito por avião. Só na noite do dia 2 de Agosto é que o plano foi alterado no sentido de o transporte ser efetuado por barco. Como não tinham comunicação com Santa Maria, não podiam aferir das condições da pista entretanto construída pelos portugueses. Segundo o nosso narrador, o General Smith e o Tenente-coronel Yuravich ainda ponderaram sobrevoar a pista para verificar as suas condições, mas acharam que isto poderia embaraçar os portugueses.³⁶⁹

Na manhã de 3 de Agosto iniciou-se a preparação de todo o material a enviar para Santa Maria, sendo que a todo o equipamento e uniformes foram retiradas as referências militares, sendo substituídas pelas insígnias da *Pan American Airways*. Às 10h00 partiram para Angra do Heroísmo, carregaram o navio com a ajuda dos militares britânicos e às 21h00 partiram do seu porto. Este grupo e carga³⁷⁰ chegaram a Santa Maria às 19h30 do dia 4 de Agosto, a bordo do *Carvalho Araújo*, que entretanto escalara em Ponta Delgada.³⁷¹

Ultrapassadas as dificuldades de descarregamento com a ajuda dos locais, duas horas depois, e visto que a ilha não era eletrificada, foi acionado um gerador elétrico, para espanto dos locais. Pela meia-noite, estava todo o material descarregado. Os oficiais pernoveram no quartel militar português e os soldados ficaram nos quartos do hospital de Vila do Porto.³⁷²

³⁶⁷ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 8.

³⁶⁸ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 9. Encontrámos um artigo em vários jornais norte-americanos do dia 21 de Abril de 1938 indicando Edward L. Yuravich como representante do *Federal Bureau of Air Commerce*, anunciando o início dos voos da *Imperial Airways* e da *Pan American Airways* entre Nova Iorque e Foynes, na Irlanda.

³⁶⁹ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 9. Fonte: Interview with Lt. Col. Edward L. Yuravich, Operations Chief, 1391st AAF BU, NAD-ATC, by Historical Clerck, Feb 27, 1946.

³⁷⁰ Material carregado em 10 camiões desde as Lajes até Angra, 2 Jeeps e um “weapon carrier”.

³⁷¹ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 10. Norman Herz foi um dos elementos desta comitiva que seguiu no *Carvalho Araújo* e conta o episódio, na primeira pessoa, no capítulo “*Pan Am goes to Santa Maria*” do seu livro *Operation Alacrity: The Azores and the war in the Atlantic*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 2004; p. 304-318.

³⁷² Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 11.

Os primeiros serviços instalados

Na manhã seguinte, 5 de Agosto, iniciaram-se os trabalhos no local escolhido para o acampamento, que ficou concluído nesse dia. No dia seguinte, 6 de Agosto, dedicaram-se à instalação das estações meteorológica e de comunicações.³⁷³

A pedido dos oficiais portugueses, as comunicações não deviam iniciar-se antes de 7 de Agosto. Assim, um minuto depois da meia-noite da data acordada, iniciaram-se as comunicações da estação que adotou o nome inicial de “*Easy William*”. O primeiro contacto foi feito com a base na Terceira, dando conta das condições da pista.³⁷⁴

A instalação da estação meteorológica estava a cargo de Kenneth Camelin, que já havia montado as da Islândia e das Lajes. A estação entrou em operação no dia 7, produzindo observações horárias das 06h30 às 19h30 e observação sinóptica às 00h30. A partir do dia 19 de Agosto, com reforço de pessoal, passou a fazer observações horárias das 04h30 até às 19h30 e observação sinóptica às 03h00.³⁷⁵

Inicialmente estava previsto que fosse os *Aviation Engineers* a construir a base, mas devido a escassez de pessoal, foi considerada a possibilidade da utilização de trabalhadores civis no projecto, sob orientação do Corpo de Engenheiros. Este já tinha utilizado ajuda civil na construção de bases na América do Sul e, visto que alguns destes trabalhadores experimentados estavam, por esta altura, disponíveis, pareceu prático usá-los, se os acordos necessários fossem feitos.

Os soldados do *928th Engineer Aviation Regiment* iniciaram o levantamento no dia 7 de Agosto e, no dia 28 de Agosto, chegou um grupo de trabalhadores civis da *Michel Baker, Jr. Engineering Co.*, de Pittsburgh, na Pensilvânia, para continuar os trabalhos. Os trabalhadores portugueses haviam feito a pista temporária e agora era tempo de os americanos fazerem alguns melhoramentos, nomeadamente o seu aumento em 3500 pés [1047 metros] e uma correcção na sua orientação inicial que era 349° (“11 degrees west of north”).

É curioso o comentário dos americanos sobre os trabalhadores locais:

It is surprising how much earth the native laborers can move using only the most primitive tools. They do not employ shovels but use a wide blade pick-hoe, carry the earth

³⁷³ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 11-12.

³⁷⁴ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 13.

³⁷⁵ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 15-16.

in wicker baskets, and move really huge rocks by balancing them on their shoulders and neck.³⁷⁶

O Primeiro Avião em Santa Maria

Na manhã do dia 8 de Agosto, o avião C-47A nº 224290 contactou a estação “*Easy William*” para instruções de aterragem. Cinco minutos depois, partiu de regresso às Lajes.³⁷⁷ Este voo inaugurou uma série de outros que forneceriam a nova Base e aos quais os aparelhos nº 290 e 960 estavam dedicados. Os seus pilotos, apesar de serem militares, não deviam usar qualquer insígnia e as aeronaves as da *Pan American* e dos Estados Unidos, dando seguimento ao desejo das autoridades portuguesas para que as forças armadas dos Estados Unidos não aparecessem oficialmente relacionados com a instalação deste campo.³⁷⁸

Este primeiro voo, de 8 de Agosto, trouxe o Brigadeiro J. S. Bragdon, chefe da *Military Construction Division of the Corps of Engineers*, com uma equipa de dezoito pessoas. A restante equipa de Bragdon chegou nos dias 10 e 11 de Agosto.

Na vistoria que o *Deputy Chief* do *Special Project III*, Major R. S. McClellan, tinha feito a Santa Maria, havia reportado a Bragdon o seguinte:

In view of the long, painstaking, delicate diplomatic negotiations which had been carried out and in view of the fact that certain negotiations remained to be carried out, it was ATC's opinion that the Corps of Engineers should confine their activities, as far as possible, to those of a fact finding survey party. If it becomes necessary to discuss the facilities which were to be provided, it is desired that these discussion be limited to the port improvements, runways, taxiways and parkings aprons and that any discussion of the buildings at this time be avoided.³⁷⁹

Assim, o General Bragdon limitou-se a reunir dados sem discutir com as autoridades portuguesas as infraestruturas a serem construídas.

³⁷⁶ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 17.

³⁷⁷ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 14. Na bibliografia que tínhamos acesso até a esta data, era indicado o dia 7 de Agosto como a data de aterragem deste primeiro avião em Santa Maria.

³⁷⁸ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 17-18.

³⁷⁹ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 19.

Agosto em Santa Maria

Logo nos primeiros dias criou-se um bom relacionamento entre os militares americanos e a população local. Era comum serem convidados para jantar em suas casas.³⁸⁰ O mesmo aconteceu entre os oficiais americanos e os militares portugueses.³⁸¹ O General Smith relata o seguinte episódio:

I have always tried to be fair with Col. Serrano. When we came over we brought some arms with us and I was advised not to tell him about the weapons. I went myself to his office with the manifests and pointed out to him the pages I wanted him to pay attention to particular, the ones dealing with arms, I said to him, 'I want you to know that we have this ordnance material... it will help us to protect you if you need any help... I am going to play ball with you one hundred percent.... You're going to know exactly what we are doing... (...)' Col. Serrano got up from the table and shook my hand and said, 'That's the way I want it to be.'... I haven't tried to fool him... and I think that it has paid us.³⁸²

Estas boas relações foram também verificadas quanto ao tratamento da questão dos terrenos. Quando era necessário novo terreno para ocupação temporária ou permanente, o General Smith ou os seus representantes tinham autoridade para contactar os oficiais portugueses em Santa Maria. O Dr. António G. Lourenço era o responsável ligado à missão militar portuguesa na ilha, indicado para tratar das transações relacionadas com a apropriação da terra. Neste aspeto, houve sempre muita colaboração sendo que por vezes os terrenos eram disponibilizados numa questão de horas, nunca demorando mais do que uma semana.³⁸³ A única apreensão dos marienses em relação aos americanos seria a sua utilização da fonte pública de Vila do Porto para abastecimento de água, pois não havia garantias sobre a sua capacidade.³⁸⁴

A 20 de Agosto, contava-se apenas nove civis americanos em Santa Maria, que ficavam junto com os militares. Mas como se esperava mais civis e mais militares, decidiu-se iniciar a montagem de um espaço reservado a civis, a cerca de uma milha para nordeste do campo militar. No dia 22,

³⁸⁰ Norman Herz conta a história do seu convite e jantar em casa de um representante do município nas páginas 310 e 311 de *Operation Alacrity*.

³⁸¹ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 19.

³⁸² Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 20. Fonte: *Interview with Brig. Gen. A.D. Smith, CG, USAF, Azores, by 1st Lt. James M. Clarke, Jr., March 1, 1945*.

³⁸³ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 28.

³⁸⁴ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 23.

iniciou-se a montagem destas tendas. Do dia 28 de Agosto até ao dia 8 de Setembro, chegaram vários grupos de civis que vieram da Terceira e que resultaram num total de sessenta e dois indivíduos que eram funcionários de companhias de construção de Atlanta.³⁸⁵

No dia 25 de Agosto foi montada uma “special services tent”. Tinha uma mesa de ping-pong, livros e equipamento desportivo. Foi também utilizada para exibição de um filme, a que assistiram muitos trabalhadores portugueses. No entanto, o padre de Vila do Porto não terá gostado disto, fazendo saber aos militares americanos que os filmes deviam passar pelo crivo da censura por parte das autoridades portuguesas antes de serem exibidos.³⁸⁶ Em Outubro, foi aumentada a área dedicada ao lazer com mais uma mesa de ping-pong, um fonógrafo e um grande número de discos, um rádio, uma biblioteca, jogos de mesa, um piano e outro equipamento. Uma atividade que era muito apreciada era a volta à ilha feita em grupos de trinta, aos domingos. Nestes dias, realizavam-se ainda jogos de basebol e voleibol. Eram exibidos filmes quatro noites por semana, para os militares, e três noites por semana, para os civis. O sucesso desta atividade levou à construção de um cinema ao ar livre contando com um palco e bancos para acomodar duzentas pessoas.³⁸⁷

O serviço de inteligência e segurança iniciou funções no dia 9 de Setembro. A sua maior função era proteger a classificação de “*Top Secret*” atribuída ao *Project III*, de forma a assegurar a neutralidade portuguesa. Assim, os militares e civis não deviam saber para que local iam, ao sair dos Estados Unidos e, já em Santa Maira, não deviam fazer referências no seu correio que pudessem desvendar o local. No entanto, esta dissimulação era precária. Eram visíveis as marcas dos distintivos arrancados do fardamento cáqui que os militares americanos usavam e, nas tendas, era visível o equipamento militar. Era, portanto, conhecimento geral dos locais de que havia um número considerável de militares americanos.

Na realidade, era difícil impedir o acesso dos locais aos trabalhos em curso. Havia muitos trabalhadores civis portugueses e era complicado distinguir aqueles que estavam autorizados dos que não estavam, visto que não havia nenhuma vedação. O povo da ilha fazia frequentes visitas para apreciar os trabalhos de construção, até que foram atribuídos números ao pessoal civil e assim passou a ser mais fácil, para a polícia militar³⁸⁸, manter os restantes fora da base.³⁸⁹

³⁸⁵ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 27.

³⁸⁶ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 24.

³⁸⁷ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 67.

³⁸⁸ A farda da polícia militar consistia de uma camisa e calça cáqui, *leggings*, chapéu civil, uma fita de braço com a palavra “Guard” e um bastão.

³⁸⁹ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 54-58.

Dos “*Liberty Ships*” ao Início da Construção

Quando, no dia 13 de Agosto, chegou a Santa Maria o Tenente Coronel Russel W. Gray para assumir o comando temporário das tropas do *Special Project III*, muito trabalho já havia sido feito, mas a pista precisava de melhoramentos constantes devido às bolsas de argila que se abatiam. As condições do porto eram bastante precárias e era esperado o navio português transportando carga para a base de Santa Maria no dia 19. Era, portanto, urgente melhorar as condições de descarga do porto. Assim, foi solicitado o envio, das Lajes para Santa Maria, de equipamento para melhoramento da grua, equipamento esse que chegou, por avião, no dia 16 de Agosto. Também foi pedido à Terceira o envio de um rebocador de 42 pés (12,8 metros) e uma barça com motor. Estes eram necessários para as manobras de descarga no porto, mas também para transportar uma máquina escavadora que era fundamental para a construção da estrada que ligaria o cais ao campo. Assim, no dia 16 de Agosto, saiu da baía da Praia da Vitória para Santa Maria uma barça e um rebocador transportando uma escavadora que demorariam cerca de 24 horas de viagem, chegando a Vila do Porto às 15h30 do dia 17.

De facto, o problema da estrada que ligava o porto ao campo tinha de ser resolvido rapidamente. A estrada existente (através da vila) era utilizada apenas por carros de bois e tinha uma ponte que não garantia a segurança para o peso da carga que teria de por lá passar. Assim, em meados de Agosto iniciou-se a construção da nova estrada que ligaria o cais ao campo e que viria a ser batizada de *Estrada da Birmânia*.³⁹⁰

A imensa quantidade de carga necessária para a base era esperada nos “*Liberty Ships*” em meados de Setembro. Nestes barcos era também esperada uma grande quantidade de pessoal militar e civil. Para desembarque de todo este material, vieram também mais militares da Terceira.³⁹¹

Chegada da Primeira Fase

No dia 15 de Setembro, o “*Liberty Ship*” *William Few* chegou a Santa Maria. O destacamento militar com o código *Casual Detachment 0952-A*, consistia de onze oficiais, sessenta e três soldados da Força Aérea e sessenta e um soldados do *786th Military Police Detachment*. O

³⁹⁰ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 20-26.

³⁹¹ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 28-29.

destacamento civil consistia de duzentos e sessenta e sete trabalhadores das construtoras *Sheppard e Hart*.

O destacamento 0952-A foi formado na base americana de Grenier, em Manchester, New Hampshire, Massachusetts, seguindo depois para a base Patrick Henry, no Estado da Virgínia, onde se juntou o destacamento civil. Depois de algumas hesitações, o destacamento militar e civil seguiu por comboio do campo Patrick Henry para o porto de embarque de Hampton Roads, em Newport, na Virgínia, a fim de embarcar no *William Few*. Saíram na noite de 1 de Setembro, juntando-se a um comboio de sessenta e cinco navios e dezasseis patrulhas.

O navio deixou o comboio a duzentas e cinquenta milhas do seu destino, apenas acompanhado por um arrastão britânico, o que preocupou os militares e civis a bordo, até que a ilha foi avistada a 14 de Setembro, ancorando às 14h00. Neste mesmo dia, o destacamento da polícia militar desembarcou, sendo que os restantes apenas o fizeram no dia seguinte.³⁹²

À chegada deste destacamento, no dia 15 de Setembro de 1944, a *Station X* onde era implementado o *Project III* consistia, na parte militar, de quarenta e cinco tendas piramidais, como alojamento dos duzentos e sete oficiais e cento e oitenta e seis soldados, e nove outras tendas para serviços de apoio. Na parte civil, havia cento e vinte e cinco tendas piramidais, duas tendas-hospital e outras com serviço de cozinha e cantina.³⁹³

Chegada da Segunda Fase

A segunda fase do *Project III* – destacamento militar 0952-B e destacamentos civis 4956-A e B – chegou a Santa Maria no dia 5 de Outubro. O Destacamento militar consistia de sete oficiais e cento e sete soldados e mais um oficial e vinte e seis soldados do *66th Regiment Detachment of the Army Communications Service*. O destacamento civil totalizava duzentos e trinta e cinco elementos. Foram usados os mesmos locais de reunião dos destacamentos anteriores.³⁹⁴

A descarga dos “*Liberty Ships*” foi lenta, dadas as condições do mar e do porto e a falta de experiência dos trabalhadores civis empregues nesta tarefa. Apesar dos vários percalços, o *William*

³⁹² Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 30-35.

³⁹³ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 36.

³⁹⁴ Descrição dos acontecimentos ao longo da viagem entre as páginas 38 e 41 de Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores.

Few, o primeiro a chegar, completou o descarregamento no dia 30 de Setembro. Os restantes nove navios descarregaram entre os dias 26 de Setembro e 24 de Outubro.³⁹⁵

O Início da Construção

A construção iniciou-se no dia 25 de Setembro. Previa-se o fim das obras para o dia 31 de Maio de 1945, e o seu custo total estava estimado em 12.732.164 dólares americanos. A 31 de Outubro, quando se esperava que estivesse 8% da obra construída, já estava concluída 10% e o valor gasto já ascendia a 1.305.935 dólares americanos. Quando completa, a base teria capacidade para um total de três mil cento e doze efetivos.³⁹⁶

Na primeira quinzena de Outubro, chegaram a Santa Maria os oficiais e soldados para instalação do serviço de comunicações da base. O projeto mais importante deste serviço era a montagem do equipamento para as comunicações terra-ar, ficando em estado bastante avançado a 31 de Outubro.³⁹⁷ Por indicação da base de Presque Isle, quartel-general do *Army Airways Communications System*, o indicativo da estação de Santa Maria foi alterado para WYSZ. Até 31 de Outubro, o tráfego de mensagens da estação de rádio era de trinta mensagens, dado que as mensagens de partida de aeronaves era feita por voz para as Lajes.³⁹⁸

À exceção das instalações para os serviços de Comunicações e Meteorologia, cabia ao Corpo de Engenheiros a construção da restante base. O Coronel Malcolm K. Moore era o engenheiro responsável pela construção de todo o projeto e por todos os trabalhadores civis.³⁹⁹

O Tenente Coronel Edward L. Yuravich foi nomeado Chefe de Operações no dia 28 de Outubro, sendo assistido, a partir de 3 de Outubro, pelo Capitão Horace H. Cox. Desde a aterragem do primeiro avião, no dia 8 de Agosto, até 31 de Outubro, fizeram escala em Santa Maria oitenta e quatro aviões do tipo C-47A. No entanto, os registos só foram feitos a partir de 3 de Outubro, sendo que, neste primeiro mês de registos iniciado ao terceiro dia de Outubro, registou-se a chegada de 125 passageiros e a partida de 89. Os visitantes mais distintos que a base recebeu até ao dia 31 de Outubro foram o Brigadeiro General L. G. Fritz, *Commanding General of the North Atlantic Division of the A. T. C.*, passando o dia 13 de Setembro na ilha, e o Major General C. R.

³⁹⁵ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 72.

³⁹⁶ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 78.

³⁹⁷ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 74.

³⁹⁸ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 82.

³⁹⁹ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 78.

Smith, Subcomandante do *Air Transport Command*, que visitou a base no dia 4 de Outubro de 1944.⁴⁰⁰

A primeira linha telefónica foi instalada no dia 6 de Outubro, sendo que no final deste mês já os vários serviços estavam ligados, incluindo uma ligação com o destacamento da polícia militar em Vila do Porto.⁴⁰¹ No dia 7 de Outubro, os serviços postais da base já estavam a funcionar em pleno, tendo registado o primeiro envio da APO #406. A mercearia da base abriu no dia 18 de Outubro, funcionando numa das tendas, contendo apenas “*candy, cookies and cigarettes*” que tiveram o rápido e feroz ataque de formigas e ratos. O início da construção do edifício permanente deu-se no dia 17, sendo um dos primeiros a ser concluído.⁴⁰²

A Ativação da Base

A 15 de Setembro, à chegada do primeiro “*Liberty Ship*”, como a base ainda não tinha sido ativada, não poderia haver nomeações oficiais para as várias secções. No entanto, o primeiro destacamento – 0952-A – já estava em terra e a trabalhar, o que terá levado à necessidade de definir algumas responsabilidades. Assim, o Tenente Coronel Gray indigitou, verbalmente, o Primeiro Tenente Charles S. Ballinger como *Squadron Commander* e o Primeiro Tenente Cleaveland A. Baker como *Base Adjutant and Personal Officer*⁴⁰³, sendo este substituído nesta função pelo *Chief Warrant Officer* Sam A. Schub, na sequência da sua chegada, na segunda fase.⁴⁰⁴

Oficialmente, e segundo a *Special Order* #32 de 22 de Setembro, o pessoal militar dos destacamentos 0952-A e 0952-B eram assignados ao *Squadron “A” da 1390th AAF Base Unit, Lagens Airfield, Terceira*, destacados para sítio do *Special Project 111*.⁴⁰⁵

No dia 17 de Outubro é, finalmente, ativada a *1391st American Air Force Base Unit, North Atlantic Division, Air Transport Command*, em Santa Maria. O Quartel-general da *North Atlantic Division* assignou os destacamentos 0952-A e 0952-B como o primeiro quadro da *1391th AAF BU, NAD, ATC*, assumindo o comando desta nova base o Tenente Coronel Russel W. Gray.⁴⁰⁶

⁴⁰⁰ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 80.

⁴⁰¹ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 65.

⁴⁰² Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 69.

⁴⁰³ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 36-37.

⁴⁰⁴ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 46.

⁴⁰⁵ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 43.

⁴⁰⁶ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 43.

O Tenente Coronel Gray emitiu a sua primeira *Special Order* no dia 20 de Outubro, organizando o novo esquadrão, e no dia 28 de Outubro foram destacados alguns serviços assignados à *1390th AAF Base Unit*, nas Lajes, para a *1391th AAF Base Unit*, em Santa Maria.⁴⁰⁷

No dia 31 de Outubro, a base de Santa Maria contava com um total de duzentos e oitenta e dois militares, mil quatrocentos e cinquenta e nove trabalhadores civis americanos e mil duzentos e cinquenta e seis trabalhadores portugueses contratados pela *Pan American Airways*. Havia que contar, nesta data, com mais seiscentos e trinta militares em solo americano assignados aos trabalhos nesta base para um total de 3627.⁴⁰⁸

2.3. A Construção

Este período inicia-se nos primeiros dias de construção da base após a sua ativação e acaba com a sua abertura oficial, no dia 15 de Maio de 1945. É também baseado no relatório do historiador da base que, como nota ser anormal, se ocupa essencialmente de atividades civis.

Eram três as entidades envolvidas na construção do projeto: a *Pan American*, apesar de funcionar apenas como testa de ferro devido a questões diplomáticas; o *Air Transport Command* (ATC), que à altura era um departamento do Exército americano; e uma sociedade de construção, através do Corpo de Engenheiros do Exército americano.

O ATC era o “eventual” operador da base, quando essa estivesse completa, e como tal assumiu bastante das responsabilidades na construção da mesma. Era responsável pelo alojamento provisório, até que as barracas permanentes fossem construídas; pelos guardas e pelos serviços médicos de todos os trabalhadores. Para além destes, os serviços de transporte aéreo, postais e de comunicações, onde se incluía o cinema, eram da sua responsabilidade.

A companhia de construção era, na realidade, a junção de duas: A W. C. Shepherd Co., de Atlanta, no Estado da Georgia, e a W. A. Hart Co., de Fort Lauderdale, na Florida. Houve ainda um pequeno contingente de uma terceira empresa, a Michael-Baker Co., de Pittsburg, no Estado da Pensilvânia. Estas empresas, que localmente eram conhecidas como “*Shepherd & Hart*”, eram responsáveis por toda a construção da base, descarregamento dos navios e transporte para armazéns. Para além disso, eram responsáveis pela alimentação e lavagem de roupa de todo o pessoal, até que as instalações definitivas do ATC estivessem concluídas.

⁴⁰⁷ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 46.

⁴⁰⁸ Historical Report – 4 August 1944 – 31 October 1944 – Santa Maria Azores, p. 46-47.

O rácio de fornecimento de homens pela “*Shepherd & Hart*” era aproximadamente de 65-35 por cento, respetivamente. Estes trabalhadores foram angariados por várias áreas nos Estados Unidos sendo indicados pela *War Manpower Commission*. Na sua maioria, eram dos Estados sede das empresas, mas também havia trabalhadores de Minneapolis e Boston. Estas proveniências, levou a que se tenha revivido a Guerra Civil americana, pois havia tendas que se auto apelidavam de *Southern* ou *Northern*.

Devido à urgência e à pressão para que o projeto se desenvolvesse o mais rapidamente possível, não houve o devido tempo para averiguar o cadastro do pessoal escolhido. Segundo um dos responsáveis pelo pessoal “it is unfortunate that time wouldn’t allow us to go into their backgrounds to weed out certain ones... we later found out that many of them had prison records... some of them came on the project because they had to leave the country for one reason or another.”

A “*Shepherd & Hart*” foram notificadas no dia 24 de Julho de 1944 de que ficariam com o trabalho, não lhes restando, por isso, muito tempo para escolha de trabalhadores. Como nota o responsável pelo projecto, “if we could have ascertained that we would have been able to secure more than 400 Portuguese workers we would not have had to bring so many of the common laborers over here... and this group gave us problems. We had such a hard time getting common labor in the States that we even attempted to hire Puerto Ricans, but that fell though.”⁴⁰⁹

Trabalhadores Civis Americanos

Houve uma permanente corrente de trabalhadores civis americanos a chegar a Santa Maria entre os dias 3 de Agosto de 1944 e 23 de Fevereiro de 1945. Foram um total de 2067, dos quais foram repatriados 768. Mês a mês, era esta a dotação mensal de civis americanos no projeto da base: Em Novembro, 2089, sendo que 630 estavam nos Estados Unidos; 1610 em Dezembro, 1590 em Janeiro, 1480 em Fevereiro, 1477 em Março, 1340 em Abril e 1200 em Maio.

Houve alguns problemas laborais com este grupo de trabalhadores, nomeadamente no início do mês de Novembro quando reclamaram do atraso no pagamento, pois nem eles nem as suas famílias nos EUA recebiam desde 22 de Setembro. Ocorreram algumas manifestações e motins

⁴⁰⁹ Santa Maria History 1944 – 1945 HISTORICAL DATA SANTA MARIA AIRFIELD SANTA MARIA, AZORES MAY 15, 1945 – September 30, 1945 HEADQUARTERS CENTREAL ATLANTIC WING (NAW AD ATC) (1391ST AAF BASE UNIT) APO #406, c/o Postmaster, New York, New York. p. 5-6.

até que a situação foi resolvida logo no dia 12, pois colocava em perigo o projeto. Este incidente levou a que o serviço de pessoal tivesse sido transferido de Miami, onde era a sede do Corpo de Engenheiros, para o escritório do Engenheiro Chefe, em Santa Maria.⁴¹⁰

No entanto, as queixas não ficaram por aqui. As reclamações iam desde problemas na contabilização das horas, a tarefas não condizentes com a sua qualificação ou ao que se tinham proposto trabalhar, até à falta de talheres para as refeições e as longas filas para as refeições que encontravam já frias.⁴¹¹ Este último problema só seria resolvido em março de 1945, com a entrada em funcionamento das várias infraestruturas construídas.⁴¹²

Militares Americanos

Em Novembro, a base americana contava com apenas 282 oficiais e soldados sendo já 607 em Fevereiro. Para engrossar este número foram chegando vários contingentes até que, em Maio de 1945, eram um total de 1273, número que viria a duplicar em Agosto de 1945, quando a base estava construída, inaugurada e em plena operação.

Grande parte destes primeiros militares estava relacionada com atividades de segurança: a Polícia Militar e os serviços de investigação e censura. A Polícia Militar tinha por função manter uma relação pacífica entre portugueses e americanos e entre americanos militares e civis, bem como guardar os equipamentos americanos. Teve enormes dificuldades em manter a ordem junto dos civis americanos com quem mantinha uma relação tensa, alimentada por provocações como “why ain’t you bastards up with the real soldiers?” O facto é que os soldados da polícia militar, a quem não foi permitido usar as insígnias militares americanas até ao dia 11 de Dezembro de 1944, toleravam menos um desacato provocado por um civil americano do que por um militar americano. Tal resultou em quatrocentas detenções de civis no período entre Novembro e Janeiro, contra apenas dezassete militares. Os roubos também eram constantes, sobretudo de bens de consumo alimentar no porto. O reforço de homens neste serviço e o repatriamento de 343 civis americanos, no início de Dezembro de 1944, pacificou os ânimos e reduziu o número de roubos.⁴¹³

⁴¹⁰ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 11-12.

⁴¹¹ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 12-14.

⁴¹² HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 37.

⁴¹³ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 26-28.

Os serviços de censura tinham como principal função ajudar a manter em segredo a localização desta nova base americana, por razões diplomáticas e de segurança militar. Para tal foi imposto um rígido programa de censura de todo o correio de forma a garantir um silêncio absoluto no que toca a referências que pudessem indicar a localização geográfica da base.

Este serviço foi inicialmente realizado em Santa Maria, mas o aumento do seu volume levou a que fosse transferido para o *Office of National Censorship*, em Nova Iorque, no final de Novembro. Mas logo em meados de Dezembro, depois de receber 5500 itens, este serviço central informou que estava já sobrecarregado e que não poderia continuar a inspecionar o correio de Santa Maria. Aproveitou essa ocasião para fazer um breve relatório sobre o correio censurado referindo que era frequente a menção à localização da base e tipo de construção. Era também frequente a expressão de insatisfação pelo facto de o correio ser censurado, pelas condições de alojamento e da comida e por prisões em cerca de arame farpado com guarda, e por serem tratados como criminosos quando se queixavam de doença.⁴¹⁴ O facto é que eram aplicadas severas regras a quem se fizesse passar por doente: os homens ou estariam a trabalhar, no hospital, ou na casa da guarda.⁴¹⁵

O serviço de censura voltou assim a ser realizado em Santa Maria a partir de 15 de Janeiro de 1945, com a admissão de seis elementos femininos civis americanos. De um total de 6.086 cartas censuradas na primeira semana, apenas 125 registaram infrações. Nas 14.111 da segunda semana, apenas 65 violações. Com a chegada de cada vez mais pessoal militar e o constante volume de correio enviado, foi instalada uma unidade militar de censura. Esta apenas vistoriava cerca de 13% do correio, onde eram encontradas muito poucas infrações, resultado do *briefing* dado aos novos militares entretanto chegados à base.

Segundo o historiador da base, houve sempre muito mal-estar no que toca à censura ao correio. O facto é que o retorno de um grande número de civis americanos aos Estados Unidos e de licenças aos militares seria impossível manter o segredo, como era notório com as inúmeras referências a esta base nos meios de comunicação social americanos. Ainda segundo este oficial, poucos percebiam que, apesar de a censura não ser apertada, os americanos mantinham-na como prova para com o governo português de que estavam a fazer tudo o que podiam para que Portugal

⁴¹⁴ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 29-31.

⁴¹⁵ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 29-31.

mantivesse o seu estatuto de neutral. E acrescenta: “The fact that Portugal’s neutrality was not comprised and that U. S. was, through the agreement, enabled to construct a huge military air-base during war-time, certainly should justify a large part of the discomforts of censorship.”⁴¹⁶

Trabalhadores Portugueses (nativos)

Segundo o historiador da base, um dos “bright spots” foi a presença de uma boa disponibilidade de trabalhadores locais. Segundo ele, o trabalhador português era consciencioso, trabalhador, capaz, dadas as limitações da sua experiência, e cheio de vontade de trabalhar com um ordenado que um americano consideraria insignificante.

A *Pan American* era a responsável pela contratação de toda a mão-de-obra portuguesa. O primeiro grupo de cerca de cem marienses foi contratado no dia 5 de Agosto de 1944, altura em que se estimava que a ilha não pudesse fornecer mais de quinhentos trabalhadores. Por isso, segundo conta o historiador da base com recurso ao relatório do *Project Engineer*, foi decidido recorrer a trabalhadores da ilha de São Miguel, “por ser a mais próxima”, os quais recebiam um “contrato verbal” para trabalhar em Santa Maria por três meses, sendo-lhes oferecido transporte, alojamento e alimentação, em tendas piramidais montadas para o propósito junto ao Pico de Maria Dias.⁴¹⁷

O primeiro grupo de trabalhadores oriundos da ilha vizinha chegou no dia 10 de Outubro. Eram duzentos e cinquenta homens, ao que se seguiram cento e cinquenta em Novembro, duzentos em Janeiro e outros trezentos e cinquenta em Março de 1945. Portanto, um total de novecentos e cinquenta, dos quais 20% não aguentaram as condições de trabalho, retornando a São Miguel. Os trabalhadores daquela ilha correspondiam a cerca de dois terços do total dos civis portugueses presentes na construção da base. Aos trabalhadores de Santa Maria era fornecido transporte, caso habitassem fora de Vila do Porto, serviço para o qual estava reservada uma frota de vinte camiões. Os trabalhadores açorianos foram, assim, 1256 em Novembro atingindo um pico de 1700 em Fevereiro e decrescendo para 1306 em Março, 1428 em Abril e 1413 em Maio.⁴¹⁸

⁴¹⁶ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 34.

⁴¹⁷ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 8.

⁴¹⁸ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 9.

Tal como com os trabalhadores civis americanos, também com os portugueses houve problemas relacionados com o pagamento e o número de horas trabalhadas. Depois de alguns erros corrigidos, correu a ideia de que quem reclamasse seria melhor pago, o que levou a uma reunião geral de trabalhadores a fim de explicar as regras que não tinham sido lidas e ao expatriamento do elemento de São Miguel que seria o *leader*. Comparativamente com os americanos, foram poucos os problemas com os trabalhadores portugueses. Segundo o historiador da base, “It was found that the Santa Maria worker was inherently honest, and he proved more reliable than the San Miguel worker. The latter showed a tendency to walk off his job if it was too difficult or if he didn’t like his foreman. Also, the San Miguel man is a strong believer in inside work during the rainy season.”⁴¹⁹ E acrescenta: “San Miguel workers also tried to “dominate the local workers and generally showed that they felt superior to their ‘country cousins’”. They displayed their worldliness by trying to “beat” the contractor in various ways, claiming shortages in pay, cheating on time sheets, etc...”⁴²⁰

Dado o facto de os trabalhadores da ilha de São Miguel estarem deslocados⁴²¹, estes tinham um salário superior aos de Santa Maria. Se um homem de Santa Maria ganhava 20 escudos por dia, o de São Miguel ganharia 22 escudos. Por estes valores trabalhavam dez horas por dia, tendo um acréscimo de 50% nos dias feriados ou em trabalho noturno e de 100% aos Domingos. Tinham direito a cuidados médicos em instalações preparadas para o efeito pela *Pan American*. Os de São Miguel tinham direito a alojamento e alimentação.⁴²²

A diferenciação salarial foi reavaliada em janeiro de 1945, depois de protestos dos trabalhadores marienses argumentando que homens fazendo o mesmo trabalho deviam receber o mesmo salário. Isto levou a que passassem todos a ganhar o mesmo, conforme as suas especialidades, e que fosse determinado um ordenado mínimo de 18 escudos... Uma fortuna para

⁴¹⁹ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 17.

⁴²⁰ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 18.

⁴²¹ “The difference of salaries for the workers of S. Miguel to that of those of Santa Maria is considered a special inducement for being away from their homes and families.” HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 20.”

⁴²² HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 20.

quem estava habituado a ganhar 5 escudos/dia por trabalho qualificado.⁴²³ Os civis americanos ganhavam, no mínimo, setecentos dólares por mês.⁴²⁴

Principais Dificuldades/Desafios

Algumas das grandes preocupações dos americanos nesta base tinham a ver com questões de saúde e sanitárias. Houve uma campanha de vacinação contra a peste bubónica (peste negra) que, segundo o historiador, ainda persistia nestas ilhas desde a Idade Média. Foi incrementada a campanha contra os portadores de doenças como os ratos o que levou à instalação de armadilhas e a destruição dos inúmeros muros de pedra que dividiam as pastagens do perímetro da base. Também a formiga era um tormento para os americanos que as combatiam com DDT.⁴²⁵

A purificação e tratamento químico da água exigiam um grande aparato, visto que, na opinião dos médicos da base, não havia água pura em Santa Maria. Foram realizados vários furos a 3 km do local da base e construídos vários tanques de armazenamento de água.

No mês de Novembro – primeiro mês de plena construção – houve 419 civis que não aguentaram as longas horas de trabalho duro. Como causas, foram identificadas tanto incapacidades físicas como dificuldades neuropsiquiátricas, sendo 62 elementos com estes atributos repatriados no grupo de inadaptados que abandonou a ilha em Dezembro. Mais uma prova de que a escolha dos elementos não seguiu os requisitos necessários.⁴²⁶

No final de Dezembro a base estava equipada com variado equipamento médico de onde se destaca o raio-X para a qual os carpinteiros locais construíram uma sala escura em madeira. O pessoal ao serviço contava com seis oficiais e trinta soldados, bem como um secretário e seis enfermeiras civis.⁴²⁷

Mas as condições ainda não eram as melhores, pois continuavam em tendas. Só em Abril de 1945 passaram às instalações definitivas que incluíam aposentos para os trabalhadores deste serviço e todo o equipamento e a salubridade necessárias. Já as instalações de evacuação médica,

⁴²³ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 21.

⁴²⁴ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 44.

⁴²⁵ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 32.

⁴²⁶ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 33-34.

⁴²⁷ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 35.

para receção e despacho dos pacientes em trânsito, só foram concluídas em Maio. Estavam junto à placa de estacionamento de aviões, ao lado do terminal e zona de operações, onde eram recolhidos os militares evacuados que não teriam condições para continuar a viagem, ou que deveriam ficar para que o avião pudesse ter autonomia para a maior perna da travessia Atlântica: de Santa Maria para os Estados Unidos.⁴²⁸

Os cuidados médicos eram também prestados aos civis portugueses, mesmo para além dos trabalhadores supostamente ao serviço da *Pan American*. Ao início um pouco desconfiadas e supersticiosas, vinham de toda a ilha pessoas com os seus ferimentos ou doenças. O serviço médico dava também todo o apoio ao hospital da ilha.⁴²⁹

As condições sanitárias dos espaços comerciais em Vila do Porto eram também motivo de preocupação para o serviço de saúde da base. Foi feita uma campanha de sugestão aos proprietários dos vários bares e tascas que proliferaram pela vila, convencendo os proprietários de que teriam mais clientes americanos se melhorassem as suas condições. Mesmo assim, não foi possível elevar os estabelecimentos para os padrões militares americanos, pois continuavam a usar água impura para lavagem de utensílios e preparação da comida que era, muitas vezes, segundo o historiador da base, exposta às moscas que passeavam entre o interior dos estabelecimentos e os dejetos dos animais nas ruas.⁴³⁰ A aproximação não foi tão diplomática para com os trabalhadores portugueses na base, pois estes foram obrigados a submeter-se a um tratamento contra parasitas ao serem pulverizados com DDT – diclorodifeniltricloroetano.⁴³¹

As doenças sexualmente transmissíveis eram também uma preocupação para o serviço de saúde da base. Segundo o historiador da base, estas doenças eram praticamente inexistentes na ilha à chegada dos americanos. Alguns casos foram aparecendo mas mantiveram-se sempre a níveis baixos, tendo em conta o número de homens. Era cedido material de prevenção e as poucas prostitutas que arribaram de outras ilhas eram “pretty unpalatable characters” e poucos soldados eram tentados a arriscar a contração de uma doença.⁴³²

⁴²⁸ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 37.

⁴²⁹ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 38-39.

⁴³⁰ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 39-40.

⁴³¹ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p.40.

⁴³² HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p.41.

Mas havia uma doença que, segundo a nossa fonte, era incurável para os americanos em Santa Maria. O ânimo dos americanos, sobretudo dos civis, estava em baixo. Segundo o historiador da base, “There is a dreadful feeling of isolation on Santa Maria, which begins to ‘get’ a man after so long. It is when the men reach this stage that their morale begins to drop.”⁴³³

Para tentar contrariar isto e tendo em conta que eram poucas as distrações disponíveis na ilha, pelo menos do ponto de vista de um americano, os militares contavam com o seu *Special Services* que tinha por função a organização de atividades recreativas. Já os civis não contavam com este serviço, o que atribuía inconstância às suas iniciativas. Na base havia dois espaços para exibição de filmes ao ar livre – um na área militar e outro na área civil, eram organizados passeios à volta da ilha e disponibilizadas bicicletas e equipamento de pesca. Havia também vários campos de softball e ringues de boxe cujas competições, maioritariamente entre civis e militares, eram muito concorridas.

Com a conclusão das obras, houve uma tremenda melhoria nas condições das instalações de recreio. Segundo o historiador da base:

Movement to the new area provided a tremendous increase in the recreational facilities available. The new theater seemed luxurious after the out-door movies and new films were shown almost nightly. A spacious gymnasium was opened, equipment with basketball floor, handball courts, weight lifting apparatus, boxing equipment, etc.. Improvements were made on the softball and baseball diamonds and several tennis courts were laid out and netted in. The big, new Service Club, run by Red Cross girls, was a great improvement over the old storage tents, and many men whiled away their leisure hours there.

All in all, every effort was made to provide entertainment for the men, and everyone agreed that the Special Service section performed a “bang-up” job.⁴³⁴

⁴³³ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p.46.

⁴³⁴ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p.42-43.

O Resultado: as infraestruturas construídas

Um dos pontos onde o trabalho teve de ser mais intensivo foi no cais de Vila do Porto, pois era o único meio de transporte para a ilha das enormes quantidades de material necessário para a construção. Os “*Liberty Ships*”, de fundo era plano e casco duplo, foram perfeitos para as condições do porto de Vila do Porto, pois este não possuía molhe de proteção. Só com este tipo de embarcação puderam algumas descargas ser feitas no calhau/praias junto ao cais ou aproximarem-se bastante junto da costa/cais para que a viagem das barcaças fosse a mais curta possível.

Foi instalada a 169th *Port Company* em Santa Maria com quarenta e cinco homens. Contudo, a chegada de navios a um ritmo superior ao que podiam ser descarregados, as condições de mar e do porto, e a dimensão da equipa, levaram a que fosse ministrada formação a civis americanos e portugueses para reforçar este serviço. Era um trabalho de doze horas diárias.⁴³⁵

A descarga dos “*Liberty Ships*” era efetuada através de barcaças com motor que faziam o transbordo para terra. Para manutenção e salvaguarda das tempestades destas barcaças, foi construído um caminho-de-ferro na foz da Ribeira Grande/Calhau da Roupas.

Uma outra infraestrutura de enorme relevância instalada nesta altura foi o oleoduto (*pipeline*), a estação de bombagem e o armazenamento de combustível (*tank farm*). Até à sua conclusão, o transporte de combustível para a base americana era feito através de bidões de 200 litros (55 galões) o que tornava o expediente moroso, trabalhoso e dispendioso.

A capacidade de armazenamento de combustível inicialmente projetada para instalar em Santa Maria era de quatro milhões de galões, com eventual expansão para seis. Em janeiro de 1945 foi pedida, pelo Comandante da Base, a execução completa do projeto – seis milhões de galões – devido à inconstância do estado do mar nos Açores e ao facto de não haver molhe no porto e a descarga ser feita por via de oleoduto em alto mar. Eram perspetivados períodos de 20 dias de impossibilidade de operações marítimas e a descarga do petroleiro sobre a capacidade de reserva obrigava a que o combustível fosse distribuído por Santa Maria e pela Terceira. O aumento da capacidade de Santa Maria possibilitaria a descarga completa do petroleiro, tornando a operação mais eficiente e eliminando o duplo risco de duas descargas naquelas condições.⁴³⁶ Além do mais,

⁴³⁵ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p.47-49.

⁴³⁶ Tinha havido um incidente na Praia da Vitória no dia 20 de Março na Praia da vitória. HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 58.

seria economicamente mais vantajoso a instalação da capacidade total (6 milhões) enquanto a equipa especializada estava presente.

Este pedido do General Smith foi aprovado no dia 7 de Maio de 1945, tendo os trabalhos iniciado no dia 9 de Maio e terminado no dia 24 do mesmo mês.⁴³⁷ O único contratempo verificado neste processo teve a ver com a colocação da boia de amarração do oleoduto que ficou num local não previsto no projeto, a pedido das autoridades portuguesas, pois afetaria o tráfego local. No entanto, reanalisada a questão pelas autoridades americanas à luz do incidente ocorrido na praia da vitória, foi decidido colocar a boia no local indicado no projeto.⁴³⁸

O Aeródromo – Base

A Base de Santa Maria levou nove meses a ser construída. Estava operacional no dia 15 de Maio de 1945, uma semana após a vitória aliada na Europa. Nesse primeiro dia, registaram-se quinze aterragens de aeronaves e, no fim desse mês, mais de trezentas aeronaves haviam sido despachadas para os Estados Unidos, Grã-Bretanha, Europa e África. No primeiro mês, cerca de quinze aeronaves diárias estavam dedicadas à transferência das forças americanas da Base das Lajes para a Base de Santa Maria. Esta base substituiu a das Lajes como base principal para aviões de carga e passageiros na rota via Açores, fazendo com que mais de sete mil aeronaves C-54 tivessem passado por Santa Maria no período entre 15 de Maio e 30 de Setembro de 1945.⁴³⁹

A missão original da Base de Santa Maria era de servir de escala tanto para aeronaves de transporte como para aeronaves táticas (de guerra) nas rotas entre os Estados Unidos e os teatros de guerra da Europa e na China, Birmânia (atual Mianmar) e Índia. Foi planeada para servir mil novecentas e cinquenta aeronaves de transporte e quatrocentas e cinquenta aeronaves táticas por mês. A relevância tática de Santa Maria acabou por ser limitada, dado o fim da guerra na Europa. No entanto, teve um papel muito importante na reafecção e evacuação de soldados. Este processo tinha o nome de “*Green Project*” e fez passar mais de cinquenta mil veteranos da guerra na Europa

⁴³⁷ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 54-57.

⁴³⁸ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p.57-58.

⁴³⁹ HISTORICAL DATA, SANTA MARIA AIRFIELD, SANTA MARIA, AZORES, PERIOD FROM MAY 15, 1945 TO SEPTEMBER, 30, 1945, Prepared by the Historical Office Central Atlantic Wing (NAW AD ATC) (1391ST AAF Base Unit); APO #406, c/o Postmaster New York, New York; p. 1.

por esta base, rumo aos Estados Unidos.⁴⁴⁰ A reafecção das aeronaves táticas manteve-se, assim, na Base das Lajes, sendo este chamado de “*White Project*”.

Completada a transferência das Lajes e concluídos os “últimos toques”, no final de Junho Santa Maria era “uma das mais bem equipadas bases” da *North Atlantic Division*. Preparada para receber duas mil e quatrocentas aterragens por mês, tinha três pistas construídas sobre fundações na rocha, uma capacidade de carga de sessenta mil libras (27.215.542 kg) e não era afetada por frequentes chuvas fortes.⁴⁴¹ Tinha uma capacidade de armazenamento de combustível de 6 milhões de galões (22.712.470,7 litros) e de 66 mil galões (249.837,178 litros) de óleo. Disponha da última tecnologia em comunicações fixas, rádio e *direction finding* que a base precisava; uma estação meteorológica “*Class A*” que fazia previsões meteorológicas de hora a hora; restaurante e balcão de vendas de bilhetes tanto para transeuntes como para o pessoal da base.⁴⁴²

No dia 9 de Maio – em que se assinalou o final da Segunda Guerra Mundial – houve uma importante alteração na orgânica das forças americanas nos Açores. Todas as instalações e pessoal no arquipélago foram colocados sob jurisdição do *North Atlantic Division, Air Transport Command*. O seu quartel-general, designado por *Central Atlantic Wing (Headquarters, Central Atlantic Wing, NAD – North Atlantic Division – ATC – Air Transport Command)*, foi sediado em Santa Maria e as bases *1391st AAF Base Unit* e *1390th AAF Base Unit* foram colocadas sob comando do Brigadeiro General A. D. Smith. No dia 25 de Maio a *1391st AAF Base Unit* tornou-se quartel-general da *Central Atlantic Wing*. A 26 de Junho a *1391st AAF Base Unit* foi oficialmente designada “*Central Atlantic Wing, North Atlantic Division, Air Transport Command, Headquarters, Santa Maria Island, Azores*” e colocada sob o comando do Coronel Sigmund F. Landers. O pessoal da *1391st AAF Base Unit* foi alocado à *Central Atlantic Wing* e a *1390th AAF Base Unit* colocada sob a sua jurisdição.

⁴⁴⁰ HISTORICAL DATA, SANTA MARIA AIRFIELD, SANTA MARIA, AZORES, PERIOD FROM MAY 15, 1945 TO SEPTEMBER, 30, 1945, Prepared by the Historical Office Central Atlantic Wing (NAW AD ATC) (1391st AAF Base Unit); APO #406, c/o Postmaster New York, New York; p. 1-2.

⁴⁴¹ HISTORICAL DATA, SANTA MARIA AIRFIELD, SANTA MARIA, AZORES, PERIOD FROM MAY 15, 1945 TO SEPTEMBER, 30, 1945, Prepared by the Historical Office Central Atlantic Wing (NAW AD ATC) (1391st AAF Base Unit); APO #406, c/o Postmaster New York, New York; p. 5.

⁴⁴² HISTORICAL DATA, SANTA MARIA AIRFIELD, SANTA MARIA, AZORES, PERIOD FROM MAY 15, 1945 TO SEPTEMBER, 30, 1945, Prepared by the Historical Office Central Atlantic Wing (NAW AD ATC) (1391st AAF Base Unit); APO #406, c/o Postmaster New York, New York; p. 5.

Custos da Construção da Base

Segundo o historiador da base, a 31 de maio de 1945, a construção da base estava completa a 92%. O custo total da sua construção ascenderia a treze milhões de dólares (\$13,760,503,00). Atualizado a valores de hoje corresponderia a dezoito mil milhões de dólares (\$18,569,719,715.14)⁴⁴³. Abaixo colocamos os custos discriminados tal como se encontram no relatório do historiador da base⁴⁴⁴:

Entire Job	\$13,760,503,00	
Unloading Ships	775.125.00	13 Ships
Temporary Construction	597.412.00	34 buildings
Project Supply	447.000.00	11 Ships
Site Grading	488.925.00	164.000 Cu. Yds.
Drainage	215.422.00	15.300 Linear Ft.
Roads & Parking Areas	611.937.00	12 Miles
Sewage System	245.142.00	35.500 linear Ft.
Water System	376.783.00	59.000 linear Ft.
Electrical System	244.554.00	12 Miles
Runway & Taxiway Grading	2.598.718.00	1.3923000 Cu. Yds.
Runway & Taxiway – Base Course	524.345.00	194.000 Cu. Yds.
Runway & Taxiway Paving	929.428.00	467.000 Sq. Yds.
Acft. Maintenance & Parking Apron	1762.110.00	462.000 Sq. Yds.
Troop Housing	1.372.806.00	60 Buildings
Oper. & Tech. Bldgs.	243.747.00	19 Buildings
Administrative Bldgs.	59.744.00	3 Buildings
Community Buildings	179.948.00	6 Buildings
Station Supply Bldgs.	254.655.00	20 Buildings
Motor Pool Bldgs.	34.900.00	7 Buildings
Hangar	119.250.00

⁴⁴³ Simulação realizada em <http://www.dollartimes.com/inflation/inflation.php?amount=1&year=1944>

⁴⁴⁴ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 59-60.

Hospital buildings	272.724.00	14 Buildings
Refrigerated Warehouses	89.437.00	7 buildings
Warehouses, AC & QM	136.302.00	13 buildings
AC Gasoline – Erection of 7 bottled tanks and sea unloading facilities
AC Gas System	583.236.00	6.000.000 Gallons
Radio Buildings	52.231.00	11 Buildings
Night Lighting Facilities	138.628.00
Fencing	49.160.00	42.000 Linear Ft.
Grassing	34.433.00	385 Acres
Docs, Maritime Railway, Cargo	149.151.00
Parking Area
Air Evacuation hospital	119.250.00	Job

Destes 13 milhões de dólares, foi esta a distribuição pelas várias empresas ou instituições envolvidas⁴⁴⁵:

Pan-American Airways, Inc. N.Y., N.Y.	Construction Management Local Procurement and Employment of Native Labor CPFF	\$901.001.00
	PAA Overhead	90.000.00
	PAA Fixed Fee	1.00
	PAA Salaries	35.000.00
	Native Labor	325.000.00
Const. Management (thru subcontract with W.C. Shepherd & W. A. Hart Co.)	Fixed Fee	\$150.000.00
	Recruiting Expenses	50.000.00
	Reimbursable Purchases	20.000.00
	Local Purchase & Custom Purposes	110.000.00

⁴⁴⁵ HISTORICAL REPORT; 1 NOVEMBER, 1944, THROUGH 15 MAY, 1945, SANTA MARIA, AZORES; 1391ST AAF BASE UNIT, NAW-ATC; p. 61.

	Survey Work (through sub-contr. With Michael Baker Co.)	63.000.00
	Erection of 9 Welded Tanks, thru sub-contr. With Hammond Iron Wks.	58.000.00
Direct Gov't Cost		\$12.759.502.00
	Equipment, Material, & Hired Labor	\$11.539.178.00
	Plans & Specs by OCE	\$40.783.00
	Engr., Superv., Overhead	\$1.179.541.00
Total Contracts & Direct Gov't. Costs		\$13.660.503.00
	Contingencies	100.000.00
		\$13.760.503.00

Daqui vemos que a PAA recebeu \$1.351.002,00 dólares e as empresas de construção receberam \$451.000,00 dólares. Os restantes \$12.759.502.00 e os \$100.000,00 reservados a contingências foram da responsabilidade direta do Governo dos Estados Unidos da América. Um total de \$13.760.503.00. Tem sido discurso comum de que Oliveira Salazar insistiu que o Aeroporto de Santa Maria fosse pago pelo Governo Português, o que esta tabela demonstra ser falso. Humberto Delgado, nos seus apontamentos inéditos, brinca com esta questão. Diz: “Here is another curiosity for the History of mankind. Dr. Salazar insisted on paying for the construction of the runways at Santa Maria – 3 million dollars...”⁴⁴⁶

2.4. A Conclusão.

A Inauguração da Base

A inauguração da Base de Santa Maria ocorreu no dia 25 de Julho de 1945. É nessa data que é visitada pelos seguintes oficiais portugueses: Brigadeiro General Alfredo Sintra, Chefe da Força Aérea Portuguesa, Coronel Carnalhões, Chefe de Protocolo Militar, Comandante Liberal da Câmara, da Aviação Naval Portuguesa, e o Tenente-Coronel Carlos Beja, Diretor do Aeroporto de Lisboa. O Tenente-Coronel Hermínio Serrano, Comandante Militar de Santa Maria desde a

⁴⁴⁶ Delgado, Humberto, “Apontamentos – Açores”, capítulo XIII, p. 24.

primeira chegada de militares americanos a Santa Maria, foi dispensado no dia 21 de Agosto para prosseguir os seus estudos na Academia Militar. Foi substituído pelo Coronel Casimiro Artur da Costa Santos que, segundo o historiador da base, cooperou igualmente com o comando americano.⁴⁴⁷

No dia 26 de Agosto, a base deixou de ser classificada como “confidencial” e os militares e restantes trabalhadores da base puderam passar a divulgar informações referentes à ilha. A única informação que se mantinha secreta era a referente aos acordos entre os governos de Portugal e dos Estados Unidos.

⁴⁴⁷ HISTORICAL DATA, SANTA MARIA AIRFIELD, SANTA MARIA, AZORES, PERIOD FROM MAY 15, 1945 TO SEPTEMBER, 30, 1945, Prepared by the Historical Office Central Atlantic Wing (NAW AD ATC) (1391st AAF Base Unit), APO #406, c/o Postmaster New York, New York, p. 6.

3. A passagem de Santa Maria para a Terceira – Primeiro Ato

3.1. “Lajes também serve...”

Segundo Medeiros Ferreira, a “passagem dos norte-americanos, de Santa Maria para a Terceira, não está suficientemente estudada nas suas causas e consequências” e “não está suficientemente dilucidado (...) o porquê do movimento que leva a Força Aérea norte-americana a abandonar o aeroporto de Santa Maria e a preferir instalar-se na base das Lajes na Ilha Terceira.”⁴⁴⁸

Segundo Ogden Pierrot⁴⁴⁹, as vantagens de Santa Maria sobre as Lajes eram claras no que toca às condições meteorológicas e de aproximação e não havia dúvidas sobre qual das duas bases devia ser escolhida para principal aeroporto internacional: Santa Maria. Mas este adido do ar não se limitou a fazer uma análise técnica dos dois aeródromos. É curiosa a observação que faz do sentimento das autoridades portuguesas em relação a este assunto. Afirma haver bastante objeção entre o governo português para garantir direitos permanentes de escala a serviços aéreos internacionais em Santa Maria. O autor declara ter encontrado um sentimento de preferência pelas Lajes entre quase todas as autoridades relacionadas com a aviação civil. Como causa e entre outras razões, Pierrot identifica o sentimento existente entre as autoridades lusas de que um importante aeroporto internacional deveria estar localizado próximo de um centro populacional mais relevante do que aquele que se encontra em Santa Maria; que seria preferível incrementar a economia de uma área mais densamente habitada, como a Terceira, e não numa ilha como Santa Maria que, “aparentemente”, tem sido posta de parte no que toca à economia portuguesa e é tida como não tendo, praticamente, interesse económico nenhum. Mas ainda se torna mais interessante: Pierrot considera que uma das dificuldades que as autoridades americanas terão de enfrentar perante o governo português, na opção por Santa Maria como aeroporto internacional, é a “inveja e rivalidade profissionais entre alguns dos mais altos oficiais da aviação portuguesa”.⁴⁵⁰

⁴⁴⁸ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 79: “A troca da ilha de Santa Maria pelas Lajes na ilha Terceira depois da II Guerra é um tema interessante mas não se encontra muito estudado.”

⁴⁴⁹ Adido do ar americano que se deslocou aos Açores ainda em Maio de 1945 para, exatamente, avaliar qual das duas infraestruturas aeroportuárias reunia as melhores condições para desempenhar a função de apoio à aviação civil no pós-guerra.

⁴⁵⁰ Tradução livre e resumida do relatório de Pierrot.

Um dos protagonistas/vítimas desta inveja e rivalidade terá sido o então já Tenente-Coronel Humberto Delgado. De facto, “Humberto Delgado estava ligado a uma ilha pelo passado e à outra pelo futuro”⁴⁵¹, desde que tinha sido nomeado por Salazar como Diretor do Secretariado de Aeronáutica Civil (SAC). Estes “ciúmes aeronáuticos”⁴⁵² entre as altas patentes do Governo Português atrasavam a decisão sobre qual dos dois aeródromos ficaria aberto à exploração comercial. A questão remontava a finais de 1945, quando o Ministro da Guerra tinha então perguntado ao Diretor do SAC se este poderia “tomar conta” de Santa Maria quando chegasse à altura, ao que este respondera “evidentemente que sim”.⁴⁵³

Numa missiva para pressionar a que fossem autorizados voos civis por Santa Maria, Humberto Delgado escreve a Salazar...

Informo que já mais de uma vez, embora com a delicadeza diplomática necessária, estrangeiros que desconhecem alguns pormenores da nossa posição internacional me pretendem fazer sentir que os Açores são território português, e que a guerra já acabou. Como evito ao máximo mostrar aos estrangeiros a forma de trabalho criada por este afogadilho de assuntos de aviação, caídos num país sem preparação aeronáutica, resolvo vir importunar V.^a Ex.^a. É que, na verdade, julgo bem dever esconder, para nosso prestígio, todos os meandros que cercam a ação do Secretariado, derivados da falta de assento na nossa política aérea.⁴⁵⁴

As instruções de Oliveira Salazar ao Diretor do Secretariado da Aeronáutica Civil eram as seguintes:

Nenhuma deliberação definitiva pode ser tomada neste momento acerca de qual dos dois aeródromos deve converter-se no futuro aeroporto internacional. O Secretariado deve porém habilitar-se desde já com os elementos necessários, consultando mesmo as entidades inglesas e norte-americanas que possuem conhecimento e prática das Lajes e de Santa Maria, para a escolha que o Governo deverá fazer oportunamente.⁴⁵⁵

⁴⁵¹ Rosa, Frederico Delgado, *Humberto Delgado – Biografia do General Sem Medo*, 2ª Edição. A Esfera dos Livros. 2008, p. 394.

⁴⁵² Rosa, Frederico Delgado, *Humberto Delgado – Biografia do General Sem Medo*, 2ª Edição. A Esfera dos Livros. 2008, p. 377.

⁴⁵³ Rosa, Frederico Delgado, *Humberto Delgado – Biografia do General Sem Medo*, 2ª Edição. A Esfera dos Livros. 2008, p. 393.

⁴⁵⁴ Citação de carta de 23 de Dezembro de 1945 em Rosa, Frederico Delgado, *Humberto Delgado – Biografia do General Sem Medo*, 2ª Edição. A Esfera dos Livros. 2008, p. 394.

⁴⁵⁵ Rosa, Frederico, *Humberto Delgado e a Aviação Civil*, ANA – Aeroporto de Portugal, SA, 2006, p. 76-77.

Assim aconteceu...

Em Fevereiro de 1946, Humberto Delgado foi “abruptamente” solicitado pelo delegado da *British Overseas Corporation* em Lisboa para se juntar a uma “missão ao mesmo tempo técnica e de diplomacia aeronáutica” que se deslocaria aos Açores entre 11 e 15 desse mesmo mês. Em cima da mesa estava a “futura conversão dos aeródromos açorianos para servirem, na paz, como importante escala transatlântica das carreiras comerciais.” Esta missão fora considerada “muito útil” por Humberto Delgado. Este teve a oportunidade de perceber que “americanos e britânicos, sob o espesso verniz da aliança militar, seriam rivais de primeira ordem no tocante à aviação civil”. Apercebeu-se, também, de que a tendência de Oliveira Salazar era favorecer “sub-repticiamente” as pretensões da Inglaterra em detrimento do avanço excessivo dos americanos.⁴⁵⁶

A 19 de Abril de 1946, Humberto Delgado volta a escrever a Salazar: “Se V.^a Ex.^a quer decidir, direi: Lajes também serve, mas todos, inclusivamente os ingleses, consideram Santa Maria melhor. A partir daqui começa a parte política que compete mais especialmente a V.^a Ex.^a.”⁴⁵⁷ Nos “Apontamentos em inglês do G. H. D.”, sob o tema “Açores”, Humberto Delgado diz:

Perhaps my readers would be interested in the reply I would give to this question which has been asked several times:

If the island of Santa Maria offers more advantages in the construction of an aerodrome, why did the Portuguese Government not built there but instead start work on the islands of Terceira and S. Miguel – both of which were inferior to the aerodrome at Santa Maria which was constructed later?

An attempt to answer this query will be made later on since political complications are involved and in this present chapter, the aim is to cover the aspect of physical conditions in the Archipelago.⁴⁵⁸

Acaba por não abordar este tema nestas páginas datilografadas que deixou inéditas.

⁴⁵⁶ Rosa, Frederico, *Humberto Delgado e a Aviação Civil*, ANA – Aeroporto de Portugal, SA, 2006, p. 74-76.

⁴⁵⁷ Delgado Rosa, Frederico, *Humberto Delgado – Biografia do General Sem Medo*, 2^a Edição, Esfera dos Livros, Lisboa, 2008, p. 394.

⁴⁵⁸ Delgado, Humberto, “Apontamentos em inglês do G. H. D – Açores”, D. Aerodromes, p. 6.

3.2. A Decisão (primeira parte)

A 27 de Abril, Salazar recebeu os embaixadores americano e britânico, em conjunto, onde ficou claro que os ingleses apoiavam o “ardente desejo [americano] de ver os Açores tornarem-se num grande aeroporto civil para a aviação de todas as nacionalidades”.⁴⁵⁹ Era, portanto, o primeiro pé dos britânicos fora dos Açores.⁴⁶⁰

Três dias mais tarde, Salazar reuniu, agora, com os dois enviados especiais americanos para discutir esta questão. Estes avançaram com dois pontos: 1) o “desenvolvimento de grandes aeroportos civis”, nos Açores; 2) um acordo entre os dois governos que prolongasse as facilidades existentes por um período de dez anos ou “pelo período de ocupação da Alemanha”. As propostas americanas referiam-se a Santa Maria, mas, “como os ingleses se interessavam pelas Lajes, era preciso ver se era possível fazer em conjunto os dois acordos”.⁴⁶¹ Nesta reunião, foi afirmada a intenção americana de criar em Santa Maria “um aeroporto civil dos primeiros do mundo para mútuo benefício, dentro do qual gostariam de dispor das facilidades de que têm gozado para poderem continuar com os serviços e a dar apoio que atualmente dão ao exército de ocupação”.⁴⁶² E avançaram com alguns detalhes que, segundo Luís Nuno Rodrigues,

terão certamente impressionado Salazar: as linhas americanas estavam prontas, a partir de 1 de Julho de 1946, “a iniciar cento e cinquenta e seis voos mensais por Santa Maria, transportando mais de cinco mil passageiros”, pelo que se poderia pensar, de imediato, em “lucros comerciais”. Com o “desenvolvimento adequado”, este aeroporto tornar-se-ia numa verdadeira “encruzilhada do Atlântico”. (...) Ao permitir o desenvolvimento de um “grande centro aéreo nos Açores”, concluíam os americanos, Portugal estava a dar “uma

⁴⁵⁹ “Memorial de Conversa Oral”, 27 de Abril de 1946, AOS/CLB/ATC – 1, Pasta I, citado em Rodrigues, Luís Nuno, *No Coração do Atlântico: Os Estados Unidos e os Açores (1939 – 1948)*, Coleção Defesa e Relações Internacionais, Ed. Prefácio, 2005, p. 158.

⁴⁶⁰ Por analogia com a expressão de António José Telo: “É um primeiro pé nos Açores, independente da Inglaterra” em Telo, António José, *Os Açores e o Controlo do Atlântico*, ASA, 1993.p. 454.

⁴⁶¹ “Reunião com Culbertson e Major-General L. Kuter, 30 de Abril de 1946”, AOS/CLB/ATC – 1, Pasta I, citado em Rodrigues, Luís Nuno, *No Coração do Atlântico: Os Estados Unidos e os Açores (1939 – 1948)*, Coleção Defesa e Relações Internacionais, Ed. Prefácio, 2005, p. 158.

⁴⁶² “Reunião com Culbertson e Major-General L. Kuter, 30 de Abril de 1946”, AOS/CLB/ATC – 1, Pasta I, citado em Rodrigues, Luís Nuno, *No Coração do Atlântico: Os Estados Unidos e os Açores (1939 – 1948)*, Coleção Defesa e Relações Internacionais, Ed. Prefácio, 2005, p. 159.

contribuição substancial para a obtenção de uma paz mais durável e de uma maior prosperidade tão desejada por todo o mundo”.⁴⁶³

Salazar considerava ser necessário “ver como se poderá facilitar ou assegurar a passagem de aviões militares para a Europa e Extremo Oriente e conciliar a continuidade desse serviço com a caducidade do acordo de Santa Maria”. Para o Presidente do Conselho, “o verdadeiro fundamento e objectivo das propostas relativas a Santa Maria [...] são a necessidade de ter os dois campos preparados para [...] passar da exploração comercial à utilização militar”.⁴⁶⁴ Os americanos pareciam querer acumular a função militar e civil em Santa Maria. Salazar parecia não querer manter os americanos em Santa Maria, mas também não queria perder o *quid pro quo* conseguido através do Acordo de Santa Maria: Timor e o império.

Oliveira Salazar opta pela procrastinação da situação através de “mais um adiamento do prazo de permanência” dos Estados Unidos e da Inglaterra em Santa Maria e nas Lajes.⁴⁶⁵ No entanto, esta procrastinação incorpora a decisão sobre qual dos aeroportos seria dedicado à aviação militar. Com efeito, “o governo português autorizava, por um período de 18 meses, que os aviões norte-americanos e ingleses, ‘ao serviço das forças de ocupação na Alemanha e no Japão, passem em trânsito pelo campo das Lajes’”⁴⁶⁶. Apesar disso, e “para evitar a aparência do estabelecimento de bases estrangeiras em território nacional, os governos americano e britânico comprometiam-se a entregar ‘solenemente, no dia 2 de Junho próximo, às autoridades portuguesas [...] os campos, respectivamente, de Santa Maria e das Lajes com as suas instalações’”⁴⁶⁷.

Esta troca de notas de 30 de Maio de 1946 viria a ser alterada através de um acordo técnico negociado nos Açores, diretamente entre os militares portugueses e americanos. Segundo este

⁴⁶³ Rodrigues, Luís Nuno, *No Coração do Atlântico: Os Estados Unidos e os Açores (1939 – 1948)*, Coleção Defesa e Relações Internacionais, Ed. Prefácio, 2005, p. 162, com citações de “Notes for Basis of Further Oral Discussion Between Dr. Salazar, Mr. Culbertson and General Kuter”, 16 de Maio de 1946”, AOS/CLB/ATC – 1, Pasta I.

⁴⁶⁴ “Apontamentos para a 2ª Conversa com Culbertson e Gen. L. Kuter, 2 de Maio de 1956”, AOS/CLB/ATC – 1, Pasta I citado em Rodrigues, Luís Nuno, *No Coração do Atlântico: Os Estados Unidos e os Açores (1939 – 1948)*, Coleção Defesa e Relações Internacionais, Ed. Prefácio, 2005, p. 160.

⁴⁶⁵ Rodrigues, Luís Nuno, *No Coração do Atlântico: Os Estados Unidos e os Açores (1939 – 1948)*, Coleção Defesa e Relações Internacionais, Ed. Prefácio, 2005, p. 162.

⁴⁶⁶ Rodrigues, Luís Nuno, *No Coração do Atlântico: Os Estados Unidos e os Açores (1939 – 1948)*, Coleção Defesa e Relações Internacionais, Ed. Prefácio, 2005, p. 162 com citação de “Nota enviada por Oliveira Salazar a Herman Baruch”, 30 de Maio de 1946, AOS/CLBFSM – 4 Pasta IX.

⁴⁶⁷ Rodrigues, Luís Nuno, *No Coração do Atlântico: Os Estados Unidos e os Açores (1939 – 1948)*, Coleção Defesa e Relações Internacionais, Ed. Prefácio, 2005, p. 163 com citações de “Nota enviada por Oliveira Salazar a Herman Baruch”, 30 de Maio de 1946, AOS/CLBFSM – 4 Pasta IX.

documento aprovado por Santos Costa⁴⁶⁸ a 7 de Setembro, os americanos deviam abandonar Santa Maria até ao dia 2 de Outubro de 1946, prazo que foi afinado por Humberto Delgado para o dia 30 de Novembro, data em que se estimava que os técnicos portugueses tivessem completado a sua formação.⁴⁶⁹

⁴⁶⁸ Ministro da Guerra.

⁴⁶⁹ Rodrigues, Luís Nuno, *No Coração do Atlântico: Os Estados Unidos e os Açores (1939 – 1948)*, Colecção Defesa e Relações Internacionais, Ed. Prefácio, 2005, p. 170, com referência a DAPE, Vol. XIII, p 489-495.

4. Uma “Base da Paz”

4.1. 2 de Junho de 1946

A “cerimónia impressionante”⁴⁷⁰ de entrega oficial da base aérea americana de Santa Maria às autoridades portuguesas teve então lugar a 2 de Junho de 1946. Segundo Luís Nuno Rodrigues,

na ocasião, o embaixador norte-americano evocou o “papel vital” desempenhado pelo aeródromo de Santa Maria durante a Segunda Guerra Mundial e anunciou depois que o governo norte-americano, “sempre disposto a cumprir as suas obrigações e em respeito total pela soberania portuguesa”, devolvia oficialmente o aeródromo ao governo português.⁴⁷¹

No banquete oferecido por Salazar no Palácio das Necessidades, em Lisboa, uma semana depois,

Owen O’Malley e Herman Baruch foram saudados pelo anfitrião, que definiu o acto de 2 de Junho como correspondendo “à reintegração, na plenitude, da administração portuguesa dos campos que servirão agora às necessidades da paz, mas guardarão para sempre a lembrança heroica dos aviadores norte-americanos e ingleses que por lá passaram”. Salazar elogiou também “essa bravura, a força decisiva da maior potência industrial, financeira e militar da Terra”. Na sua resposta, referindo-se ao aeródromo de Santa Maria, o embaixador americano Herman Baruch salientou que o mesmo “desempenhou um papel vital durante a Segunda Grande Guerra” e (...) a sua “preparação para as actividades da Paz vai já em bom caminho.”⁴⁷² Santa Maria contribuíra “amplamente para o curso da

⁴⁷⁰ Rodrigues, Luís Nuno, *No Coração do Atlântico No Coração do Atlântico: Os Estados Unidos e os Açores (1939 – 1948)*, Coleção Defesa e Relações Internacionais, Ed. Prefácio, 2005, p. 163 citando “Air Transit Agreement with Portugal Concluded”, in *The Department of State Bulletin*, Vol. XVIII, nº 454, Março 14, 1948, AHD, PEA, Maço 460.

⁴⁷¹ Rodrigues, Luís Nuno, *No Coração do Atlântico No Coração do Atlântico: Os Estados Unidos e os Açores (1939 – 1948)*, Coleção Defesa e Relações Internacionais, Ed. Prefácio, 2005, p. 163 citando “Air Transit Agreement with Portugal Concluded”, in *The Department of State Bulletin*, Vol. XVIII, nº 454, Março 14, 1948, AHD, PEA, Maço 460.

⁴⁷² Aeroporto de Santa Maria – 1946-1996, p. 48; Rodrigues, Luís Nuno, *No Coração do Atlântico: Os Estados Unidos e os Açores (1939 – 1948)*, Coleção Defesa e Relações Internacionais, Ed. Prefácio, 2005, p. 163; citando “Discursos do Embaixador dos Estados Unidos, Dr. Herman Baruch”, in Oliveira Salazar, António, *Discursos e Notas Políticas*, Vol. IV, pp. 228-230.

história durante um passado recente” e os Estados Unidos não se esqueceriam “do apoio e do auxílio” prestado pelos “nossos amigos portugueses”.⁴⁷³

Poucos dias depois, a revista *Time* informava: “Last week Secretary Byrnes⁴⁷⁴ announced that the U.S.-built air base on Santa Maria island was being turned back to Portugal for peaceful development.”⁴⁷⁵ Santa Maria entrava, assim, numa nova era, liberta da presença militar americana, por um lado, mas entregue à política portuguesa, por outro.

A 11 de Junho de 1946 dá-se a homologação da receção do aeroporto⁴⁷⁶ e a 5 de Julho o aeroporto é colocado na superintendência do Secretariado da Aeronáutica Civil (SAC), pelo Decreto-Lei 35736. A inspeção para efeitos de certificação ao tráfego civil teve lugar a 21 de Setembro, mas no dia 4 de Outubro ocorre uma grande tempestade em Santa Maria, danificando parte das suas infraestruturas, o que veio atrasar a sua abertura ao tráfego aéreo civil. Com efeito, só a 29 de Outubro de 1946 aterrava em Santa Maria o primeiro avião civil: um *Constellation* da *Pan American*, sem passageiros a bordo, na carreira Nova Iorque – Lisboa – Kinshasa (Leopoldville).⁴⁷⁷

“Bye-bye”. Esta é a expressão registada pelos portugueses quando os americanos se despediram no dia 30 de Novembro de 1946.⁴⁷⁸ O cordão umbilical havia sido cortado apenas dois dias antes, no dia 28 de Novembro, com a primeira comunicação rádio entre um português e uma aeronave que cruzava o Atlântico Norte, levando o ainda Diretor do SAC a registar:

E com que vivo orgulho o país abria o aeroporto em 28 de Novembro de 1946, apesar do violento ciclone que sofreu em Outubro de 1946, da natural falta de técnicos, e da dificuldade em contratar alguns no estrangeiro (...). Ao mesmo tempo o Governo

⁴⁷³ Rodrigues, Luís Nuno, *No Coração do Atlântico: Os Estados Unidos e os Açores (1939 – 1948)*, Colecção Defesa e Relações Internacionais, Ed. Prefácio, 2005, p. 163-164; citando “Discursos do Embaixador dos Estados Unidos, Dr. Herman Baruch”, in Oliveira Salazar, António, *Discursos e Notas Políticas*, Vol. IV, pp. 228-230.

⁴⁷⁴ Secretário de Estado norte-americano.

⁴⁷⁵ “The Bases of Peace” in *TIME Magazine* de 17 de Junho de 1946 (negrito nosso); Curiosamente, o código ICAO do aeroporto de Santa Maria é **LPAZ**...

⁴⁷⁶ Silveira, Carlos Ramos da, Faria, Fernando, *Apontamentos para a história da aviação nos Açores*, Secretaria Regional dos Transportes e Turismo, Direcção Regional do Turismo, Angra do Heroísmo, 1986, p. 48.

⁴⁷⁷ Oliveira, João; Sousa, Laurinda; Cordeiro, Gualter, *Aeroporto de Santa Maria 1946-1996*; Aeroportos e Navegação Aérea, ANA E.P.; 1996, pp. 51-52; Telo, António José, *Os Açores e o Controlo do Atlântico*, Lisboa, ASA, 1993, p. 495.

⁴⁷⁸ Oliveira, João; Sousa, Laurinda; Cordeiro, Gualter, *Aeroporto de Santa Maria 1946-1996*; Aeroportos e Navegação Aérea, ANA E.P.; 1996, p. 54.

português considerava o aeródromo da ilha Terceira como alternante do de Santa Maria – para casos de haver neste más condições atmosféricas, o que raro acontece – e instalava nas Lajes uma base aérea militar, que é ao mesmo tempo encarregada das funções de busca e salvamento.⁴⁷⁹

A 27 de Dezembro de 1946 é criada a Direcção Geral da Aeronáutica Civil (DGAC) que englobará os serviços então dependentes do Secretariado da Aeronáutica Civil e o Gabinete Técnico dos Aeródromos Cíveis ficando, assim, responsável pelo aeroporto de Santa Maria.⁴⁸⁰ A 13 de Janeiro seguinte, é nomeado o primeiro Diretor do Aeroporto Internacional de Santa Maria.

4.2. O Aeroporto Internacional

Como já referimos anteriormente, a grande preocupação americana era garantir uma base que lhe desse uma posição de vantagem na indústria que marcaria o pós-guerra: a aviação. E os pressupostos para o funcionamento da aviação comercial internacional no pós-Segunda Guerra Mundial haviam sido definidos ainda em tempo de guerra, na Convenção de Chicago, assinada, também por Portugal, a 7 de Dezembro de 1944. Mas só entraria em vigor após o final do conflito. Portugal ratificou este tratado internacional a 27 de Fevereiro de 1947, tendo o mesmo entrado em vigor (para Portugal como para os restantes Estados aderentes) a 4 de Abril.⁴⁸¹ Neste exaustivo tratado, foi previsto, por exemplo, o direito de voo em serviço não regular, dos serviços aéreos regulares e de cabotagem. Assim, neste seu primeiro aeroporto internacional, as autoridades portuguesas não poderiam negar a escala não regular de aeronaves civis de qualquer dos Estados contratantes. Já no que se refere a voos regulares e a cabotagem (embarcar passageiros, correio ou carga), estes estavam dependentes de licença especial concedida pelo Estado.

Esta primeira camada de “liberdades” foi aprofundada com a grande potência aérea do pós-guerra através do “Acordo Bilateral de Cooperação Económica”⁴⁸², na sequência da assinatura,

⁴⁷⁹ Excerto do texto do próprio Humberto Delgado, intitulado "A Aviação em Portugal", que se manteve inédito até à sua inclusão na 4ª parte do livro "Humberto Delgado e a Aviação Civil", de Rosa, Frederico, *Humberto Delgado e a Aviação Civil*, ANA – Aeroporto de Portugal, SA, 2006, p. 177.

⁴⁸⁰ Decreto-Lei 36:061.

⁴⁸¹ Convenção de Chicago. Publicada no Diário de Governo apenas no dia 28 de Abril de 1948. URL: <http://www.anac.pt/SiteCollectionDocuments/PerfilGenerico/ConvencaoChicago/ConvencaoChicagoVerConsolidada.pdf>.

⁴⁸² Acordo Bilateral de Cooperação Económica entre Portugal e os EUA, assinado em Lisboa a 28 de Setembro de 1948 - Plano Marshall.

por parte de Portugal, da Convenção Económica Europeia que funda a Organização Europeia de Cooperação Económica (OECE)⁴⁸³. Com este acordo, Portugal torna-se um facilitador da ajuda americana rumo à Europa. Especificamente em matéria de transportes e mobilidade, o Governo Português comprometia-se a cooperar “com o Governo dos Estados Unidos da América no sentido de facilitar e animar as iniciativas e o desenvolvimento das viagens de cidadãos dos Estados Unidos da América com destino aos países participantes e dentro deles.”⁴⁸⁴

O ambiente vivido pelo Plano Marshall e a primeira grande crise da Guerra Fria – a ponte aérea de Berlim – terá sido responsável pelo primeiro *boom* no tráfego, como podemos verificar no gráfico⁴⁸⁵ de movimentos de aeronaves. Este momento histórico de tensão entre os blocos soviético e ocidental terá sido também a razão para a instalação da *JOB 101* em Santa Maria, que consistia num contrato entre o Departamento de Estado dos Estados Unidos da América e a *Pan American Airways* para prestação de serviços que as autoridades portuguesas não estariam preparadas para desempenhar no Aeroporto de Santa Maria. Estes incluíam os serviços de socorro no aeroporto e de manutenção de aeronaves. Na prática, funcionava como garantia de que o aeroporto civil de Santa Maria poderia rapidamente transformar-se em base de apoio à força aérea americana caso a Guerra Fria aquecesse.⁴⁸⁶

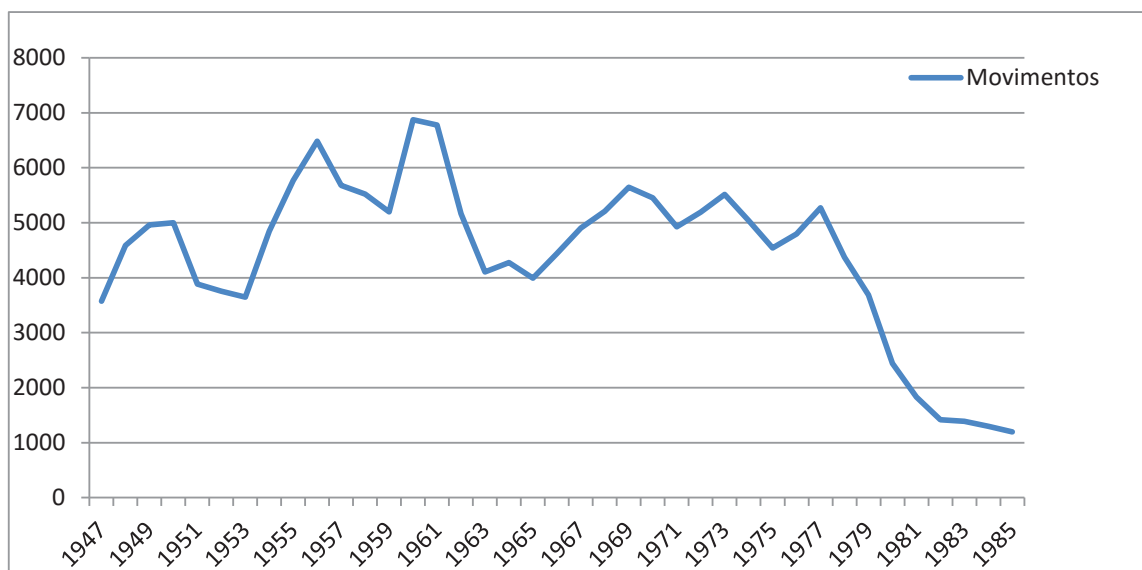
⁴⁸³ 16 de Abril de 1948.

⁴⁸⁴ Artigo V (Disposições relativas às facilidades de viagem e aos fornecimentos de socorro) do Acordo bilateral de cooperação económica, de 28 de Setembro de 1948.

⁴⁸⁵ (Figura 1 - Movimentos de Aeronaves no Aeroporto de Santa Maria (1947-1985)).

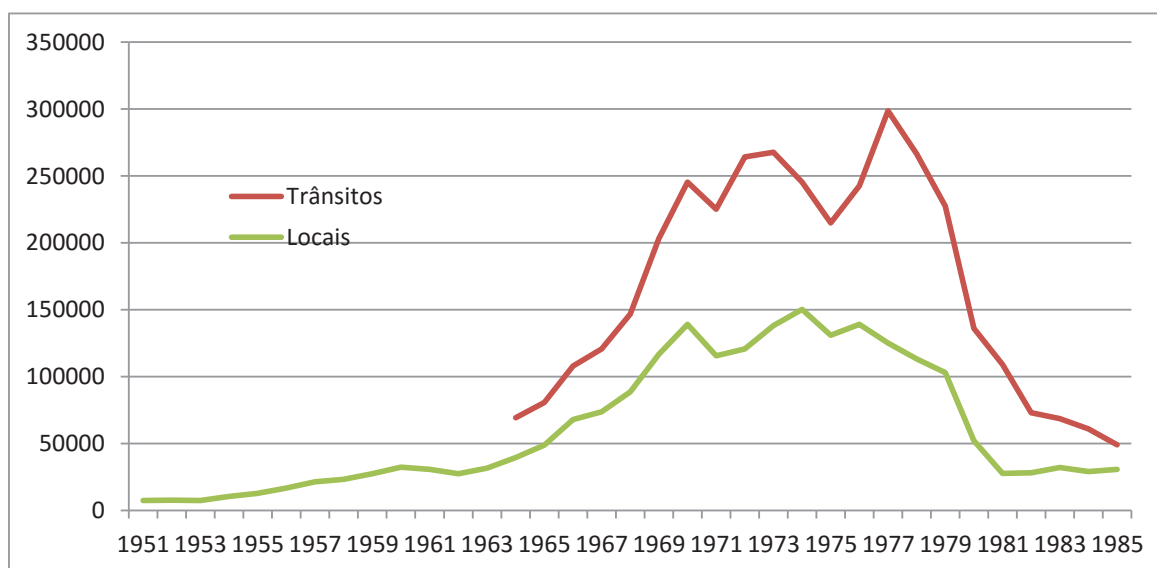
⁴⁸⁶ Testemunho de Frank Ardaiole, filho do Diretor dos Serviços da *Pan American Airways* em Santa Maria durante os anos cinquenta, através de email datado de 5 de Setembro de 2012. Filme *Santa Maria Connection*, de Eberhard Schedl. URL: <http://www.rtp.pt/programa/tv/p29625> Filme completo: <https://www.youtube.com/watch?v=ast6gKn0tJc>

Movimentos de Aeronaves no Aeroporto de Santa Maria (1947-1985)⁴⁸⁷



(Figura 1 – Movimentos de Aeronaves no Aeroporto de Santa Maria (1947-1985))

Movimento de Passageiros no Aeroporto de Santa Maria (1951-1985)⁴⁸⁸



(Figura 2 – Movimento de Passageiros no Aeroporto de Santa Maria (1951-1985))

⁴⁸⁷ Fontes: Warner, Guy, *Under the Goshawk's Wings – A History of Aviation in the Azores*, The Anglo-Portuguese Society, London, 2008; Figueiredo, Jaime, *Ilha de Gonçalo Velho – da Descoberta até ao Aeroporto!*, 2ª Edição. Câmara Municipal de Vila do Porto. 1990.

⁴⁸⁸ Fontes: Warner, Guy, *Under the Goshawk's Wings – A History of Aviation in the Azores*, The Anglo-Portuguese Society, London, 2008; Figueiredo, Jaime, *Ilha de Gonçalo Velho – da Descoberta até ao Aeroporto!*, 2ª Edição. Câmara Municipal de Vila do Porto. 1990.

5. “Movimento... Movimento...”

5.1. Década de quarenta

A 30 de Dezembro de 1946, a *TWA* inaugura a rota Boston – Santa Maria, naquele que será o primeiro voo de uma transportadora comercial, sem escala, entre os EUA e os Açores.⁴⁸⁹ Em 1947, a *Pan American* inaugura os primeiros serviços regulares à volta do mundo, com escala no aeroporto de Santa Maria⁴⁹⁰; em Setembro, “a *BSAA* introduziu o *Avro Tudor* na sua rota Londres–Açores–Bermudas, tendo o percurso Londres–Açores (Santa Maria) uma duração de oito horas e dez minutos”⁴⁹¹; a partir de Novembro, a *TWA* passa a realizar quinze viagens por semana na rota Nova Iorque – Gander – Açores – Lisboa – Madrid.⁴⁹²

Em Abril de 1948, dá-se o “início dos serviços da *Cubana de Aviación*, operados com *DC-4*, na rota Havana – Bermudas – Santa Maria – Lisboa – Madrid”⁴⁹³. Neste mesmo ano, é também a vez da *Air France* passar a utilizar o aeroporto de Santa Maria sendo que, no ano seguinte, a 28 de Outubro de 1949, um dos seus *Lockheed L-749 Constellation* se despenha no Pico da Vara, em São Miguel.⁴⁹⁴

Esta não foi a primeira tragédia nas imediações deste aeroporto. A 5 de Agosto de 1947, o primeiro aparelho da SATA, batizado Açor (CS-TAA), desapareceu entre Santa Maria e S. Miguel. Perderam a vida seis pessoas. A recém-criada Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos havia inaugurado as suas operações com um voo entre São Miguel e Santa Maria no dia 15 de Junho anterior. Com esta perda, só pôde recomeçar a sua operação no verão seguinte (1948), desta feita com dois DH – 104 Dove, matriculadas CS-TAB e CS-TAC.⁴⁹⁵

⁴⁸⁹ “TWA Inaugurates Route Via Azores” in *Starliner* de 2 de Janeiro de 1947. Até aí, a escala nas Bermudas era mandatária.

⁴⁹⁰ Silveira, Carlos Ramos da, Faria, Fernando, *Apontamentos para a história da aviação nos Açores*, Secretaria Regional dos Transportes e Turismo, Direcção Regional do Turismo, Angra do Heroísmo, 1986, p. 69.

⁴⁹¹ Warner, Guy, *Under the Goshawk’s Wings – A History of Aviation in the Azores*, The Anglo-Portuguese Society, London, 2008, p. 42.

⁴⁹² *Starliner*, Vol. 2 n.º 43 de 23 de Outubro de 1947.

⁴⁹³ Warner, Guy, *Under the Goshawk’s Wings – A History of Aviation in the Azores*, The Anglo-Portuguese Society, London, 2008, p. 43.

⁴⁹⁴ Warner, Guy, *Under the Goshawk’s Wings – A History of Aviation in the Azores*, The Anglo-Portuguese Society, London, 2008, 43-44.

⁴⁹⁵ Warner, Guy, *Under the Goshawk’s Wings – A History of Aviation in the Azores*, The Anglo-Portuguese Society, London, 2008, p. 40.

Em 1949, inicia escala em Santa Maria a Ibéria e, em 1950, também os britânicos da BOAC se rendem aos elegantes *Constellation* fazendo escala em Santa Maria.⁴⁹⁶ Neste final de década, eram já nove companhias aéreas com carreiras regulares via Santa Maria.⁴⁹⁷

5.2. Década de cinquenta

A década de cinquenta representa o grande *boom* na utilização do aeroporto de Santa Maria como escala transatlântica da aviação comercial e, não menos importante, o início das operações comerciais nos Açores, como demonstram as estatísticas de movimentos e passageiros.⁴⁹⁸ No registo de movimentos (aterragens e descolagens), depois do “pico” entre 1948-50 que vimos anteriormente, os movimentos passam de 3757 (1952) para 6875, em 1960. Quase duplicam!

O movimento dos passageiros locais inicia com um registo de 7.316 em 1951, crescendo até aos 16.758 em 1956 e disparando com a erupção dos Capelinhos para cima da fasquia dos 20.000, atingindo os 32.143 em 1960. Este tráfego comercial de passageiros tem início em 1951, devido aos acordos de cabotagem finalmente celebrados entre algumas companhias estrangeiras e o governo português. Foi o caso da *TWA* que, no verão de 1952, aguardava impientemente esta autorização que os levaria a iniciar operações a 27 de Agosto⁴⁹⁹, tornando a escala comercial regular EUA – Açores no inverno seguinte.⁵⁰⁰ Em Março de 1953, a *TWA* abre escritório em Ponta Delgada.⁵⁰¹

Neste mesmo ano (1953), a *TWA* passa a operar setenta e quatro voos transatlânticos por semana. A maior frequência na história da aviação.⁵⁰² Outras companhias de aviação iniciam operações transatlânticas com escala em Santa Maria, como é o caso da *Swissair*.⁵⁰³

O ano mais marcante da aviação comercial transatlântica desta década será 1958, por dois grandes motivos: em primeiro lugar, é o ano em que o número de passageiros transportados por

⁴⁹⁶ Warner, Guy, *Under the Goshawk's Wings – A History of Aviation in the Azores*, The Anglo-Portuguese Society, London, 2008, p. 44-45.

⁴⁹⁷ Figueiredo, Jaime, *Ilha de Gonçalo Velho – da Descoberta até ao Aeroporto!*, 2ª Edição. Câmara Municipal de Vila do Porto. 1990, p. 131.

⁴⁹⁸ Figura 2 – Movimento de Passageiros no Aeroporto de Santa Maria (1951-1985).

⁴⁹⁹ “TWA Inaugurates Direct Passenger Service to Azores”, in *Skyliner*, Vol. 15, N.º 35 de 28 de Agosto de 1952, p. 1.

⁵⁰⁰ “The Gray Azores, Jumping Off Point for Columbus, Now Regular TWA Stop”, in *Skyliner*, Vol. 15, n.º 42 de 16 de Outubro de 1952, p. 3

⁵⁰¹ “New Azores TWA Office”, in *Skyliner*, Vol. 16, n.º 10 de 5 de Março de 1953, p. 5.

⁵⁰² “Flights to Spain Boosted to Meet Greater Demand”, in *Skyliner*, Vol. 16, n.º 28 de 9 de Julho de 1953, p. 1.

⁵⁰³ Silveira, Carlos Ramos da, Faria, Fernando, *Apontamentos para a história da aviação nos Açores*, Secretaria Regional dos Transportes e Turismo, Direcção Regional do Turismo, Angra do Heroísmo, 1986, p. 69.

avião entre a Europa e a América ultrapassa os transportados por via marítima⁵⁰⁴; em segundo lugar, dá-se a entrada em operação comercial das aeronaves a jato: A 14 de Setembro deste mesmo ano aterra em Santa Maria um voo experimental do primeiro avião a jato da *Pan American*, um *Boeing 707*.⁵⁰⁵ É este aparelho que, a 26 de Outubro, inicia a rota Nova Iorque – Paris e, a 23 de Novembro do ano seguinte, a *TWA* passa a utilizar na rota Nova Iorque – Londres⁵⁰⁶ e, em 1960, para Lisboa e Madrid, sem escalas⁵⁰⁷.

5.3. Década de sessenta

A 28 de Outubro de 1961, a *TWA* torna-se a primeira companhia Norte-Americana a operar somente aviões a jato nas suas rotas internacionais.⁵⁰⁸ A introdução gradual deste tipo de aeronaves por parte das companhias aéreas nas ligações transatlânticas leva a uma redução nas escalas em Santa Maria, que nunca mais haveria de repetir o máximo de movimentos atingido em 1960: 6.875. De facto, estes novos aparelhos, não só tinham maior autonomia de voo como tinham muito maior capacidade de transporte de passageiros e carga. Assim, apesar de o número de movimentos diminuir, o número de passageiros em trânsito não pára de aumentar. Em 1964, registam-se 69.262 passageiros em trânsito... em 1969, são já 203.266.

No que toca a movimentos de passageiros locais, este parece crescer impulsionado pelo ritmo da abertura de portas dos Estados Unidos e Canadá à imigração açoriana. Assim, dos 32.143 de 1960, passa-se para os 39.516 em 1964, 48.824 em 1965... sempre a crescer até aos 116.833 em 1969.

O ano de 1962 marca, também e finalmente, a chegada da companhia de bandeira portuguesa à operação regular nos Açores. A ligação Lisboa – Santa Maria passa a ser realizada pela *Tap Air Portugal*, utilizando os seus aparelhos *Caravelle* e *Lockheed Super-Constellation*, com escala em

⁵⁰⁴ Silveira, Carlos Ramos da, Faria, Fernando, *Apontamentos para a história da aviação nos Açores*, Secretaria Regional dos Transportes e Turismo, Direcção Regional do Turismo, Angra do Heroísmo, 1986, p. 69.

⁵⁰⁵ Oliveira, João; Sousa, Laurinda; Cordeiro, Gualter, *Aeroporto de Santa Maria 1946-1996*; Aeroportos e Navegação Aérea, ANA E.P.; 1996, p. 75.

⁵⁰⁶ “International Jet Service Starts Nov. 23”, in *Skyliner*, Vol. 22, nº 19 de 17 de Setembro de 1959.

⁵⁰⁷ “Jet Service To Lisbon, Madrid Starts May 18”, in *Skyliner*, Vol. 23, nº 3 de 4 de Fevereiro de 1960.

⁵⁰⁸ “TWA Goes All-Jet On International Routes”, in *Skyliner*, Vol. 24, nº 21 de 30 de Outubro de 1961.

Porto Santo.⁵⁰⁹ Em 1967, a *TAP* introduz os seus primeiros aviões a jato nesta rota – os *Boeing 727-100*.⁵¹⁰

Tal como a década de cinquenta, a de sessenta encerra com uma evolução positiva com efeitos negativos para o desempenho do aeroporto de Santa Maria: a entrada em funcionamento do aeroporto da Nordela, em Ponta Delgada, e a aterragem do primeiro avião a jato neste aeroporto - exatamente, um *Boeing 727-100* da *TAP*.⁵¹¹ Ao aparecimento dos aviões a jato (1958) e ao surgimento de um aeroporto capaz de operar aeronaves de médio porte na Ilha de São Miguel, foi imposta a exclusividade dos direitos de transporte entre aeroportos nacionais à *TAP*. “Esta medida impediu várias companhias estrangeiras de operarem nas ligações entre Lisboa e os Açores, o que implicou a redução do aeroporto de Santa Maria à situação de mera escala técnica”⁵¹² ou *gateway* para o estrangeiro.

5.4. Década de setenta

A década de setenta parece vir colocar água na fervura das viagens transatlânticas e respetivas escalas em Santa Maria. Para tal contribuíram os dois choques petrolíferos de 1971 e 1973-74, bem como o início das operações regulares da *TAP* na Nordela e, tanto da *TAP* como da *TWA*, nas Lajes. Estes eventos serão os responsáveis pelo primeiro e segundo crescimento homólogo negativo no número de passageiros em trânsito e locais⁵¹³, respetivamente, desde que há registo. Efetivamente, o registo de passageiros locais que havia iniciado em 1951 com o número 7.316 (1947) e atingindo os “picos” de 30.514, em 1961, 139.048 em 1970 e 150.163! no ano “quente” de 1974, decairia para o novo patamar de subida: de 27.705, em 1981. Equivalente a números de 1959.

⁵⁰⁹ Warner, Guy, *Under the Goshawk's Wings – A History of Aviation in the Azores*, The Anglo-Portuguese Society, London, 2008, p. 46.

⁵¹⁰ Warner, Guy, *Under the Goshawk's Wings – A History of Aviation in the Azores*, The Anglo-Portuguese Society, London, 2008, p. 51.

⁵¹¹ Warner, Guy, *Under the Goshawk's Wings – A History of Aviation in the Azores*, The Anglo-Portuguese Society, London, 2008, p. 52.

⁵¹² *Santa Maria – Caracterização*, DREPA - Departamento Regional de Estudos e Planeamento dos Açores, Angra do Heroísmo, 1985, p. 122.

⁵¹³ O único crescimento homólogo negativo nos passageiros locais havia sido registado no ano de 1962, ano de início da atividade da *TAP* na rota Lisboa – Santa Maria.

Em 1978, a *TWA*⁵¹⁴ junta-se à *TAP*⁵¹⁵ na operação Lisboa – Lajes – EUA que esta havia iniciado em 1971. A escala bissemanal da *TWA* nos Açores passa a estar dividida entre Santa Maria e Lajes, com uma passagem em cada sentido em cada aeródromo. Em 1979, a *TWA* acompanha a decisão que a *Pan American* havia tomado em 1976: deixar de fazer escala em Santa Maria.

Apesar de tudo, o ano de 1977 constitui aquele em que Santa Maria regista o maior número de passageiros em trânsito – 227.558. Para tal contribuiu a operação iniciada em 1972 pela companhia *Cubana de Aviación* na sua rota Havana – Madrid, utilizando o aparelho de construção soviética (*Ilyushin 62*)⁵¹⁶, bem como a própria companhia russa *Aeroflot*.

Outra escala que veio dar esperança ao aeroporto de Santa Maria foi o início das operações regulares entre Paris e Caracas do Concorde da *Air France*, entre 1976 e 1982. Depois disso, os Concorde da *Air France* continuaram a utilizar o aeroporto da mesma forma que os da *British Airways*: em escalas técnicas não regulares.

⁵¹⁴ “Coming up July 1: the inauguration of service to Terceira (in addition to Santa Maria), in the Azores (...); “Timetables: Well-Timed”, in *Skyliner*, Vol. 41, nº 13 de 26 de Junho de 1978.

⁵¹⁵ Warner, Guy, *Under the Goshawk’s Wings – A History of Aviation in the Azores*, The Anglo-Portuguese Society, London, 2008, p. 53.

⁵¹⁶ Warner, Guy, *Under the Goshawk’s Wings – A History of Aviation in the Azores*, The Anglo-Portuguese Society, London, 2008, p. 53.

6. Uma Ilha Transformada

Todo este movimento teve, naturalmente, um grande impacto na economia e sociedade marienses. Nada melhor do que replicarmos, aqui, um excerto da única obra retrospectiva da história da Ilha de Santa Maria, não por acaso intitulada *Ilha de Gonçalo Velho – da Descoberta até ao Aeroporto*:

No lapso de dez anos, entre 1938 (...) e 1948 (...), o seu comércio [da ilha] atingiu grandeza excepcional, oferecendo-nos contrastes sobremodo estonteantes. Assim, no que é possível comparar-se, eis os principais aumentos, que se exprimem, de forma crescente, pelos seguintes multiplicadores:

5 vezes o movimento de embarcações; 6 vezes o de passageiros por via marítima; 10 vezes o montante do orçamento camarário municipal; 17 vezes a receita dos diversos serviços públicos (...); 22 vezes o peso das cargas e descargas; e 39 vezes o valor das respectivas mercadorias.

Ainda, confrontando as duas capitações, referentes ao comércio exterior: 250 em 1938 e 2.650 em 1948, conclui-se ser o aumento 25 vezes superior – o que vem atestar o crescendo da riqueza invertido na terra mariense, depois da montagem do seu excelente aeroporto! (*sic*)⁵¹⁷

6.1. Outras atividades económicas e serviços de relevância estratégica

O facto é que, para além dos serviços, direta e indiretamente, relacionados com as funções aeronáuticas, há um grande desenvolvimento de outras atividades económicas, não só para abastecimento deste contingente populacional, mas também beneficiando do seu empreendedorismo. Na agricultura, continua a modernização, que já vinha de trás, com algumas experiências na agricultura de regadio, tentando combater a aridez do terreno da parte ocidental.⁵¹⁸ Também neste sentido, há o desenvolvimento da silvicultura sendo o maciço central da ilha revestido de criptomérias com o objetivo de funcionar como condensador atmosférico e melhorar os índices de pluviosidade da ilha; com esta matéria-prima, surgem duas novas serrações na ilha.

⁵¹⁷ Figueiredo, Jaime, *A Ilha de Gonçalo Velho – Da Descoberta ao Aeroporto!*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 2ª Edição, 1990, p. 132.

⁵¹⁸ “As nossas entrevistas – Precisamos de assistência financeira e técnica ao abrigo da lei dos melhoramentos agrícolas” in Suplemento *Santa Maria do Correio dos Açores*, Ano I, Número 11, de 23 de Abril de 1967, p. 1, 4.

São construídas salinas e chega a ser produzido sal em Santa Maria. As olarias também se desenvolvem em duas unidades industriais, deixando o barro de ser simplesmente exportado para o resto do arquipélago.⁵¹⁹ É fundada uma armação de pesca à baleia que será das mais ativas, nos Açores, na década de cinquenta.⁵²⁰ Também nas indústrias ligadas ao mar, laboram duas fábricas de conserva de peixe. No turismo, são apresentados projetos de novos empreendimentos a construir nas baías da Praia Formosa e São Lourenço.

Mas não são apenas serviços locais, mesmo que destinados à exportação, que são instalados na ilha e beneficiando das sinergias dos serviços e população afecta aos serviços aeronáuticos. São também outras infraestruturas tecnológicas de valor geoestratégico que tanto afirmam a ilha e o arquipélago como fronteira, como articulação. Infraestruturas que, com certeza, dificilmente seriam instaladas na Ilha de Santa Maria, dada a sua excentricidade e difícil acesso, antes da construção do aeroporto. Como exemplo de infraestrutura de fronteira, temos o Polígono de Acústica Submarina inaugurado em Maio de 1972.⁵²¹ Esta infraestrutura, financiada pela NATO e inaugurada pelo Ministro da Defesa Nacional, tinha por objetivo monitorizar a passagem de submarinos nucleares nas águas dos Açores. Tinha também funções de apoio à pesca.⁵²²

Como exemplo de infraestrutura de articulação, temos o Estação LORAN. Era também um projecto financiado pela NATO e consistia de uma pequena base no extremo Norte da Ilha onde funcionava um sistema de apoio à navegação marítima e aérea.

6.2. Algumas notas sobre a sociedade mariense

Com a injeção de população em Santa Maria na sequência destas várias novas áreas de atividade, há uma tremenda transformação na sociedade mariense. Esta nota-se, por exemplo, no ensino e na cultura. Em 1949 inicia atividade o Externato de Santa Maria que, até à década de setenta, irá ministrar os segundos e terceiros ciclos de ensino numa ilha que apenas contava com o primeiro ciclo, até então. A ilha onde, segundo Thomas Ashe, no século XIX corria a história

⁵¹⁹ “As nossas reportagens – A Fábrica de Cerâmica (...) é hoje uma florescente indústria ao serviço do arquipélago dos Açores”, in Suplemento *Santa Maria* do *Correio dos Açores*, Ano I, Número 2, de 31 de Julho de 1970, p. 1, 4.

⁵²⁰ Puim, Arsénio Chaves. *A Pesca à Baleia na Ilha de Santa Maria*, Junta de Freguesia do Santo Espírito, 2001.

⁵²¹ “Inaugurado o Polígono de Acústica Submarina dos Açores” – Suplemento *Santa Maria* do *Correio dos Açores*, Ano VI, Número 62, de 1 de Junho de 1972. “No passado dia 19 do corrente foi inaugurado nesta ilha, com a presença do sr. Ministro da Defesa Nacional e representantes de vários países participantes deste projecto, o Polígono de Acústica Submarina dos Açores. (sic)”

⁵²² “Polígono de Acústica Submarina” in Suplemento *Santa Maria* do *Correio dos Açores*, Ano IV, Número 44, de 27 de Fevereiro de 1970, p. 3.

que apenas duas mulheres e um homem sabiam ler e escrever, contava agora a maior densidade de licenciados no país. Estes, sobretudo os afetos aos serviços de meteorologia, criaram a instituição de ensino que virá a preparar um grande número alunos que seguirão estudos superiores e desempenharão papéis de relevo nas mais diversas áreas.⁵²³

Outra instituição criada ainda nos anos quarenta – em 1946 – e que teve um enorme impacto na sociedade mariense, foi o Clube Asas do Atlântico. Instalado na antiga Messe de Oficiais da Base Americana de Santa Maria, contava com uma estação de rádio que emitia para todo o arquipélago, uma das maiores bibliotecas privadas dos Açores, uma sala de jogos e um salão de festas onde aconteciam os mais variados espetáculos de música erudita.⁵²⁴

As extraordinárias infraestruturas culturais e de recreio construídas pelos militares americanos continuaram a ser utilizadas e atualizadas. O teatro foi transformado em *Atlântida Cine* e era explorado diretamente pela administração do aeroporto, onde eram exibidos, em primeira mão a nível nacional, os filmes de *Hollywood*. No ginásio, ringue e campo de futebol, praticavam-se as mais variadas modalidades desportivas promovidas pelos clubes locais, como o *Asas do Atlântico* e o *Bairro Operário* (sedeados na zona do aeroporto), *Gonçalo Velho* e *Marienses*.

Estas condições de base levaram à fundação do *Grupo de Teatro Gente Nova* que era dos mais ativos nos Açores, na década de setenta e oitenta. Estas condições de base aprofundavam a distinção entre a parte ocidental da ilha, onde estava o aeroporto e o centro urbano de Vila do Porto, e a restante ilha que se mantinha bastante rural. Como também distinguia a ilha de Santa Maria do restante arquipélago, onde confluíam pessoas das mais variadas proveniências. Como exemplos, temos os testemunhos de José Lopes de Araújo e de António Melo Sousa no filme *Santa Maria Connection*. Para o primeiro:

O aeroporto em si era, fisicamente, um mundo à parte do resto da ilha. Quase como se a natureza correspondesse à composição social da ilha. Se olharmos Santa Maria do ar, vemos uma plataforma grande que é o aeroporto e o resto da ilha dividido pela montanha, aquilo que nós no aeroporto chamávamos “a Serra”... O pessoal da Serra era as pessoas que viviam na outra metade da ilha... E essa metade da ilha era barrada por uma fronteira

⁵²³ “O Externato de Santa Maria”, in Suplemento *Santa Maria* do *Correio dos Açores*, Ano I, Número 5, de 26 de Junho de 1966, p. 1.

⁵²⁴ “A Estação do Clube ‘Asas do Atlântico?’ – Um notável empreendimento ao serviço dos Açores e de Portugal”, in Suplemento *Santa Maria* do *Correio dos Açores*, Ano I, Número 3, de 31 de Agosto de 1966, p. 1.

física que era o que nós chamávamos o Açucareiro – que ainda lá está; um edifício com a forma de um açucareiro, por isso é que assim se lhe chamava, todo em vidro – e que era, nem mais nem menos, do que o Posto de Controlo da antiga Base Americana. E lá havia um polícia que controlava o acesso ao aeroporto como se estivéssemos a entrar, de facto, num país diferente e num território diferente.⁵²⁵

Segundo António Melo Sousa:

E havia bastante abertura. Depois era a confluência de pessoal do arquipélago e mesmo do continente que, trabalhando em Santa Maria ou passando por lá, faziam uma combustão muito curiosa de ideias, de liberdade, de convivência, de muita alegria, também. Eu acho que era uma ilha muito boémia. Extremamente boémia.⁵²⁶

6.3. População

Em 1950, a freguesia capital do concelho em cuja área foi instalada a base aérea e consequente aeroporto internacional e zona habitacional, regista 4.632 habitantes, contrastando severamente com os 1.871 com que contava 10 anos antes. Em 1960, Vila do Porto (freguesia) registou 5.373 habitantes. Todas as restantes freguesias registaram um aumento de população até 1960. Se, em Vila do Porto, a razão para tal era claramente os novos serviços que lá se haviam instalado, na restante ilha resultavam sobretudo das práticas agrícolas e da impossibilidade de emigrar. Em 1960, Santo Espírito regista 3.276 habitantes (24,75% da ilha) e Santa Bárbara 1750. O total das duas correspondia a 37,9% da população da ilha, bem diferente dos 51% de 1940. Mas, se tentarmos fazer o exercício de aplicar a muito boa taxa de crescimento que a Ilha de Santa Maria registou de 1930 para 1940 (1,3%⁵²⁷) à população da freguesia de Vila do Porto em 1940 (1.871), por forma a especular sobre qual seria a população que esta freguesia capital do concelho – não

⁵²⁵ Testemunho de José Lopes de Araújo no filme *Santa Maria Connection*, de Eberhard Schedl. URL: <http://www.rtp.pt/programa/tv/p29625> Filme completo: <https://www.youtube.com/watch?v=ast6gKn0tJc>

⁵²⁶ Testemunho de António Melo Sousa no filme *Santa Maria Connection*, de Eberhard Schedl. Mais à frente no filme, António Melo Sousa refere a frase que achamos muito curiosa: “Estávamos a ouvir *Jimi Hendrix* em Santa Maria, em São Miguel ainda se ouvia *Beatles*”. URL: <http://www.rtp.pt/programa/tv/p29625> Filme completo: <https://www.youtube.com/watch?v=ast6gKn0tJc>

⁵²⁷ Rocha, Gilberta Pavão Nunes, *Dinâmica Populacional dos Açores no Século XX: Unidade, Permanência, Diversidade*, Universidade dos Açores, Ponta Delgada, 1991, p. 40.

fosse o extraordinário acontecimento da implantação do aeroporto – teríamos uma população de cerca de 2114. Portanto, continuaria cerca de 23% do total da população da ilha.

A partir de 1960, juntando as dificuldades na agricultura, a abertura das portas da emigração para a América do Norte, o cessar do grande volume de obras que ocorreram durante a década de 1950 de melhoramento do aeroporto e zona habitacional e as evoluções tecnológicas na aviação e nas comunicações, a consequência demográfica foi catastrófica. O aeroporto ficava ali no quintal dos marienses e estes foram os que o utilizaram em maior número. Dos 11.839 de 1950 e 13.233 de 1960, sendo estimado que tenha ultrapassado os quinze mil habitantes em 1965, Santa Maria passou a contar com 9.762 em 1970, 6.500 em 1981, 5.922 em 1991 e 5.628 em 2001. Em 1981 já tinha um volume populacional equivalente ao ano de 1900, contando com uma das mais baixas densidades populacionais do arquipélago.⁵²⁸ Os censos de 2011 registam 5552 habitantes para o total da ilha. Apenas duzentos habitantes residentes a mais do que a freguesia de Vila do Porto registou em 1960.

A emigração voltou assim a ser o recurso utilizado pelos marienses. Depois da vaga de emigração antes e depois da Primeira Guerra Mundial, com taxas brutas a rondar os 15%, esta quase estagnou no período desde 1929 até 1957, por motivos essencialmente relacionados com as condições do mercado recetor, voltando a crescer na década de 1950, atingindo 39.9% na década de 1970.⁵²⁹

O facto é que as condições de base de subsistência na ilha motivaram, desde muito cedo, a emigração das gentes marienses. Constância, com base nas fontes coevas, identifica o início do fenómeno emigratório no séc. XVII, intensificando-se no século seguinte, se bem que nota que Gaspar Fructuoso o identifica já para o ano de 1579, tendo por móbil um mau ano agrícola.⁵³⁰ Com a melhoria das comunicações marítimas transoceânicas no século XIX, a emigração ter-se-á estabilizado nos 15% como forma de equilíbrio da pressão demográfica da ilha. Após a construção

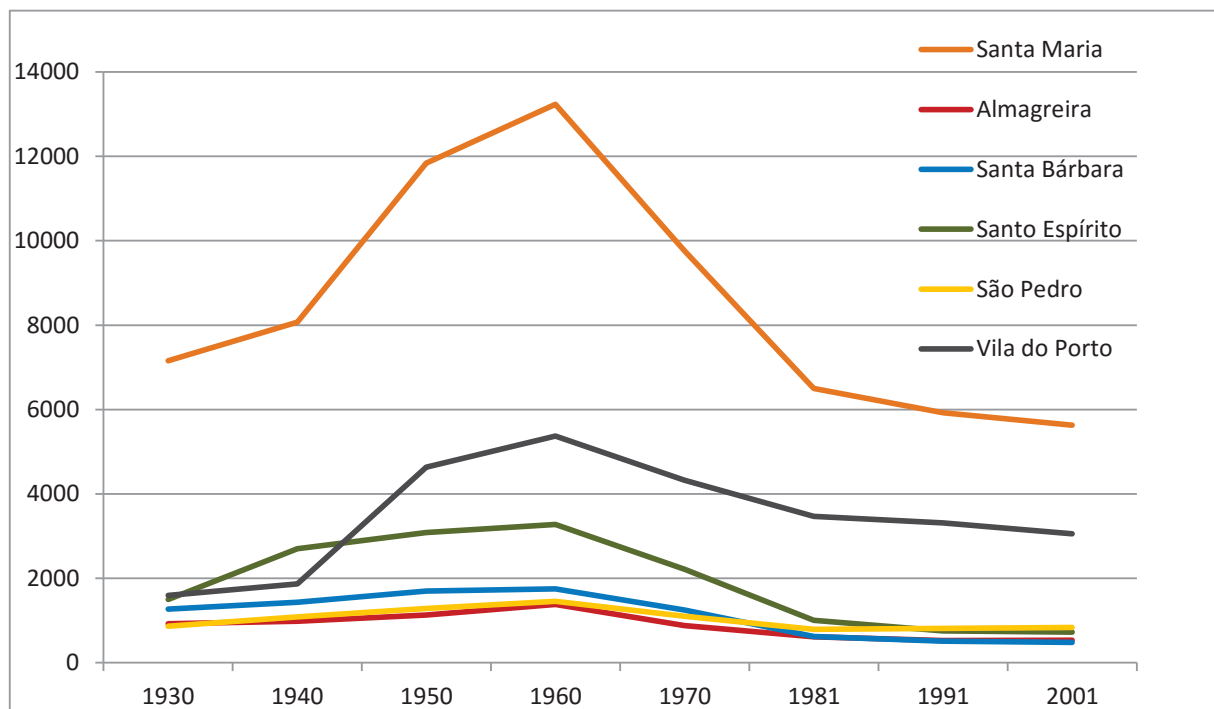
⁵²⁸ Bastos, Sérgio Amaro, *As Mobilidades Populacionais em Santa Maria: Suas Evoluções e Tendências*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 2002.

⁵²⁹ Rocha, Gilberta Pavão Nunes, *Dinâmica Populacional dos Açores no Século XX: Unidade, Permanência, Diversidade*, Universidade dos Açores, Ponta Delgada, 1991, p. 222.

⁵³⁰ Figueiredo, Jaime, *A Ilha de Gonçalo Velho – Da Descoberta ao Aeroporto!*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 2ª Edição, 1990, p. 59-60: “A anos de abundância sucederam alguns de miséria, a ponto de famílias inteiras saírem para longes terras, a buscar na emigração melhor sustento e trabalho... Em 1579, ano de negra fome, muita gente abalou para a América. Diogo Faleiro, só da sua fazenda, deu 200 mil réis para ajudar o transporte de parentes e vizinhos, que foram tentar fortuna no Brasil. Em 1648 partiu uma leva de 100 casais – mais de 600 pessoas -, a fim de colonizar a capitania do Maranhão. Em 1749, para aliviar a pobreza nos Açores, um edital régio oferecia transporte gratuito às famílias que quisessem estabelecer-se na Terra Nova.”

do aeroporto e a terciarização da economia da ilha, abertas as portas da emigração, verificou-se um êxodo feroz das freguesias mais rurais da ilha – sobretudo as da parte oriental – fazendo com que estas registassem em 2011 valores a rondar os 500 habitantes (405 – Santa Bárbara; 588 – Santo Espírito) quando em 1940 registavam 1.430 e 2.698, respetivamente.

População em Santa Maria e segundo freguesias (1930-2001)⁵³¹



(Figura 3 – População em Santa Maria e segundo freguesias (1930-2001))

⁵³¹ Fonte: INE através de Bastos, Sérgio Amaro, *As Mobilidades Populacionais em Santa Maria: Suas Evoluções e Tendências*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 2002.

7. 1980 – Transferência para as Lajes – Segundo Ato

7.1. A “Política Aérea dos Açores”

Como se não bastasse toda esta evolução tecnológica que, naturalmente, anunciava a decadência do aeroporto de Santa Maria, eis que os “ciúmes e rivalidades” internas, identificadas por Pierrot, ressurgem. Herdeiras do seu afloramento inicial aquando da decisão sobre qual dos aeroportos devia assumir o papel de apoio à aviação civil internacional, tomam, no entanto, proporções maiores a partir de 1965⁵³² e, especialmente, no segundo semestre de 1968. Como causas para esse ressurgimento, podemos identificar a intenção prevista no III Plano de Fomento (1968-1973) de construção dos aeroportos de Ponta Delgada e Horta e o anúncio da elaboração de um estudo por parte do Ministério das Comunicações e o Ministério do Interior para “propor a rede de transportes aéreos para serviço da região dos Açores, **com base no melhor rendimento dos investimentos já efectuados ou a efectuar** durante a vigência do III Plano de Fomento, tanto no sector público como privado”⁵³³.

O *lobby* terceirense defendia que “haveria vantagens na presença técnica da Aeronáutica Militar no estudo final”. Consideravam “que a palavra rendimento não pode ser tomada no sentido exclusivamente material”, pois, “para os investimentos existentes ou futuros tenham o melhor rendimento é indispensável que eles atinjam o objectivo para que foram feitos”: servir as populações. Neste conjunto de artigos, é defendida a “redução à unidade os dois dispositivos da aeronáutica nos Açores”. Isto é, tendo em conta a evolução tecnológica da aviação a jato e o “declínio do valimento dos Açores para a aviação”, “a resposta possível e de desejar” seria a determinação das Lajes como *gateway*, ficando “os demais dispositivos locais, ao serviço geral e ao serviço de todas as populações açorianas.” Defendia que o aeroporto de Santa Maria deveria ser “suprimido”, pois, “relativamente ao arquipélago é excêntrica e cuja utilização para os voos transatlânticos só pode servir (...) ao fluxo migratório e só tem contrariado as indispensáveis facilidades turísticas e vetado ou retardado empreendimentos” na Terceira. Defendia, por fim, que

⁵³² Publicação de Forjaz, Cândido, *Os Açores e o actual sistema de comunicações*, Angra do Heroísmo, edição do autor.

⁵³³“III – Ligações Aéreas. – o Melhor Rendimento que temos direito a esperar” in *Diário dos Açores* de 19 de Outubro de 1968; in AAVV, *Açores, Comunicações Aéreas, Na Hora das Decisões, O Diário Insular Face ao Problema*, composto e impresso nas oficinas do *Diário Insular* em 21 de Outubro de 1968, p. 7. Negrito do original.

seria pouco razoável – um erro – “não dar o golpe e não situar só nas Lajes todos os serviços aeronáuticos nos Açores”.⁵³⁴

Não foi dado o “golpe”. O assunto da “Política Aérea dos Açores” parece ter estado adormecido até ao “verão quente de 1975”. Em Outubro desse ano, o então vogal da Junta Governativa dos Açores para os assuntos de Comunicações, Transportes e Turismo afirmou que “a placa giratória dos Açores devia ser no Aeródromo das Lajes”, o que motivou várias reações e uma manifestação em Vila do Porto. Em Outubro de 1976, o Presidente do Governo Regional consegue o levantamento do limite máximo de voos da *TAP* nas Lajes ao que se segue um reajuste dos seus horários privilegiando as Lajes. A evolução desta situação deu origem à criação da Comissão de Defesa dos Interesses da Ilha de Santa Maria, na Assembleia Municipal de Vila do Porto.

O recém eleito presidente, João Bosco Mota Amaral, solicita uma reunião com aquela comissão e outras forças vivas da ilha para o dia em que estas tinham marcado mais uma manifestação em Vila do Porto. Nesse encontro, afirmou que o governo “iria encomendar um estudo sobre Política Aérea dos Açores” e que a “solução mais criteriosa” talvez fosse “um número de voos *TAP* em Santa Maria para satisfazer as necessidades das ilhas orientais” e nas Lajes “o número necessário às ilhas dos grupos central e ocidental” (*sic*). Juntando-se à manifestação, Mota Amaral profere um discurso onde apela à “união dos açorianos” que deu “origem a um descontentamento geral da população presente, a qual se manifestou veementemente contra o facto. (*sic*)”⁵³⁵ Uma senhora agrediu-o com um guarda-chuva.

Desde 1930 até 1977, Santa Maria não contou com qualquer publicação jornalística local, a não ser a rádio Asas do Atlântico. No entanto, entre 1966 e 1972, o jornal micalense *Correio dos Açores* publicou um suplemento mensal intitulado *Santa Maria* em que divulgava as notícias desta ilha e que contava com a “entusiástica colaboração de José Maria Lopes de Araújo”⁵³⁶. No entanto, poucas são as notícias por ele vinculadas, para além do registo do número de movimentos ou passageiros e dos horários das carreiras aéreas. Uma das poucas exceções é o artigo de Gualter

⁵³⁴ AAVV, *Açores, Comunicações Aéreas, Na Hora das Decisões, O Diário Insular Face ao Problema*, composto e impresso nas oficinas do *Diário Insular* em 21 de Outubro de 1968, p 7.

⁵³⁵ “O Back Ground da Questão”, in Comissão de Luta pelos Interesses de Santa Maria, *Dossier: Aeroporto de Santa Maria: Que Futuro? ou a definição da política aérea dos Açores e o 22 de Maio – 80 em Santa Maria – jornada de Luta, Santa Maria*, Julho de 1981.

⁵³⁶ “Palavras de toda a Justiça”, in Suplemento *Santa Maria* do *Correio dos Açores*, Ano I, Número 1, de 26 de Junho de 1966, p. 1.

Cordeiro “De Rude Paisagem a grande aeroporto internacional” (*sic*) e que, ainda em 1967, conclui: “O aeroporto ficou, mas os tempos áureos passaram e a única esperança para muitos e muitos foi voltarem-se de novo para as terras que haviam herdado dos seus ascendentes...”⁵³⁷

Realmente, e como nota o argumento terceirense, Santa Maria, nesta altura, apenas servia o fluxo emigratório de todas as ilhas e principalmente desta “excêntrica” que registou a maior taxa de emigração *per capita*.⁵³⁸ Isso mesmo atesta o artigo “Ano Novo... Vida Nova... Santa Maria: Porta do arquipélago aberta sobre o novo mundo” que afirma: “muita gente e pouca terra; é este o drama do açoriano. (...) Hoje, com o progresso, a quase totalidade dos emigrantes partem por avião (...). Cada leva atinge cerca de uma centena de pessoas que, nas asas da esperança, caminham confiantes para uma Vida Nova.”⁵³⁹

A produção jornalística e de opinião neste suplemento *Santa Maria* do jornal *Correio dos Açores* incidia largamente na necessidade de encontrar e potenciar alternativas económicas à ilha, onde tinha maior destaque a reconversão agrícola e recuperação de solos, o desenvolvimento de algumas pequenas indústrias, a aposta no turismo e o eterno problema da falta de um porto. Esta foi, também, com algumas *nuances*, a luta no jornal *O Baluarte*, ressurgido a 1 de Maio de 1977: a manutenção na ilha dos serviços aeronáuticos enquanto não fosse encontrada uma alternativa económica. Não havia, pois, edição d’*O Baluarte* (mensal) que não incluísse uma peça sobre o aeroporto. Mas desta vez não somente informativo mas sim reivindicativo. Alguns títulos são bem elucidativos: “Santa Maria – Que Futuro?”⁵⁴⁰; “Afinal, quem somos nós”⁵⁴¹; “A Traição a Santa

⁵³⁷ “De Rude Paisagem a Grande Aeroporto Internacional”, por Gualter Cordeiro, in Suplemento *Santa Maria* do *Correio dos Açores*, Ano I, Número 9, de 28 de Fevereiro de 1967, p. 1. É curioso comparar esta constatação com a previsão do Tenente-Coronel José Agostinho em carta dirigida ao mariense Armando Monteiro, datada do longínquo 21 de Fevereiro de 1946: “Interessa-me tudo o que se passa aí em matéria de meteorologia. O vosso campo, seja qual fôr a classificação que lhe dêem, nunca deixará de ter uma considerável importância e irá transformar completamente essa ilha, que erra a mais ignorada dos Açores, num centro movimentado, que prontamente se desenvolverá. Não são decerto aqueles que estão passado pelo período de transição os que mais aproveitarão disso (muitos mesmo – como por aqui – hão dar o campo ao diabo) mas daqui a dez ou quinze anos a ilha estará transformada, como o Faial se transformou com os cabos submarinos. Uma cautela, porém, é de aconselhar: é que não voltem as costas à terra, que é e será sempre o grande recurso para a maioria da população, que não tira lucros directos dessa inovações. É este também o conselho que sempre dou aos meus patrícios, que aliás, nesta ilha muito maior que a vossa, não dão sequer, muitos deles, pelo que se passa lá para o lados das Lagens... E aos faialenses também muitas vezes aconselhei o mesmo. Mas eles nem sempre acreditaram no conselho e agora estão a braços com uma crise tremenda... e estão-se voltando para a terra, como último e infalível recurso. (*sic*)”

⁵³⁸ *Santa Maria – Caracterização*, DREPA - Departamento Regional de Estudos e Planeamento dos Açores, Angra do Heroísmo, 1985, p. 43.

⁵³⁹ “Ano Novo... Vida Nova... Santa Maria – Porta Aberta sobre o novo Mundo”, in Suplemento *Santa Maria* do *Correio dos Açores*, Ano II, Número 19, de 31 de Dezembro de 1967, p. 4.

⁵⁴⁰ “Santa Maria – Que Futuro?”, por A. Jota da Silva in *O Baluarte* de 1 de Junho de 1977, p. 1.

⁵⁴¹ “Afinal, quem somos nós”, por J. B., in *O Baluarte* de 1 de Julho de 1977, p. 4.

Maria – Quem a Forja?”⁵⁴²; “Santa Maria Alvo de Fraudes”⁵⁴³; “Lutemos pela sobrevivência do nosso Aeroporto e da nossa Terra”⁵⁴⁴; “Aeroporto Internacional de Sta. Maria – Um Osso Duro de Roer”⁵⁴⁵; “A Incúria dos administradores e dos habitantes desta Ilha”⁵⁴⁶...

7.2. “O Porquê da Questão”

O ponto alto da discussão da “Política Aérea dos Açores” dá-se, assim, já em tempos de autonomia (e televisão!) regional. O recém-eleito Governo Regional, através da sua Direcção Regional de Estudos e Planeamento (DREPA), sediada na ilha Terceira, havia encomendado o estudo a uma empresa de consultoria americana – a SARC⁵⁴⁷. Este estudo, que viria a definir a “Política Aérea dos Açores”, concluía:

Chegamos à conclusão nesta análise que apenas um local (as Lajes) deve ser designado como aeroporto internacional para os Açores. E (repito) os encargos e complicações de dois aeroportos desses para servir o limitado tráfego, facilmente justifica tal conclusão.

Por isso, tendo em conta: 1) Os investimentos requeridos; 2) As conveniências dos passageiros, e 3) A ligação com a política de desenvolvimento do Governo Regional – a SARC conclue (*sic*) que a Terceira deve ser classificada como aeroporto intercontinental dos Açores (pág. 29).⁵⁴⁸

No dia 15 de Fevereiro de 1979, a discussão chega aos ecrãs da jovem televisão regional num debate moderado por Lopes de Araújo e tendo como intervenientes “o Dr. Cândido Forjaz, pela Terceira; Moutinho de Almeida, por Santa Maria; e o eng. Costa Matos, por São Miguel (*sic*).”⁵⁴⁹. O debate prolongou-se por três horas e teve como consequência a publicação de vários artigos na imprensa regional.

⁵⁴² “A Traição a Santa Maria – Quem a Forja?” in *O Baluarte* de 1 de Setembro de 1977, p. 4.

⁵⁴³ “Santa Maria Alvo de Fraudes” in *O Baluarte* de 1 de Novembro de 1977, p. 1.

⁵⁴⁴ “Lutemos pela sobrevivência do nosso Aeroporto e da nossa Terra” in *O Baluarte* de 1 de Setembro de 1978, p. 1.

⁵⁴⁵ “Aeroporto Internacional de Sta. Maria – Um Osso Duro de Roer” in *O Baluarte* de 1 de Outubro de 1978, p. 1.

⁵⁴⁶ “A Incúria dos administradores e dos habitantes desta Ilha”, por Pe. Jacinto Monteiro, in *O Baluarte* de 1 de Novembro de 1978, p. 1.

⁵⁴⁷ *System Analysis and Research Corporation*.

⁵⁴⁸ “Debate Falhado? Mais do que isso...”, *Diário Insular* de 7 de Março de 1979, in “*O Porquê da Questão*”: *A política Aérea dos Açores vista através da Imprensa e da TV, com comentários elaborados por Cândido Pamplona Forjaz, açoriano nado e criado na ilha Terceira*, A. D. 1979, p. 42.

⁵⁴⁹ “Se não se construir um aeroporto internacional em S. Miguel estamos forçando solução que não está certa”, de eng. Costa Matos in *Açoriano Orienta* de 17 de Fevereiro de 1979, p. 5.

Cândido Pamplona Forjaz, “açoriano nado e criado na ilha Terceira”⁵⁵⁰, edita, logo em Abril de 1979, uma compilação de artigos publicados na imprensa regional na sequência do debate televisivo “O Porquê da Questão”. Neste conjunto de dezassete artigos publicados, principalmente, no *Diário Insular*, mas também n’*A União*, n’*O Telégrafo* e no *Açoriano Oriental*, discute-se mais do que os argumentos da SARC na classificação da Terceira como “aeroporto intercontinental dos Açores”. Discute-se a própria “unidade açoriana”. São paradigmáticos os artigos “Política Aérea no ‘Porquê da Questão’ TV ou a Região Micaelense e o resto dos Açores”; “Registo – Entre a partilha e o... ‘espartilho’”; “Política Aérea dos Açores – O interesse geral tem de sobrepor-se ao interesse particular” e “A Política Aérea dos Açores e a unidade açoriana”.⁵⁵¹ Todo este alarido à volta daquele debate teve origem nas declarações do eng. Costa Matos que aí propôs “cindir os Açores em dois blocos económicos; um – S. Miguel-Stª Maria, e as restantes sete ilhas o outro”(sic)⁵⁵², nas seguintes palavras:

Uma das lições da II Guerra feita no mar, é que não se podiam organizar comboios com barcos de velocidades muito diferentes porque todos tinham que alinhar pelos mais lentos e quando chegava a altura iam todos ao fundo e não se salvava ninguém. (sic)

Por isso separo S. Miguel e Santa Maria, das restantes 7 ilhas (sic). A verdade básica é que S. Miguel precisa de um aeroporto para continuar a desenvolver-se por auto sustentação e por consequência, por arrasto e auxílio provocar o desenvolvimento dos Açores, como agora sucede,⁵⁵³

A “água na fervura” é colocada por dois micaelenses em artigos no *Diário dos Açores* e *Açoriano Oriental*. O Sr. Ferreira de Almeida afirma “estamos a travessar um período bastante crítico nas relações entre as populações das diferentes ilhas dum mesmo arquipélago, como se não tratasse de irmãos.”⁵⁵⁴ Querendo, também, “contribuir para a tão necessária e apregoada unidade

⁵⁵⁰ Da capa de “O Porquê da Questão”: *A Política Aérea dos Açores vista através da Imprensa e da TV; com comentários elaborados por Cândido Pamplona Forjaz, A. D. 1979.*

⁵⁵¹ Forjaz, Cândido, “O Porquê da Questão”: *A Política Aérea dos Açores vista através da Imprensa e da TV; com comentários elaborados por Cândido Pamplona Forjaz, A. D. 1979.*

⁵⁵² Forjaz, Cândido, “O Porquê da Questão”: *A Política Aérea dos Açores vista através da Imprensa e da TV; com comentários elaborados por Cândido Pamplona Forjaz, A. D. 1979, p. 11.*

⁵⁵³ “Se não se construir um aeroporto internacional em S. Miguel estamos forçando solução que não está certa”, de eng. Costa Matos in *Açoriano Oriental* de 17 de Fevereiro de 1979, p. 5.

⁵⁵⁴ “Vamos encetar no caminho da concórdia Confiança, compreensão e amizade – Pontos essenciais para o desenvolvimento harmónico da região” por Ferreira Almeria no *Diário dos Açores* de 19 de Fevereiro de 1979, in

Açorianas, como ainda para que se distribua justiça, igualmente, por todos”, O Dr. António de Albuquerque Jácome Correia vem propor uma solução “**democrática**”⁵⁵⁵: “quem manda é o maior número e sendo o voto a melhor arma democrática, consulte-se o Povo de que tanto se fala e faça-se o que a maioria desejar. De contrário, será tudo o que se quiser, menos uma solução democrática.”⁵⁵⁶

7.3. A decisão (segunda parte)

A decisão foi procrastinada por mais um ano. A 11 e 12 de Abril de 1980, o primeiro Governo Regional dos Açores faz uma das suas primeiras visitas estatutárias a Santa Maria, mas a conferência de imprensa que deveria abrir espaço para indagar o governo sobre a decisão a tomar foi abruptamente interrompida pelo anúncio da partida do voo de regresso do governo a São Miguel. A política aérea não foi discutida, como nota o jornal mensário *O Baluarte* de 1 de Maio, que incluía um artigo com o título “Esperança, Acolhimento, Dúvida das Populações Locais”.⁵⁵⁷

Neste mesmo primeiro de Maio foi, finalmente, anunciada⁵⁵⁸ a decisão que haveria de ser publicada na Resolução que instituiria a nova Política Aérea dos Açores: o Governo Regional “resolve optar pelo Aeroporto das Lajes” como “aeroporto de entrada e saída para os voos intercontinentais regulares (*intercontinental gateway airport*)”; “O Aeroporto de Santa Maria será mantido com funções de aeroporto alternativo e também para escalas técnicas”. Resolve, ainda, “acelerar as diligências precisas para a concessão de um depósito geral franco naquele aeroporto” (zona franca) e, considerando “necessário ao desenvolvimento económico da Região que a ilha de S. Miguel disponha de uma pista capaz de servir à operação de aviões de maior capacidade de transporte e raio de acção”, resolve constituir um grupo de trabalho especializado com o encargo de apresentar propostas alternativas, devidamente quantificadas, para a consecução desse objectivo.”⁵⁵⁹

Forjaz, Cândido, “*O Porquê da Questão*”: *A Política Aérea dos Açores vista através da Imprensa e da TV; com comentários elaborados por Cândido Pamplona Forjaz*, A. D. 1979, p. 75.

⁵⁵⁵ A negrito no original da edição de Cândido Forjaz.

⁵⁵⁶ “Algumas considerações acerca da política aérea dos Açores”, por Dr. António de Albuquerque Jácome Correia, no jornal *Açoriano Oriental* de 16 de Fevereiro de 1979, in Forjaz, Cândido, “*O Porquê da Questão*”: *A Política Aérea dos Açores vista através da Imprensa e da TV; com comentários elaborados por Cândido Pamplona Forjaz*, A. D. 1979, p. 77.

⁵⁵⁷ “Esperança, Acolhimento, Dúvida das Populações Locais” in jornal *O Baluarte* de 1 de Maio de 1980, p. 1.

⁵⁵⁸ Em artigo publicado no *Diário Insular* de 1 de Maio de 1980.

⁵⁵⁹ Resolução N° 36/1980 de 13 de Maio. [Hiperligação](#).

7.4. “Uma ilha protesta em unísono”

Esta decisão teve um impacto tremendo na ilha de Santa Maria. A vereação da Câmara Municipal, eleita pelo mesmo partido que sustentava o Governo Regional, demitiu-se; houve uma greve geral de 24 horas em toda a ilha, com manifestação pública que contou com intervenções de diversos políticos locais e membros da Comissão de Luta pela Defesa dos Interesses da Ilha de Santa Maria... “Pela primeira vez na história do País, um Concelho inteiro paralisa por 24 horas, uma Câmara Municipal se demite e uma ilha protesta em unísono.”⁵⁶⁰

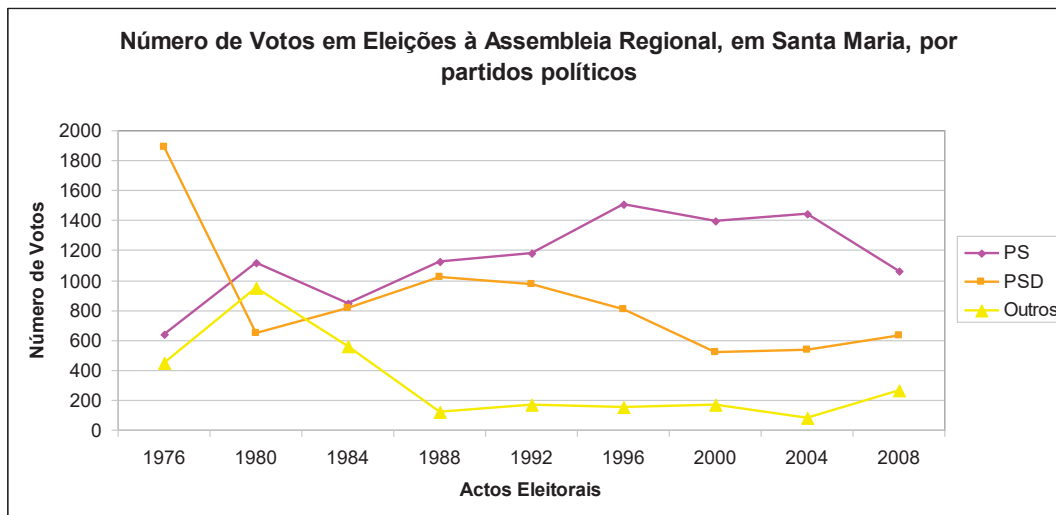
Na manifestação de 22 de Maio de 1980 (dia da greve geral), houve um comício onde participaram o demissionário Presidente da Câmara Municipal, o Presidente da Assembleia Municipal, a deputada eleita pelo Partido Socialista pelo círculo de Santa Maria e outros membros da Comissão de Luta. Nos seus discursos rejeitavam a forma e o conteúdo da decisão, reivindicavam medidas de apoio à ilha e denunciavam o abandono da ilha por parte do Governo Regional. As forças vivas da ilha desmultiplicaram-se em iniciativas que foram desde um abaixo-assinado que “reuniu 2.300 assinaturas na ilha” até a missivas endereçadas ao Presidente da República, aos Conselheiros da Revolução e ao Provedor de Justiça, onde denunciavam a “inconstitucionalidade orgânica” da decisão do Governo Regional.⁵⁶¹

Esta crise deu lugar às primeiras e únicas eleições intercalares autárquicas verificadas nos Açores e que vieram a dar a vitória ao Partido Socialista, iniciando um ciclo de poder municipal que durou vinte e nove anos.⁵⁶² Também nas eleições regionais que se viriam a realizar em Outubro de 1980, houve uma viragem. O Partido Social Democrata, que tinha conseguido a vitória mais expressiva até hoje verificada na ilha, perdeu essa vantagem, passando a eleger apenas um deputado à Assembleia Regional, como se pode verificar nos quadros a seguir.

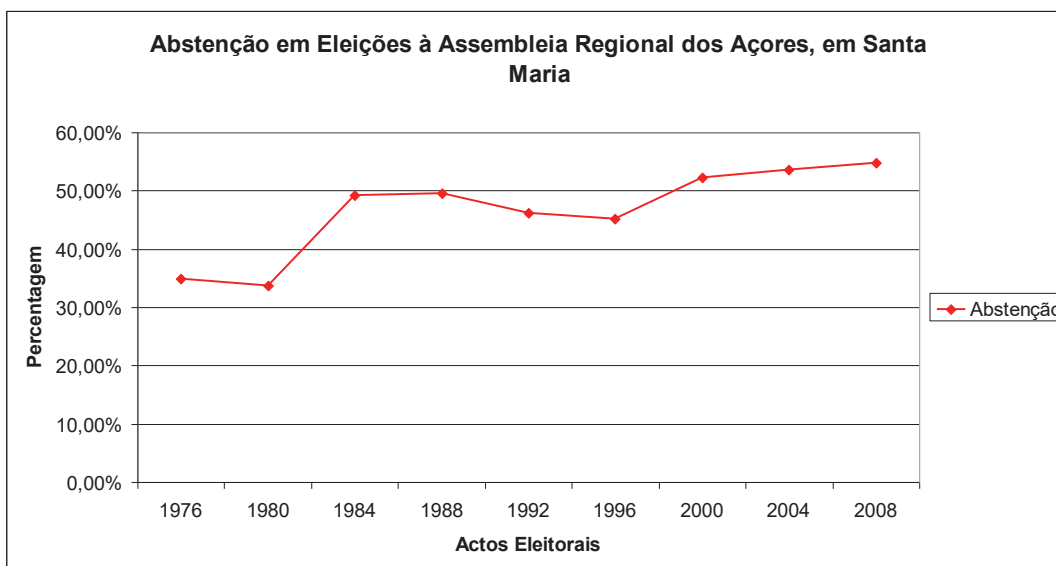
⁵⁶⁰ “O Back Ground da Questão”, in Comissão de Luta pelos Interesses de Santa Maria, *Dossier: Aeroporto de Santa Maria: Que Futuro? ou a definição da política aérea dos Açores e o 22 de Maio – 80 em Santa Maria – Jornada de Luta*, Santa Maria, Julho de 1981.

⁵⁶¹ Comissão de Luta pelos Interesses de Santa Maria, *Dossier: Aeroporto de Santa Maria: Que Futuro? ou a definição da política aérea dos Açores e o 22 de Maio – 80 em Santa Maria – Jornada de Luta*, Santa Maria, Julho de 1981.

⁵⁶² Eleições realizadas no dia 24 de Agosto de 1980; Vários artigos no jornal *O Baluarte* de 1 de Setembro de 1980.



(Figura 4 – Número de votos em eleições à Assembleia Regional, em Santa Maria, por partidos políticos)



(Figura 5 – Abstenção em eleições à Assembleia Regional dos Açores, em Santa Maria)

8. O Que Fica e as Novas Perspetivas de Desenvolvimento

8.1. O Aeroporto “dedicado” às Escalas Técnicas

Resolvendo o Governo Regional dos Açores, num esforço de racionalização do sistema, optar pelo Aeroporto das Lajes como aeroporto de entrada e saída para os voos intercontinentais regulares (*intercontinental gateway airport*), Santa Maria via ser-lhe retirado o tráfego que lhe restava. O facto é que – como já vimos –, já desde há alguns anos, a *TWA* fazia alternar as suas escalas semanais nos Açores pelos aeroportos das Lajes e de Santa Maria, deixando de fazer escala nos Açores, regularmente, em 1978. A *Pan American* havia deixado de fazê-lo em 1976. A *TAP*, que detinha a exclusividade das ligações entre aeroportos nacionais, já ligava Lisboa às Lajes desde 1971, utilizando um *Boeing 707* que prosseguia para Boston. Da mesma forma, a *TAP* inaugurou o aeroporto da Nordela, em Ponta Delgada, em 1969, passando a voar regularmente para aquele aeroporto utilizando, dadas as limitações deste aeroporto, o *Boeing 727-100*, com capacidade inferior a 100 passageiros.⁵⁶³ Santa Maria contava, então, apenas com o tráfego de passageiros a bordo da *TAP* com destino a Santa Maria e Ponta Delgada e o tráfego das escalas técnicas de aeronaves cuja rota ou autonomia requeriam reabastecimento no meio do Atlântico.

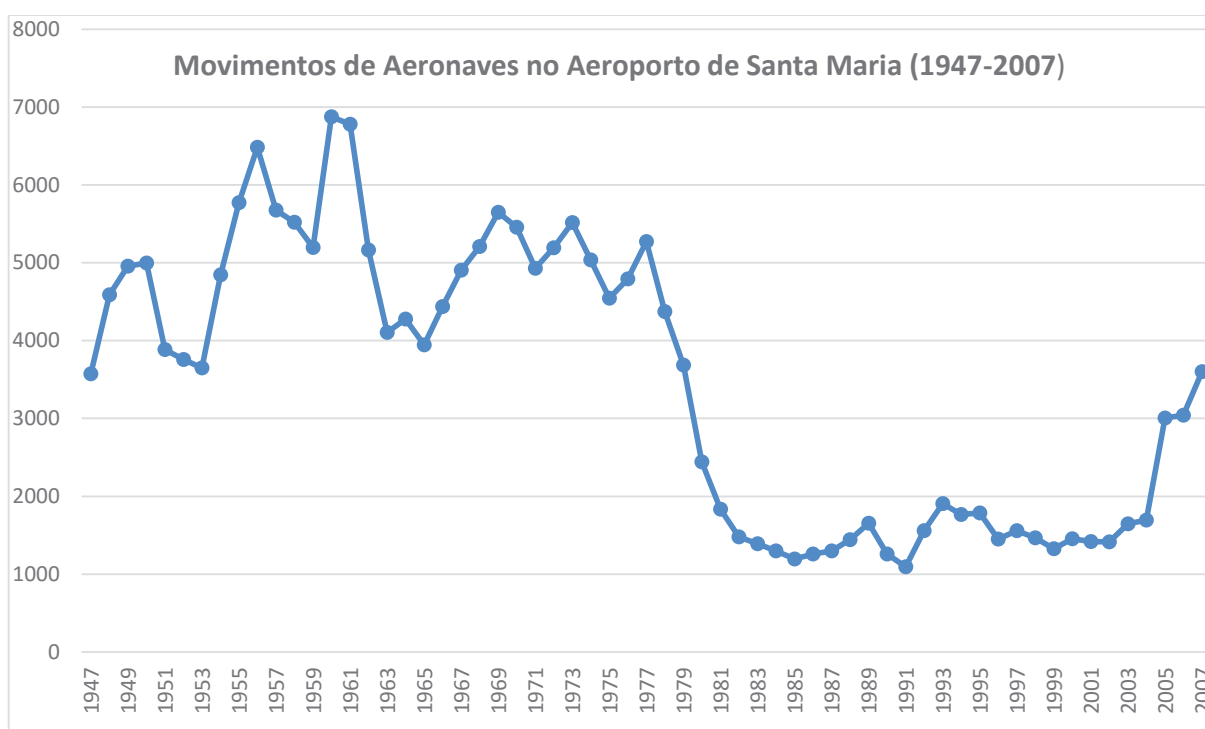
Como nota a Caracterização de Santa Maria publicada pela DREPA em 1985, faziam escala em Santa Maria a *Air France*, a *Pantax*, a *Pan American*, a Surinam, a *Ibéria* e a *Trans America Airlines*. Como aparelhos, utilizavam sobretudo os *Boeing 727*, *707*, *747*, o *Douglas DC8*, e o supersónico *Concorde*. Eram sobretudo companhias que se dedicavam às rotas entre a Europa e a América Central e do Sul, utilizando as versões mais antigas destes primeiros aparelhos a jato das carreiras comerciais, como é o caso do *Boeing 707* que havia iniciado a operação em 1958. O *Concorde* da *Air France*, termina em 1982 a escala regular que havia iniciado em Santa Maria na sua ligação de Paris a Caracas – Venezuela, em 1976.

O processo iniciado em 1958, com a entrada em funcionamento dos aviões a jato e esbatido pela manutenção em operação de algumas aeronaves a hélice da geração anterior por parte das companhias com menor relevância e capacidade, parece manter-se ainda nos anos oitenta. Algumas companhias continuam a utilizar aeronaves a jato que ainda não tinham a mesma autonomia que as mais recentes, como o *Jumbo B747*, que havia entrado no mercado em 1970 com

⁵⁶³ Warner, Guy, *Under the Goshawk's Wings – A History of Aviation in the Azores*, The Anglo-Portuguese Society, London, 2008, p. 53.

o dobro da capacidade do B707 (as suas várias versões rondam a capacidade de 500 passageiros) e apresentando versões ainda mais capazes em 1976 e 1982.

O Aeroporto de Santa Maria, dedicado a escalas técnicas, definhava assim ainda mais com a evolução e autonomia da aviação e a ausência de tráfego doméstico ligando a ilha a Lisboa. Restava-lhe apenas o voo diário da SATA, ligando a Ponta Delgada.⁵⁶⁴ Esta quebra é perfeitamente perceptível no gráfico abaixo com o número de movimentos (chegadas e partidas) de aeronaves no Aeroporto de Santa Maria.



(Figura 6 – Movimentos de Aeronaves no Aeroporto de Santa Maria (1947-2007))

A tendência começa a inverter-se ao início dos anos noventa do século XX. A primeira Guerra do Golfo e a crise petrolífera e o aumento dos preços de combustível daí adveniente, bem como o surgimento e desenvolvimento da aviação privada – *Business Aviation* – fazem com que os movimentos iniciem recuperação depois de bater no fundo no ano de 1991 (1097 movimentos). O que acontece é que, dado o aumento do preço do combustível, algumas aeronaves que teriam

⁵⁶⁴ *Santa Maria – Caracterização*, DREPA - Departamento Regional de Estudos e Planeamento dos Açores, Angra do Heroísmo, 1985, p. 122.

capacidade de travessia do Atlântico sem escala, preferem não encher os tanques para o fazer, recorrendo a uma escala intermédia para cumprir a restante viagem. Desta forma, evitam consumir mais combustível por estarem demasiado pesados com aquele que carregam. Demorarão mais tempo na travessia, mas esta fica mais económica no cômputo final. Por outro lado, é no início da década de noventa que se afirma um novo segmento da *Business Aviation* recorrendo a aeronaves de médio porte e com menor capacidade de autonomia ao serviço de grandes multinacionais ou Estados que preferem evitar as carreias da aviação civil internacional e ter um serviço mais personalizado.⁵⁶⁵ A conjugação destes fatores, e de outros que falaremos de seguida levam a que o Aeroporto de Santa Maria registasse uma subida de 1097 movimentos em 1991 (cerca de 800 movimentos seriam referentes às ligações regulares diárias da SATA, entre Santa Maria e Ponta Delgada, reforçadas no período de verão) para os 1907 em 1993.

No dia 3 de Fevereiro de 1994 é publicada a Resolução do Governo Regional dos Açores que vem “Reformula[r] a política aérea da Região Autónoma dos Açores contida na Resolução n.º36/80, de 13 de Maio.”⁵⁶⁶ Esta Resolução em nove pontos começa por, no primeiro, afirmar que:

O Governo da Região Autónoma dos Açores, através da Resolução n.º 36/80 (...) definiu os princípios orientadores da política aérea, face às infra-estruturas aeroportuárias e aos equipamentos à data existentes. A decisão teve como determinantes a necessidade de aproveitar as condições do Aeroporto de Santa Maria, a limitação que, no campo geoestratégico, e em ambiente de confrontação Leste – Oeste, se colocava à plena utilização do Aeroporto das Lajes, bem como as limitações da pista do Aeroporto de São Miguel para utilização por aviões de longo curso.

Portanto, Santa Maria ficara ainda “dedicada” às escalas técnicas porque o ambiente da Guerra Fria de 1980 não aconselhava a utilização da Base das Lajes por parte do tráfego civil não regular e porque o Aeroporto de Ponta Delgada ainda não tinha a capacidade suficiente para o tráfego regular intercontinental com aeronaves de maior porte.

⁵⁶⁵ NBAA Business Aviation Fact Book 2004, National Business Aviation Association, INC, Washington DC. www.nbaa.org; “Business Insights: Business jet free-fall ends”, in *Aerospace America*, Maio de 2005, p. 16-18.

⁵⁶⁶ Resolução N.º 27/1994 de 3 de Fevereiro, Jornal Oficial da Região Autónoma dos Açores, I Série, N.º 5, de Quinta-feira, 3 de Fevereiro de 1994, p. 117: Reformula a política aérea da Região Autónoma dos Açores contida na Resolução n.º36/80, de 13 de Maio. [Hiperligação](#).

O segundo ponto desta Resolução aprofunda estas razões: “o fim da ‘guerra fria’, a desregulamentação e liberalização aérea dominantes e as obrigações internacionais assumidas por Portugal”, bem como a necessidade de, “numa lógica de mercado consentânea com a nossa participação na União Europeia, deixar que a procura e utilização dos aeroportos situados na Região se faça tendo em conta o interesse das companhias aéreas e a origem e destino do tráfego.”

Parece também nesta Resolução haver uma necessidade de afirmação e legitimação da produção legislativa Regional a este nível. No terceiro ponto, esta Resolução lembra que:

O Governo tem competência própria sobre a administração dos portos e aeroportos da Região. Por força da Constituição e do Estatuto, (artigo 32.º), compete-lhe também pronunciar-se sobre as questões que respeitam à Região. Nestas circunstâncias, a definição sobre a política aérea, que agora se reformula, substituindo a contida na Resolução n.º 36/80, é feita sem prejuízo das competências próprias das autoridades aéreas nacionais, civis e militares, que as continuarão a exercer no âmbito das suas próprias jurisdições legais. Aliás, o mesmo valeu já para a referida resolução de 1980, que, pela razoabilidade do seu conteúdo – e pelo peso institucional derivado da sua natureza de acto político de um órgão constitucional de governo próprio dos Açores, legitimado democraticamente – tem sido por todos acatada até hoje.

Expostas as razões, passa às resoluções. No ponto quatro, resolve que “se abra à operação dos voos intercontinentais regulares, com início, termo ou escala nos Açores, os Aeroportos de Santa Maria, Ponta Delgada e Lajes, de acordo com a origem e o destino dos passageiros e os interesses dos próprios operadores.” No quinto, afirma que, “quanto aos voos não regulares, incluindo os intercontinentais não regulares, e às escalas técnicas, poderão razoavelmente fazer-se em qualquer dos Aeroportos existentes na Região”. No ponto seguinte o Governo Regional confessa o seu

maior empenho na valorização, em termos de desenvolvimento económico – social, de todas as infra-estruturas existentes na Região. Por isso, se dispõe a colaborar, através dos serviços competentes, com o Comando Aéreo dos Açores, tendo em vista a utilização, em escalas técnicas, da capacidade disponível do Aeroporto das Lajes, com integral respeito das normas e regulamentos inerentes à sua condição de base militar.

O facto é que, no início dos anos noventa, tanto pelas questões derivadas do preço dos combustíveis e desenvolvimento do mercado, como pelo incremento do tráfego aéreo transatlântico, as escalas técnicas voltavam a ser um mercado apetecível que deveria estar acessível a todos os aeroportos da Região que para tal tivessem criadas condições.

Esta Resolução reserva o seu último ponto – o nono – para abordar o Aeroporto de Santa Maria. Diz:

9- Especialmente quanto ao Aeroporto de Santa Maria, de tão importante significação histórica para o tráfego aéreo transatlântico, impõe-se a manutenção do seu estatuto internacional, com operação 24 horas por dia. A posição do Governo é que a TMA seja mantida em Santa Maria. Defende o Governo também a efectiva implementação do projecto NAV 2 em Santa Maria, conforme determinação do Governo da República, nunca revogada.

Os tempos e as preocupações eram outras. Com o fim da placa giratória de Santa Maria e o decréscimo das escalas técnicas das carreiras internacionais nos anos oitenta, como vimos, a importância dos serviços aeroportuários de Santa Maria estava nos mínimos. A grande ameaça vinha agora da possível transferência do Centro de Controlo Oceânico de Santa Maria e o Centro de Controlo Terminal (TMA) dos Açores para Lisboa. O chamado Projeto NAV II, que de seguida abordaremos.

8.2. O Centro de Controlo Oceânico de Santa Maria

Portugal, tal como tinha feito em relação à Convenção de Paris de 13 de Outubro de 1919, foi um dos Estados parte que assinaram a Convenção de Chicago a 7 de Dezembro de 1944. Ratificou-a a 27 de Fevereiro de 1947 e entrou em vigor (para Portugal como para os restantes Estados aderentes) a 4 de Abril de 1947. Através do Secretariado da Aeronáutica Civil sob direcção do General Humberto Delgado, Portugal teve uma participação cativa nos trabalhos da PICAQ – *Provisional International Civil Aviation Organization*. Com a entrada em vigor da Convenção de Chicago, a ICAO toma corpo e sede em Montreal, Canadá, para onde segue Humberto Delgado, como primeiro representante de Portugal. A primeira reunião da PICAQ decorreu em Dublin, em Março de 1946, e teve como principal preocupação a requalificação das infraestruturas militares entretanto abandonadas pela retirada dos serviços militares na região ICAO NAT – Atlântico

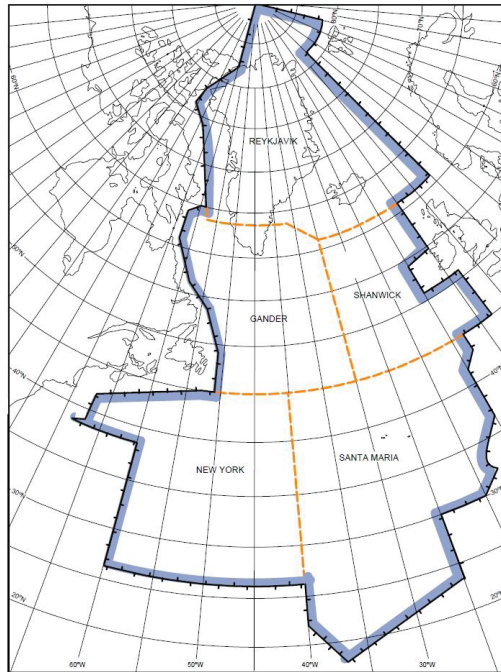
Norte. Humberto Delgado foi instrumental em afirmar a capacidade de Portugal para marcar presença na organização e gestão deste espaço aéreo que viria a ser fundamental na ligação do Novo e Velho Mundo do pós Segunda Guerra. Conhecia bem a capacidade instalada nos Açores, nas Lajes, pelos ingleses, mas, especialmente, em Santa Maria (que apelidava de “a menina dos meus olhos”), pelos americanos.

A capacidade instalada em Santa Maria por parte dos Americanos que, na altura, estavam na vanguarda das tecnologias, não só da aviação como também das de comunicações e navegação aérea, e cumprindo o acordo de abandonar e fazer reverter para posse de Portugal as infra-estruturas construídas em tempo de guerra, colocou Portugal em posição de ser tecnicamente capaz de se afirmar no controlo do tráfego aéreo do Atlântico. Assim, com a passagem da base militar e americana para controlo português, sob administração do Secretariado da Aeronáutica Civil, Portugal ficou apetrechado do estado da arte dessa nova tecnologia do pós-guerra: a aeronáutica.

Na Região do Atlântico Norte (NAT), cobrindo maioritariamente águas internacionais, teve de se recorrer à delegação de espaço aéreo internacional aos Estados que se encontravam mais capazes e em condições de o garantir. Assim, esta Região foi dividida em cinco FIRs – *Flight Information Regions*: Santa Maria (Portugal), Nova Iorque (EUA), Gander (Canadá), Shanwick (Irlanda/Reino Unido) e Reiquiavique (Islândia).

A Portugal coube, então, para além da FIR de Lisboa, cobrindo o seu espaço aéreo territorial, a FIR de Santa Maria. Esta, tendo sensivelmente no seu centro o Arquipélago dos Açores e o seu espaço territorial de 200 milhas náuticas em seu redor, tem, por delegação, uma vastíssima área de espaço aéreo internacional. É a segunda maior do globo. Corresponde a 55 vezes o território de Portugal continental. Tem uma área total muito próxima da atual União Europeia. Um imenso *hinterland*. Muito maior, por exemplo, do que a área que Portugal reclama como plataforma continental.⁵⁶⁷

⁵⁶⁷ EMEPC – Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental. URL: <http://www.emepc.pt/>



(Figura 7 – Mapa da Região ICAO NAT e sua divisão em cinco FIR)



(Figura 8 – Comparação da área das FIR de Santa Maria e Lisboa com o território europeu)

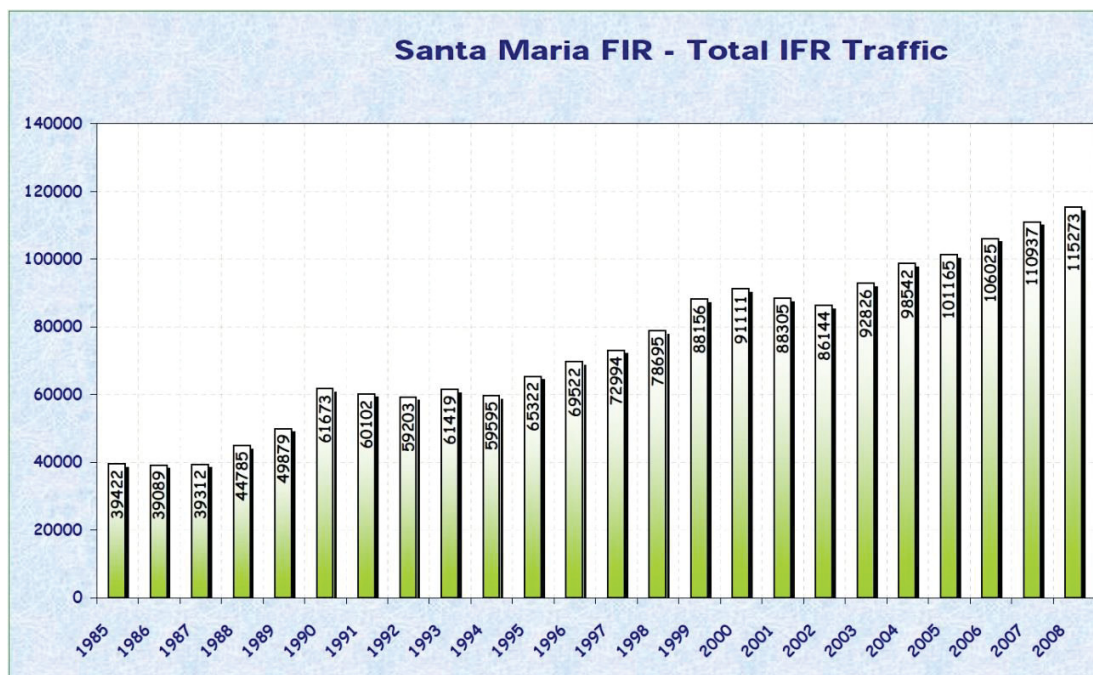
As instituições Portuguesas

A primeira instituição portuguesa dedicada à aviação é o Conselho do Ar, criado em 1929 e que viria a ser substituído pelo SAC – Secretariado da Aeronáutica Civil, sob direcção de Humberto Delgado, em 1944. A 13 de Janeiro de 1947, entrou em funcionamento a DGAC – Direcção Geral da Aeronáutica Civil. Através das suas direcções do Atlântico e de Lisboa, ficou responsável pela gestão dos aeroportos e do tráfego aéreo nestas duas áreas. Em 1979, foi criada a ANA – Aeroportos e Navegação Aérea, EP, substituindo a DGAC nas suas funções operacionais. Em 1998, a DGAC, que guardava as funções de regulação e fiscalização, passou a chamar-se INAC – Instituto Nacional da Aviação Civil.⁵⁶⁸ Em 1999, a gestão dos aeroportos foi separada da navegação aérea. A ANA – Aeroportos de Portugal, SA ficou responsável pelos aeroportos; a NAV Portugal, EPE, ficou responsável pela gestão do espaço aéreo. A NAV Portugal, EPE é, assim, presentemente, o prestador de serviços de navegação aérea concessionário da gestão do espaço aéreo sob responsabilidade de Portugal, a saber:

- a) A FIR de Lisboa, que engloba o espaço aéreo sobre território de Portugal continental, o arquipélago da Madeira e respetivos mares territoriais;
- b) A FIR de Santa Maria, que engloba uma vasta área de espaço aéreo internacional delegado pela ICAO, a Portugal, para gestão e no qual se encontra, também, o espaço aéreo envolvente ao Arquipélago dos Açores.

Para cumprimento da sua função, a NAV Portugal conta com dois Centros de Controlo de Tráfego Aéreo (Lisboa e Santa Maria) e torres de controlo nos principais aeroportos portugueses (Lisboa, Porto, Faro, Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores). Conta, também, com um efetivo de cerca de mil funcionários. Segundo o Relatório e Contas referente a 2011, a empresa NAV Portugal tem um volume de negócios de cerca de 180 milhões de euros anuais. Não estando discriminado o volume de negócios por cada FIR, podemos, no entanto, estimar que o valor correspondente à FIR de Santa Maria rondará os 60-80 milhões de euros, contando com cerca de duzentos funcionários no Centro de Controlo Oceânico de Santa Maria e torres dos aeroportos açorianos.

⁵⁶⁸ Entretanto já alterou a sua designação para ANAC – Autoridade Nacional para a Aviação Civil. URL: <http://www.anac.pt/>



(Figura 9 – Evolução do tráfego aéreo na FIR de Santa Maria entre os anos de 1985 e 2008)

Em termos de tráfego aéreo, o Centro de Controlo de Santa Maria registava em 1985 quase quarenta mil voos anuais, sendo que em 2005 ultrapassou os cem mil voos, como podemos ver na figura. As suas principais rotas são as que ligam o Sul da Europa à América do Norte e Caraíbas, a Europa do Norte à América do Sul, bem como as ilhas britânicas às Canárias. Com a estabilização do continente africano e o seu desenvolvimento aeronáutico, notamos também um crescimento das rotas entre a América do Norte e África.

O Modelo de Negócio

O pagamento deste serviço é feito por via das taxas de rota no sistema de cobertura de custos. A gestora do espaço aéreo, não tem lucros. Apresenta, sim, os seus custos ao *Eurocontrol* e, a partir daí, são calculadas as taxas de rota que as companhias aéreas terão de pagar ao cruzar o espaço aéreo português. Portanto, o Estado português não injeta verba nenhuma na empresa nem recebe dividendos diretos. Vê, sim, divisas externas entrar no país por via da sua gestora do espaço aéreo e que são vertidas para o Estado através dos impostos (IRC; IRS; IVA; outros) e dos rendimentos dos cerca de mil trabalhadores da empresa.

O Projeto NAV II

Este serviço de navegação da empresa ANA – Aeroportos e Navegação Aérea foi o que restou do Aeroporto de Santa Maria ao deixar de ser placa giratória para os voos com passageiros e carga com destino aos Açores e as escalas técnicas residuais, nos anos oitenta.

A primeira notícia sobre uma eventual transferência do Centro de Controlo Oceânico de Santa Maria e o Centro de Controlo Terminal (TMA) dos Açores para Lisboa surge n’*O Baluarte* de 1 de Junho de 1982: “Centro de Controle de Santa Maria – Transferência Iminente?” Esta possibilidade mantém-se em aberta discussão e com maior intensidade ao longo de toda a década de oitenta. As dúvidas sobre os vários pareceres técnicos vão sempre surgindo nas páginas d’*O Baluarte* bem como as posições do Governo Regional sobre a matéria, sintetizadas nestas afirmações de Mota Amaral em visita estatutária à Ilha de Santa Maria, em Janeiro de 1988:

O Governo continua a reclamar a realização desse empreendimento em Santa Maria por razões de interesse regional e nacional, já mil vezes anunciadas.

Se a questão é de dinheiro, de custo comparado do investimento em Santa Maria ou em Lisboa – e haveria que discutir cada verba invocada com espírito rigoroso – se a questão é de dinheiro repito, que fique claro o seguinte: a região aceitará participar no financiamento do NAV II pelo valor da diferença de custos efectivamente apurada, já que nessa matéria vital não poderemos nunca concordar que se nos risque do mapa.

(...)

O Conselho do Governo reunido na ilha de Santa Maria reafirmou a sua posição sobre a implementação nesta ilha do NAV II assumindo, se necessário fôr, o diferencial de custos entre a concretização prevista do projecto e a sua eventual efectivação em Lisboa.

O Governo visitou as instalações do Centro de Controle de Tráfego Aéreo, no Aeroporto de Santa Maria, verificando que alguns dos instrumentos de trabalho são obsoletos e devem ser substituídos rapidamente, já na implementação do projecto NAV II.⁵⁶⁹

O dramático acidente de 8 de Fevereiro de 1989, em que um *Boeing 707* se despenha no Pico Alto, terá abalado esta discussão. No início dos anos noventa, parecia claro que a opção do Governo da República seria a instalação do Projeto NAV II em Lisboa. Esta situação motivou a

⁵⁶⁹ Visita do Governo Regional a Santa Maria, in *O Baluarte* de 15 de Janeiro de 1988, p. 1, 4 e 5.

criação de um grupo de “forças vivas” da comunidade mariense no sentido de inverter esta tendência. A dúvida arrastou-se até à campanha eleitoral de 1995 para a Assembleia da República em que o Partido Socialista, encabeçado por António Guterres, firmou como promessa eleitoral a manutenção do Centro de Controlo Oceânico de Santa Maria nesta ilha e a respetiva instalação do Projeto NAV II. Com a vitória do Partido Socialista nestas eleições, o Projeto NAV II foi definitivamente instalado em Santa Maria, sendo inaugurado em 1999.

8.3. A Zona Franca de Santa Maria

O primeiro registo de proposta de instalação de uma zona franca na ilha de Santa Maria encontramos-lo no livro *A Ilha de Gonçalo Velho*, de Jaime Soares de Figueiredo. Sendo um alto quadro dos serviços alfandegários em Lisboa, seria um entendido na matéria. Curiosamente, era filho de Januário de Figueiredo, Presidente da Câmara Municipal de Vila do Porto demissionário, em 1929, aparentemente na sequência de mal entendidos relativamente a questões aduaneiras entre as ilhas de São Miguel e Santa Maria. Dedicou aquele livro à memória do seu pai, demissionário da Câmara Municipal de Vila do Porto, em 1929, por problemas relacionados com questões aduaneiras. Escreve:

Se não fosse o tráfego nacional, já digno de certo relevo, entre o continente e o arquipélago, tudo levava a aconselhar, baseado em critério simplista, a abolição da alfândega, e, por consequência, a criação de um regime de franquias – zona franca ou porto franco -, à semelhança do que sucede em Gander, na Terra Nova, ou em Shannon, na Norte-Irlanda.

De facto, seria a política mais rendosa para o futuro, apesar da perda da actual receita aduaneira, visto traduzir-se por um acréscimo do tráfego aeronáutico, com a introdução e melhoria de diferentes actividades. Depois, o novo sistema poderia estabelecer-se com facilidade, sem tornar dispendiosa a montagem da fiscalização, numa ilha pequena e isolada, de escasso número de habitantes e de reduzido «hinterland» económico.

Mas, sempre haveria o perigo que representava a ausência de uma Alfândega – hoje o maior esteio do trabalho nacional, contra a competição da similar indústria do estrangeiro. E, ainda mais, nesta época de confusão e incerteza, deixaria de manter-se aquela atalaia vigilante,

capaz de alertar alguma ameaça traiçoeira, que tornasse vulnerável o mundo cristão do Ocidente!... (*sic*)⁵⁷⁰

O assunto parece reaparecer apenas em 1979, em plena discussão da nova Política Aérea que abordámos anteriormente. Segundo noticiado n’*O Baluarte*, numa reunião ocorrida no dia 16 de Abril de 1979, “foi sugerido pelo Governo Regional (...) a adaptação de Santa Maria a uma zona franca, pelo que, para o efeito, se iriam iniciar, a curto prazo, as démarches necessárias.”⁵⁷¹ Um ano depois, no dia 5 de Abril – apenas seis dias antes da visita estatutária do Governo Regional na qual se esperaria notícias sobre a Política Aérea –, “o Subsecretário Regional do Planeamento e Integração Europeia, Dr. Nunes Liberato, acompanhado pelo Dr. Costa Neves, coordenador do grupo de estudo da Zona Franca de Santa Maria, e um elemento da Secretaria do Comércio e Indústria, Dr. Costa Martins”, deslocaram-se a Santa Maria. [Recordemos aqui que a visita estatutária do Governo Regional na qual se esperaria notícias sobre a Política Aérea ocorreria nos dias 11 e 12 deste mês de Abril, sendo a conferência de imprensa final abruptamente interrompida.] Esta viagem – a do grupo de estudo da Zona Franca de Santa Maria – teve o intuito de “esclarecer os marienses, bem como colher sugestões (...), tendo para isso aquele grupo reunido com as autarquias locais, realizado uma conferência de imprensa no Hotel do Aeroporto, e um colóquio público no Clube Asas do Atlântico.” A autarquia local vinha reclamando do facto de estar a ser alheada do processo e a comunidade mariense parecia não compreender quais as intenções e benefícios que levavam à criação de uma zona franca em Santa Maria, especialmente de cariz industrial.⁵⁷² Segundo *O Baluarte*:

E é aqui que muitos marienses se mostram reticentes e até descrentes. Quais as vantagens concretas que resultarão de uma Zona Franca industrial em Santa Maria, uma vez que os residentes não têm acesso às mercadorias isentas de impostos?

⁵⁷⁰ Figueiredo, Jaime, *A Ilha de Gonçalo Velho – Da Descoberta ao Aeroporto!*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 2ª Edição, 1990, p. 135.

⁵⁷¹ “Santa Maria, Zona Franca?”, in *O Baluarte* de 1 de Março de 1979, Ano V, Nº 23, II Série, p. 4.

⁵⁷² “Zona Franca em Santa Maria”, in *O Baluarte* de 1 de Abril de 1980, Ano VIII, Nº 60, II Série, p. 1; “Regulamentação da Zona Franca em Santa Maria está em Marcha”, in *O Baluarte* de 1 de Maio de 1980 Ano IX, Nº 61, II Série, p. 1.

As vantagens são situadas a dois níveis: emprego da mão de obra local e movimentação de pessoas para dentro da ilha, o que terá uma repercussão necessária no nível de vida das pessoas e se reflectirá na economia mariense, especialmente no sector comercial e turístico.

Estes são benefícios reais em si, mas que, no ver de alguns, se afiguram muito parcelares e duvidosos. (*sic*)⁵⁷³

Uma zona franca nos Açores era uma infraestrutura reclamada pela ala independentista muito ativa neste período⁵⁷⁴ e por empresários açorianos radicados nos EUA, como os que Mota Amaral encontrou em Boston, aquando da sua ida em visita às Bermudas.⁵⁷⁵ Mas seria um assunto de difícil gestão numa altura em que a jovem Autonomia Regional tentava afirmar-se perante a República (governo e outras forças, como as militares) e internamente, com as várias sensibilidades interinsulares. Recorrendo às palavras de Maria Filomena Ferreira na sua dissertação “João Bosco Mota Amaral e o Regime Açoriano de Autonomia Política”:

Numa comunicação à região, em 20 de Julho [de 1981], muito criticada pela oposição, Mota Amaral salientou o crescente custo de vida e a dificuldade de controlar o preço de certos bens de consumo, tais como o leite, lacticínios, carne, cereais e outros, daí que a política do subsídio se afigurasse como a única forma de remedeio. Mas reiterou que “nos nossos Açores, em desenvolvimento, não há lugar para desânimos nem desesperos”. O Presidente do Governo repetiu o apelo aos sacrifícios e empenhamento de todos e sugeriu a criação de corporativas de produção e consumo. Nesta sua alocução ainda referiu a cobertura televisiva integral do arquipélago e a resolução sobre a criação da zona franca de Santa Maria como dois dividendos da visita do Primeiro-Ministro, Pinto Balsemão, aos Açores ocorrida nesse mês. Todavia, o que estava em causa era os fundamentos económicos da autonomia. Na verdade, a região mantinha-se muito dependente do Continente, até porque o atraso substantivo em que ela tinha estado mergulhada obrigava a resolver os problemas mais prementes. Daí que Mota Amaral tenha encetado uma série de contactos com vista a dar à região a possibilidade de negociar directamente com o estrangeiro acordos relativos a aspectos especificamente açóricos.

⁵⁷³ “Regulamentação da Zona Franca em Santa Maria está em Marcha”, in *O Baluarte* de 1 de Maio de 1980 Ano IX, Nº 61, II Série, p. 1.

⁵⁷⁴ Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011, p. 109-119.

⁵⁷⁵ Ferreira, Maria Filomena da Silva, João Bosco Mota Amaral e o Regime Açoriano de Autonomia Política, Dissertação de Mestrado em Filosofia Contemporânea - Valores e Sociedade, sob a orientação científica do Professor Doutor Carlos Eduardo Pacheco Amaral, Ponta Delgada, Universidade dos Açores/ Departamento de História, Filosofia e Ciências Sociais, 2009, p. 188.

Contudo, tal ensejo levantou alguns problemas, que se materializaram no fracasso das diligências efectuadas por Mota Amaral para ser recebido pelas autoridades americanas, aquando da sua segunda visita às Bermudas, tendo apenas sido recebido pelo Arcebispo de Boston, Cardeal D. Humberto de Medeiros, e pelos emigrantes radicados nos Estados da Nova Inglaterra. As questões financeiras, nomeadamente, as derivadas do usufruto dos dividendos da base das Lajes voltaram a conformar-se como problemáticas e geradores de tensão entre o Governo Regional e os militares. Estas e outras questões estiveram na origem do que o *Correio dos Açores* chamou de novo colonialismo, no seu edital de 12 de Novembro de 1981, intitulado “ Antes que seja tarde...”.

Todavia, o mais relevante para a autonomia foi o debate que se gerou acerca da revisão constitucional. Com efeito, uma comissão da Assembleia Regional elaborou um parecer que a Comissão Eventual da Revisão Constitucional da Assembleia da República prescindiu de consultar. Esta decisão mereceu da parte de todos os partidos com assento na Assembleia Regional um voto de protesto apresentado pelo PS e aprovado por unanimidade, o que evidenciava um consenso geral sobre a autonomia. Mas o Governo Regional não estava destinado a dirimir conflitos apenas na relação com o Continente. Em termos regionais, locais e partidários, tornou-se claro o desconforto de certos autarcas que se demitiram e as dissensões entre os deputados do PSD da Terceira que abandonaram a Assembleia Regional, aquando da aprovação do Plano a Médio Prazo, em Dezembro de 1981. Tratava-se do sobressair das rivalidades entre ilhas e do diferente entendimento acerca do desenvolvimento harmónico dos Açores. Por tudo isso, e não obstante a enorme projecção dos Açores na Europa no ano de 1981, a percepção da consolidação da autonomia e do desenvolvimento harmónico dos Açores não era consensual.

A zona franca será criada pelo Decreto-Lei 34/82 de 4 de Fevereiro⁵⁷⁶ emanado pelo Ministério das Finanças e do Plano, pelo Ministro da República para Região Autónoma dos Açores e pela Presidência do Conselho de Ministros, que na altura estava a cargo de Pinto Balsemão. Neste diploma que afirma, no seu artigo 1º, que “é autorizada a criação, na ilha de Santa Maria, Região Autónoma dos Açores, de uma zona franca”, é referido como prólogo:

⁵⁷⁶ Decreto-Lei 34/82 de 4 de Fevereiro, Diário da República - 1.ª Série, Nº 29, P. 276.

A situação geográfica do arquipélago dos Açores, entre os grandes mercados consumidores e na rota dos mais importantes fluxos de matérias-primas, confere-lhe uma importância estratégica apreciável no plano das actividades económicas.

Assim, convindo modernizar as estruturas comerciais e industriais da Região, com vista ao melhor aproveitamento dos recursos disponíveis, à penetração em novos mercados e, ao mesmo tempo, dar melhor utilização a importantes infra-estruturas físicas existentes, a instalação de uma zona franca surge como contributo significativo para o desenvolvimento sócio-económico da Região.

A “zona franca da Região Autónoma dos Açores, na ilha de Santa Maria”⁵⁷⁷ é regulamentada a 23 de Agosto do mesmo ano, tendo por considerandos que “tem por objectivo a criação de condições que permitam o desenvolvimento de um pólo económico potencial, em termos de região, voltado essencialmente para o comércio internacional”, orientando-se para dois factores: a flexibilidade do controle aduaneiro e “a coadunação antecipada, na perspectiva da próxima adesão de Portugal às comunidades europeias. (*sic*)”

Neste “enclave territorial”⁵⁷⁸, cuja estância aduaneira ficaria “subordinada à Alfândega de Ponta Delgada”⁵⁷⁹, poderiam a partir de então “ser autorizadas (...) todas as actividades de natureza industrial, comercial ou financeira, sendo os respectivos pedidos de instalação apreciados, e eventualmente deferidos, pelo Governo Regional, ou quem ele design[asse]”.⁵⁸⁰ O Governo Regional acaba por designar, através de Decreto Regulamentar Regional, assinado em Angra do Heroísmo a 31 de Março de 1983, a empresa pública regional ERPI – Empresa Regional de Parques Industriais, E. P. (ERPI) como “responsável pela implementação, administração e gestão da zona franca de Santa Maria”. Neste diploma é também definida a área de implantação da zona franca.⁵⁸¹

⁵⁷⁷ Do Sumário do Decreto Regulamentar 54/82, de 23 de Agosto: “Regulamenta a zona franca da Região Autónoma dos Açores, na ilha de Santa Maria.”

⁵⁷⁸ Definição de “zona franca” no Artigo 1º deste Decreto Regulamentar 54/82, de 23 de Agosto: “Artigo 1.º - 1 - Entende-se por zona franca um enclave territorial onde as mercadorias que nele se encontrem são consideradas como não estando no território aduaneiro para o efeito da aplicação de direitos aduaneiros, de restrições quantitativas e de demais imposições ou medidas de efeito equivalente, sem prejuízo da aplicação de disposições que venham a ser tomadas em casos excepcionais.”

⁵⁷⁹ Art. 2.º

⁵⁸⁰ Decreto Regulamentar 54/82, de 23 de Agosto, Diário da República - 1.ª Série, Nº 194, P. 2466.

⁵⁸¹ Decreto Regulamentar Regional 20/83/A, de 4 de Maio, Diário da República, 1.ª Série, Nº 102, P. 1589.

A ERPI tinha sido “criada, na dependência do Governo Regional”, em Julho de 1981 – portanto, nove meses antes da criação da zona franca –, por Decreto Regional da Assembleia Regional dos Açores assinado pelo seu então Presidente, Álvaro Monjardino⁵⁸², e propunha-se a ter “como objecto principal a organização, instalação e gestão dos parques e loteamentos industriais.” Será regulamentada pelo Decreto Regulamentar Regional “aprovado pelo Governo Regional em 25 de Setembro de 1981” e “assinado em Angra do Heroísmo em 16 de Novembro de 1981”, por Mota Amaral. Através deste Decreto Regulamentar, ficava com “a sua sede em Ponta Delgada e exerce a sua actividade em todo o território da Região Autónoma dos Açores” sendo “a tutela do Governo Regional (...) exercida pelo Secretário Regional do Comércio e Indústria.”⁵⁸³

Dado que “os terrenos do Aeroporto de Santa Maria pertenc[iam] ao domínio público do Estado”, foi necessário proceder-se à desafetação da parcela onde posteriormente seria instalada a Zona Franca de Santa Maria, cedendo-a à Região Autónoma dos Açores. Com este ato, datado de 17 de Junho de 1983⁵⁸⁴, pôde finalmente ser publicado o Decreto Regulamentar Regional 20/83/A, de 4 de Maio – que “define a área de implantação da zona franca da ilha de Santa Maria” e, atribui à ERPI a responsabilidade da sua “implementação, administração e gestão” –, ficando todas as condições criadas para o funcionamento da zona franca: enquadramento legal, local de implementação e entidade gestora. O que percebemos deste Decreto Regulamentar, é que o seu conteúdo já havia sido aprovado em Conselho de Governo Regional há mais de seis meses (no dia 23 de Fevereiro) e estava assinado e pronto a publicar desde 31 de Março. Aguardava apenas a desafetação da parcela de terreno de “domínio público aeroportuário”, cedendo-a à Região Autónoma dos Açores. No entanto, completo o processo, a Zona Franca de Santa Maria parece não avançar.

Em 1985, são criados, pelo Governo da República então chefiado por Mário Soares e Rui Machete, sendo Ernâni Lopes Ministro das Finanças, novos “incentivos fiscais de que poderiam beneficiar as empresas cuja instalação venha a ser autorizada pelo Governo Regional dos Açores

⁵⁸² À altura, a obra mais recente de Álvaro Monjardino seria *Guernsey – dados e reflexões sobre um sistema insular de auto-governo insular*; edição do Autor, Angra do Heroísmo, 1977. Nesta obra, o ex-Ministro da Presidência do Governo da República e primeiro Presidente da Assembleia Regional dos Açores faz uma caracterização daquele arquipélago com duas jurisdições autónomas distintas uma da outra e ambas com zonas francas.

⁵⁸³ Decreto Regulamentar Regional 51/81/A, de 3 de Dezembro, Diário da República, 1.ª Série, N.º 278, P. 3157.

⁵⁸⁴ Decreto-lei 273/83, de 17 de Junho, Diário da República - 1.ª Série, N.º 137, p. 2153: Desafecta ao domínio público aeroportuário a parcela de terreno onde será instalada a zona franca da ilha de Santa Maria.

na zona de Santa Maria”⁵⁸⁵. Eram benefícios muito generosos que se somavam à já interessante benesse de isenção de tarifas alfandegárias.

Em Março de 1986, foi apresentado um relatório pela Comissão Permanente para os Assuntos Económicos e Financeiros da Assembleia Regional dos Açores⁵⁸⁶ que faz um ponto de situação da Zona Franca de Santa Maria. A Comissão presidida por Jorge Castanheira e tendo Gil Ávila como Relator, contava também com Álvaro Monjardino, Manuel Valadão, Dionísio Sousa e Manuel Serpa. Este relatório começa por identificar o Decreto-Lei que havia sido publicado pelo Governo da República, apenas três meses antes, e um estudo sobre a zona franca que o Governo Regional havia contratado com uma “empresa americana da especialidade”, no ano de 1985, cujas conclusões haviam sido apresentadas no dia 15 de Janeiro de 1986. Segundo o relatório:

pelo contrato, e mediante o pagamento de 5 000 contos, a empresa comprometeu-se, no prazo de 3 meses, a produzir um estudo que em aproximações sucessivas, se pronunciasse sobre a viabilidade da Zona Franca, nomeadamente as suas características, cálculo de custo (...) competitividade e mercados, de maneira que o Governo pudesse desistir da sua implementação ou não. (*sic*)

O estudo da empresa conclui “pela viabilidade de uma Zona Franca industrial em Santa Maria e apresenta várias recomendações em ordem à sua urgente implementação” bem como “um conjunto de actividades mais propícias à instalação na Zona Franca”, apelando ao “lançamento imediato das acções conducentes à sua implementação, de maneira a não perder o “momentum” da entrada de Portugal na CEE, antecipando-se assim ao aparecimento de outras zonas por parte dos espanhóis.” O facto é que – percebemos deste relatório – 50% das empresas “virtualmente interessadas na Zona Franca de Santa Maria são brasileiras” e “não apareceram empresas europeias, o que significa que (...) apresenta perspectivas como um centro ordenado para o interior da Comunidade Europeia, a partir de países que lhe são alheios.” A Comissão salienta como actividades propostas pelo estudo a montagem de equipamento e telecomunicações, actividades relacionadas com o mar, desmontagem de navios velhos, a instalação de processamento de

⁵⁸⁵ Decreto-lei 501/85, de 28 de Dezembro, Diário da República - 1.ª Série, N.º 299, p. 4245.

⁵⁸⁶ Relatório Sobre a Zona Franca de Santa Maria, Comissão Permanente para os Assuntos Económicos e Financeiros da Assembleia Regional da Região Autónoma dos Açores, Ponta Delgada, 14 de Março de 1986: <http://base.alra.pt:82/Diario/III41.pdf>

produtos alimentares vindos do mar e instalações de produção de produtos farmacêuticos, brinquedos e têxteis. Salienta ainda que o estudo

toma em consideração, nas conclusões que apresenta, a existência de um aeroporto de grandes dimensões, com largos espaços anexos, a existência de um pequeno porto em construção, a situação geográfica dos Açores, a sua estabilidade política, a tranquilidade laboral, os custos de mão-de-obra, a existência de um destacamento situado nas Lages e a entrada de Portugal na CEE.” Refere ainda que “o estudo aponta também para o desdobramento da Zona Franca em subzonas conforme vier a resultar das suas necessidades de expansão.

O relatório da Comissão, confessa que a “credibilidade das conclusões do estudo é de alguma maneira confirmada pelo propósito declarado por parte do seu autor em constituir um empresa, destinada a ser concessionária do lançamento e operação da Zona Franca”, salientando, no ponto 17, “o papel conferido a Governo Regional na concessão e doseamento das isenções fiscais previstas no Decreto-Lei nº 501/85, em função das prioridades que por aquele vierem a ser defendidas.”

Sintetiza, também, “uma exposição do Secretário Regional do Comércio e Indústria”, realçando desta que “o Governo vai apresentar brevemente uma proposta de diploma visando a criação de um conjunto de incentivos financeiros a conceder às empresas que se instalem na Zona Franca de Santa Maria” e que “tem vindo a reforçar o diálogo com as instituições Comunitárias, nomeadamente com o Banco Europeu de Investimentos, no sentido de promover a Zona Franca, cujo arranque se prevê para 1987.” Por último, a Comissão salienta da comunicação do Secretário Regional que, “na eventual sociedade mista a criar para operar a Zona Franca, o Governo além da empresa Regional dos Parques Industriais (ERPI), acha conveniente a inclusão da Câmara Municipal de Vila do Porto.”

Mário Fortuna, à altura Presidente da empresa pública ERPI, faz também uma apresentação da zona franca em Santa Maria, decorrida no salão do Asas do Atlântico, no dia 21 de Março de 1986, com a participação, entre outros, do Presidente da Câmara Municipal de Vila do Porto e dos deputados à Assembleia Regional pelo círculo eleitoral de Santa Maria. A questão mais debatida era esta da criação de subzonas da Zona Franca de Santa Maria, nomeadamente em outras ilhas dos Açores. À questão colocada pelos presentes sobre esta – à altura – possibilidade, foi respondido por Mário Fortuna que “é um conceito [o das subzonas] que é praticado noutras regiões do mundo”

e que não via “porque é que o conceito não poderá ser aplicado/beneficiado nos Açores.” Concretizando que “não podemos dizer que vai haver o monopólio de um conceito de política económica para uma ilha. Da mesma maneira que eu não queria de maneira nenhuma ver um conceito qualquer de política económica de exclusivo benefício de São Miguel, ou da Terceira, ou da Horta.”⁵⁸⁷

Em 26 de Julho de 1986 foi publicado novo Decreto Regulamentar Regional com o sumário “Cria uma zona franca na ilha de Santa Maria” e que tinha por fim a criação de uma segunda zona de implementação da Zona Franca de Santa Maria e a atribuição da sua gestão à mesma ERPI. No seu preâmbulo, revisita as razões para a sua criação:

A publicação do Decreto-Lei nº 34/82, de 4 de Fevereiro, autorizando a criação de uma zona franca na ilha de Santa Maria, corresponde à aprovação, por parte da administração central, de um projecto de decreto-lei apresentado pelo Governo Regional dos Açores, tendo em vista dotar o mesmo com os instrumentos legais necessários à implantação daquela zona franca.

Com efeito, o estabelecimento de uma zona com as especificidades económico-fiscais que caracterizam qualquer zona franca foi sempre considerado pelo Governo Regional como um factor de possível desenvolvimento económico, que se manifestaria, em primeira análise, a nível da ilha em que for implantada e, conseqüentemente, na generalidade do arquipélago.

A opção do Governo foi a de localizar a zona franca na ilha de Santa Maria, porquanto a mesma se encontra dotada de um excelente aeroporto, que, devido a razões de vária ordem, tem vindo a ser, nestes últimos anos, cada vez menos utilizado.

Entretanto, a organização económica da ilha moldou-se à actividade que aquela estrutura aeroportuária originava, tornando-se assim necessário reactivar o seu dinamismo.⁵⁸⁸

Este texto é praticamente o mesmo do Decreto Regulamentar Regional 20/83/A, de 4 de Maio, que “define a área de implantação da zona franca da ilha de Santa Maria” e, atribui à ERPI a

⁵⁸⁷ Apresentação-discussão-Debate da Zona Franca de Santa Maria decorrida no salão do Clube Asas do Atlântico no dia 21 de Março de 1986, gravado por Armando Pacheco e disponível em URL: <https://www.youtube.com/watch?v=98IU3AtZ6ww>

⁵⁸⁸ Decreto Regulamentar Regional 27/86/A de 26 de Julho, Diário da República - 1.ª Série, Nº 170, p. 1844.

responsabilidade da sua “implementação, administração e gestão”. O processo parecia requerer um novo começo. A área agora dedicada à zona franca era bem maior e ficava anexa à placa de estacionamento de aviões e pista do aeroporto de Santa Maria, junto à Avenida de São Miguel que liga a aerogare à Estrada da Birmânia que, por sua vez, dá acesso ao porto. Foi, com certeza, também alvo de desafetação do domínio público aeronáutico para cedência à Região Autónoma dos Açores, mas não encontramos registo.

A 27 de Outubro deste mesmo ano é publicado o Decreto Legislativo Regional 21/86/A – portanto, de iniciativa da Assembleia Regional dos Açores – que vem “estabelece[r] incentivos financeiros às empresas que venham a ser instaladas na zona franca de Santa Maria.” No seu preâmbulo refere que o

Decreto-Lei 501/85, de 28 de Dezembro, veio determinar quais os incentivos fiscais que poderão ser concedidos àquelas empresas de acordo com critérios de prioridade económica ou social a definir pelo Governo Regional.

Considera-se chegada agora a altura não só de fixar tais critérios mas também, à semelhança do que acontece noutras zonas francas, de definir igualmente os incentivos financeiros mais necessários à atracção de investimentos para Santa Maria, colocando-a assim numa posição concorrencial com outras zonas francas espalhadas pelo mundo.⁵⁸⁹

No entanto, os incentivos aqui previstos referiam-se a “subsídios reembolsáveis ou de fundo perdido” que poderiam ser atribuídos às empresas interessadas na sua instalação na zona franca, através de um

regime contratual, devendo atender-se na respectiva concessão, segundo prioridades a regulamentar e que terão em conta algum dos seguintes critérios: Formação de emprego; Valorização profissional; Aproveitamento de recursos naturais regionais; Formação de valor acrescentado; Revitalização de estruturas existentes; Melhoria da balança de pagamentos; Prioridade sectorial; Criação de actividades subsidiárias fora da zona franca.⁵⁹⁰

A 28 de Novembro de 1987, o Governo Regional revê os incentivos fiscais e financeiros criados em Outubro de 1986, sendo que agora os critérios prioritários são: “a) Utilização de

⁵⁸⁹ Decreto Legislativo Regional 21/86/A, de 27 de Outubro.

⁵⁹⁰ Decreto Legislativo Regional 21/86/A, de 27 de Outubro.

recursos regionais; b) Exportações líquidas para o exterior da Região; c) Criação de postos de trabalho; d) Desenvolvimento de actividades em sectores considerados prioritários; e) Localização das unidades produtivas.” A frase “Criação de actividades subsidiárias fora da zona franca” é afinada para “Localização das unidades produtivas.”⁵⁹¹

No texto de António Raposo e Victorino Reis, motivado pela Expedição Científica Santa Maria e Formigas, realizada em 1991, estes referem-se à Zona Franca de Santa Maria, questionando:

A zona franca de que se tem falado será uma solução que irá realmente beneficiar esta ilha e sua população ou será um benefício para meia dúzia de pessoas com determinados interesses, tal como já foi o ‘aeroporto’ que apenas beneficiou interesses exteriores enquanto existiu, ficando a ilha abandonada totalmente ao seu destino, ao estagnamento e retrocesso quando a sua importância diminuiu?⁵⁹²

Depois de toda esta produção legislativa, encontramos apenas as Portarias do Ministério das Finanças do Governo da República que criam uma subdelegação aduaneira e um Posto Fiscal, junto da Zona Franca de Santa Maria, no edifício que havia sido construído para tal.

Apesar das obras de vedação de todo o perímetro da área de 41ha, da infraestruturação com sistema de rede de eletricidade, águas e esgotos e da construção do edifício que deveria ter albergado o Posto Fiscal e subdelegação aduaneira, nenhuma empresa ocupou este espaço. Há notícia de algumas empresas se terem sediado na Zona Franca de Santa Maria mas, as que se faziam representar na ilha, faziam-no noutra local. A maioria delas mantinha apenas um escritório aberto sendo as suas unidades industriais localizadas noutras ilhas.

A Zona Franca de Santa Maria cai, gradualmente, no esquecimento. A produção legislativa ocorrida entre 1982 e 1987 cessa, e só em 1993 aparece para dar corpo aos serviços para os quais fora construído o edifício de apoio.

Já no século XXI, em 2009, num ambiente nacional e internacional dominado pela crise financeira em que a questão das zonas francas vem à tona pelas suas piores razões (fuga e

⁵⁹¹ Decreto Legislativo Regional 19/87/A, de 28 de Novembro.

⁵⁹² RAPOSO, A.G.B. & V.V. REIS, A ilha de Santa Maria. História, clima e evolução da população. "Relatórios e Comunicações do Departamento de Biologia", 1991, pp. 1-13. URL: <http://hdl.handle.net/10400.3/882>

branqueamento de capitais, evasão fiscal), é anunciado que a “Zona Franca de Santa Maria acaba no final de 2011”. O anúncio coube ao Vice-Presidente do Governo Regional, Sérgio Ávila, afirmando que “Não faz sentido a Região ter uma Zona Franca”. Mais adiantou:

que, do ponto de vista financeiro, as Zonas Francas não trazem benefícios para as regiões onde se inserem, trazendo, em contrapartida, uma potencial falta de transparência. Por isso, para um ajustamento efectivo entre a economia real e a economia que passa pelas Zonas Francas, não faz sentido elas existirem apenas do ponto de vista financeiro.

Segundo o *Açoriano Oriental*, “a Região assume que a sua estratégia de desenvolvimento não tem passado pela Zona Franca de Santa Maria” garantindo, o seu Vice-Presidente, não ter “qualquer intenção de desenvolver e publicitar a Zona Franca de Santa Maria.”

A realidade é que, nesta altura, apenas duas empresas – dois bancos⁵⁹³ – estavam ali instalados, sendo que apenas um deles – o BANIF – mantinha um escritório aberto na ilha.⁵⁹⁴ O Governo Regional cobrava uma taxa de permanência que era “pouco significativa em termos de receita, tal como o próprio volume de negócios gerado pela Zona Franca de Santa Maria, que o Governo garante ser residual em termos do PIB anual dos Açores e também ao nível do emprego”.

Encerrou no dia 31 de Dezembro de 2011. Segundo noticiam os vários órgãos de comunicação social nacionais, “ao contrário do offshore da Madeira, criado dois anos antes [da de Santa Maria], a Zona Franca dos Açores nunca teve grande procura, nem grande dimensão. Os benefícios fiscais concedidos às empresas e instituições bancárias atraíram poucos investimentos. De acordo com o Vice-presidente do Governo Regional, Sérgio Ávila, há um crescente movimento internacional de contestação às zonas francas. O governante lembra, ainda, que a Madeira perdeu fundos comunitários porque o seu PIB foi artificialmente aumentado pela existência da zona franca.”⁵⁹⁵

Segundo *O Público*, com palavras do Vice-presidente do Governo Regional:

⁵⁹³ O BANIF – Banco Internacional do Funchal e o BPI – Banco Português de Investimento.

⁵⁹⁴ O BANIF teve até 2012 duas agências em Santa Maria. Uma em Vila do Porto e outra na aerogare do Aeroporto de Santa Maria. Não pudemos apurar se esta sucursal do BANIF na Zona Franca de Santa Maria era já uma realidade do BCA – Banco Comercial dos Açores, entretanto adquirido pelo BANIF – Banco Internacional do Funchal.

⁵⁹⁵ “Zona Franca de Santa Maria encerra sábado”, reportagem RTPa de 30 de Dezembro de 2011. URL: www.rtp.pt/acores/desporto/zona-franca-de-santa-maria-encerra-sabado_24454

A decisão está de acordo com a legislação da União Europeia que acaba com os benefícios fiscais das zonas francas. ‘Não faz sentido a Região ter uma zona franca, o que aliás é uma interpretação que começa a ter adeptos em toda a União Europeia e até a nível mundial. Consideramos que, do ponto de vista financeiro, as zonas francas não trazem benefícios para as regiões onde se inserem, trazendo, em contrapartida, uma potencial falta de transparência’, afirmou Sérgio Ávila. Por isso, acrescentou, ‘para um ajustamento efectivo entre a economia real e a economia que passa pelas zonas francas, não faz sentido elas existirem apenas do ponto de vista financeiro’.

Em Portugal, o exemplo das zonas francas era dado pelo *offshore* da Madeira. Contava com 2607 empresas de serviços internacionais, 53 na zona industrial e 26 de serviços financeiros. Segundo uma investigação realizada, os incentivos fornecidos às zonas francas da Madeira e os fundos comunitários perdidos pelo facto de a Madeira ter sido retirada do “estatuto de Objectivo 1 das regiões ultraperiféricas da União Europeia”, seria o “o equivalente ao que deixa de pagar aos funcionários públicos com os cortes nos subsídios de férias e de Natal em 2012.”⁵⁹⁶

A Zona Franca de Santa Maria parece ter surgido como compensação das consequências da retirada da placa giratória de Santa Maria para a Terceira, mas acabou por existir nas subzonas que entretanto terão sido criadas (a fábrica da *Cofaco*, em Rabo de Peixe, terá sido uma delas). Como salientou Mário Fortuna na altura, “o monopólio de um conceito de política económica para uma ilha”⁵⁹⁷ não era aceitável e os benefícios de uma zona franca eram reclamados, pelo menos, por micalenses e terceirenses. É curioso verificar que, no passado mês de Fevereiro de 2015, na sequência do anúncio do *downgrade* do destacamento americano na Base das Lages, o Governo Regional, pela mão do seu Vice-Presidente Sérgio Ávila, apresentou o Plano de Revitalização Económica da Terceira. No seu EIXO 8 – COMPETITIVIDADE LOGÍSTICA, propõe, entre outros:

⁵⁹⁶ “Zona Franca de Santa Maria encerra amanhã por decisão do Governo Regional dos Açores”, O Público de 31 de Dezembro de 2011. URL: www.publico.pt/economia/noticia/zona-franca-de-santa-maria-encerra-amanha-por-decisao-do-governo-regional-dos-aco-res-1526971

⁵⁹⁷ Apresentação-discussão-Debate da Zona Franca de Santa Maria decorrida no salão do Clube Asas do Atlântico no dia 21 de Março de 1986, gravado por Armando Pacheco e disponível em URL: <https://www.youtube.com/watch?v=98IU3AtZ6ww>

- Apresentar uma candidatura ao Governo da República e à Comissão Europeia para a criação da Zona Económica Especial no Porto e Aeroporto do concelho da Praia da Vitória, com benefícios fiscais específicos; (...)

- Criar um Pacote de Incentivos de Atração de Escalas Técnicas, garantindo as condições necessárias para a competitividade da Base das Lajes para as escalas técnicas internacionais, cujos incentivos devem ter associada uma maior intensidade nos primeiros anos.⁵⁹⁸

Este plano contou com o protesto veemente da Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada, presidida por Mário Fortuna, acusando o Governo Regional de falta de diálogo e afirmando que “as medidas apresentadas vão criar distorções entre ilhas, colocando em causa o equilíbrio regional”.⁵⁹⁹

⁵⁹⁸ Plano de Revitalização Económica da Terceira. URL:

http://www.azores.gov.pt/PortalAzoresgov/external/portal/misc/PREIT_23012015.pdf

⁵⁹⁹ “Plano de Revitalização da Terceira não agrada à Câmara de Comércio de Ponta Delgada”, Telejornal da RTP-Açores de 4 de Fevereiro de 2015. URL: http://www.rtp.pt/acoresh/sociedade/plano-de-revitalizacao-da-terceira-nao-agrada-a-camara-de-comercio-de-ponta-delgada-video_39144#sthash.9vaaUk4n.dpuf

9. Conclusão

Islands are profoundly paradoxical and ambivalent. Everything turns into its opposite. This is why it is difficult to grasp their essence, to define them and pin them down. You constantly fluctuate between ‘basic banality’ and the inexpressible. When you think you have them in your sights, they move away: some islands are poorly moored; they are boats that drift and escape you.⁶⁰⁰

Corre de boca em boca dos marienses, através dos séculos, a história de que os primeiros portugueses, ao desbravar a ilha e tomarem a terra nas suas mãos, terão dito: “Temos terra para 500 anos!” Não durou tanto. Trezentos anos depois já sofriam com a sua extrema desertificação e maus anos agrícolas. Os solos da parte ocidental da ilha eram de tal maneira estéreis que, aos primeiros rumores de que poderiam servir para “campo de aviação”, os seus proprietários logo vieram a público anunciar que estariam disponíveis, não em vendê-los ou arrendá-los – como aconteceu nas Lajes da Ilha Terceira – mas, sim, em oferecê-los para tal efeito. A pobreza era tal que torna natural o facto de esta ilha ter registado o maior índice de emigração *per capita* de uma população sem recursos e que usou o “maravilhoso” aeroporto da única forma que este lhe era dado a usufruir: como porta de saída. Tolerado o embaraço que foi ter uma ilha ocupada por forças militares que a “afundariam sob o seu peso” e cujas infraestruturas e dinâmica económica não beneficiariam grande volume de população, pôde a ilha com nome de menina brilhar e dançar a valsa da “encruzilhada do Atlântico”. Por entre elogios alucinogénios, uma ilha viveu a esquizofrenia de um oásis de liberdade num império cinzento e autoritário que veio evidenciar a segregação de uma comunidade que, aos olhos de toda esta modernidade, apenas vincava a sua alteridade. No fim, ficou uma ilha “excêntrica” numa tripla dimensão: excêntrica na sua

⁶⁰⁰ Tradução de François Taglioni, em “Insularity, Political Status and Small Insular Spaces”, in *The International Journal of Research into Island Cultures*, 2011, 5 (2), pp.45-67, de Meistersheim, A (1988) ‘Insularité, insularisme, iléité, quelques concepts opératoires’ (‘Insularity, Islandness, Insularism; Some Operating Concepts’), Cahiers de l’institut de développement des îles méditerranéennes n1: 96-120.

localização geográfica no arquipélago; excêntrica no seu *status* cultural; excêntrica na sua representatividade política na recém-instalada Autonomia Regional.

Neste trabalho, verificámos a básica banalidade em que a Ilha de Santa Maria se encontrava, em oposição ao efémero período em que desempenhou um fundamental papel na aproximação dos continentes atlânticos, através da prestação de serviços no âmbito da articulação no apoio à navegação, que tem sido uma das principais funções do Estado português no seio das Relações Internacionais; uma articulação que se fazia pela revolucionária tecnologia da aviação, que se afirmou com a Segunda Guerra Mundial. Demos especial relevância a dois momentos que achamos serem de charneira: em primeiro lugar, a grave crise que se verificou em Santa Maria no final dos anos vinte do século XX o que, aliado à ação da imprensa e à consciência da comunidade do seu estágio de desenvolvimento – da sua visão e experiência humana e humanizada –, levou a que houvesse uma maior reflexão sobre a sua realidade e afirmação da vontade de inclusão deste espaço num território de articulação com acesso a recursos exteriores ao seu *hinterland*, ao invés de ser simplesmente remetido a fronteira em autossustento, de migrações e remitências. Em segundo lugar, aprofundámos o momento fundacional da instalação de uma infraestrutura aeronáutica nesta ilha periférica que, por si só, ameaçava esgotar a valência estratégica dos Açores que se afirmava então através do apoio à aviação internacional. Aqui, debruçamo-nos sobre o “aparecimento” de Santa Maria para a aviação; sobre como as facilidades concedidas às forças dos EUA na ilha representaram o primeiro pé dos americanos e o conseqüente último pé dos britânicos, nos Açores, e como foi moeda de troca para a garantia da integridade do império português da altura.

Avançámos na resposta à questão várias vezes veiculada por Medeiros Ferreira: “o porquê do movimento que leva a Força Aérea norte-americana a abandonar o aeroporto de Santa Maria e a preferir instalar-se na base das Lajes na Ilha Terceira”. É com certeza uma questão complexa e que precisará de mais informações. No entanto, cremos que a transferência para as Lajes parece ter tido os seguintes motivos: A retirada das forças militares americanas de Santa Maria possibilitou o domínio e autonomia dos serviços do Estado português sobre a tecnologia de gestão do tráfego aéreo numa enorme parcela do Atlântico Norte e a prestação de um apoio aeroportuário que se sabia efémero e para o qual Santa Maria reunia as melhores condições num período de vulnerabilidade da nova tecnologia. Com isto, evitou-se uma presença militar numa ilha de pequena dimensão e volume populacional que se afundaria sob o peso da presença do

destacamento militar. A sediação das forças militares americanas nas Lajes, por outro lado, terá possibilitado a satisfação das necessidades do exército Estado tutelar (o português) num aglomerado populacional de maior relevância no enquadramento sociopolítico do arquipélago.

Pudemos fazer uma primeira abordagem sobre a importância do Aeroporto de Santa Maria no período pós Segunda Guerra Mundial, o que notámos ser uma lacuna nos estudos académicos que geralmente se debruçam sobre documentos de Estado, mais cedo ou mais tarde, desclassificados. A natureza civil e comercial do aeroporto de Santa Maria dificulta esta tarefa. Tanto o período militar da Base Aérea de Santa Maria como a subsequente época em que o seu aeroporto foi primordial para a aviação civil internacional e que albergou outras infraestruturas e serviços de fronteira e articulação – como foram a JOB101, a Estação LORAN e o Polígono de Acústica Submarina –, requerem um trabalho de identificação de fontes para uma cabal compreensão de todas as dinâmicas envolvidas. Achámos que a dinâmica da dupla utilização da força militar e civil americana, orientada à Europa, tem nos Açores um excelente ponto de observação. O facto é que, no período do imediato pós guerra, Santa Maria prestou um importante serviço na aproximação das duas margens do Atlântico num esforço de recuperação – que se queria rápido – da devastada Europa que dava os primeiros passos para a sua União. Fizemos esta relação através da confrontação do Acordo Bilateral de cooperação económica entre Portugal e os EUA, da Convenção de Chicago e dos dados dos movimentos no Aeroporto de Santa Maria.

Depois da descrição necessariamente sucinta do desenvolvimento das atividades do aeroporto e dos seus impactos locais no período 1940-1980, partimos para uma primeira abordagem à Política Aérea dos Açores na recém-instalada Região Autónoma dos Açores. Percebemos como este assunto da mobilidade sempre esteve na linha da frente do sentimento de unidade açoriana e de secessão para com a metrópole, e que a sua gestão se torna mais crítica à medida que o Poder de decisão se aproxima dos açorianos. Ao identificarmos o que ficou do Aeroporto de Santa Maria e as tentativas do seu aproveitamento, verificámos que as infraestruturas sedeadas na ilha continuam a prestar um valioso serviço à função de articulação que Portugal vê cumpridas através das suas ilhas açorianas e que as tentativas de potenciação dos benefícios destas infraestruturas pelo Poder regional são perturbadas pela necessidade de acautelar os interesses democráticos da jurisdição subnacional do arquipélago.

the heretofore obscure histories of remote islands deserve a place alongside the self-contemplation of the European past – or the history of civilizations – for their own remarkable contributions to an historical understanding. We thus multiply our conceptions of history by the diversity of structures. Suddenly, there are all kinds of new things to consider.⁶⁰¹

As ilhas, na sua intrínseca dualidade entre espaço e território, *insulismo* e insularidade, fronteira e articulação, apresentam-se como um viveiro de propostas de observação da realidade que nos podem servir como ferramentas para encontrarmos alternativas viáveis aos problemas que afetam a contemporaneidade, nos mais variados níveis sociais e políticos. Os novos estudos insulares ou Ciência das Ilhas, chamada Nissologia, num mundo em que o Estado Soberano está em decadência e, com ele, as estruturas de Poder que impõem uma separação e garantia deste Poder e jurisdição, parecem apresentar-se como ferramenta para encontrarmos soluções alternativas equilibradoras do caos que esta mudança provoca, quer sejam de ordem social, económica, financeira ou ambiental. A análise das *micro* realidades, numa relação de amplitude relativa para com as unidades imediatamente acima e em que se inserem, poderão fornecer elementos que iluminem soluções mais apropriadas aos desafios encontrados, não só para unidades envolvidas, mas também para outras de maior dimensão e com a mesma relação de amplitude relativa, no seu universo. Uma alternativa à importação de *modernos* modelos exógenos que capitularão tanto por não serem genuínos como por serem anacrónicos no próprio tempo e no seu processo de assimilação.

Ao observarmos as dinâmicas ocorridas na Ilha de Santa Maria e nos Açores no século XX, pudemos verificar, não só o impacto que as Relações Internacionais (e intraestatais) tiveram sobre as ilhas, como a importância e as possibilidades que um espaço insular multifacetado e capacitado oferece a estes vários interlocutores. Estes encontram vantagens na maximização e multiplicação de unidades político-administrativas, sendo que nenhum deles vê as suas competências diminuídas ao favorecer a unidade inferior, sendo, pelo contrário, ampliada a relevância das suas funções no todo, numa clara prova de validade das soluções da subsidiariedade e integração.

⁶⁰¹ Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves - Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 20.

11. Fontes

11.1. Arquivos

Air Force Historical Research Agency – URL: <http://www.afhra.af.mil>

Arquivo da Força Aérea Portuguesa

Delgado, Humberto, “Apontamentos – Açores”.

Arquivo do Quartel-general do Destacamento Americano na Base Aérea das Lajes

Historical Report – Santa Maria Azores. Pastas “Santa Maria Airbase”.

Arquivo Oliveira Salazar

Facilidades em Santa Maria

Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Angra do Heroísmo

Fundo José Agostinho

Hemeroteca

Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada

Hemeroteca

Biblioteca Pública e Arquivo Regional João José da Graça - Horta

Hemeroteca

The University of Miami Libraries Special Collections - Pan American World Airways, Inc. Records – URL: <http://scholar.library.miami.edu/digital/exhibits/show/panamerican>

11.2. Imprensa

Jornais

A União

Açoriano Oriental

Correio dos Açores

Diário dos Açores

Diário Insular

Em Marcha

Le Figaro

O Baluarte de Santa Maria

O Independente

O Mundo Açoriano

O Telégrafo

Revistas

A – Magazine

“As Ilhas Estratégicas” - Entrevista a José Medeiros Ferreira, in *A – Magazine*, Nº 24, Março de 2014.

Açoreana

Agostinho, José, “Sobre a tectónica da ilha de Santa Maria”, in *Açoreana*, pp. 281-285.

Nunes, João Carlos *et al*, “Os Açores, Ilhas de Geodiversidade: o contributo da Ilha de Santa Maria”, in *Açoreana*, 2007, pp. 74-111.

Análise Social

Telo, António José, “Treze teses sobre a disfunção nacional – Portugal no sistema internacional” in *Análise Social*, vol. XXXII (142), 1997, pp. 649-683; URL:

<http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1221841882N4gAK0mu6Lu18CN3.pdf>

Arquipélago

Constância, João de Medeiros, “A ilha de Santa Maria: evolução dos principais aspectos da sua paisagem humanizada (sécs. XV a XIX)” in *Arquipélago*, Série Ciências Humanas, Nº. 4 (Jan. 1982), pp. 225-244. URL: <http://repositorio.uac.pt/handle/10400.3/599>

Damião Rodrigues, “Sociedade e Administração nos Açores (Séculos XV-XVIII): O Caso de Santa Maria”, in *Arquipélago: História*, 2ª série, vol. 1, nº 2, 1995, pp. 33-63. URL: <http://repositorio.uac.pt/handle/10400.3/487>

Reis Leite, José Guilherme, “A Historiografia Açoriana na 1ª Metade do Século XX: uma tentativa de compreensão”, in *Arquipélago – História*, 2ª série, V (2001), pp. 527-542. URL: <http://repositorio.uac.pt/handle/10400.3/352>

Rocha, Gilberta Pavão Nunes; Rodrigues, José Damião; Madeira, Artur Boavida; Monteiro, Albertino José Ribeiro, “O Arquipélago dos Açores como Região de Fronteira”, in *Arquipélago – História*, Universidade dos Açores, vols. IX-X, 2005-2006, pp. 105-140. URL: <http://hdl.handle.net/10400.3/414>

Asia Pacific Viewpoint

Baldacchino, Godfrey, “Managing the Hinterland Beyond: Two, Ideal-Type Strategies of Economic Development for Small Island Territories” in *Asia Pacific Viewpoint*, Volume 47, Issue 1, Abril de 2006, pp. 45–60.

Atlântida

Dossiê Temático: “Asas sobre o Atlântico” in *Atlântida*, Vol. LIX, 2014, pp. 213-248.

Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira

Sousa, Paulo Silveira “Para uma História da Vinha e do Vinho nos Açores (1750-1950)”, in *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, p. 115-217. URL: http://www.ihit.pt/new/boletins/historia_vinho.pdf

Boletim do Núcleo Cultural da Horta

Monteiro, George, “M. Borges de F. Henriques in the United States” in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, 2010, pp. 443-461.

Riley, Carlos Guilherme, “‘Fayal Clipper’. Uma História de «Amor da Pátria»”, in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, 2014, pp. 255-274.

Harper’s Magazine

Furlong, Charles Wellington “With Columbus in the African Isles”, in *Harper's Magazine*, Volume CXXXV, Número DCCCX, Novembro de 1917, pp. 745-757.

Island Studies Journal

Baldacchino, Godfrey, “Studying Islands: On Whose Terms? Some Epistemological and Methodological Challenges to the Pursuit of Island Studies”, *Island Studies Journal*, Volume 3, Número 1, 2008, pp. 37-56. URL: <http://www.islandstudies.ca/sites/islandstudies.ca/files/ISJ-3-1-2008-Baldacchino-FINAL.pdf>

Insula

Nemésio, Vitorino, “Açorianidade”, in *Insula – Numero Especial Comemorativo do V Centenário do Descobrimento dos Açores*, nº 7-8, 1932.

Journal of the Royal Geographical Society of London

Hunt, Carew, “A Description of the Island of St. Michael (Azores)” in *Journal of the Royal Geographical Society of London*, Vol. 15, pp. 268-296, 1845. URL: <http://www.jstor.org/stable/1797909>.

Journal of Volcanology and Geothermal Research

Sibrant, Hildenbrand, Marques, Costa, “Volcano-tectonic evolution of the Santa Maria Island” in *Journal of Volcanology and Geothermal Research*, Volume 291, 15 de Janeiro de 2015, pp. 49–62. URL: <http://ovga.centrosciencia.azores.gov.pt/ovga/art%C2%BA-volcano-tectonic-evolution-santa-maria-island-azores-implications-paleostress-evolution-we>

Portuguese Cultural Studies

Vieira, Patrícia I., “O Império como Fetiche no Estado Novo: Feitiço do Império e o sortilégio colonial”, in *Portuguese Cultural Studies* 3, 2010. URL: <http://www2.let.uu.nl/solis/psc/p/PVOLUMETHREEPAPERS/VIEIRA-P3.pdf>

Relações Internacionais

Rodrigues, Luís Nuno, “George Kennan e as Negociações Luso-Americanas sobre os Açores”, in *Relações Internacionais*, IPRI, Dezembro de 2004; URL: http://www.ipri.pt/publicacoes/working_paper/pdf/Luis_Nuno_Rodrigues.pdf

TIME

“The Bases of Peace”, *Time Magazine*, 17 de Junho de 1946.

URL: <http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,793055,00.html>

“These Are the Paths”, *Time Magazine*, 7 de Novembro de 1949. URL: <http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,801068,00.html>

The British Historical Society of Portugal

Wheeler, Douglas, “The Azores, Allied Secret Operations and World War II, 1939 – 1944”, in *The British Historical Society of Portugal*, Thirty Second Annual Report and Review 2005, Quinta Nova, 2005.

The Independent Review

Sweeney, Jerry K., “A Matter of Small Consequence – U.S. Foreign Policy and the Tragedy of East Timor”, in *The Independent Review*, Volume VII, Number 1, Summer 2002, pp.91-102.

The International Journal of Research into Island Cultures

Taglioni, François, “Insularity, Political Status and Small Insular Spaces”, in *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*, Volume 5, Número 2, 2011, pp. 45-67.

URL: <http://www.shimajournal.org/issues/v5n2/f.%20Taglioni%20Shima%20v5n2%2045-67.pdf>

The National Geographic

Haeberle, Arminius T. “The Azores: Transatlantic Aviators’ Half-way House”, in *The National Geographic Magazine*, Junho de 1919, pp. 514-545.

Lindbergh, Anne Morrow, “Flying around the North Atlantic” (com introdução de Charles A. Lindbergh), in *The National Geographic Magazine*, Vol. LXVI, N° 3, Setembro de 1934, pp. 259-260.

TWA Skyliner Magazine

Revista interna da companhia aérea *TWA*. Durante algum tempo intitulava-se *Starliner*.

URL: <http://statehistoricalsocietyofmissouri.org/cdm/landingpage/collection/twa>

“TWA Inaugurates Route Via Azores” in *Starliner* de 2 de Janeiro de 1947.

In *Starliner*, Vol. 2 n.º 43 de 23 de Outubro de 1947.

“TWA Inaugurates Direct Passenger Service to Azores”, in *Skyliner*, Vol. 15, N.º 35 de 28 de Agosto de 1952.

“The Gray Azores, Jumping Off Point for Columbus, Now Regular TWA Stop”, in *Skyliner*, Vol. 15, n.º 42 de 16 de Outubro de 1952.

“New Azores TWA Office”, in *Skyliner*, Vol. 16, n.º 10 de 5 de Março de 1953, p. 5.

“Flights to Spain Boosted to Meet Greater Demand”, in *Skyliner*, Vol. 16, n.º 28 de 9 de Julho de 1953, p. 1.

“International Jet Service Starts Nov. 23”, in *Skyliner*, Vol. 22, n.º 19 de 17 de Setembro de 1959.

“Jet Service To Lisbon, Madrid Starts May 18”, in *Skyliner*, Vol. 23, n.º 3 de 4 de Fevereiro de 1960.

“TWA Goes All-Jet On International Routes”, in *Skyliner*, Vol. 24, n.º 21 de 30 de Outubro de 1961.

Sociedade & Natureza

Espínola, Paulo, Cravidão, Fernanda, “A ciência das ilhas e os estudos insulares: Breves reflexões sobre o contributo da geografia”, *Sociedade & Natureza*, Uberlândia, Volume 26, Número 3, set/dez/2014, pp. 433-444. URL: <http://dx.doi.org/10.1590/1982-451320140303>

11.3. Bibliografia

AAVV, “‘O Porquê da Questão’: A Política Aérea dos Açores Vista Através da Imprensa e da TV – Com Comentários Elaborados por Cândido Pamplona Forjaz – Açoriano Nado e Criado na Ilha Terceira, *Jornal Diário Insular*, A. D. 1979.

AAVV, *Açores, Comunicações Aéreas, Na Hora das Decisões, O Diário Insular Face ao Problema*, composto e impresso nas oficinas do Diário Insular em 21 de Outubro de 1968.

AAVV, *Dossier: Aeroporto de Santa Maria: Que Futuro? ou a definição da política aérea dos Açores e o 22 de Maio – 80 em Santa Maria – Jornada de Luta*, Comissão de Luta pelos Interesses de Santa Maria Santa Maria, Julho de 1981.

AAVV, *Livro de Actas do Seminário “Os Açores na Geopolítica do Atlântico – Comemorações do 17º Aniversário do Comando Operacional dos Açores”*, Ponta Delgada, 2010.

AAVV, *Os Açores e a II Guerra Mundial – actas do colóquio internacional comemorativo dos 60 anos sobre a capitulação alemã*, Instituto Açoriano de Cultura, Angra do Heroísmo, 2007.

AAVV, *Santa Maria – Caracterização*, Departamento Regional de Estudos e Planeamento dos Açores, Angra do Heroísmo, 1985.

Amaral, Carlos E. Pacheco (ed.), *Autonomie régionale et relations internationales – Nouvelles dimensions de la gouvernance multilatérale / Regional Autonomy and International Relations – New Dimensions of Multilateral Governance*, L’Harmatan, 2011.

Amaral, Carlos Eduardo Pacheco, *Do Estado Soberano ao Estado das Autonomias – Regionalismo, subsidiariedade e autonomia para uma nova ideia de Estado*, Edições Afrontamento, 1998.

- Andrade, Luis de, *Os Açores, A Política Externa Portuguesa e o Atlântico*, Letras Lavadas, 2013
- Andrade, Luís Manuel Vieira de, *Neutralidade Colaborante – O Caso de Portugal na Segunda Guerra Mundial*, Ponta Delgada, 1993.
- Andrade, Luís Manuel Vieira de, *Os Açores a Segunda Guerra Mundial e a NATO*, Impraçor, SA, 1992.
- Andrade, Luís, *Os Açores e os Desafios da Política Internacional*, Ed. Assembleia Legislativa Regional dos Açores, 2002.
- Ashe, Thomas, *History of the Azores or Western Islands – Containing an Account of the Government, Laws, and Religion, the Manners, Ceremonies, and Character of the Inhabitants: And Demonstrating The Importance of These Valuable Islands for the British Empire*. URL: <http://purl.pt/17103>
- Augusto, Natividade Gomes, *A História da Aviação e do Controlo de Tráfego Aéreo*, edição de autor, 2008.
- Baldacchino, Godfrey (Coord.), *A World of Islands – an Island Studies Reader*, Agenda Academic, Institute of Island Studies, University of Prince Edward Island, 2007.
- Baldacchino, Godfrey, *Island Enclaves – Offshoring Strategies, Creative Governance and Subnational Island Jurisdictions*, McGill-Queen’s University Press, 2010.
- Bastos, Sérgio Amaro, *As Mobilidades Populacionais em Santa Maria: Suas Evoluções e Tendências*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 2002.
- Boid, Edward, *Description of the Azores or Western Islands. From personal observation. Comprising remarks on their peculiarities, topographical, geological, and statistical. ETC., and on their hitherto neglected condition*, Edward Churton, 1835. URL: https://books.google.pt/books/about/A_description_of_the_Azores.html?id=vxVDAAAACAAJ&redir_esc=y
- Brandão, Raul, *As Ilhas Desconhecidas – Notas e Paisagens*, Artes e Letras, 2009.

Calvet de Magalhães, José, *História das Relações Diplomáticas entre Portugal e os Estados Unidos da América (1776 – 1911)*, Publicações Europa-América, 1991.

Castex, Louis, *Iles, relais du ciel*, VOICI – Univers-Club, Union Générale d’Editions, 22 de Janeiro de 1964.

Castex, Louis, *L’Age de l’Air*, Etienne Chiron, Editeur – Librairie Aeronautique, 1945.

Castex, Louis, *Mon Tour du Monde en Avion – Carnet de notes tenu au jour le jour sur 50.000 Ks de vol*, B. Sirven, 1941.

Castex, Louis, *Mon Tour du Monde en Avion*, Librairie Plon, Março de 1948.

Cooley, Alexander, *Base Politics – Democratic Changes and the U.S. Military Overseas*, Cornell Hull University Press, 2008.

Cordeiro, Carlos; Rosa, Eduardo Ferraz da; Ávila, José Mendonça Brasil, *Açorianidade e Autonomia – Páginas Escolhidas*, Marinho Matos Brumarte, C. R. L., 1989.

Costa, Ricardo Manuel Madruga da, *Os Açores em Finais do Regime de Capitania Geral, 1800-1820*, Núcleo Cultural da Horta, 2005. URL: <http://hdl.handle.net/10400.3/517>

Costa, Ricardo Manuel Madruga da, *Do Mito Nasceram as Asas... Uma História da Aviação Civil*, SATA Air Açores, 2013.

Costa, Susana Goulart, *Açores – Nove Ilhas, Uma História*, Institute of Governmental Studies Press, University of California, 2008.

Daehnhardt, Rainer, *Dos Açores à Antárctida – Um dos grandes segredos do séc. XX*, Publicações Quipu, 1998.

Dicionário *Houaiss da Língua Portuguesa*, Temas e Debates, 2003.

Dobson, Alan P., *FDR and Civil Aviation – Flying Strong, Flying Free*, Palgrave – Macmillan, 2011.

Dobson, Alan P., *Peaceful Air Warfare – The United States, Britain, and the Politics of International Aviation*, Clarendon Press, 1991.

- Ferreira, Adriano, *Clube Asas do Atlântico – meio século ao serviço de Santa Maria. 1946-1996 – Quinquagésimo aniversário*, Secretaria Regional da Educação e da Cultura, 1996.
- Ferreira, José Medeiros, *Cinco Regimes na Política Internacional*, Editorial Presença, 2006.
- Ferreira, José Medeiros, *Os Açores na Política Internacional*, Tinta-da-China, 2011.
- Ferreira, José Medeiros, *Portugal e os EUA nas Duas Guerras Mundiais: a Procura do Plano Bilateral*, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha, Cadernos Navais, nº 9, Março–Junho de 2004.
- Figueiredo, Jaime, *Ilha de Gonçalo Velho – da Descoberta até ao Aeroporto!*, Câmara Municipal de Vila do Porto. 1990.
- Fortuna, Mário, *et al*, *The Impact of Closure of a Military Base*. CEEAplA Working Paper n.º 10/2006. [disponível em 20/10/2015]. URL: <http://hdl.handle.net/10400.3/1146>
- Franco Nogueira, Salazar – As Grandes Crises (1936 – 1945), Vol. III, Livraria Civilização Editora, 1983.
- Freire Antunes, José, *Portugal na Guerra do Petróleo – Os Açores e as Vitórias de Israel – 1973*, Ed. Edeline, 2000.
- Freire Antunes, José, *Roosevelt, Churchill e Salazar – A Luta pelos Açores (1941 – 1945)*, Ediclube, 1995.
- Hache, Jean-Didier (coord), *Quel statut pour les îles d'Europe? / What Status for Europe's Islands?*, L'Harmatan, 2000.
- Henriques, M. Borges de F., *A Trip to the Azores or Western Islands*, Lee and Shepard, 1867.
URL: <http://purl.pt/17024>;
http://www.europeana.eu/portal/record/92039/BibliographicResource_1000126246136.html
- Herz, Norman, *Operation Alacrity – The Azores and the War in the Atlantic*, Naval Institute Press, 2004. [tradução: *Operação Alacrity – Os Açores e a Guerra no Atlântico*, Município de Vila do Porto, 2006].
- Jablonki, Edward, *Atlantic Fever: The Great Transatlantic Aerial Adventure*, Macmillan, 1972.

Jackson, Joe, *Atlantic Fever: Lindbergh, His Competitors and the Race to Cross the Atlantic*, Picador, 2012.

Kennan, George F.; *Memoirs (1925-1950)*, Little, Brown and Company, 1967.

Kirwan, Michael, *North Atlantic Aeronautica Communicartions – 75 Years of Service to Aviation (1936 – 2011)*, AMROB – Aviation & Maritime Radio Officers Branch, 2011.

Lynch, W. W., *Air/Ground Radiotelephone Communications*, Pan American World Airways, New York, 1954.

Manguel, Alberto; Guadalupi, Gianni, *Dicionário de Lugares Imaginários*, Tinta-da-China, 2013.

Marcos, Daniel, *A Erupção dos Capelinhos: Janela de Oportunidade para a Emigração Açoriana*, Instituto Açoriano de Cultura, Angra do Heroísmo, 2008.

Martins, Manuel, *Base Aérea das Lajes (contribuição para a sua história) / Lajes Air Base*, edição de autor, 2006.

Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Volume I, Instituto Açoriano de Cultura, 2008.

Matos, Artur Teodoro de, Meneses, Avelino de Freitas de, Leite, José Guilherme Reis, *História dos Açores – Do descobrimento ao século XX*, Volume II, Instituto Açoriano de Cultura, 2008.

Mendes, Armando, *Os Açores e a projecção de força nos cenários pós Guerra-fria*, Universidade dos Açores, 2006.

Menezes, Avelino de Freitas de, *Coisas de Agora – O Historiador e a Actualidade*, Letras Lavadas edições, 2012.

Menezes, Avelino Freitas de (coord), *Das Autonomias à Autonomia e à Independência – O Atlântico Político entre os Séculos XV e XXI*, Letras Lavadas, 2012.

Monjardino, Álvaro, *Guernsey – dados e reflexões sobre um sistema insular de auto-governo insular*, Edição do Autor, Angra do Heroísmo, 1977.

Mota Júnior, Joaquim, *O Feitiço do Império*, Agência Geral das Colónias, 1940.

Noronha, Luísa, *A Ermida de Nossa Senhora dos Anjos da Ilha de Santa Maria – Contributo para a sua História*, Câmara Municipal de Vila do Porto, 1992.

Nutting, William Washburn, *The Track of the Typhoon*, The Motor Boat Publishing Company, 1925.

Oliveira, João, Sousa, Laurinda, Cordeiro, Gualter, *Aeroporto de Santa Maria 1946-1996*, Aeroportos e Navegação Aérea, ANA E.P., 1996.

Pereira, Bernardo Futscher, *A Diplomacia de Salazar (1932 – 1949)*, D. Quixote, 2012.

Pinto, José Filipe, *Lisboa, os Açores e a América – Base das Lajes: Jogos de Poder ou Rapina de Soberania?*, Almedina, 2012.

Pinto, Manuel Serafim, *Transporte Aéreo e Poder Político*, Coisas de Ler, 2010.

Ramos, Rui (coord), *História de Portugal*, A Esfera dos Livros, 2009.

Rocha, Gilberta Pavão Nunes, *Dinâmica Populacional dos Açores no Século XX: Unidade, Permanência, Diversidade*, Universidade dos Açores, 1991.

Rodrigues, Luís Nuno (coord.), *Franklin Roosevelt e os Açores nas duas Guerras Mundiais*, Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento, 2008; URL: <http://www.flad.pt/wp-content/uploads/2014/05/livro11.pdf>

Rodrigues, Luís Nuno (coord.), *Regimes e Império: As Relações Luso-Americanas no Século XX*, Fundação Luso-Americana, 2006. URL: <http://www.flad.pt/wp-content/uploads/2014/05/livro22.pdf>

Rodrigues, Luís Nuno, Delgado, Iva, Castaño, David (coord.), *Portugal e o Atlântico – 60 anos dos Acordos dos Açores*, Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa – ISCTE, Outubro de 2005.

Rodrigues, Luís Nuno, *No Coração do Atlântico – Os Estados Unidos e os Açores (1939-1948)*, Ed. Prefácio, Lisboa, 2005.

Rodrigues, Luís Nuno, *O Acordo Luso-Americano dos Açores de 1944, Comunicação apresentada à Conferência Internacional Portugal e o Atlântico: 60 anos do Acordo dos Açores*, Outubro de 2003, URL: <http://www.ipri.pt/investigadores/artigo.php?idi=8&ida=138>

Rodrigues, Luís Nuno, *Os Estados Unidos em Santa Maria: O Acordo Luso-Americano de 1944*, Separata ao IV Colóquio “O Faial e a Periferia Açoriana nos Séculos XV a XX”, Núcleo Cultural da Horta, 2007.

Rodrigues, Luís Nuno, *Salazar-Kennedy: a crise de uma aliança – As Relações Luso-Americanas entre 1961 e 1963*, Editorial Notícias, 2002.

Rosa, Frederico Delgado, *Humberto Delgado – Biografia do General Sem Medo*, A Esfera dos Livros, 2008.

Rosa, Frederico, *Humberto Delgado e a Aviação Civil*, Edição Comemorativa do Centenário do Nascimento de Humberto Delgado e do 60º Aniversário da inauguração da Linha Aérea Imperial, Edição ANA – Aeroporto de Portugal, SA, 2006.

Rosa, Manuel, *Colombo Português*, Ésquilo, 2012.

Sá, Daniel de, *Santa Maria – A ilha-mãe*, Veraçor, 2007.

Sequeira Dias, Fátima, *Diário de Navegação – Edição Comemorativa do 50º Aniversário do 1º Voo Comercial*, SATA Air Açores, Ponta Delgada, 1997.

Silva, Luciano, *Cristóvão Colon (Colombo) era Português*, Quidnovi, 2008.

Silveira, Carlos M. Ramos da, *Aeroporto da Horta – 30 Anos (1971 – 2001)*, ANA - Aeroportos de Portugal, SA, 2001.

Silveira, Carlos Ramos da, Faria, Fernando, *Apontamentos para a História da Aviação nos Açores*, Secretaria Regional dos Transportes e Turismo, Direcção Regional do Turismo, Angra do Heroísmo, 1986.

Smith, Richard K., *First Across – The U.S. Navy’s Transatlantic Flight of 1919*, Naval Institute Press, 1986.

Telo, António José, *Os Açores e o Controlo do Atlântico*, Lisboa, ASA, 1993.

Telo, António José, *Portugal e a NATO – o reencontro da tradição atlântica*, Edições Cosmos, Lisboa, 1996.

Tuathail, Gearóid Ó, Dalby, Simon, Routledge, Paul, *The Geopolitical Reader*, Routledge, 1998.

Vieira, Alberto, *As Ilhas: Da Nissologia à Nesologia*, ANUÁRIO N.º 2, Centro de Estudos de História do Atlântico, pp. 16-21. URL: <http://ceha.gov-madeira.pt/> ;
<https://www.academia.edu/15400960/Nissologia>

Vieira, Alberto, *Repensar os Estudos Insulares Hoje – Anuário do Centro de Estudos de História do Atlântico*, Região Autónoma da Madeira, 2009.

Vintras, R. E., *The Portuguese Connection – The Secret History of the Azores Base*, Bachman & Turner, 1974.

Warner, Guy, *Under the Goshawk's Wings – A History of Aviation in the Azores*, The Anglo-Portuguese Society, 2008.

Não Publicadas

Trabalhos de Investigação

Bairos, Sandra, *Características Geomorfológicas da ilha de Santa Maria (Açores)*, Trabalho de Seminário em Física elaborado no Curso de Geografia – Especialização em Estudos Ambientais, Universidade de Coimbra, Instituto de Estudos Geográficos, Coimbra, 2009.

Cabral, José Joaquim, Gomes, Maria Gabriela, *Transformações na Família em Santa Maria (1940-1998)*, Sociologia da Família, DHFSC, UAç, 2000.

Cabral, José Joaquim, *Ilha de Santa Maria – Movimentos Migratórios – 1940-1999*; Seminário de Investigação Curso de Sociologia, DHFSC, UAç, 2000.

Fernandes, João, *Caracterização Climática das Ilhas de São Miguel e Santa Maria com base no modelo CIELO*, Relatório de estágio realizado no âmbito do projecto CLIMAAT, Angra do Heroísmo, Dezembro de 2004, p. 23.

Ferreira, Maria Filomena da Silva, *João Bosco Mota Amaral e o Regime Açoriano de Autonomia Política*, Dissertação de Mestrado em Filosofia Contemporânea – Valores e Sociedade, Universidade dos Açores/ Departamento de História, Filosofia e Ciências Sociais, 2009.

Madeira, José, *Geologia estrutural e enquadramento geotectónico da ilha de Santa Maria (Açores)*, Departamento de Geologia da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, 1986.

RAPOSO, A.G.B. & V.V. REIS, (1991), *A ilha de Santa Maria. História, clima e evolução da população. Relatórios e Comunicações do Departamento de Biologia*, 19: 1-13, 1991. URL: <http://hdl.handle.net/10400.3/882>

Comunicações em Colóquios

Riley, Carlos Guilherme, *ASAS do ATLÂNTICO – Os Açores e a navegação aérea na 1ª metade do século XX*, comunicação apresentada no colóquio “Santa Maria nas Rotas do Atlântico”, organizado pela FLAD em Vila do Porto, no dia 9 de Agosto de 2009.

11.4. Legislação

Diário da República – URL: <http://www.dre.pt/>

Jornal Oficial da Região Autónoma dos Açores – URL: <http://www.azores.gov.pt/JO>

11.5. Estatística

INE – Instituto Nacional de Estatística. URL: www.ine.pt

SREA – Serviço Regional de Estatística dos Açores. URL: <http://estatistica.azores.gov.pt/>

Anuário Estatístico dos Açores – 2013. URL: <http://estatistica.azores.gov.pt/>

11.6. Audiovisuais

Filmes

Santa Maria Connection, de Eberhard Schedl

URL: <http://www.rtp.pt/programa/tv/p29625>

Filme completo: <https://www.youtube.com/watch?v=ast6gKn0tJc>

Apresentação-discussão-Debate da Zona Franca de Santa Maria – URL:

<https://www.youtube.com/watch?v=98IU3AtZ6ww>

11.7. Referências Digitais

ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil – URL: <http://www.anac.pt/>

Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores – URL: www.alra.pt

CEHA - Centro de Estudos de História do Atlântico – URL: <http://ceha.gov-madeira.pt/>

Centro de Estudos de História do Atlântico – URL: <http://ceha.gov-madeira.pt/>

CNE – Comissão Nacional de Eleições – URL: www.cne.pt

EMEPC – Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental – URL:
<http://www.emepc.pt/>

Gaumont Pathé Archives - URL: <http://www.gaumontpathearchives.com/>

Governo Regional dos Açores – Resultados Eleitorais – URL:
<http://www.resultadoseleitorais.azores.gov.pt/>

Governo Regional dos Açores – URL: www.azores.gov.pt

Dollar Times - <http://www.dollartimes.com>

The American Presidency Project – <http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=16120>

ICAO – URL: www.icao.int

NBAA – National Business Aviation Association – URL: www.nbaa.org

Plano de Revitalização Económica da Terceira. URL:

http://www.azores.gov.pt/PortalAzoresgov/external/portal/misc/PREIT_23012015.pdf

Projecto CLIMAAT - URL <http://www.climaat.angra.uac.pt/>

Rádio Televisão Portuguesa – URL: www.rtp.pt

The 801st Engineer Aviation Battalion in World War II – URL: <http://www.skydozer.com/>

The State Historical Society of Missouri – URL: <http://statehistoricalsocietyofmissouri.org>

Wikipédia – www.wikipedia.org

NOTA: Todas as referências digitais foram verificadas no dia 20 de Outubro de 2015.