

O Aeródromo de Santana na Ilha de São Miguel (1942-1969): memória de um património desaparecido

Dissertação de Mestrado

Fernanda Maria Mendes Antunes Vaz

Mestrado em

**Património, Museologia e
Desenvolvimento**



Ponta Delgada

2022

O Aeródromo de Santana na Ilha de São Miguel (1942-1969): memória de um património desaparecido

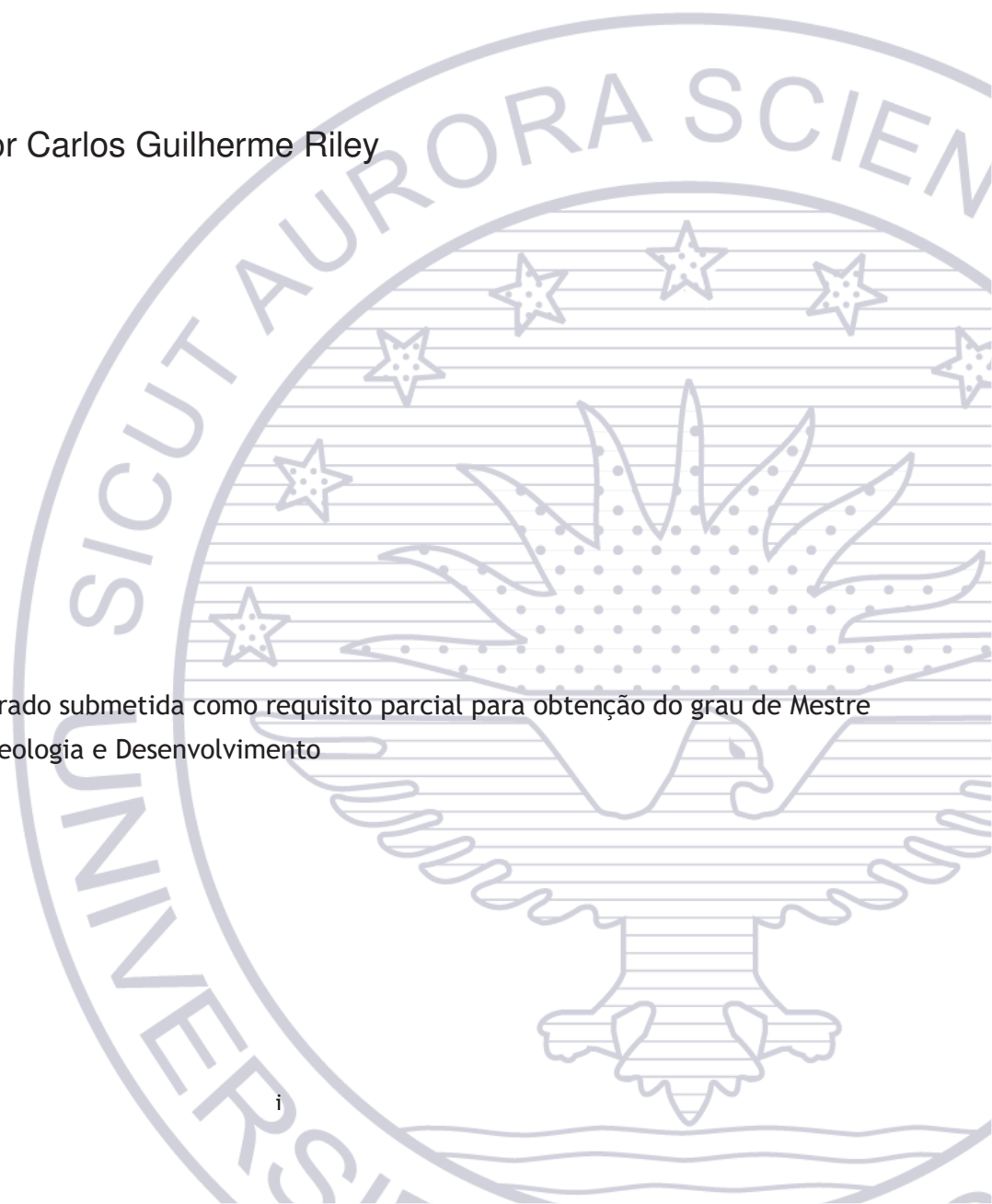
Dissertação de Mestrado

Fernanda Maria Mendes Antunes Vaz

Orientador

Professor Doutor Carlos Guilherme Riley

Dissertação de Mestrado submetida como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Património, Museologia e Desenvolvimento



Resumo

A presente dissertação procura despertar a atenção para o antigo Aeródromo de Santana, localizado no concelho da Ribeira Grande, ilha de São Miguel, ou o que dele resta, onde o rolar dos anos e o abandono desta infraestrutura aeroportuária não pouparam as estruturas edificadas que lhe conferiam alguma visibilidade na paisagem.

Na primeira parte aborda-se a conjuntura histórica (II Guerra Mundial) que determinou a construção deste campo de aviação e a sua utilização militar até ao final do conflito. A segunda parte é dedicada à transição do seu uso militar para a aeronáutica civil, conduzida pela Sociedade Açoreana de Transporte Aéreos (SATA), que consolidou e desenvolveu os equipamentos de apoio ao Aeródromo, assegurando o seu funcionamento entre 1947 e 1969 e conferindo-lhe uma identidade própria.

Após a inauguração do aeroporto da Nordela em 1969, localizado nos arredores de Ponta Delgada, assistimos à progressiva degradação das estruturas edificadas do aeródromo de Santana e a área ocupada pela pista de aviação regressou à sua primitiva utilização agrícola.

Mais de meio século passado sobre o seu abandono, o “Aerovacas”, como era conhecido na ilha, foi completamente apagado da paisagem e o propósito deste trabalho é, recorrendo a documentação de arquivo e à imprensa da época, contribuir para que não seja apagado da memória um *lugar* que está relacionado com a história da aviação nos Açores e com os primórdios da companhia aérea SATA.

Palavras-chaves: Aviação, Açores, memória, lugar, SATA

Abstract

The following dissertation aims at raising awareness to the former Santana Aerodrome, located in the municipality of Ribeira Grande, in the island of São Miguel, or what is left of it, since the passage of time and the abandonment of those airport facilities did not spare the edified structure that gave it some visibility in the landscape.

In the first part, we approach the historical context (World War II) that led to the building of this aviation field and its military usage until the end of the conflict. The second part is dedicated to the transition from its military usage to civil aeronautics, headed by the company known as SATA (initials that, in Portuguese, stand for “Sociedade Açoreana de Transportes Aéreos”, ie, Azorean Society of Air Transportation), which consolidated and developed the support equipment for the Aerodrome, ensuring its functioning between 1947 and 1969 and bestowing it with its own identity.

After the inauguration of the Nordela airport in 1969, located in the suburbs of Ponta Delgada, there was a progressive degradation of the Santana aerodrome structure and the area that used to be occupied by the airstrip went back to its initial agricultural usage.

After more than half a century after its abandonment, the “Aerovacas”, as it was known in the island, was completely erased from the landscape and the purpose of this work is, through support documentation and the printed media from that time, contribute to ensure that this place that has such a strong connection with the history of the aviation in the Azores and with the initial steps of the air company SATA is not erased from public memory.

Keywords: Aviation, Azores, memory, place, SATA

Agradecimentos

O presente trabalho não teria sido possível sem o apoio de algumas pessoas, às quais não poderia deixar de expressar o meu reconhecimento.

Em primeiro lugar, os meus agradecimentos ao meu orientador Professor Doutor Carlos Guilherme Riley pela sua sapiência, pela compreensão demonstrada, acompanhamento e orientação científica que me prestou durante o desenvolvimento desta dissertação.

Um agradecimento ao Coronel Salgado Martins, pelas sugestões, e disponibilidade sempre demonstrada nas etapas percorridas na elaboração deste estudo.

Um sentido obrigada ao Diretor do Museu Militar dos Açores, Coronel Manuel Marchã pelos incentivos e estímulos para concretizar esta tese, traçar novos caminhos e abrir novos horizontes.

À Sofia, pelo incentivo e ajuda na reta final.

Por último, a minha gratidão ao meu filho Diogo e ao meu marido José, pelo apoio, compreensão e paciência.

Um Muito Obrigada a todos.

Índice

Resumo	iii
Abstract	iv
Agradecimentos	v
Índice	vi
Índice de figuras	vii
Índice de quadros	x
Lista de abreviaturas e siglas	xi
Introdução	12
Capítulo 1	17
Os Açores e a II Guerra Mundial	17
1.1. A Aeronáutica Militar Portuguesa na ilha de São Miguel	17
1.2. Planeamento, localização e construção do campo de aviação	25
1.3. Utilização militar da infraestrutura aeroportuária	48
Capítulo 2	54
O Aeródromo de Santana e a Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos	54
2.1. As obras de adaptação	54
2.2. O início das operações da companhia aérea açoriana	64
2.3. O “Aerovacas” e a opinião pública micaelense	78
2.4. A construção do aeroporto da Nordela e o abandono do aeródromo de Santana	82
Capítulo 3	89
A erosão do Aeródromo de Santana – Memória e Património	89
3.1. Os suportes da Memória: Arquivos, Imprensa e Imagens	89
3.2. As marcas desprezadas do património imóvel	94
3.3. Identidade perdida e paisagem transformada	102
Conclusões	110
FONTES E BIBLIOGRAFIA	112
ANEXOS	120
APÊNDICE	128

Índice de figuras

Figura 01	Supomos, que seja um cartoon do Major Humberto Delgado.	20
Figura 02	O avião <i>Junkers JU-52</i> a ser desembarcado na doca de Ponta Delgada.	20
Figura 03	O <i>Junkers JU-52</i> a ser transportado para o campo de aviação de Santana (fevereiro de 1942).	21
Figura 04	Um dos <i>JU-52</i> a ser escoltado por patrulhas de caças Gloster Gladiator (17de abril de 1942).	22
Figura 05	Identificação de aviões, que operaram nos Açores, “ <i>Vickers valparaiso</i> ” assinalado a vermelho, “ <i>Gloster Gladiator</i> ” assinalado a verde e o “ <i>Junkers JU-52</i> ” assinalado a azul.	24
Figura 06	Localização do Aeródromo de Santana - Torre de controlo (escala 1/50 000 e 1/25 000).	25
Figura 07	Planta geral do Aeródromo de Santana, escala de 1:2000 de 25/03/42.	29
Figura 08	Designação das pistas, sua orientação, dimensão e prolongamento.	30
Figura 09	Planta - Trabalhos de ampliação das pistas do Campo de Aviação, escala 1:4000 de 12/05/1943.	31
Figura 10	Reparação de pavimentos de macadame, Estrada Nacional 1-1 ^a em Santana - Rabo de Peixe, junto ao aeroporto.	32
Figura 11	Planta parcelar – Terrenos ocupados para construção das pistas e edificações. Escala 1:2500 de 01/09/43.	34
Figura 12	Preço unitário das terras mensal.	35
Figura 13	Despesa e saldo geral das obras.	36
Figura 14	Trabalhos de ampliação do Campo 1942/43 – Instalações.	38
Figura 15	Cilindro utilizado nas obras de construção do Campo de Aviação, a ser rebocado por um “caterpillar”.	42
Figura 16	Instalações exteriores ao aquartelamento, e obras executadas no início dos trabalhos.	43
Figura 17	Proposta de luzes de sinalização em Santana.	46
Figura 18	Planta parcelar – Terrenos a adquirir por estarem ocupados pelas pistas e pelas faixas de rolamento dos aviões.	47
Figura 19	Aterragem do <i>Junkers JU-52</i> em Santana.	50
Figura 20	Primeira página do jornal a <i>Passarola</i> .	52
Figura 21	Aviadores que morreram pela Pátria em terras Açorianas.	53

Figura 22	Planta (escala 1:50) do alçado principal dos Serviços Técnicos e Torre.	56
Figura 23	Planta (escala 1:50) do alçado principal da Torre de Controlo.	57
Figura 24	Planta (escala 1:50) da Torre de Controlo.	58
Figura 25	Calculador Dalton E-6B – anverso.	61
Figura 26	Calculador Dalton E-6B – reverse.	61
Figura 27	Balcão de depósito de bagagens da SATA na década de 1950.	62
Figura 28	Balança “Avery”, tipo A 732, do Aeroporto de Lisboa.	62
Figura 29	Sala do bar do terminal do aeroporto de Santana.	64
Figura 30	<i>Beechcraft</i> – Açor.	65
Figura 31	Escritório da SATA na rua dos Mercadores n.º 11 em Ponta Delgada.	66
Figura 32	Dia de cerimónia no aeródromo de Santana para apresentação do primeiro avião da SATA um <i>Beechcraft</i> , batizado no dia 15 de junho de 1947 com o nome <i>Açor</i> .	68
Figura 33	Conjunto de três recortes publicitados no jornal <i>A Ilha</i> .	73
Figura 34	Um dos <i>Dove</i> da SATA em voo rasante sobre a pista do aeródromo da Santana.	74
Figura 35	Um dos <i>Dove</i> da SATA na placa de estacionamento do aeródromo da Santana.	74
Figura 36	Placar de boas vindas, colocado no aeroporto de Santana.	75
Figura 37	Entrada do aeroporto de Santana.	76
Figura 38	Um dos <i>Dakota</i> DC-3 da SATA na pista do aeródromo da Santana.	77
Figura 39	<i>Dakota</i> CS- TAE segundo equipamento a ser adquirido pela SATA no aeródromo da Santana.	77
Figura 40	Chegada da poetisa Cecília Meireles ao aeródromo da Santana.	82
Figura 41	Notícia sobre o Aeroporto da Nordela.	83
Figura 42	Trabalhos de terraplanagem no aeroporto da Nordela.	87
Figura 43	Pista asfaltada do aeroporto da Nordela.	87
Figura 44	Inauguração do aeroporto de Ponta Delgada com a presença do Presidente da Republica, Almirante Américo Tomás.	88
Figura 45	Primeiras instalações da SATA no aeroporto de Santana.	91
Figura 46	Projeto de remodelação da pista do aeroporto de Santana - Planta com o esquema de movimento de terras (julho de 1960).	92
Figura 47	Conjunto de duas fotografias de Laureano Almeida, na primeira em fato de trabalho à porta da aerogare no aeródromo de Santana.	93

Figura 48	Fotografia em que se avista a torre de controlo do aeródromo de Santana e os edifícios à volta.	94
Figura 49	Fotografia em que a torre de controlo parece a estar ser “engolida” pela vegetação.	94
Figura 50	Fotografia dos serviços técnicos e da torre de controlo.	94
Figura 51	Na fotografia vemos uma casa feita em madeira pintada com uma camuflagem militar.	98
Figura 52	Planta das instalações técnicas construídas em madeira.	98
Figura 53	Edifício da aerogare no aeródromo de Santana.	99
Figura 54	Fábrica de rações, em Santana.	106
Figura 55	Fotografia do topo da torre de controlo e o telhado duma edificação rodeadas de vegetação.	107

Índice de quadros

Quadro 1	Material de terraplanagens da BA4.	37
Quadro 2	Lista de militares vindos da Escola Prática de Engenharia.	40

Lista de abreviaturas e siglas

SATA	Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos
BPARPD	Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada
ADMMA	Arquivo Documental do Museu Militar dos Açores
AMRG	Arquivo Municipal da Ribeira Grande
URSS	União Soviética
EUA	Estados Unidos da América
NATO	Organização do Tratado do Atlântico Norte
ONU	Organização das Nações Unidas
BA4	Base Aérea nº 4
ACIV	Aeroclube Ilha Verde
JU 52	Junkers JU 52
EEC1	Esquadilha Expedicionária de Caça n.º 1
BA3	Base Aérea nº 3
EEC2	Esquadilha Expedicionária de Caça nº 2
BA2	Base Aérea nº 2
BA5	Base Aérea nº 5
RAF	Força Aérea Real
B-17	“Fortalezas Voadoras” da RAF
EEC3	Esquadilha Expedicionária de Caça nº 3
OGMA	Indústria Aeronáutica de Portugal
CMA	Comando Militar dos Açores
MG	Ministério da Guerra
EM	Estado Maior
HF	High frequency
PSP	Polícia de Segurança Pública
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
CMRG	Câmara Municipal da Ribeira Grande
FAP	Força Aérea portuguesa

Introdução

O presente estudo, com o título *O Aeródromo de Santana na Ilha de S. Miguel (1942-1969): memória de um património desaparecido*, insere-se no âmbito de um trabalho de investigação para a obtenção do grau de mestre em Património, Museologia e Desenvolvimento pela Universidade dos Açores.

O interesse pelo tema prende-se com o facto de a autora, aquando da frequência do curso de Mestrado em Património, Museologia e Desenvolvimento, na unidade curricular de Património, Identidade e Desenvolvimento lecionada pelo Professor Doutor Carlos Riley, ter feito um trabalho sobre o *Aeródromo de Sant'Ana* que, de certa maneira, a sensibilizou, para dar a conhecer este património, do qual já pouco ou nada existe. É essencial preservar e divulgar a memória deste lugar, tendo em consideração que foi o primeiro campo de aviação da ilha de São Miguel.

Foram efetuadas algumas visitas ao lugar de Santana, na freguesia de Rabo de Peixe concelho da Ribeira Grande, por forma a conhecer melhor o local e fazer o levantamento fotográfico do que ainda lá existe. Recorremos também às memórias do Senhor Laureano Almeida, que exerceu funções em Santana e na Nordela nos serviços de manutenção e tripulação da Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos (SATA), encontrando-se já reformado. Este testemunho permitiu-nos conhecer a tradição e raízes da pequena comunidade aeronáutica que se formou em Santana entre 1947 e 1969. O recurso a esta técnica, assente na observação e recolha de testemunhos orais teve por finalidade compreender, colmatar e completar as informações recolhidas na Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada (BPARPD), e no Arquivo Documental do Museu Militar dos Açores (ADMMA).

Uma das dificuldades com que nos deparamos, foi a inexistência de bibliografia específica sobre o Aeródromo de Santana e salienta-se ainda, que na imprensa local da época sobretudo entre 1939 e 1945, por se tratar de momentos de guerra, não foi possível encontrar evidências noticiosas referentes à construção do campo de aviação, nem tão pouco fotografias, pois todas estas operações logísticas militares estavam rodeadas de secretismo.

A estrutura deste trabalho, encontra-se dividida em três capítulos. O primeiro capítulo, intitulado “Os Açores e a II Guerra Mundial” aborda a conjuntura histórica (II Guerra Mundial) que determinou a construção deste campo de aviação e a sua utilização militar até ao final do conflito. Importa referir que para a produção deste capítulo foi feito o levantamento documental na Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada, no Arquivo Municipal da Ribeira Grande (AMRG) e no Arquivo Documental do Museu Militar

dos Açores. O qual ainda se encontra numa fase inicial de organização. No entanto, a tarefa ficou mais facilitada por ser colaboradora deste Museu e conhecer bem a sua organização. Neste acervo documental fomos encontrando uma vasta panóplia de documentos sobre a construção do campo de aviação, que foi levada a cabo pela Engenharia militar no quadro da II Guerra Mundial. Para melhor enquadrar esta documentação apoiamo-nos na obra de António José Telo¹, na qual desenvolve com grande detalhe a importância geoestratégica e geopolítica assumida pelos Açores durante a II Guerra Mundial e no estudo de José Manuel Correia² sobre a presença da aeronáutica militar portuguesa nos Açores.

O segundo capítulo, intitulado *O Aeródromo de Santana e a Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos*, é dedicado à transição do seu uso militar para a aeronáutica civil conduzida pela Sociedade Açoreana de Transporte Aéreos. Para este capítulo foi pesquisada alguma documentação no arquivo desta companhia aérea, que no segundo semestre de 2021 foi transferido para a BPARPD. No entanto não nos foi possível identificar documentação relevante sobre o aeródromo. Assim, procurou-se conciliar a leitura da imprensa local com a consulta bibliográfica, sendo de destacar a obra de Ermelindo Peixoto, *De Sociedade de Estudos a Sociedade Gestora de Participações Sociais – Génese e Desenvolvimento Operacional*, lançada no sexagésimo quinto aniversário da SATA e Fátima Sequeira Dias, com a obra intitulada *Diário de Navegação*, publicada em 1997, uma edição comemorativa do quinquagésimo aniversário do primeiro voo comercial.

Finalmente, no terceiro e último capítulo intitulado *A erosão do aeródromo de Santana – Memória e Património* pretende-se contribuir para que não seja apagado da memória um *lugar* que está relacionado com a história da aviação dos Açores e com os primórdios da companhia aérea SATA. Este capítulo tem como objetivo demonstrar que, com a alteração da paisagem e do uso do solo, a comunidade deixa de desenvolver uma relação de identidade e memória com o património.

Para podermos dar a conhecer o “passado” e o “presente” procedemos ao levantamento fotográfico das poucas construções ainda existentes, mas devido ao abandono, elevada degradação, zonas cobertas de densa vegetação e de difícil acesso impediram que conseguíssemos fotografar pouco mais que o topo da torre de controlo.

Procuramos confrontar estas fotografias com imagens de arquivo para melhor se avaliar a erosão e as transformações ocorridas no antigo aeródromo.

¹ *Os Açores e o Controlo do Atlântico (1898/1948)*.

² *A presença da Aeronáutica Militar Portuguesa nos Açores (1941-1945)*.

Quando falamos, no período da II Guerra Mundial, “haverá que ter sempre em conta que Portugal era um pequeno país com grandes territórios ultramarinos dispersos por dois continentes e três oceanos. A sua capacidade de manutenção desse vasto território face a um conflito bélico generalizado era diminuta e ineficiente, pelo que Portugal só restava gerir uma neutralidade com o melhor bom senso estratégico possível e uma diplomacia superior.”³ Segundo António Telo, Portugal é um território “demasiado grande para que tenha a veleidade de o defender sozinho contra as cobiças das potências europeias”.⁴

As consequências da II Guerra Mundial foram bastante marcantes: redesenhou a geografia política no mundo, particularmente na Europa; levou à emergência de duas grandes potências económicas e militares, a URSS e os USA, que passariam a liderar dois blocos ideologicamente antagónicos (guerra fria), que levaram à criação de dois blocos militares, a NATO e o Pacto de Varsóvia; introduziu o vetor nuclear nos conflitos armados; esteve na origem da criação da ONU, entre outros.

Portugal, à semelhança de outros países como Espanha, Suíça e Irlanda, declarou a sua neutralidade, embora colaborante, pois não tinha condições económicas e militares para participar num conflito desta magnitude, “ (...) Salazar tinha sobretudo em mente a sobrevivência nacional de Portugal e a salvaguarda do vasto território espalhado na Europa (Continente, Açores, Madeira), em África (Angola, Moçambique, Guiné, Cabo Verde, São Tomé e Príncipe), e na Ásia (Macau, Goa, Damão, Diu, Timor), para a defesa do qual não dispunha de capacidade militar”.⁵

Portugal deixa de ter força e meios para impor qualquer condicionalismo aos novos interesses geopolíticos e geoestratégicos que então emergiam, implicando sempre uma atitude neutral de modo a não colidir com os interesses “sempre vitais” dos grandes países”.⁶ O governo português decide reforçar significativamente o dispositivo militar do arquipélago logo a partir do início da guerra⁷. Visava igualmente, “recuar” para as ilhas e territórios ultramarinos portugueses o maior número possível de pessoal e material, caso os alemães desencadeassem o plano “Felix”⁸ (ataque a Gibraltar, com a possível ocupação do território português) para que estes não caíssem nas mãos do inimigo e constituíssem o núcleo de um exército para futura recuperação da soberania portuguesa. Pretendia-se também garantir a segurança do funcionamento do governo nacional nos Açores, assim “Salazar aceitou transferir-se a si e ao seu governo para os Açores” na eventualidade do

³ GRAVE, 2000: 67.

⁴ TELO, 2000: 25.

⁵ ANTUNES, 1995: 17.

⁶ GRAVE, 2000.

⁷ WHEELER, 2005.

⁸ ANTUNES, 1995.

território do continente ser ocupado.⁹ Este reforço acelera-se a partir de 1941, constituído, no essencial, por vinte batalhões de infantaria, vinte cinco baterias de artilharia, treze companhias de engenharia, três esquadrilhas de aviação e uma esquadrilha de bombardeamento noturno e de transporte (exército), perfazendo um total de cerca de 32 000 mil efetivos distribuídos pelas ilhas de São Miguel, Terceira e Faial.¹⁰ O conceito geopolítico de defesa dos Açores, pode-se resumir em três pontos essenciais:

- A defesa faz-se contra qualquer ameaça, venha do lado dos Aliados ou do Eixo;
- O reforço da defesa deve concentrar-se nas ilhas de São Miguel, Terceira e Faial até então inexistente;
- A deslocação de meios aéreos, para os Açores.

É neste contexto que, logo no início do conflito, se iniciam as diligências para requisição (por aluguer) dos terrenos na freguesia de Rabo de Peixe necessários à construção das pistas e respetivas infraestruturas do futuro Campo de Aviação.

Finda a guerra, desmobilizados os meios aéreos que operavam em Santana e deslocada a Base Aérea nº 4 (BA4), em 1945, para as Lajes na ilha Terceira, esta estrutura militar em julho de 1946, foi adaptada para utilização de meios aéreos civis pela SATA, (uma vez que se encontravam concluídos os trabalhos da comissão liquidatária da BA4) o que permitiu fazer a ligação entre o aeroporto de Santa Maria (à época autêntica “placa giratória” da navegação aérea transatlântica) e a ilha de São Miguel, passando esta ilha a ter a sua porta de entrada pelo ar.

“A SATA começa a sua exploração quando se almejava para os Açores a sua abertura ao mundo e a sua plena integração no espaço do Atlântico no cenário de pós-guerra que se construía. A expectativa de um surto de ligações aéreas comerciais e civis entre os continentes sedimentava a política dos Estados para o futuro e duradouro tempo de paz que se estava projetando”.¹¹

Esta funcionalidade no *Aerovacas*, como era conhecido (pois as áreas circundantes das pistas eram pastagens de gado, levando muitas vezes, à existência de vacas junto às aeronaves) cessa em 1969 para a aviação civil com a inauguração do aeroporto da Nordela, localizado nos arredores de Ponta Delgada. A infraestrutura ainda serviu o Aeroclube Ilha Verde (ACIV) transitoriamente, regressando posteriormente as pistas de

⁹ ANTUNES, 1995: 66.

¹⁰ MARTINS, 2018: 99.

¹¹ DIAS, 1997: 9.

Santana à sua função original, a agricultura, ficando as suas estruturas edificadas ao abandono e conseqüente degradação. Encontrando-se este *lugar* apagado da paisagem o nosso propósito é que não seja apagado da memória.

Quando falamos de memória devemos ter em conta que ela constrói uma linha reta com o passado, alimentando-se de lembranças vagas e, por vezes, até contraditórias. Para Pierre Nora ela é ainda “um fenómeno sempre atual, um elo vivido no eterno presente”.¹² Referindo, também, que é nos diferentes lugares de memória que se guardam fragmentos do passado que podem contribuir de forma significativa para a produção de saberes sobre esse mesmo passado.¹³ Os lugares de memória não devem ser compreendidos como algo alheio, distante e desprovido de significado. Pelo contrário, devem contribuir para fazer com que os indivíduos percebam que os lugares guardam as memórias e as vivências dos seus antecessores. Devem ser levados a questionar “os porquês” desses lugares, “quais foram” os acontecimentos representados e “como foram parar” nesses ambientes que procuram guardar uma memória, que por sua vez não deve cair no esquecimento.¹⁴ Para Choay, em cada lugar existe um complexo processo que envolve a produção e a difusão de valores e ideias que estiveram presentes no processo de criação desses lugares.¹⁵

É fundamental compreendermos como são criados ou, pelo contrário, apagados os lugares de memória. Para Pollack, esses ambientes passam a ser vistos como lugares de perpetuação das memórias dos grupos que os produziram, contudo, nem sempre reconhecidos por todos.¹⁶ Os vários constituintes que integram a memória dizem que a mesma é um fenómeno socialmente construído, assegurando, que a “memória e a identidade são valores disputados em conflitos sociais”.¹⁷ Logo, a sua construção implica não somente lembrar, como também esquecer.

Será que o Aeródromo de Santana, por se reportar a um passado muito recente, foi condenado ao esquecimento pela geração presente?

Esperamos que este trabalho contribua para a construção da memória desse *lugar*.

¹² NORA, 1993: 9.

¹³ NORA, 1993.

¹⁴ RICOEUR, 2012.

¹⁵ CHOAY, 2006.

¹⁶ POLLACK, 1989.

¹⁷ POLLACK, 1992: 204.

Capítulo 1

Os Açores e a II Guerra Mundial

1.1. A Aeronáutica Militar Portuguesa na ilha de São Miguel

O arquipélago dos Açores pela sua localização estratégica no oceano Atlântico revelou desde muito cedo a sua importância no desenvolvimento dos transportes aéreos transatlânticos. Com o fim da Grande Guerra de 1914-1918, reconheceu-se a aviação como uma nova arma, quando comparada com os habituais meios terrestres e marítimos. Embora fosse constituída por pequenas máquinas com pouca autonomia de voo, estas serviam, principalmente, para efetuar voos de reconhecimento.

Em maio de 1919 assistiu-se à primeira travessia transatlântica feita pelo hidroavião *NC4 Curtiss* US Navy, fazendo escala na Horta e em Ponta Delgada, para se reabastecer.¹⁸ Na mesma altura foi publicada no jornal *A República* uma notícia intitulada “A travessia do Atlântico em hidroplano”, tendo reforçado a importância dos Açores neste contexto.

“S. Miguel não pode permanecer indiferente perante este facto verdadeiramente histórico (...) Por uma feliz escolha é no nosso porto, que tão relevantes serviços prestou à causa dos aliados, e particularmente à marinha americana, que descem os famosos hidroplanos e este simples facto vem evidenciar a excepcional (sic) importância da nossa ilha, como posição geográfica e estratégica.”¹⁹

Só com o eclodir da II Guerra Mundial é que a aeronáutica passa a ter um papel mais significativo, nas ilhas de Santa Maria, Terceira e São Miguel.

Assim, com vista à defesa integrada das ilhas dos Açores, durante a II Guerra Mundial, o Estado Português identificou a necessidade de estacionar em permanência no arquipélago, meios aéreos de combate.

A alteração de planos portugueses, em 1941, implicou, que quase toda a aeronáutica fosse transferida para os Açores, reforçado o dispositivo militar existente. É a partir desta data que os responsáveis portugueses se aperceberam que os Açores tinham

¹⁸ RILEY, 2015: 59-69.

¹⁹ Apud RILEY, ob.cit. 2015: 62.

uma importância superior à que pensavam ter. A decisão seria, em caso de ataque, retirar o Governo para as ilhas e colocar o máximo de forças disponíveis, porque caso o Continente fosse atacado, todo o armamento seria destruído ou capturado se existisse uma invasão. Assim, perante uma situação que ameaçava escapar ao controlo nacional, o Governo Português decide transferir efetivos militares e a quase totalidade da aviação para os Açores. Foram mobilizadas unidades de artilharia antiaéreas e tropas de engenharia no mês de maio e, em 4 de junho de 1941, embarcam os primeiros aviões.²⁰

Para enquadramento militar e operacional foi criado, em Ponta Delgada, o “Alto Comando Militar dos Açores” que era composto por um Comando de Aeronáutica e um Comando Marítimo de Defesa. Seria às ordens deste Comando Militar que a Engenharia militar iria começar as obras de terraplanagem nos futuros aeródromos de Santana em Rabo de Peixe (São Miguel), e Lajes (Terceira) nos primeiros dias de junho de 1941.²¹

O navio a vapor *Mirandela* chegou aos Açores a 8 de junho e ancorou no porto de Ponta Delgada para descarregar tropas e material de guerra bem como o destacamento de militares da Aeronáutica. Após uma análise da situação e os necessários reconhecimentos, foi decidida a instalação da BA4 na zona de Rabo de Peixe, na ilha de São Miguel, em agosto de 1942, onde já tinham sido colocados quinze aviões de caça *Gladiator* no ano anterior, constituindo a Esquadrilha Expedicionária de Caça n.º 1 (EEC1), cedidos pela Base Aérea n.º 3 (BA3) de Tancos. A este dispositivo foram aumentados cinco bombardeiros *Junkers JU-52* em 1942. A Esquadrilha de Caça n.º 1 foi comandada pelo capitão Piloto Aviador Rodrigues Costa. Possuía dois Alferes, quatro Segundos-Sargentos, dois Furriéis e um Primeiro-Cabo. Para a ilha Terceira, para a zona da Achada, seguiu a Esquadrilha Expedicionária de Caça n.º 2 (EEC2), constituída por quinze aviões de caça *Gladiator*, cedidos pela Base Aérea n.º 2 (BA2) da Ota. A Esquadrilha de Caça n.º 2, comandada pelo então Tenente Piloto Aviador Manuel Pinto Machado Barros, possuía um Alferes, cinco Segundos-Sargentos, dois Furriéis e um Primeiro-Cabo.²²

É evidente que os caças *Gladiator* eram aviões antiquados para a época, sem capacidade de fazer frente aos bombardeiros que os beligerantes tinham na Europa, mas era o que havia disponível em Portugal para marcar uma posição militar e de soberania. Não obstante este facto, eram-lhes atribuídas missões de patrulhamento marítimo e de reconhecimento (tarefas que cabiam à aviação naval, mas que esta era incapaz de executar por ainda não possuir um dispositivo nos Açores).

²⁰ TELO, 1993.

²¹ CORREIA, 2016: 179-193.

²² CORREIA, 2016: 179-193.

Um dia após a chegada a Ponta Delgada, a EEC1, o material e os caixotes contendo os nove *Gladiators* foram transportados até Rabo de Peixe, onde para admiração dos pilotos, “em vez da esperada pista e das instalações para aquartelar o contingente, existia uma simples planície coberta por campos de milho e rodeada por montes (...).”²³

Com recurso a meios da Engenharia Militar, foram preparadas duas faixas de aterragem, enquanto os mecânicos procediam à montagem dos biplanos. Para fazer face à falta de acomodação da BA4, foram requisitadas casas à população civil para instalação dos militares e os caixotes de transporte foram utilizados para instalar o comando e as oficinas de material.²⁴

De acordo com António Telo “Em finais de junho (1941) levanta voo dos Açores o primeiro *Gladiator*, o que significa que só a partir desta altura se pode falar numa presença aérea portuguesa permanente nas ilhas.”²⁵ Aos comandos do avião “466” o capitão António Rodrigues Costa, efetuou o voo de experiência seguido por outros pilotos dos aparelhos “476” e “478”. No ano seguinte a EEC1 recebe, em São Miguel, o avião “463”, ficando assim, de novo, com uma esquadrilha de nove biplanos. A atividade aérea era frequentemente comprometida, pela falta de fornecimento de gasolina que vinha do continente.

Segundo José Correia “ultrapassadas as dificuldades iniciais de instalação em São Miguel e na Terceira, as duas Esquadrilhas Expedicionárias chegam ao final de agosto de 1941 em condições de integrarem o dispositivo do Comando Militar dos Açores para a defesa do arquipélago atlântico.”²⁶

Em finais de 1941, Lisboa, pressionada pela Inglaterra, aceitou fazer estudos sobre a possibilidade do alargamento das pistas das Lages e das infraestruturas das ilhas. O Major Humberto Delgado chega a Ponta Delgada em dezembro de 1941 com o intuito de fazer esses estudos e de inspecionar os aeródromos e meios aéreos que pertenciam à Arma de Aeronáutica nos Açores. Durante a sua estadia recolheu dados e elaborou um relatório (que ficou conhecido pela designação de “Delgado’s Blue Report Number One”)²⁷ sobre as condições existentes nas ilhas. As conclusões foram discutidas em Londres, bem como os planos de defesa conjuntos. Através da comunicação oficial entregue à Inglaterra a 3 de julho de 1942, esta fica a saber que Portugal aceita desenvolver a pista das Lajes e as infraestruturas portuárias dos Açores. É dada, ainda, a indicação que o aeródromo de

²³ CORREIA, 2016: 183.

²⁴ CORREIA, 2016: 182.

²⁵ TELO, 1993: 274.

²⁶ CORREIA, 2016: 185.

²⁷ VINTRAS, 1975: 40.

Rabo de Peixe está pronto, para receber os bimotores e que as restantes obras estão a avançar rapidamente.²⁸

Os representantes do Ministério dos Negócios Estrangeiros consideravam que as ilhas “eram agora uma necessidade estratégica de importância maior.”²⁹



Figura 1: Supomos, que seja um cartoon do Major Humberto Delgado

Fonte: Jornal a Passarola, II Série n.º 5 de 01/08/43

“Nas suas *Memórias*, Delgado refere que a sua análise das infraestruturas locais e das condições meteorológicas dominantes das ilhas tiveram influência decisiva na escolha pelos britânicos dos locais para implementação das suas esquadilhas em outubro de 1943.”³⁰



Figura 2: O avião Junkers JU-52 a ser desembarcado na doca de Ponta

Delgada. Fonte: AMRG, álbum fotográfico

²⁸ TELO, 1993.

²⁹ VINTRAS, 1975: 44.

³⁰ CORREIA, 2016: 179-193.

A 13 de fevereiro de 1942 desembarca em Ponta Delgada para assumir o comando da Base Aérea em Rabo de Peixe – Santana, o Capitão Humberto da Cruz, nomeado pelo Comando Geral da Aeronáutica Militar, bem como, o destacamento expedicionário, e ainda, três bimotores *Junkers 52*, desmontados, que foram “penosamente transportados ao longo de dezassete quilómetros de estradas rurais até Santana, missão esta que durou alguns dias.”³¹



Figura 3: O Junkers JU-52 a ser transportado para o campo de aviação de Santana (fevereiro de 1942). Fonte: Coleção José Manuel Correia

Como no aeródromo não existia uma oficina, os aviões foram montados ao ar livre. “Depois de montadas as aeronaves, são oficialmente batizadas com o nome de *Condestável* (avião ‘205’), *Infante* (avião ‘207’) e *Mouzinho* (avião ‘208’).”³²

A 17 de abril, o Capitão Cruz fez o voo inaugural de *Junkers 52* (avião ‘207’) e, no mês seguinte, os trimotores fizeram as primeiras ligações entre Santana e as Lajes.

Após serem recebidos os dois aviões (‘204’ e ‘210’) que completavam o lote de cinco que vieram da Ota, iniciaram-se os voos entre São Miguel e a Terceira, passando a ser assegurada a ligação dos Comandos Militares dos Açores e da Terceira pelos *Junkers*.³³ Estes aviões vieram permitir uma maior capacidade de ataque a uma eventual força de desembarque, missão que os *Gladiator* não conseguiam garantir.

³¹ CORREIA, 2016: 187.

³² Ibidem.

³³ CORREIA, 2016: 179-193.



Figura 4: Um dos *JU-52* a ser escoltado por patrulhas de caças *Gloster Gladiator* (17 de abril de 1942). Fonte: AMRG, álbum fotográfico

Segundo José Correia, “ficando a coordenação do contingente da Aeronáutica a cargo do Tenente-Coronel Anselmo Vilardebó, adjunto aeronáutico do Comando de Ponta Delgada.”³⁴ O Comando operacional da Aeronáutica Militar dos Açores tinha como comandante o Coronel Pinheiro Correia.³⁵

“Convencido de que a utilidade dos trimotores como bombardeiros seria, no mínimo, duvidosa, o Coronel Pinheiro Correia chega a instituir durante um breve período um ‘serviço’ de transporte aéreo de civis entre as ilhas, angariando receitas com as viagens entre São Miguel e a Terceira.”³⁶

A 15 de junho, a Esquadrilha Expedicionária n.º 1, passou a designar-se por “Grupo de Esquadrilhas Expedicionárias n.º 1”, tendo como comandante o Major Joaquim Baltazar.

A partir do mês de agosto de 1942 foi atribuída a Santana a denominação de Base Aérea n.º 4 (BA4) e às Lajes Base Aérea n.º 5 (BA5). A 15 de dezembro de 1942, a unidade EEC1 contabilizava treze *Gloster Gladiator*, tendo recebido também alguns aviões que tinham ficado no continente em reserva, embora apresentando baixas taxas de utilização dos seus aparelhos. As Esquadrilhas Expedicionárias contavam, ainda, com dois biplanos

³⁴ CORREIA, 2016: 187.

³⁵ José Pedro Pinheiro Correia foi observador aeronáutico, piloto e pioneiro da aviação militar, fez parte da Esquadrilha Expedicionária a Moçambique em 1917 durante a I Grande Guerra; durante a sua carreira militar desempenhou várias funções de comando e direção. Depois de passar à reserva esteve sempre ligado a atividades relacionadas com a Aviação portuguesa (CORREIA, 2016:187).

³⁶ CORREIA, 2016: 188.

Vickers Valparaiso, que eram por vezes, utilizados em missões de reconhecimento visual e fotográfico.³⁷

No início de 1943, e com o fim dos *Gladiator*, registou-se um menor número de aviões disponíveis para voo e os Grupos Expedicionários faziam todos os esforços possíveis para assegurar os vários serviços no aeródromo de Santana.

Em maio foi realizado o último voo dos caças que permaneciam em Santana, e no final de julho, o Comando da Aeronáutica, em Ponta Delgada, enviou todos os *Gladiator* em cargueiros com destino a Lisboa.

O Grupo de Esquadrilhas da BA5 foi desmobilizado após a partida dos últimos *Gladiator*, dando lugar a uma força expedicionária britânica que ocupou o aeródromo das Lajes, por via da cedência de facilidades aos Aliados. O Air Vice Marshall Bromet e os *Spitfire V* e *Swordfish* foram recebidos na Terceira, pelo piloto aviador português brigadeiro Tamagnini Barbosa.³⁸

“Com as aproximações do arquipélago defendidas pelas B-17 *Fortalezas Voadoras* da RAF (*Royal Air Force*) estacionadas nas Lajes, de pouca utilidade prática se reveste a presença dos *Junkers*.”³⁹ Assim, depois de terem cerca de dois anos de serviço nos Açores os trimotores regressaram ao continente para uma prolongada revisão geral em Alverca.

“A ordem de Serviço da BA4 de 29 de janeiro de 1944 abate à carga da Base todo o material *Junkers*, *Gladiator* e *Vickers* aí estacionado e, no dia seguinte, a Esquadrilha de Bombardeamento n.º 1 é efetivamente extinta para se acelerar o regresso do seu pessoal e equipamento à Ota.”⁴⁰

Com a saída dos *Gladiator* do Grupo de esquadrilhas n.º 1 da BA4 chega a São Miguel, em meados de 1944, a “Esquadrilha Expedicionária de Caça n.º 3” (EEC3) que vem equipada com *Curtiss Mohawk IV* (Hawker 75). Tinha ao seu comando o Capitão Joaquim Brilhante Paiva⁴¹, um Tenente, dois Alferes, dois Primeiros-sargentos, um Segundo-Sargento e três Primeiros-Cabos, um total de dez pilotos-aviadores.

Embora o abastecimento de gasolina tenha melhorado, no início do ano 1945, ainda assim, o número de horas voadas continuou a ser pouco expressiva.

José Correia, no seu estudo já referido, cita o exemplo da caderneta de voo do 1º Cabo Costa Afonso mostra-nos que entre janeiro e junho de 1945 este aviador da EEC3

³⁷ CORREIA, 2016: 179-193.

³⁸ Ibidem.

³⁹ CORREIA, 2016: 190.

⁴⁰ Ibidem.

⁴¹ Desempenhou cargos de direção e em 1960 foi Chefe do Estado-Maior da Força Aérea (CORREIA, 2016: 191).

averbou cerca de dezassete horas de voo em dezoito saídas, um valor mais do que modesto para um período de seis meses, mas que se compreende numa fase em que as necessidades operacionais locais dificilmente justificariam uma atividade aérea mais significativa. Em maio de 1945, com o fim das hostilidades na Europa, a Esquadrilha foi desmobilizada e a 21 de junho o Comandante, alguns dos pilotos e restante pessoal de apoio acabariam por embarcar no vapor *Lima* com destino a Lisboa. Como não se conhece registo de entrada nas OGMA dos *Curtiss Mohawk*, julga-se que terão sido abatidos em São Miguel. Na (fig. 5) encontram-se identificados os aviões que operaram nos Açores, *Vickers valparaiso* assinalado a vermelho, *Gloster Gladiator* assinalado a verde e o *Junkers JU 52* assinalado a azul.

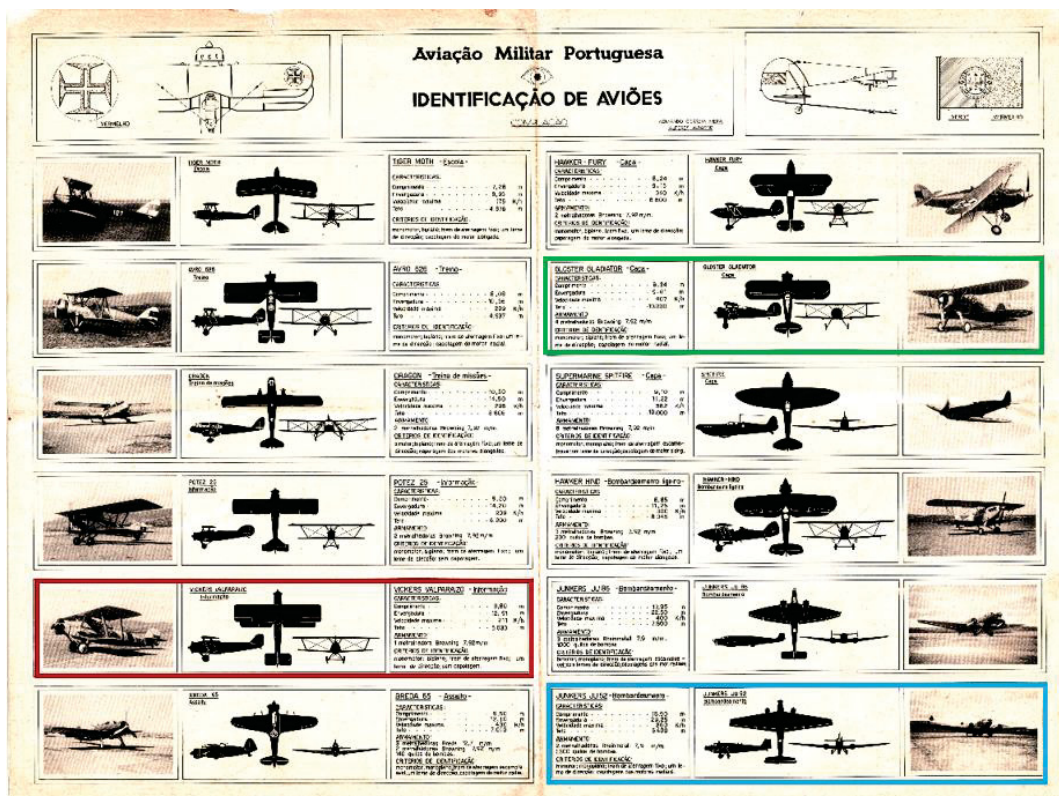


Figura 5: Identificação de aviões, que operaram nos Açores, “Vickers valparaiso” assinalado a vermelho, “Gloster Gladiator” assinalado a verde e o “Junkers JU 52” assinalado a azul

Fonte: ADMMA, pasta 2285

1.2. Planeamento, localização e construção do campo de aviação

Como já fora referido anteriormente, no início dos anos 40, o Major Humberto Delgado foi incumbido de estudar os sítios onde se poderiam construir as estruturas aeroportuárias militares nos Açores. A escolha recaiu sobre Rabo de Peixe, em São Miguel, e nas Lajes, na Terceira⁴². De acordo com o Comando Militar dos Açores (CMA) “O prédio militar nº 47, designado por Quartel de Santana de Rabo de Peixe foi ocupado durante a mobilização por uma base aérea portuguesa e posteriormente por um destacamento da BA4.”⁴³

Na figura seguinte (fig. 6) podemos observar a localização do Aeródromo de Santana, com a torre de controlo, assinalada a vermelho.



Figura 6: Localização do Aeródromo de Santana - Torre de controlo (escala 1/50 000 e 1/25 000)

Fonte: Exército

No início do conflito, na Ilha de São Miguel, foram ocupados e alugados vários terrenos numa zona que abrangia as freguesias de Rabo de Peixe, Ribeira Seca, e Pico da Pedra, para que neles se construísse o que viria a ser o futuro aeródromo de Santana.

Ao serem criados os aeródromos tem de se ter sempre presente que estes vão condicionar o uso do espaço. Esse uso tem a ver, não só com a área de implantação da infraestrutura propriamente dita, mas também neste caso, com toda a área envolvente.

Para se dar início às obras, nesta altura, os equipamentos para a construção das pistas eram escassos, por isso houve necessidade de pedir a título de empréstimo algum

⁴² In <http://www.passarodeferro.com/2019/09/apontamentos-para-historia-da-aviacao.html> (janeiro 2021).

⁴³ DIE, CMA - Seção de Serviço de Fortificações e Obras Militares - N.º 35-E - S. Miguel, 14 de maio de 1951- Ao Chefe da 3ª Repartição da Direção de Arma de Engenharia – Lisboa.

material “Decauville”⁴⁴ (treze lanços retos de linha, uma placa giratória e duas vagonetas)⁴⁵ e algumas máquinas. Foi o caso de um cilindro, cedido pela Câmara Municipal de Ponta Delgada.⁴⁶ A Direção de Obras Públicas dispunha de uma máquina niveladora, com a capacidade de 3 m³ que esteve parada por falta do trator que a acompanhava. A mesma teve de regressar ao Continente por pertencer à Junta Autónoma das Obras da Hidráulica Agrícola e ali ser precisa.⁴⁷

Entretanto, tinham encomendado à “Casa Importadora” outro trator que tinha chegado a esta ilha e que estava à carga da BA4, o Caterpilar Diesel MG n.º 3011.

Assim sendo, havia toda a vantagem no emprego da máquina niveladora citada, pelo ótimo rendimento que produzia e, para esse efeito, pediram ao Comando de Aeronáutica que o trator em questão lhes fosse cedido ou emprestado, com os respetivos acessórios e ferramentas, ficando a sua manutenção e conservação por conta das obras do Campo de Aviação.

Com a crescente necessidade na procura e aquisição de materiais para as obras do Campo de Aviação e para as relações com o Comando de Engenharia e os serviços de contabilidade, em Ponta Delgada, confrontou-se a Direção de Obras com grandes dificuldades, devido ao seu isolamento e à falta de comunicações.

Por não disporem dum meio de transporte auto próprio, várias vezes, a urgência de certos trabalhos, que exigiam contatos pessoais, foram comprometidos.⁴⁸

Foi proposto pela Direção de Obras⁴⁹, que nas Obras do Campo de Aviação fosse feita a aquisição dum cilindro, cujo custo era de 9.000\$00.

Esta importância podia ser despendida pela obra n.º 23 – Conclusão do Campo de Aviação (S. Miguel), ficando o mesmo cilindro pertencendo à equipa de terraplanagens do Campo.

A Direção das Obras do Campo justificou esta aquisição, dizendo não possuir um cilindro pequeno para acabamento das pistas e trabalhos de pequenas reparações, tendo-

⁴⁴ O “Decauville” é um sistema de caminho-de-ferro de via muito estreita, que é formada por elementos metálicos, facilmente desmontados, transportados e reutilizados. As vagonetas eram inicialmente empurradas manualmente ou puxadas por cavalos.

⁴⁵ BPARPD, *Atas do Governo Civil*, ata da sessão ordinária da Comissão Administrativa da Junta Geral do Distrito Autónomo de Ponta Delgada, realizada no dia 12 de agosto de 1942.

⁴⁶ BPARPD, *Circulares da Junta Geral* - arquivo, ofícios do ano de 1941.

⁴⁷ ADMMA, “Nota n.º 63 de 27 agosto 1942, do Diretor das Obras do Campo de Aviação” *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

⁴⁸ A bem do serviço e da urgência dos trabalhos, convinha que fosse posta à disposição, para deslocação do diretor ou pessoal seu, uma mota com carro lateral ou uma moto simples, no que em igualdade, de possibilidades de lhe ser concedida, optaria, pela primeira.

⁴⁹ ADMMA, “Proposta n.º 2 de 19 dezembro 1942, do Diretor das Obras do Campo de Aviação” *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

se servido, para este fim, dum cilindro da Junta Geral - Obras Publicas, a quem foi entregue, por não poderem dispensá-lo por mais tempo. Foi feito o pedido de um cilindro para o Continente, mas não tinha data para chegar e, quando chegasse, não dispensaria a aquisição deste para poderem trabalhar simultaneamente em duas pistas o que muitas vezes, se tornava necessário.

Algumas das máquinas e tratores utilizados nos trabalhos do Campo de Aviação de São Miguel, foram vendidas ao Ministério da Guerra (MG), pela “Societé Coloniale Lda.”⁵⁰ Como operadores destas máquinas apresentaram-se na Direção de Obras três Furriéis graduados, que foram operários desta empresa. Nesta altura, devido à guerra havia grande escassez de óleo, valvulina⁵¹ e massa consistente, materiais essenciais para que as máquinas pudessem operar.⁵²

Também a água era um recurso natural de extrema importância para o Campo de Aviação e aquartelamentos próximos, situados em algumas das freguesias da Ribeira Grande, mais propriamente no Pico da Pedra, Ribeira Seca e Rabo de Peixe, mas muito escasso por falta de infraestruturas de canalização.

O Diretor dos trabalhos deste Campo contactou a Câmara no sentido de lhe serem “fornecidas mais seis palhas de água, visto se verificar ser insuficiente a quantidade de água primeiramente fornecida.”⁵³ Este assunto foi entregue ao Vereador do pelouro das águas que ficou encarregue de o resolver de comum acordo com aquela entidade, concedendo todas as facilidades necessárias para que a água naquela zona fosse melhor captada e aquele Campo fosse abastecido da melhor forma.

Posteriormente, foi solicitado pelo Comando Militar dos Açores à Câmara, entidade que detinha a captação e distribuição de água potável, a concessão das águas e aquedutos, para abastecimento dos respetivos aquartelamentos.

A Câmara propôs que, com base numa “elevada compreensão de interesse Nacional e com o propósito de colaborar na honrosíssima missão a que se propôs o Comando Militar dos Açores, fornecer gratuitamente àquele Comando a água necessária ao abastecimento dos seus aquartelamentos.”⁵⁴

“A Comarca está disposta a colaborar com o Ministério da Guerra na resolução do problema de abastecimento de águas (canalizações de Rabo de Peixe e Pico da Pedra) desde que este Comando faculte os capitais necessários por empréstimo, para as obras

⁵⁰ Foi empreiteira das terraplanagens do Aeroporto da Portela, em Lisboa.

⁵¹ É o nome dado ao óleo para a caixa de velocidades dos veículos.

⁵² ADMMA, “Confidencial nº 1 de 29 dezembro 1942, do Diretor das Obras do Campo de Aviação” *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

⁵³ AMRG, Registo de correspondência dirigida ao Sr. Governador Civil – 1939/1942.

⁵⁴ AMRG, Livro de atas nº 73 – Atas de 1941-1942: 163.

necessárias, e se for compensada pelo mesmo Ministério, das importâncias que normalmente receberia de comparticipação do estado.”⁵⁵

A obra "Abastecimento de água ao Campo de Aviação"⁵⁶ foi estimada em 80.000\$00, tendo sido gastos 52.427\$25 no ano de 1942, continuando os trabalhos para a sua conclusão no ano de 1943.

A 01 de janeiro de 1943 deram início à “Construção de tanques, depósitos, canalizações e filtros” no Campo de Aviação, com a verba remanescente do ano anterior de 27.572\$75, e tendo terminado em 21 de maio de 1943.⁵⁷

O Campo de Aviação (S. Miguel) ficou também conhecido por “Campo de Santana” por estar situado no *lugar* denominado Santana, entre as vilas de Rabo de Peixe e Ribeira Grande.

Foi construído pelo sistema de faixas orientadas (pistas) que no seu conjunto ocupavam uma zona retangular na direção Este-Oeste com as dimensões aproximadas de 1.000 x 800 metros, limitado a Norte pela estrada de Rabo de Peixe – Ribeira Grande, a Este pela baixa da Ribeira Seca, a Sul pelas alturas de cota 156 – 228 – 223 e 210, e a Oeste pela zona arborizada do lugar de Santana. Nesta zona encontravam-se diferenças de nível muito acentuadas (cerca 30 metros) no sentido Norte-Sul e acentuadas cerca de dois metros, no sentido Este-Oeste.

Se fosse necessário ampliar a mesma zona a fim de obter um aumento significativo do comprimento das pistas, esta ampliação, dada a configuração do terreno vizinho, seria praticável no sentido da diagonal Noroeste-Sudeste para o lado Sudeste (correspondente à pista um).

Como condicionamentos gerais do Campo designaram as alturas correspondentes às cotas 104 a Norte de Rabo de Peixe, e as alturas das cotas 156 – 228 – 223 a Sul. Quanto à zona arborizada a Oeste, não foi considerada obstáculo de maior, salvo os grupos de árvores ou árvores isoladas, que a prática do voo, viesse a denunciar como tal.

O campo compreendia quatro pistas com 100 metros de largura, designadas na planta, por pistas 1, 2, 3 e 4, formando entre si os seguintes ângulos:

- Pista 1 – Pista 2 – 35⁰
- Pista 2 – Pista 3 – 35⁰

⁵⁵ AMRG, Livro de atas nº 73 – Atas de 1941-1942: 170.

⁵⁶ ADMMA, “Processo da obra nº 29/PE – Abastecimento de Água ao Campo de Aviação de 31 dezembro 1942, do Diretor das Obras do Campo de Aviação”, pasta 2027.

⁵⁷ ADMMA, “Processo da obra nº 29/1943, Trabalho nº 1, do Diretor das Obras do Campo de Aviação”, pasta 2790.

- Pista 3 – Pista 4 – 62°
- Pista 4 – Pista 1 – 49°

Existia ainda, uma pista 5, na direção Norte-Sul com 60 metros de largura que, pelos acentuados declives que representava, devia ser considerada como pista de ligação entre as pistas 1, 2 e 3; e só como pista de recurso para aterragens de Norte para Sul.

O campo não tinha zonas que pudessem considerar-se alagadiças e o terreno era de uma maneira geral de natureza consistente. Só parte das terraplanagens foram executadas por meios mecânicos com elaboração de aterros.

Na planta do aeródromo de São Miguel de escala de 1:2000 (fig. 7), observam-se as pistas 1, 2, 3, 4 e 5 as suas orientações, os terrenos cultivados que se encontravam à sua volta, assim como, as estruturas que já existiam, quando esta foi elaborada, em 25 de março de 1942 e as que ainda faltavam executar.



Figura 7: Planta geral do Aeródromo de Santana, escala de 1:2000 de 25/03/42

Fonte: ADMMA, pasta 2185

Todas as pistas eram de terra, sem pavimento especial, encontrando-se naquela altura cerca de um terço da sua área, todas enroladas com erva natural. Era provável que essa área tivesse aumentado, mas acharam que o problema do enrolamento devesse ser considerado, pelo menos como complemento do enrolamento existente ou que pudesse vir a dar-se.⁵⁸

Na figura seguinte (fig. 8), indicam-se em conjunto as orientações, dimensões e prolongamento das diferentes pistas:

Designação	Orientação	Largura	Comprimento actual	Comprimento com prolongamento
Pista 1	NO - SE	100m.	1.050 m.	1.500 m.
Pista 2	O - E	100 m.	900 m.	1.200 m.
Pista 3	SO - NE	100 m.	1.150 m.	-
Pista 4	S - N	100 m.	700 m.	850 m.
Pista 5 (ligação)	S - N	60 m.	750 m.	-

Figura 8: Designação das pistas, sua orientação, dimensão e prolongamento. Fonte: ADMMA, FIA 724

Como as pistas eram de terra batida havia necessidade de uma manutenção constante para a livre circulação dos aviões nas pistas e para segurança, tornando-se necessário proceder à compactação de certas zonas daquelas pistas, sem a qual os mesmos aviões e, particularmente os pesados, poderiam correr sérios riscos.⁵⁹

Para esse efeito era utilizado um cilindro de uma tonelada, rebocado por um trator de vinte cavalos.

Em agosto de 1942 foram iniciados vários estudos sobre os problemas dos terrenos, assim como, a pavimentação da estrada de acesso.⁶⁰ No entanto, de acordo com a documentação da Direção das Obras do Campo de Aviação: “A drenagem que tinha chegava?”

Pelo conhecimento que tinham do comportamento das pistas, sem grandes precipitações, concluíram que ofereciam condições sofríveis de drenagem, o que atribuíram, à natureza do terreno, impermeável na maior parte (terra com elevada

⁵⁸ Um técnico Agrónomo procedeu à elaboração do seu estudo com a Direção de Obras e apresentariam superiormente o resultado deste estudo (ADMMA, pasta 2285).

⁵⁹ ADMMA, “Nota nº 36 de 20 abril 1942, do Diretor das Obras do Campo de Aviação” *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

⁶⁰ ADMMA, “Direção das Obras do Campo de Aviação” *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

percentagem de argila) e bastante permeável no restante (terra com algumas percentagens de cascalho e elementos grossos) circunstâncias favoráveis de uma boa drenagem superficial. Declives acentuados, do terreno, existência de drenagem mínima de proteção das águas dos taludes e ainda ventos fortes, em seguida às grandes precipitações, facilitavam a evaporação. Entenderam que para assegurar a utilização das pistas com todas as condições de tempo, deveria completar-se com uma rede de drenagem mais ampla.

Com o adiantamento dos trabalhos nas pistas 4 e 5 tornou-se necessária a deslocação da linha telefónica de Ribeira Grande - Rabo de Peixe que atravessava as mesmas pistas do lado Norte, por forma a não constituir obstáculos aos aviões que aterravam.⁶¹

A Direção de Obras, atendendo às condições do local julgou que a melhor solução seria a de estabelecer uma linha enterrada nos troços, em que atravessava as pistas, com uma extensão total de cerca de 300 a 400 metros. Este assunto foi encaminhado para a repartição competente, para estudo e resolução.

Para melhorar a capacidade operacional do Campo, foi projetado o prolongamento de cada uma das pistas tal como apresentado na (fig. 9) com os trabalhos que já estavam concluídos, os que faltava a drenagem, os praticáveis, em construção e os projetados.

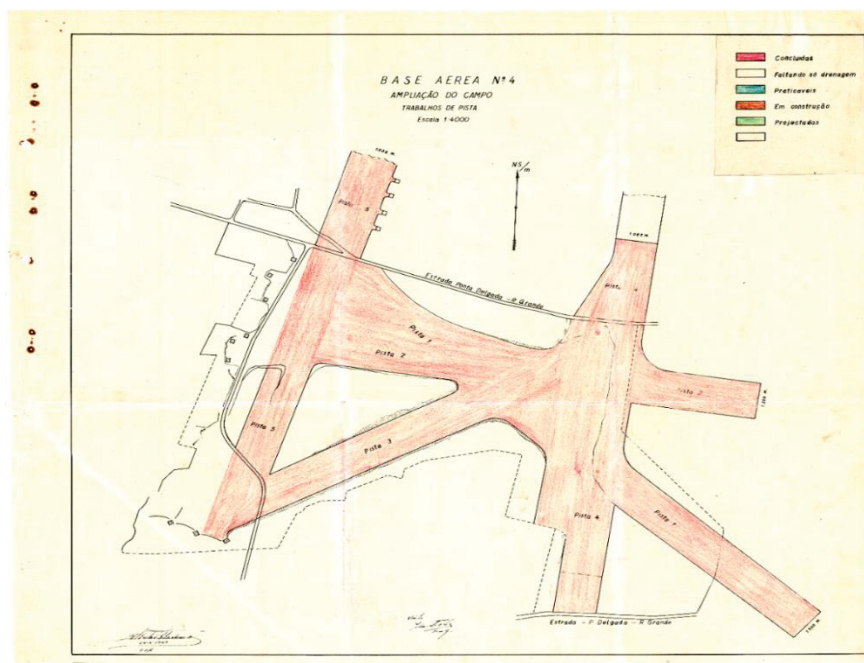


Figura 9: Planta - Trabalhos de ampliação das pistas do Campo de Aviação, escala 1:4000 de 12/05/1943. Fonte: ADMMA, FIA 732

⁶¹ ADMMA, “Nota nº 89 de 31 dezembro 1942, do Diretor das Obras do Campo de Aviação” *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

O Projeto de Prolongamento da pista 1 (anexo I, fig. 1), de 1.050 metros para 1.500 metros, foi orçamentado em 649.500\$00.⁶²

Os trabalhos relativos ao projeto de prolongamento da pista 2 (anexo I, fig. 2), de 900 m para 1.200 m, perfaziam um total de 702.300\$00.⁶³

Em conclusão, julgavam que as pistas 1 e 2, depois das obras de prolongamento, iriam oferecer condições regulares para serem utilizadas pelos aviões pesados.

A pista 3 com orientação Sudoeste-Nordeste⁶⁴ tinha o comprimento de 1.150 metros e devido às condições locais do terreno, não foi suscetível de ser aumentada, julgavam esta pista, como a consolidação das zonas menos consistentes, de condições deficientes para aviões pesados, na utilização pela entrada Nordeste.

No projeto de prolongamento da pista 4 (anexo I, fig. 3) a memória descritiva e justificativa refere-se ao prolongamento de 700 metros para 850 metros, para o lado Norte, atravessando a estrada de Rabo de Peixe à Ribeira Grande.

Este prolongamento melhorava sensivelmente as condições de utilização do Campo nesta direção e se considerassem a construção dos pontos de dispersão, a Norte do mesmo Campo, como podemos observar na planta geral (fig. 7), a sua construção seria então indispensável, por estabelecer a ligação dos mesmos pontos, com as pistas.

No projeto, ponderaram o problema de interrupção da estrada citada, que foi resolvido pela variante constituída pelas rampas de concordância e pela própria pista.

Como obras acessórias, contavam com a construção de um aqueduto de alvenaria e betão armado, para esgoto das águas da estrada Rabo de Peixe - Ribeira Grande e o pavimento da variante construída (fig. 10).⁶⁵



Figura 10: Reparação de pavimentos de macadame, Estrada Nacional 1-1ª em Santana - Rabo de Peixe, junto ao aeroporto

Fonte:PT/BPARPD/ACD/JGPDL-DOP/017/0003/000009

⁶² ADMMA, *Campo de Rabo de Peixe, Ilha de S. Miguel, Projeto do prolongamento da pista 1*, Comando da Engenharia, FIA 724.

⁶³ ADMMA, *Campo de Rabo de Peixe, Ilha de S. Miguel, Projeto do prolongamento da pista 2*, Comando da Engenharia, FIA 724.

⁶⁴ ADMMA, *Campos de Aviação nos Açores, Ilha de S. Miguel, Relatório*, CMA - Direção de Obras do Campo de Aviação, FIA 724.

⁶⁵ ADMMA, *Campo de Rabo de Peixe, Ilha de S. Miguel, Projeto do prolongamento da pista 4*, Comando da Engenharia, FIA 724.

Era conveniente, para o estudo e construção onde estas assentavam no Campo de Aviação, ter a análise dos terrenos que compunham as mesmas pistas.⁶⁶ Pelo que foi solicitado à Junta Geral Autónoma do Distrito de Ponta Delgada, por intermédio do seu Laboratório de Análises Bromatológicas e Agrícolas, a análise de vários tipos de terra que entravam na composição daquelas pistas.⁶⁷ Foram pedidas as seguintes análises:

- Análise mecânica: peso de um litro de terra; quantidade de cascalho, areia grossa, terra grossa e terra fina;
- Análise Física: cedimento arenoso grosseiro; cedimento arenoso fino; e, argila e sílica impalpável.⁶⁸

O Laboratório Distrital enviou os resultados das análises das terras, (anexo II, quadro 1) requisitadas pelo Comando Militar dos Açores, os quais tinham os números de registo – 14.116 a 14.122.⁶⁹

Com recurso a meios da Engenharia militar, as pistas foram construídas e melhoradas ao mesmo tempo que se desenvolviam algumas infraestruturas de apoio à aviação. Tal facto gerou um certo descontentamento manifestado por alguns proprietários e rendeiros, pelos prejuízos sofridos, pela devassidão a que os terrenos e as culturas tinham sido expostos e pelo facto de terem ficado à mercê das obras do Campo de Aviação, tendo chegado à Direção de Obras vários requerimentos com pedidos de indemnização.⁷⁰

No que diz respeito às culturas destruídas devido às obras, só no alargamento do 1º troço da pista 2, que estava em execução, foram inutilizados cerca de 1.200 m² da cultura de trigo existente a sul da mesma.⁷¹ Podemos verificar a relação que serviu de base ao pagamento, das indemnizações devida aos rendeiros das terras ocupadas que tiveram culturas destruídas (anexo II, quadro 2). Uma vez paga esta indemnização, todos os rendeiros poderiam satisfazer os seus compromissos perante os proprietários, até ao fim do arrendamento, em 01 de novembro 1942.⁷²

⁶⁶ ADMMA, *Campos de Aviação nos Açores, Ilha de S. Miguel, Relatório*, CMA - Direção de Obras do Campo de Aviação, FIA 724.

⁶⁷ BPARPD, *Atas do Governo Civil*, ata da sessão ordinária da Comissão Administrativa da Junta Geral do Distrito Autónomo de Ponta Delgada, realizada no dia 22 de abril de 1942.

⁶⁸ ADMMA, “Nota nº D.E. - 22 de 06 abril 1943, do Diretor das Obras do Campo de Aviação” *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

⁶⁹ Laboratório Distrital de Ponta Delgada/Secção de análises bromatológicas (Pasta 2285).

⁷⁰ ADMMA, “Informação de 13 agosto 1942, do Diretor das Obras do Campo de Aviação” *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

⁷¹ ADMMA, “Nota nº 39 de 11 maio 1942, do Diretor das Obras do Campo de Aviação” *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, Pasta 2181.

⁷² ADMMA, “Nota nº 72 de 19 novembro 1942, do Diretor das Obras do Campo de Aviação” *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

A partir desta data, deveriam as terras constantes da planta parcelar, ser consideradas como efetivamente ocupadas pelo Campo de Aviação e feitos os respetivos contratos de arrendamento. Assim foi elaborada uma relação dos terrenos com as áreas e nomes dos proprietários⁷³ (anexo II, quadro 3). Os arrendamentos fixaram-se em 1942 e 1943.

Na planta parcelar dos terrenos ocupados e utilizados para a construção das pistas e edificações (fig. 11) apresentada, consta a indicação dos terrenos ocupados no início do trabalho nas pistas, os ocupados para prolongamento das mesmas e os que foram ocupados em último lugar.

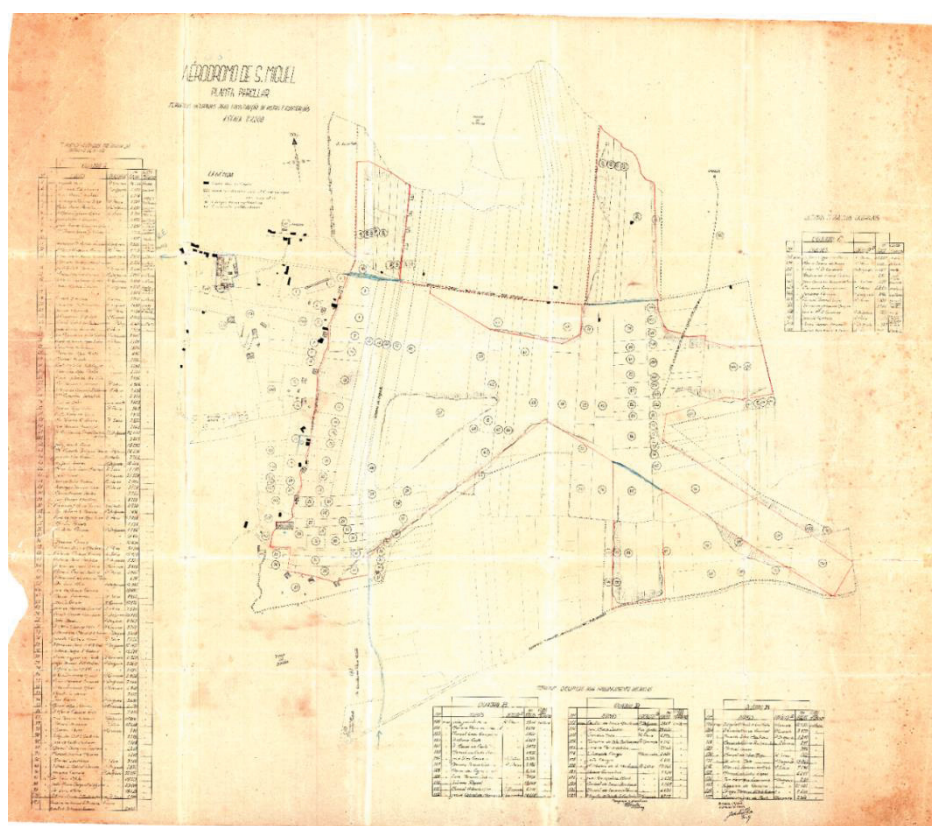


Figura 11: Planta parcelar – Terrenos ocupados para construção das pistas e edificações
Escala 1:2500 de 01/09/43. Fonte: ADMMA, pasta 601

Em novembro de 1942, a data provável de conclusão dos trabalhos⁷⁴ de prolongamento das pistas, a situação era a seguinte:

⁷³ ADMMA, “Despacho do Comandante Militar dos Açores” de 26 de junho de 1945, CMA, pasta 601.

⁷⁴ As datas apresentadas foram calculadas na base dos meios de trabalho disponíveis na hipótese das condições atmosféricas, durante o inverno, permitirem o mínimo de 20 dias uteis, de trabalho, por mês.

- Pista 1 - Prolongamento de 1050 para 1500 metros, o tempo de conclusão seria de 2 meses (fins de janeiro de 1943);
- Pista 2 - Prolongamento de 900 para 1200 metros, o tempo de conclusão seria de 5 a 6 meses (fins do abril ou fim de maio de 1943);
- Pista 4 - Sem o troço de saída do lado Norte, a obtenção da pista com 1000 metros, o tempo de conclusão seria de 5 meses (fins de abril de 1943);
- Pista 4 - (Completa) Tempo de conclusão seria de 6 a 7 meses (fins de maio ou junho de 1943);
- Pista 5 - (Prolongamento para 900 metros), o tempo de conclusão seria de 5 meses (fins de abril de 1943).

A duração provável total dos trabalhos que faltavam realizar (cerca de 200.000 m³ de terra) seria de seis a sete meses (fins de maio ou junho).⁷⁵

Para controle do preço de custos das terraplanagens e orientação da administração das obras executaram, o gráfico (fig. 12) que indica em cada mês o preço do m³ de terras movimentadas em relação ao preço no orçamento.

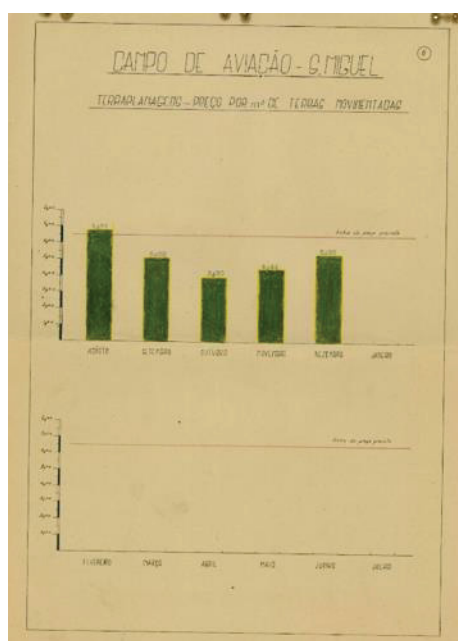


Figura 12: Preço unitário das terras mensal. Fonte: ADMMA, pasta 2181

A (fig. 13) contempla a parte administrativa de todos os trabalhos, com indicação da despesa e saldo em cada mês. O total dotado em 1942 tinha sido de 642.000\$00, mais as dotações feitas em setembro do mesmo ano, para os novos trabalhos no total de

⁷⁵ ADMMA, *Indicação do Estado das Obras no Campo de Aviação de S. Miguel*, Comando Militar dos Açores – Comando da Engenharia, FIA 732.

3.310.000\$00 e posteriormente em dezembro obtiveram um aumento no valor de 60.000\$00.

O saldo em dezembro era de 2.290.176\$50, importância que deveria ser dotada novamente em 1943, independentemente de qualquer verba consignada a outros trabalhos.

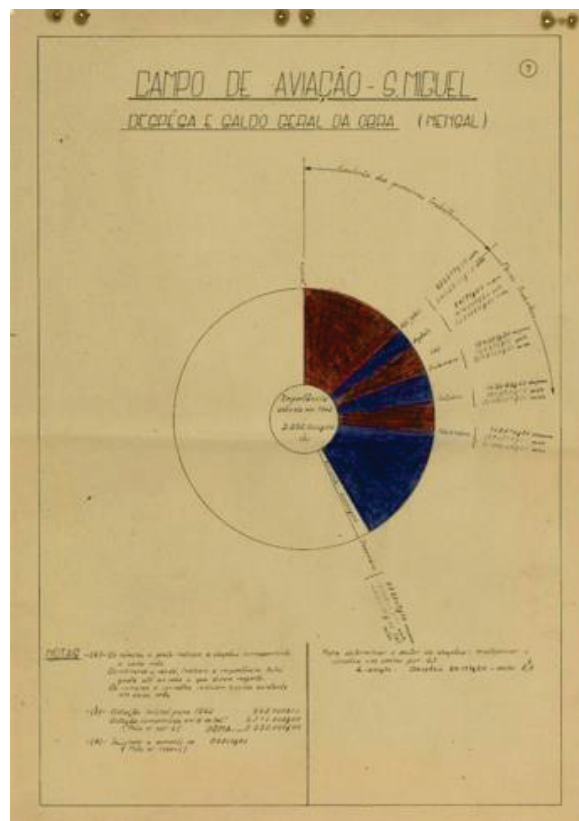


Figura 13: Despesa e saldo geral das obras. Fonte: ADMMA, pasta 2181

Para fazer face à falta de material de terraplanagens verificada nas obras da BA4, foi pedido ao Continente que enviassem um cilindro de 2 rodas de 4 a 6 toneladas.⁷⁶ Em relação ao mesmo material, a Direção de Obras viu muita vantagem em que pelo menos um dos tratores a embarcar fosse acompanhado de uma máquina acessória do tipo Bulldozer, a qual seria de grande utilidade na reparação de crateras provocadas pelos bombardeamentos inimigos, que porventura poderiam vir a dar-se nas pistas.

⁷⁶ O cilindro pedido poderia ser de duas rodas, com locomoção própria, ou de uma roda para ser rebocado por um trator.

No quadro infra apresentado poder-se-á analisar a relação do material de terraplanagens existente na Direção de Obras da BA4.⁷⁷

Quadro 1 - Material de terraplanagens da BA4	
Quantidade	Material
10	Vagonetes
100	Tranos Decauville
1	Placa giratória
1	Drezine a gasóleo
1	Drezine a gasolina
1	Niveladora " Le Tourneau", de 3 m ³
1	Trator R.D.6
1	Cilindro pés de carneiro de 2 elementos

Quadro 1: Material de terraplanagens da BA4. Fonte: ADMMA, pasta 2181

Quanto às obras, que foram projetados para o Campo de Aviação, em julho de 1942, foi apresentado ao Comando de Engenharia o anteprojeto das Instalações do Grupo de Esquadrilhas Expedicionário n.º 1, o qual a partir de 1943 passaria a designar-se por Base Aérea n.º 4.⁷⁸

Na memória justificativa e descritiva deste anteprojeto, encontramos referências às instalações técnicas e de alojamento, necessárias ao Grupo de Esquadrilhas Expedicionário n.º 1 em São Miguel, como complemento das instalações já existentes.⁷⁹

No que diz respeito às instalações técnicas, na planta geral (fig. 7), estavam indicadas as instalações existentes e a projetar.

Nas instalações existentes tornavam-se necessárias pequenas obras de adaptação nos edifícios destinados a oficinas, secção elétrica e armazém de óleos impostos pelo seu maior desenvolvimento. Como podemos verificar na (fig. 14) estavam construídos quatro depósitos para guardar gasolina, dois armazéns de sobresselentes, um hangar grande e seis abrigos para aviões.

⁷⁷ ADMMA, "Nota nº 79 de 02 dezembro 1942, do Diretor das Obras do Campo de Aviação" *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

⁷⁸ ADMMA, "Informação de 14 março 1943, do Diretor das Obras do Campo de Aviação" *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

⁷⁹ ADMMA, "Nota nº 48 de 05 julho 1942, do Diretor das Obras do Campo de Aviação" *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

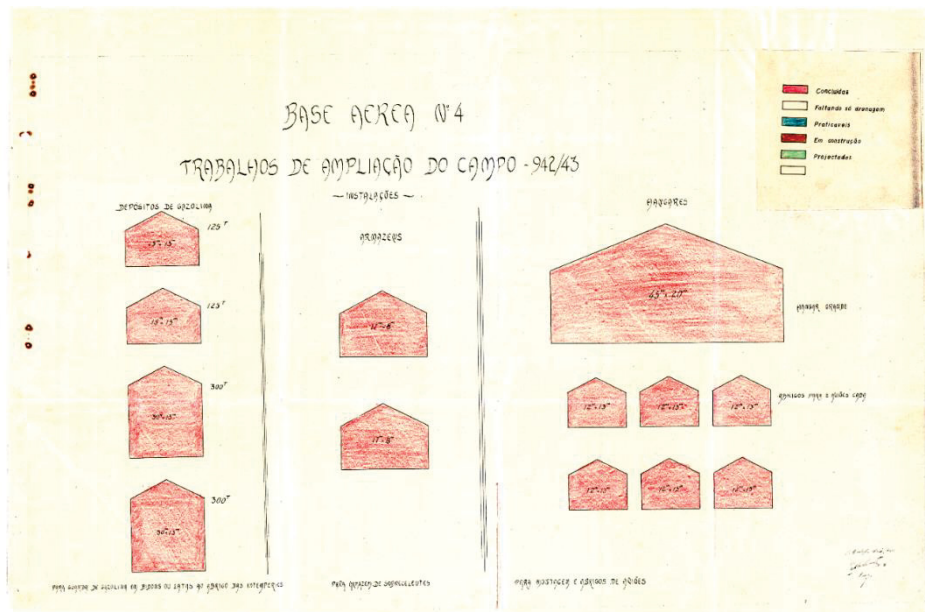


Figura 14: Trabalhos de ampliação do Campo 1942/43 – Instalações

Fonte: ADMMA, FIA 732

Nas instalações que seriam projetadas foram consideradas:⁸⁰

- Uma edificação em madeira destinada aos serviços técnicos do Comando do Campo e serviços de rádio e transmissão (anexo I, fig. 4);
- Parque e instalação para tratamento e armazenagem de paraquedas;
- Três abrigos para avião, com as dimensões de 13,50 x 12 metros;
- Depósito de gasolina (500 bidons) ao abrigo das intempéries como reforço dos depósitos existentes;
- Uma garagem com a ampliação da existente;
- Um hangar 46,87 x 19,40 metros (construção das paredes e montagem);
- Vestiário e postos de alerta, construídos em madeira, destinados à Esquadrilha de Caça n.º 1;
- Posto de alerta e sala de navegação, destinados à Esquadrilha de Caça n.º 3, em madeira (anexo I, fig. 5);
- Casa de tiro e de bombardeamento, destinados à Esquadrilha de bombardeamento n.º 1;

No que concerne aos alojamentos, a previsão era a seguinte:

- Para os oficiais, previa-se a adaptação de uma casa, em virtude da messe existente ser insuficiente;

⁸⁰ Estas instalações, tinham as disposições e dimensões constantes das respetivas plantas do anteprojecto.

- Para os sargentos, destinava-se a messe de Sargentos, que servia também de alojamento para os Sargentos Patrulha dos trimotores;
- Para os Cabos mecânicos e Praças aproveitavam as instalações existentes para a EEC1 e construíam-se barracas de madeira para a Esquadrilha de Bombardeamento n.º 1 e de Caça n.º 3;
- Além dos abarracamentos para alojamento, previam-se ainda, um refeitório de madeira (para 150 praças), um edifício destinado a cozinha, uma barbearia e sala do soldado em madeira;
- O pessoal seria alojado em barracas de madeira de 13,75 x 5,50 x 3,00, para vinte ou dez homens, conforme se tratasse de Praças ou Sargentos, sendo a capacidade por homem de 11,3 m³ e 22,6 m³, respetivamente.⁸¹ Sempre que possível, consideraram-se todos os abarracamentos e instalações de madeira em unidades de 13,75 x 5,50 para maior economia e facilidade de construção⁸²;

Além das instalações supra mencionadas foram ainda, previstas as seguintes:

- Barracas, que serviam de gabinetes de escrituração e arrecadação das Esquadrilhas;
- Instalações sanitárias para Sargentos;
- Instalações sanitárias para Praças.

Na planta geral figurava a localização das instalações técnicas e alojamentos, de acordo com as orientações do Comandante do Campo.

Nesta época em Portugal e particularmente nos Açores os recursos usados pela engenharia eram parcos e rudimentares, não existiam máquinas, para este tipo de trabalhos, sendo a grande parte das terraplanagens feitas de forma manual pelos trabalhadores. Também os materiais para a construção eram escassos, na ilha principalmente “a telha, a madeira e a pedra aparelhada.”⁸³ Existindo ainda falta de ferramentas de mecânico e ferramentas de reparações.⁸⁴

⁸¹ O sistema de barracas isoladas, para pequenas frações, correspondia a melhores condições de habitabilidade, sempre de considerar particularmente em tropas de aviação; e, o facto de serem todas iguais, além de permitir um trabalho em série, tem a vantagem de maior economia equivalente, à que resultaria dum abarracamento único.

⁸² Os diferentes abarracamentos, construídos em madeira foram reunidos em 3 agrupamentos: um formado pelos alojamentos de sargentos; outro pelo refeitório e sala do soldado; e, o terceiro pelos quartos de escrituração, arrecadações e alojamentos das Esquadrilhas de bombardeamento n.º 1 e de Caça n.º 3.

⁸³ ADMMA, “Nota n.º D.E. 3 de 09 janeiro 1943, do Diretor das Obras do Campo de Aviação” *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

⁸⁴ ADMMA, “Nota n.º D.E.14 de 14 março 1943, do Diretor das Obras do Campo de Aviação” *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

No "Plano de Obras a executar durante o ano de 1942 nas ilhas de São Miguel, Terceira e do Faial", aprovado pelo Subsecretário de Estado da Guerra, por despacho de 23 de julho último, figurava a quantia de 3.110.000\$00, destinada ao pagamento dos trabalhos mencionados da obra n.º IV/23-P.0."Conclusão do Campo de Aviação"- (S. Miguel).⁸⁵

Em outubro de 1942, a importância em dinheiro relativo ao Campo de Aviação de São Miguel, que transitava para o ano seguinte, era de 2.400.000\$00.⁸⁶

Em novembro de 1942, vindos da Escola Prática de Engenharia, os militares que constam da relação⁸⁷ do pessoal deste aeródromo especializado em trabalhos de máquinas 'Le Tourneau'.⁸⁸ Tal relação é no quadro infra apresentada.

Quadro 2 - Militares vindos da Escola Prática de Engenharia			
POSTO	Nº	NOME	ESPECIALIZAÇÃO
2º Sargento	12/E	Américo Pereira de Carvalho	Operador
2º Sarg Mecânico	59/E	Augusto do Carmo Duro	Mecânico e operador
1º Cabo	364/40	Manuel da Guia	Operador auxiliar
Soldado	141/40	Benjamim Rodrigues Damas	Operador auxiliar
Soldado	169/40	Anselmo Gonçalves Caçola	Mecânico e operador
Soldado	216/40	Acácio de Andrade	Operador auxiliar

Quadro 2 - Lista de militares vindos da Escola Prática de Engenharia

Fonte: ADMMA, pasta 2181

Para que as obras do Campo de Aviação pudessem avançar com maior rapidez procedeu-se à requisição de mão-de-obra civil de pedreiros, cabouqueiros e carpinteiros. Estes trabalhadores deveriam ser requisitados no concelho da Ribeira Grande, ao qual

⁸⁵ ADMMA, "Nota Nº 1.531-E P.º Avi. S. Miguel de 09 setembro 1942, do Comando da Engª ao Diretor das Obras da Base Aérea nº 4 e ao Chefe da Repartição de Contabilidade do C. M. A. - Ponta Delgada", pasta 2285.

⁸⁶ ADMMA, *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

⁸⁷ Como esclarecimento desta relação, referiram que o sargento Américo de Carvalho trabalhava como topógrafo e como condutor de terraplanagens, e que o sargento mecânico Augusto Duro, soldado nº 169/40, tinha pouca prática de reparações neste tipo de material.

⁸⁸ ADMMA, "Nota nº 77 de 01 dezembro 1942, do Diretor das Obras do Campo de Aviação" *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

pertencia o Campo de Aviação e de preferência nas freguesias de Rabo de Peixe e Ribeira Seca.⁸⁹

Esta requisição não seria uma tarefa fácil, já que os salários pagos aos “Trabalhadores” do Campo de Aviação eram muito baixos (1\$00/h), quando comparados com os salários dos trabalhadores de outras obras militares no Continente. Tal facto levou à mobilização dos trabalhadores para os campos agrícolas por estes lhes conferirem remunerações mais atrativas.⁹⁰ Desta forma a construção das instalações sofreram atrasos, os quais viriam mais tarde a ser ultrapassados graças à mobilização de mão-de-obra civil especializada.⁹¹

No início do ano de 1943 foi solicitado ao Comando de Engenharia, pelo Ministério da Guerra, indicações relativas ao estado em que se encontravam as obras dos Campos de Aviação de “Rabo de Peixe”, na Ilha de São Miguel, e das “Lajes”, na Ilha Terceira, e quais seriam as alterações nas dimensões das pistas, executadas após a última ida ao arquipélago dos Açores do Delegado do Ministério da Guerra, Major Humberto Delgado, no período de março a maio de 1942.⁹² Em resposta ao solicitado o MG foi informado que os trabalhos propostos e em execução para o Campo de Aviação de São Miguel, conforme os elementos fornecidos ao Major Humberto Delgado, compreendiam a construção de algumas instalações e o prolongamento das pistas 1, 2 e 4.⁹³

Os trabalhos que foram ordenados e cuja execução se encontrava em curso nesta data, foram os seguintes:

- Dois armazéns⁹⁴ de sobresselentes com 17 x 8 metros, três depósitos para gasolina em bidons, de 200 toneladas cada, seis hangares pequenos para

⁸⁹ ADMMA, “Nota nº 76 de 30 novembro 1942, do Diretor das Obras do Campo de Aviação” *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

⁹⁰ ADMMA, “Nota nº D.E. - 16 de 24 março 1943, do Diretor das Obras do Campo de Aviação” *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

⁹¹ ADMMA, “Informação de 21 maio 1943, do Diretor das Obras do Campo de Aviação” *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

⁹² ADMMA, “Nota nº 4-E de 06 fevereiro 1943, da 3ª Direção Geral do M. G. (E.M.E)” – *Indicação do estado das obras no Campo de Aviação de S. Miguel*, Comando Militar dos Açores – Comando da Engenharia, FIA 732.

⁹³ ADMMA, “Nota nº 12/D de 23 janeiro 43 da 3ª Direção Geral do M.G.” – *Indicação do estado das obras no Campo de Aviação de S. Miguel*, Comando Militar dos Açores – Comando da Engenharia, FIA 732.

⁹⁴ ADMMA, “Nota nº 81 de 02 dezembro 1942, do Diretor das Obras do Campo de Aviação” *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

aviões, um hangar grande 45x 20 metros, aproveitando a antiga cobertura do hangar n.º 4 da Amadora;⁹⁵

- Prolongamento da pista 4 Norte-Sul de 700 para 1190 metros, prolongamento da pista 5 (pista de ligação) Norte-Sul de 750 para 937 metros;
- Prolongamentos das pistas 1 Noroeste-Sudeste e 2 Este-Oeste (são os mesmos do projeto do Major Humberto Delgado);
- Prolongamento da pista 4, atravessaria a estrada da Ribeira Grande-Rabo de Peixe e seria uma variante ao projeto inicialmente feito, em que o eixo da pista fazia com o primitivo eixo, um ângulo muito pequeno. Com essa variante a pista 4 ficava com 1190 metros, enquanto que, com o prolongamento inicial, se obtinham apenas 850 metros;
- Prolongamento da pista 5 (pista de ligação com 750 m que não se previa que fosse prolongada e que foi aumentada para 937 m, atravessando a mesma estrada Ribeira Grande-Rabo de Peixe). Este prolongamento teve por fim dar a esta pista uma maior utilização, nas aterragens de Norte para Sul, em complemento da pista 4, que lhe era paralela e cuja entrada pelo lado Norte era mais difícil. Na fotografia da (fig. 15) podemos ver um cilindro, que servia para fazer a compactação das pistas de aviação.

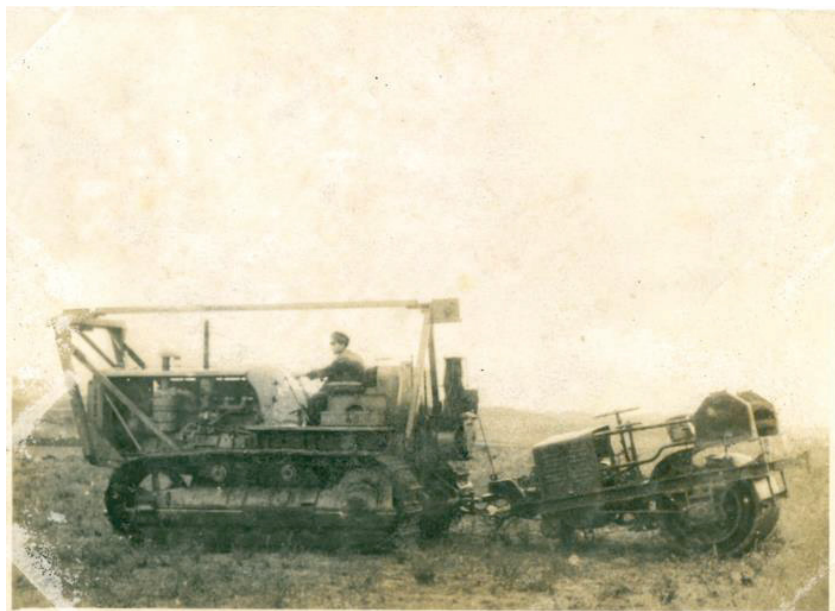


Figura 15: Cilindro utilizado nas obras de construção do Campo de Aviação, a ser rebocado por um “caterpillar”. Fonte: ADMMA, FIA 756

⁹⁵ Para este efeito foi necessário pedir que de Lisboa fossem enviadas com urgência a planta da cobertura, com a indicação das asnas, madres e contraventamentos se os houvesse e bem como os detalhes das asnas de tipo simples e reforçado e detalhes de montagem e funcionalmente das portas.

No mês de fevereiro, bem como nos seguintes foram-se sucessivamente concluindo os trabalhos ainda a executar, prevendo-se que na sua totalidade pudessem dar-se como concluídos em fins de maio.⁹⁶

Assim, em 14 de julho de 1943, o General Chefe do Estado-Maior do Exército, foi informado sobre o estado das obras (pistas, armazéns, etc.) no Campo de Aviação de São Miguel, como podemos observar na (fig. 14) apresentada.⁹⁷

Em 1943, fruto da assinatura do Acordo Luso-britânico de facilidades militares nos Açores, Portugal começa a receber equipamento militar suficiente para colmatar as deficiências existentes no exército. O apoio inglês serviu principalmente para “criar uma aeronáutica minimamente credível”⁹⁸ e em pouco tempo, esta passou a ser constituída por uma “força de 13 esquadrilhas, das quais três estão nos Açores”.⁹⁹

As pistas estavam, finalmente, concluídas e prontas para serem utilizadas.

Nas instalações concluíram-se os dois depósitos de gasolina para 300 toneladas, dois depósitos de gasolina para 150 toneladas, dois armazéns para sobressalentes, um hangar grande e seis hangares pequenos. Encontravam-se, ainda em construção dezassete aquartelamentos destinados aos Praças da Base. As obras executadas no início dos trabalhos foram quase todas improvisadas e fizeram-se adaptações às instalações que já existiam. Conforme ilustra a (fig. 16) as construções que faziam parte do aquartelamento encontravam-se a meio da construção (vermelho/castanho), a (verde) as que estavam projetadas, exteriores ao aquartelamento e a (vermelho) as já concluídas.

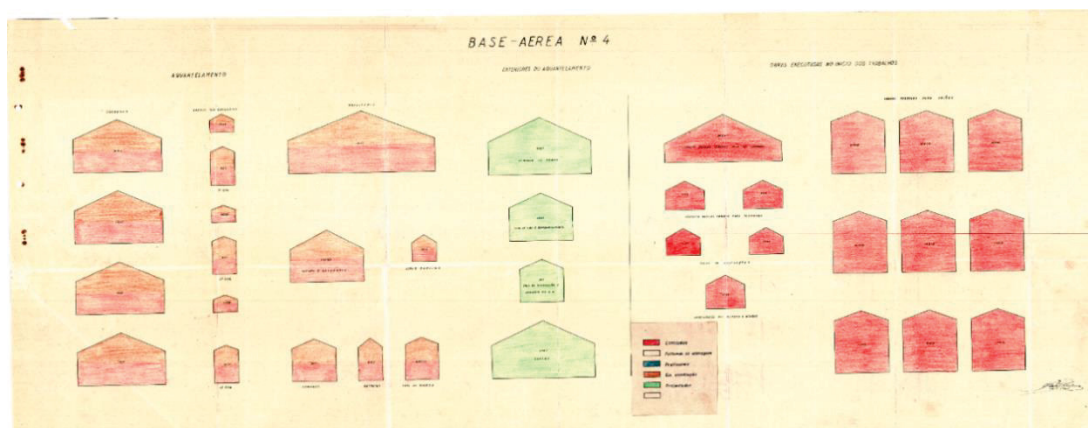


Figura 16: Instalações exteriores ao aquartelamento, e obras executadas no início dos trabalhos. Fonte: ADMMA, FIA 732

⁹⁶ Esta previsão assenta na base das condições climáticas permitirem, 20 dias de trabalho em cada mês e se mantivessem o número de trabalhadores nas obras do Campo, cerca de 1.200.

⁹⁷ ADMMA, “Nota nº14/A, confidencial, secreto de 07/07/43 de S. Ex^a. o General Chefe do Estado Maior do Exército” – *Indicação do estado das obras no Campo de Aviação de S. Miguel*, Comando Militar dos Açores – Comando da Engenharia, FIA 732.

⁹⁸ TELO, 1193: 407.

⁹⁹ TELO, 1993: 408.

Os trabalhos de prolongamento das pistas concluíram-se a 17 de julho de 1943, considerando-se nesta data todas as pistas como utilizáveis (1,2 e 3).¹⁰⁰

Findos os trabalhos de terraplanagem previstos na BA4, seria oportuno enviar às oficinas Gerais de Material de Engenharia, o trator D6 e a niveladora *Le Tourneau* em cumprimento do estipulado pelo Ministério da Guerra/Repartição de Gabinete/Mobilização.

Para que o Campo de Aviação de Santana não ficasse exposto à observação dos meios aéreos do inimigo poderia haver a necessidade de se tratar da sua camuflagem.¹⁰¹ Quanto à observação marítima do Campo apenas encontrava-se exposto às vistas do lado do mar a pista 5 no sentido Norte-Sul. Todas as outras pistas se encontravam ao abrigo da linha de alturas denominada "Morro de Rabo de Peixe", paralela à orientação geral do Campo. Naquela pista existiam hangares semienterrados que se denunciavam facilmente pelos seus trabalhos. Para estes hangares previu-se a sua cobertura com leivas, aguardando-se a estação climatérica própria para o fazer.

A maior parte das instalações circundantes às pistas eram de alvenaria com a pedra à vista, conforme os muros vizinhos existentes, e os que não eram encontravam-se pintados com cores escuras em harmonia com os muros e elementos vizinhos. Vistos do ar e do mar, destacavam-se, porém, os telhados por serem novos e se se quisesse diminuir este inconveniente haveria que pintá-los em tons mais apropriados, imitando telhados antigos embora esta prática exigisse uma conservação constante, em virtude da deterioração produzida pelas chuvas constantes.

As instalações que a este respeito deviam especialmente ser consideradas, seriam o hangar grande, cuja cobertura era de fibrocimento¹⁰² muito visível e os edifícios que serviam de armazéns e depósitos de gasolina.¹⁰³

Existia no Aeródromo de Santana um edifício destinado ao Comando de Campo que foi construído atendendo as necessidades das esquadrilhas que operavam no Campo, não estando prevista a existência de uma torre de controlo, uma vez que o número de aviões nacionais que utilizariam o aeródromo seria limitado. Mas considerando o aumento dos movimentos aéreos no ano de 1944, tornou-se necessário e urgente a construção, junto do edifício do Comando, de uma torre, em madeira, para efeito de controlo de

¹⁰⁰ ADMMA, "Informação de 09 julho 1943, do Diretor das Obras do Campo de Aviação" *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

¹⁰¹ ADMMA, "Nota nº 10-E de 16 julho 1943, do CMA – Comando de Engenharia, Pasta 2285.

¹⁰² Este tipo de cobertura foi uma inovação nos Açores, destinada a colmatar a falta de telha regional.

¹⁰³ ADMMA, "Informação de 20 agosto 1943, do Diretor das Obras do Campo de Aviação" *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

aterragens.¹⁰⁴ Para a sua construção foi necessário proceder ao corte de árvores e à instalação elétrica no edifício do Comando. Esta obra foi designada por “obra n.º 11/1944/trabalho n.º 13 - Construção de uma torre de controlo de aterragens na BA4” para a qual se despendeu a importância de 5.499\$60. Tal obra iniciou-se a 11 de abril de 1944 e foi concluída a 20 de maio de 1944.¹⁰⁵ Houve, também, a necessidade de se proceder à “instalação elétrica na torre de controlo de aterragens da BA4 ” (obra n.º 11/1944/trabalho n.º 20), cujo o valor foi de 3.007\$80, tendo sido iniciada a 30 de maio de 1944 e concluída a 07 de julho de 1944.¹⁰⁶

Para a sinalização de obstáculos do Campo de Aviação da BA4, a fim de serem permitidas aterragens noturnas, tornou-se necessária a colaboração das tropas do CMA que ocupavam a posição do Monte das Freiras.¹⁰⁷ Houve, igualmente a necessidade de procederem à demolição, por se tornar desnecessário e por constituir obstáculo apreciável, um abrigo que existia junto à estrada à direita da entrada do campo, a deslocação da antena do posto rádio e a iluminação a vermelho de alguns obstáculos existentes na pista.¹⁰⁸

Relativamente ao projeto feito para a instalação elétrica, para a sinalização vermelha dos picos em torno do aeródromo de Santana,¹⁰⁹ e uma vez que pretendiam alimentar também os circuitos de iluminação do edifício do “Flying Control” e dos aparelhos de rádio, era prudente, fazer a alimentação desde a central elétrica do Campo até aquele edifício. A Delegação Marítima Britânica enviou um relatório fornecido por um oficial-eletricista do Comando Britânico na Terceira, com o propósito de submeter propostas para a colocação de luzes de aviso no dito aeródromo. O controlo far-se-ia desde a torre de controlo de voo no aeródromo e todas as luzes seriam acesas por intermédio de um só interruptor.¹¹⁰

¹⁰⁴ ADMMA, *Obras instalações, terraplanagens, etc.*, Comando Militar dos Açores – Comando de Aeronáutica, Proc. 40.14.4.

¹⁰⁵ ADMMA, “Obra n.º 11/1944/Trabalho n.º 13 – Construção de uma torre de controlo de aterragens na B. A. N.º 4”, Comando Militar dos Açores – Comando de Aeronáutica, pasta 594.

¹⁰⁶ ADMMA, “Obra n.º 11/1944/Trabalho n.º 20 – “Instalação elétrica na torre de controlo de aterragens da B. A. N.º 4”, Comando Militar dos Açores – Comando de Aeronáutica, pasta 594.

¹⁰⁷ ADMMA, “Cópia da nota n.º 326/Ae-Secreto de 4 de dezembro de 1943, do CMA – Comando da Aeronáutica”, pasta 4642.

¹⁰⁸ ADMMA, “Proposta n.º 162/Ac de 20 dezembro 1943, do CMA – Comando da Aeronáutica”, pasta 4642.

¹⁰⁹ ADMMA, “Parecer de 4 de janeiro de 1944, do CMA – Comandante das Transmissões”, pasta 4642.

¹¹⁰ As posições das luzes indicadas no croqui serviam unicamente para se governar e a posição final seria escolhida pelo Oficial da RAF., Comandante do Destacamento, e pelo Oficial-Engenheiro encarregue da colocação das luzes, e em conformidade com as condições locais, do terreno. Propuseram ligar todas as três fases e um neutro (4 fios), até a Torre de Comando, com o fim de facilitar o abastecimento de luz para o edifício e para os aparelhos de radio, como também para as luzes de obstrução.

O projeto geral estava conforme o croqui apresentado (escala: 1/25.000) (fig. 17) e consistia na instalação de seis luzes vermelhas de aviso, colocadas em postes indicativos de terrenos perigosos nas proximidades do aeródromo.

O Comando Militar dos Açores informou o Sr. Abington Goodden, Delegado Marítimo Britânico nos Açores, que o projeto apresentado tinha recebido a aprovação do Comando, tendo em vista a necessidade de oferecer maior grau de segurança aos aviões que ali aterravam e levantavam voo.

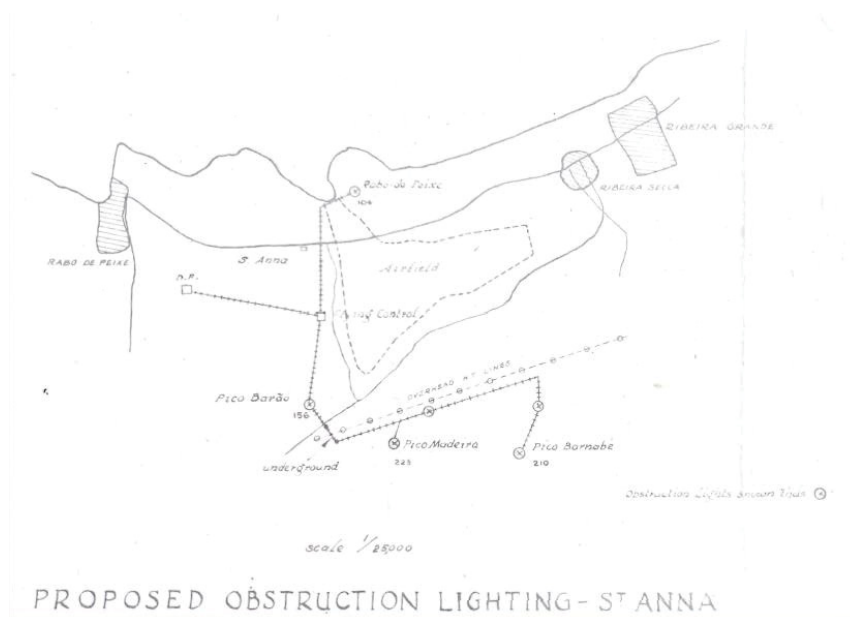


Figura 17: Proposta de luzes de sinalização em Santana

Fonte: ADMMA, pasta 4642

O material que nos termos do projeto viesse a equipar a BA4 seria, considerado material requisitado ao Comando Britânico e a ser pago pelo Governo Português nos termos do *Lend-Lease*.¹¹¹

Como vimos anteriormente, para que as pistas fossem construídas os proprietários ficaram privados da utilização dos seus terrenos através de um método não negocial. Eles foram temporariamente expropriados, a troco de uma renda que lhes foi imposta.

Em nota datada de 23 de junho de 1945,¹¹² o Comandante Militar dos Açores, solicitou ao Comando da Engenharia que avaliasse e organizasse o processo de compra amigável ou expropriação dos terrenos diretamente utilizados pelas pistas ou necessários

¹¹¹ O *Lend-Lease* foi o programa através do qual os Estados Unidos da América forneceram, por empréstimo, ao Reino Unido, a União Soviética, China, França Livre e outras nações aliadas, armas e outros suprimentos, entre 1941 e 1945.

¹¹² ADMMA, “Nota nº 1129/1” de 23 de junho de 1945, CMA, pasta 601.

à sua exploração e ao serviço dos aviões no aeródromo de Santana. O Comandante da BA4 entendeu que os prédios rústicos ou urbanos que não seriam necessários à utilização normal do referido Campo seriam devolvidos aos seus proprietários.

Através do telegrama (cifrado) n.º 30/cif de 03/02/1946 expedido de Lisboa, via rádio, da Repartição do Gabinete do Ministério da Guerra, para o Comando Militar dos Açores, haveria ainda algumas dúvidas em relação à aquisição dos terrenos dos aeródromos de Santana, das Lajes e de Santa Maria que o Ministro tinha mandado promover. Deveriam ter procedido à aquisição imediata dos terrenos que constituíam as pistas, incluindo as áreas totais das faixas de rolamento dos aviões; continuação do regime de aluguer dos terrenos exteriores às pistas até que, superiormente, se pudesse definir os que eram efetivamente necessários à utilização do Campo em tempo de paz, incluindo aqueles em que se encontravam as edificações; era urgente restituir aos proprietários os prédios rústicos ou urbanos que não estivessem a ser utilizados pelo aeródromo.

O Comando teria de enviar, com a máxima urgência ao Gabinete do Ministério da Guerra a estimativa das importâncias necessárias à aquisição de terrenos nos três aeródromos da região, acompanhadas da uma planta parcelar (fig. 18), com indicação dos nomes dos proprietários a ser indemnizados.

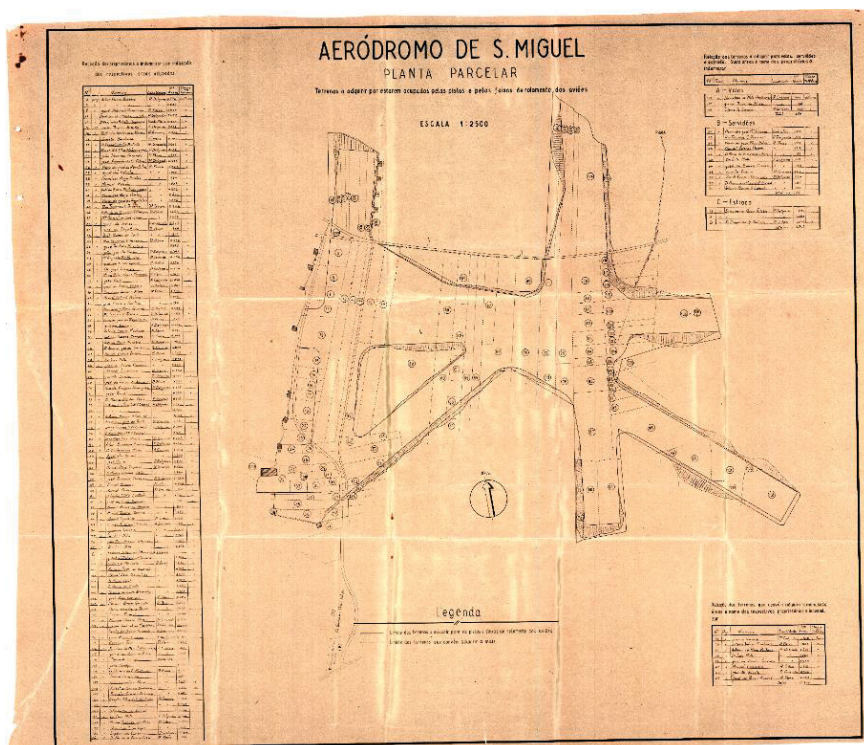


Figura 18: Planta parcelar – Terrenos a adquirir por estarem ocupados pelas pistas e pelas faixas de rolamento dos aviões. Fonte: ADMMA, pasta 601

No cálculo dos elementos solicitados era conveniente empregar nas ilhas de São Miguel e Terceira os serviços de engenharia em colaboração com os serviços de aeronáutica, na Ilha de Santa Maria deveria ser encarregue desta missão o respetivo Comando Militar.¹¹³

Quanto a São Miguel, aeródromo de Santana, para a compra dos terrenos indicados, para utilização direta pelas pistas ou necessários à sua exploração, foi enviado o valor de 5.900.000\$00, orçamento feito com base no preço do cereal estalão – o milho – por ser de uso corrente nesta região, tendo-se atribuído o preço para venda de 18\$00 (o alqueire).¹¹⁴

Quanto à Terceira, Aeródromo das Lajes, os terrenos ocupados pelas pistas foram avaliados em 5.206.182\$50, sendo o valor do alqueire de trigo de 23\$50.¹¹⁵

Porém, a questão residia no facto de este, ter sido construído numa área das Lajes que era “considerada o celeiro da ilha Terceira. O desvio da sua ocupação para outros fins acarretou de imediato problemas com os abastecimentos de cereais para a ilha Terceira”, como refere José Grave.¹¹⁶

Em anexo apresentamos as relações dos terrenos alugados destinados a instalações da BA4, bem como as relações das aquisições e dos terrenos ocupados pelas valas, servidões e estradas¹¹⁷ (anexo II, quadros 4 a 7).

Quanto aos contratos relativos aos terrenos, dos quais se fez a entrega parcial ou total, só produziria efeitos até 30 de abril de 1946.

1.3. Utilização militar da infraestrutura aeroportuária

Um dos acordos celebrados entre Portugal, Inglaterra e EUA foi relativo ao uso da concessão de facilidades nos Açores durante o período de Guerra de 1939-1945.

O Governo Português permitiu ao Governo de Sua Majestade do Reino Unido a utilização do aeródromo de Santana nas seguintes condições: “Facilidades para utilização, pelos aviões da Comunidade Britânica, do Campo de Rabo de Peixe, na ilha de São Miguel, como Campo de recurso, para aterragens forçadas, aterragens por falta de combustível, ou por motivos de avaria que não permita ao avião atingir o Campo das Lagens (sic),

¹¹³ ADMMA, “Telegrama (cifrado) Nº 30 de 03/02/1946 expedido Lisboa- Via rádio dia 02 às 20h25 recebido às 10h00”, CMA, pasta 601.

¹¹⁴ ADMMA, “Informação – Pedida pelo Chefe do EM do CMA de 07 fevereiro 1946”, CMA, pasta 601.

¹¹⁵ Ibidem

¹¹⁶ GRAVE, 2001:408.

¹¹⁷ ADMMA, “Nota nº 785-E do Comando de Engenharia de 15 de maio de 1946”, CMA, pasta 601.

entendendo-se que serão postos à sua disposição os recursos de que o Campo dispuser.”¹¹⁸

Em agosto 1941 a EEC1 iniciou as suas missões de treino operacional de rotina, voos de acrobacias em grupo e de reconhecimento visual e fotográfico. Praticavam descolagens em alerta, subidas rápidas e provas de altitude de forma a testarem os sistemas de abastecimento de oxigénio. Este tipo de treino que os pilotos portugueses faziam era muito importante para poderem intercetar os *Focke Wulf 200 Condor*, que sobrevoavam o arquipélago a grande altitude sem qualquer consequência.

Devido à falta de combustível que vinha do continente e às terríveis condições meteorológicas, esta unidade ficou condicionada apenas à rotina das operações diárias. Face a estas limitações, “escoltam-se comboios de navios nas águas territoriais do arquipélago ou sobrevoam-se navios torpedeados pelos submarinos alemães na penosa missão de localização de naufragos e vítimas mortais.”¹¹⁹ Neste contexto, foi implementado um sistema de alerta que, recorrendo a postos de rádio militares (no CMA, em Santana e nas Lajes) articulados com os meios aéreos permitiam o reconhecimento “à distância com a finalidade de informar a presença dos movimentos das forças navais ou aéreas, da sua nacionalidade, natureza e direção, bem como a atuação contra aviões que sobrevoassem as ilhas ou as suas águas territoriais e não respeitassem os sinais de identificação. Para esse fim, era necessário que, nos aeródromos, uma patrulha de aeronaves estivesse em permanente prontidão para levantar voo, seguindo-se, no estado de alerta, a mobilização de toda a aviação e pessoal em terra, de forma a deslocar de imediato com todo o material disponível.”¹²⁰

Os *Gladiator* faziam parte do dispositivo de vigilância e alerta com pessoal e aeronaves de prontidão para atuar de imediato contra forças navais ou aéreas.

A 2 de maio 1942 foi inaugurada uma carreira semanal entre Rabo de Peixe e as Lajes com recurso aos trimotores *JU 52* (fig. 19) com capacidade para 17 passageiros. Não foram estes anos de atividade no aeródromo de Santana isentos de acidentes, tanto em terra como no ar.

¹¹⁸ Ministério dos Negócios Estrangeiros.1946. DOCUMENTOS – Relativos aos acordos entre Portugal, Inglaterra e EUA para a concessão de facilidades nos Açores durante a Guerra de 1939-1945. Lisboa.

¹¹⁹ CORREIA, 2016: 185.

¹²⁰ REZENDES, 2015: 66.



Figura 19: Aterragem do Junkers JU-52 em Santana. Fonte: Espólio da Fotografia Nóbrega, Lda. Arquivo Nóbrega/Instituto Cultural de Ponta Delgada

No dia 22 de abril de 1943, quando um dos aviões *Gladiator* desta Base aterrava após um voo de treino, embateu contra umas pedras colocadas a meio da pista Norte-Sul destinadas à sinalização das estacas de nivelamento e que pelas suas pequenas dimensões, não podia ser vista pelo piloto. Deste acidente resultaram apenas danos, no aparelho.¹²¹

Um outro acidente ocorreu envolvendo umas carroças aquando da aterragem dum avião *JU 52*, na pista 3. As carroças envolvidas na ocorrência executavam obras no pavimento da pista supra citada.¹²² Não lhes foram atribuídas responsabilidades no acidente e tiveram direito a uma indemnização pelos prejuízos sofridos.¹²³

Um terceiro acidente, ocorrido em data indeterminada, envolveu o Alferes Carlos Burnay aos comandos de um *Mohawk MK IV*, teve um acidente para os lados do Pico Vermelho (Lagoa). O avião caiu, mas o piloto sobreviveu, tendo sido socorrido por uns

¹²¹ Nota Nº 227 de 24 de abril 1943, do Comandante da BA4 ao Diretor das Obras do Campo de Aviação - S. MIGUEL, pasta 2285.

¹²² Essas carroças tinham saído da pista para dar lugar à aterragem do avião, encontrando-se no momento do acidente no taludo lateral já fora delas cumprindo o que se encontra determinado pela Direção de Obras. Pela carroça de Manuel Oliveira Falcão – 100\$00 e pela carroça de João Tavares Silva – 500\$00.

¹²³ ADMMA, “Informação de 30 julho 1943, do Diretor das Obras do Campo de Aviação” *Aeródromo de S. Miguel em Santana, correspondência expedida*, CMA-Direção de Obras do Campo de Aviação, pasta 2181.

homens da Ribeirinha que estavam a apanhar espadana acabando por “cortar as correias que o prendiam e passado alguns minutos a aeronave explodiu.”¹²⁴

Alguns dos pilotos viviam na Ribeira Grande e quando por lá passavam gostavam de fazer acrobacias e a população gostava de apreciar tais manobras. Mas, houve um acontecimento “profundamente marcante”¹²⁵ na vida destas pessoas, quando as esquadrilhas completavam o primeiro semestre de operações. Um dos pilotos, que era o “mais apreciado e mais estimado”,¹²⁶ o Segundo Sargento Álvaro Guimarães dos Santos¹²⁷ da EEC1, na tarde de 10 de outubro de 1941, morreu numa missão de rotina no *Gladiator* “480”. O seu corpo foi recuperado alguns dias depois na encosta de um monte, perto deste aeródromo.¹²⁸

O mesmo sucedeu ao Sargento-aviador Cardoso.¹²⁹ Levantou voo desta unidade militar na tarde do dia 13 de maio de 1943 e não regressou. O seu corpo foi encontrado na encosta do Pico da Vara, desconhecendo-se as razões do embate. Ficou sepultado em Rabo de Peixe. A 16 de setembro de 1943 o *JU 52 n.º 210* destruiu-se quando aterrava devido a um incêndio a bordo.¹³⁰ Estes dois militares não foram as únicas vítimas mortais das esquadrilhas Expedicionárias nos Açores. Também na BA5, a 09 de abril de 1943, numa missão de treino, o Cabo-piloto Fernando Gomes da Costa e o Cabo-radiotelegrafista José Duarte Pacheco de Mendonça da EEC2 perderam a vida quando, ao comando de uma aeronave, chocaram com a serra de Santa Bárbara.¹³¹

O jornal a Passarola – Publicação do Expedicionário da Aviação (fig. 20), conta com uma publicação consultável na BPARPD de junho a dezembro de 1943, com uma periodicidade quinzenal até outubro e mensal nos últimos dois meses. Este género de jornal era escrito na unidade militar, pensamos que criado com o objetivo de criar um “espírito de corpo” entre os militares. Tinham como característica o facto de todos terem uma estrutura semelhante: notícias sobre a aviação, algumas informações sobre a unidade militar, alguns desenhos e artigos sobre as personalidades da história de Portugal, curiosidades, versos e poemas – algumas vezes escritos pelos próprios militares; torneios

¹²⁴ Testemunho de Laureano Almeida, recolhido em 12/06/21.

¹²⁵ Ibidem.

¹²⁶ Ibidem.

¹²⁷ Álvaro Guimarães dos Santos era um “veterano” valoroso “viriato do ar” que combateu na Guerra Civil de Espanha em 1938/39 ao lado dos Nacionalistas.

¹²⁸ CORREIA, 2016.

¹²⁹ Manuel Cardoso, expedicionário da Aeronáutica Militar.

¹³⁰ Na altura o aeródromo não dispunha de meios de socorro apropriados.

¹³¹ In https://www.rtp.pt/acoresh/comunidades/penteando-a-memoria-42-o-aviao-que-caiu-em-santa-barbara---carlos-enes_41056 (novembro de 2021).

desportivos e uma parte dedicada ao humor. Possuíam uma “função prática, educadora e de divulgação”¹³².



Figura 20: Primeira página do jornal a *Passarola*. Fonte: Jornal a *Passarola*, II Série n.º 9 de 1 de outubro de 1943

¹³² Jornal a *Passarola*, II Série n.º 12 de dezembro.

Este jornal dedica o seguinte poema a estes aviadores (fig. 21) que morreram pela Pátria em Terras Açorianas.¹³³



2º Sargento Piloto-Aviador
Álvaro G. dos Santos.



1º Cabo Piloto-Aviador
Fernando G.
da Costa.

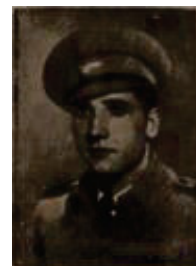
PRESENTE!

*“Ó tu, que vais silencioso e distante
Entre a misera turba movediça,
Com a burguesa alma, mole e submissa,
Acorrentada ao médo vil e incessante,*

*Pára e escuta! A chamada triunfante
Vai fazer-se. É a juventude insubmissa,
Onde «a flôr do heroísmo medra e viça»,
Que vai responder em sua voz possante:*

PRESENTE! *Ajoelha na terra bruta,
Onde se fere a cristalina luta
Na qual meu sangue ardente se verteu!*

*E, se podes, fixa estes nomes gloriosos,
Té que t’ofusquem os raios luminosos
Que deles se desprendem para o céu”.*



2º Sargento
Piloto-Aviador
Manuel Cardoso.



1º Cabo
Radiotelegrafista-
Aviador
José Duarte P.
Mendonça.

Figura 21: Aviadores que morreram pela Pátria em terras Açorianas

Fonte: Jornal a Passarola, II Série n.º 4 de 15 de julho de 1943

A partir de 1945 e com o término da II Guerra Mundial, a necessidade e o interesse militar na utilização do aeródromo de Santana diminuiu devido à utilização das pistas das Lajes e de Santa Maria pelas forças inglesas e norte-americanas. Assim, as esquadrilhas portuguesas acabam por regressar ao Continente. O aeródromo mantinha, desde 1943, um destacamento inglês de apoio à sua aviação militar, acabando por ser desativado em finais de 1945.

“O precário campo de aviação de Santana foi transformado em aeródromo civil e passou a ser utilizado pela aviação de pequeno curso.”¹³⁴ Assim a SATA começou a operar em 1947 a partir daqui.

¹³³ Jornal a Passarola, II Série n.º 4 de 15 de julho de 1943.

¹³⁴ DIAS, 2010: 31.

Capítulo 2

O Aeródromo de Santana e a Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos

2.1. As obras de adaptação

O Pelo Decreto-Lei n.º 37.712, de 30 de dezembro de 1947, o aeroporto de Santana ficou sob a dependência técnica e administrativa do aeroporto de Santa Maria.

O aeroporto de Santana¹³⁵ era o antigo aeródromo militar português¹³⁶, que foi integrado na rede interna dos aeroportos metropolitanos, conforme Portaria n.º 13.016, de 21 de dezembro de 1949, passando a constituir um serviço externo da Direção Geral da Aeronáutica Civil. Santana transitava, assim, da tutela do Ministério da Guerra, para a tutela do Ministério das Comunicações.

Porém, até fevereiro de 1951, o referido aeroporto esteve sob a superintendência da Base Aérea n.º 4 (Lajes), data em que passou a ser administrado diretamente pelo Conselho Administrativo do aeroporto de Santa Maria, com pessoal próprio.¹³⁷

Este aeroporto não produzia receitas, por isso, o seu orçamento de despesas fazia parte do orçamento geral do Estado desde 1950.¹³⁸ Através deste orçamento foi atribuída ao aeródromo de Santana, para “conservação de imóveis prédios urbanos” a verba de 5.000\$00 inscrita no referido orçamento para utilização do ano em curso, sendo necessária a autorização do Ministro das Obras Públicas e consequente publicação no Diário do Governo, para o fim acima exposto.¹³⁹

O aeródromo de Santana não possuía qualquer mobiliário, nomeadamente, secretárias, estantes, cadeiras, entre outros, de forma a acomodar, no desempenho das suas funções, o pessoal que ali prestava serviço.

¹³⁵ É o conjunto formado por estruturas especialmente preparadas com pistas de aterragem e descolagem de aviões, helicópteros e outras aeronaves, providas de instalações e serviços destinados ao tráfego aéreo de passageiros e mercadorias e à recolha e reparação de aparelhos de navegação aérea.

¹³⁶ É o recinto onde se efetuam operações de aterragem e descolagem de aviões.

¹³⁷ Arquivo SATA, *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 1 (1953-1954).

¹³⁸ *Ibidem*.

¹³⁹ Arquivo SATA, “Nota de 04 de abril de 1950 do Aeroporto de Santa Maria para o Diretor Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais - Lisboa” *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 1 (1953-1954).

A BA4, ao entregar aquele aeródromo fê-lo sem deixar qualquer móvel, razão pela qual foi urgente dotá-lo com o mínimo indispensável:¹⁴⁰ três secretárias com cadeira; uma estante com cacifos-arquivo; sete cestos para papéis; três cadeiras simples; um armário com cacifos para impressos; uma mesa para máquina de escrever; uma mesa simples.

Assim, foram consultadas várias firmas de São Miguel, havendo uma que, pelas condições económicas que oferecia, foi preferida às demais, a qual se comprometeu a fornecer aqueles móveis imediatamente, pelo valor total de 7.550\$00 escudos.¹⁴¹

Este aeroporto, para além da escassez de material, debatia-se também com problemas nas instalações da torre de controlo, que devido a infiltrações de água das chuvas numa das divisões do edifício, começava a apresentar sinais de deterioração nas vigas. A situação era crítica, ameaçando a torre ruir com rajadas de vento mais fortes, uma vez que se encontrava sem apoio, com um prejuízo total para a aparelhagem que se encontrava na mesma pondo em risco a vida dos funcionários que lá exerciam as suas funções. Logo, foi solicitada autorização para abertura de um concurso com o propósito de se proceder à substituição imediata das referidas vigas.¹⁴² Essa autorização demorou algum tempo a chegar, uma vez que, o chefe do aeroporto de Santana, a 25 de setembro de 1953 voltou a solicitar ao Diretor do aeroporto de Santa Maria “a abertura do concurso, para a reparação de Torre,”¹⁴³ que como ele tinha conhecimento ameaçava ruir, dificultando seriamente o serviço de controle do aeródromo.

De acordo com “informação sobre o aeroporto de Santana” de fevereiro de 1951, já nessa altura, a torre de controlo do edifício dos serviços técnicos encontrava-se em condições muito precárias de estabilidade e segurança, pelo que foi proposto, já naquela ocasião, a substituição da mesma por outra construída em blocos de betão na empena oposta do edifício. A planta infra (escala 1:50) mostra o alçado principal dos serviços técnicos e da torre (fig. 22).

¹⁴⁰ Arquivo SATA, “Proposta n.º 12 de 20 de novembro de 1951 do Aeroporto de Santa Maria ao Diretor Geral da Aeronáutica Civil” *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 1 (1953-1954).

¹⁴¹ Arquivo SATA, “Proposta n.º 12 de 20 de novembro de 1951 do Diretor do aeroporto de Santa Maria ao Diretor Geral da Aeronáutica Civil”, *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 1 (1953-1954).

¹⁴² Arquivo SATA, “Nota n.º 22 de 21 de fevereiro de 1952 do Diretor do aeroporto de Santana para o Diretor do aeroporto de Santa Maria”, *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 1 (1953-1954).

¹⁴³ Arquivo SATA, “Nota do Chefe do Aeroporto de Santana ao Diretor do aeroporto de Santa Maria”, 25 de setembro de 1953, *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 1 (1953-1954).

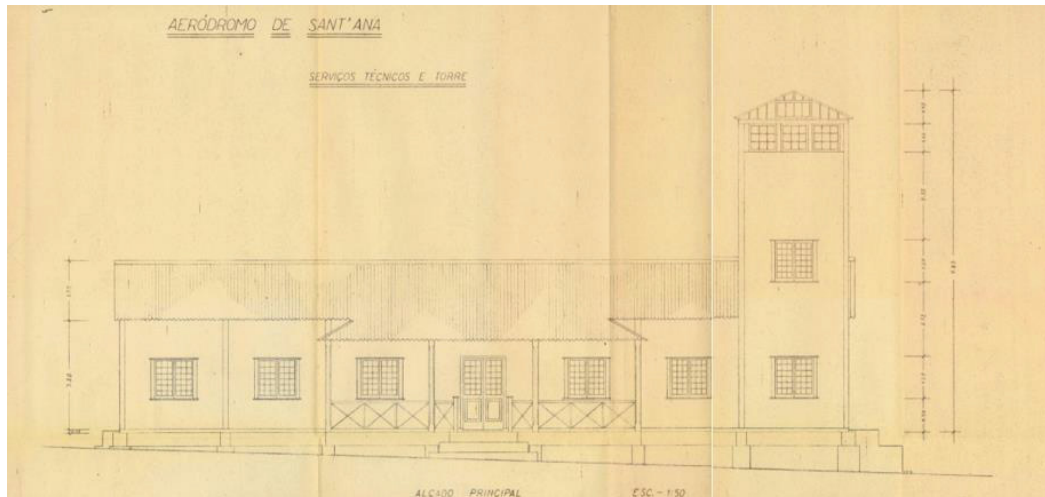


Figura 22: Planta (escala 1:50) do alçado principal dos Serviços Técnicos e Torre
Fonte: Arquivo SATA, aeroporto de Santana, dossiê/arquivador n.º 1 (1953-1954)

Esta torre teria a mesma projeção em área da antiga, no entanto seria construída em blocos de betão de 0,30 centímetros até ao 3º piso e, a parte final em blocos de 0,15 centímetros com recurso a cintas de travamento em betão na altura dos pisos e da cobertura. A edificação na empena oposta da atual tinha como vantagens poderem trabalhar livremente e só fazerem a mudança da aparelhagem necessária e inerente, quando a nova torre se encontrasse completamente acabada. A nova torre teria uma altura, desde a cota do terreno até ao último piso, de 9,10 metros, isto é, mais dois metros do que a atual, de forma a evitar o inconveniente que se verificava de não se conseguir ver a última parte da pista. Os pisos seriam construídos em madeira e estava previsto um envidraçado no último piso. A cobertura seria executada com estrutura de forro de madeira, convenientemente protegida com tela betuminosa. Esta estrutura era suficientemente resistente para a futura fixação do anemómetro.¹⁴⁴ O teto seria constituído por placas de contraplacado amovíveis para se poder, com mais facilidade, proceder à montagem e desmontagem daqueles aparelhos. A escadaria de acesso seria de madeira, contornando interiormente a torre e fixada às paredes. Estavam previstas janelas do estilo das antigas nas quatro paredes da torre e nas alturas correspondentes aos pisos. Quanto ao

¹⁴⁴ Um anemómetro consiste num instrumento para medir a velocidade do vento ou de outros fluidos em movimento. Geralmente possui um cata-vento para indicar a direção do vento. Este é constituído por uma bandeira bem equilibrada que gira em torno de uma haste vertical. A bandeira tende a orientar-se ao longo das linhas de corrente do movimento do ar e os seus movimentos são transmitidos por meios mecânicos ou elétricos a mostradores ou a registadores, que indicam a direção do vento.

revestimento das superfícies das paredes seria de reboco, convenientemente caiado tanto no interior como no exterior.

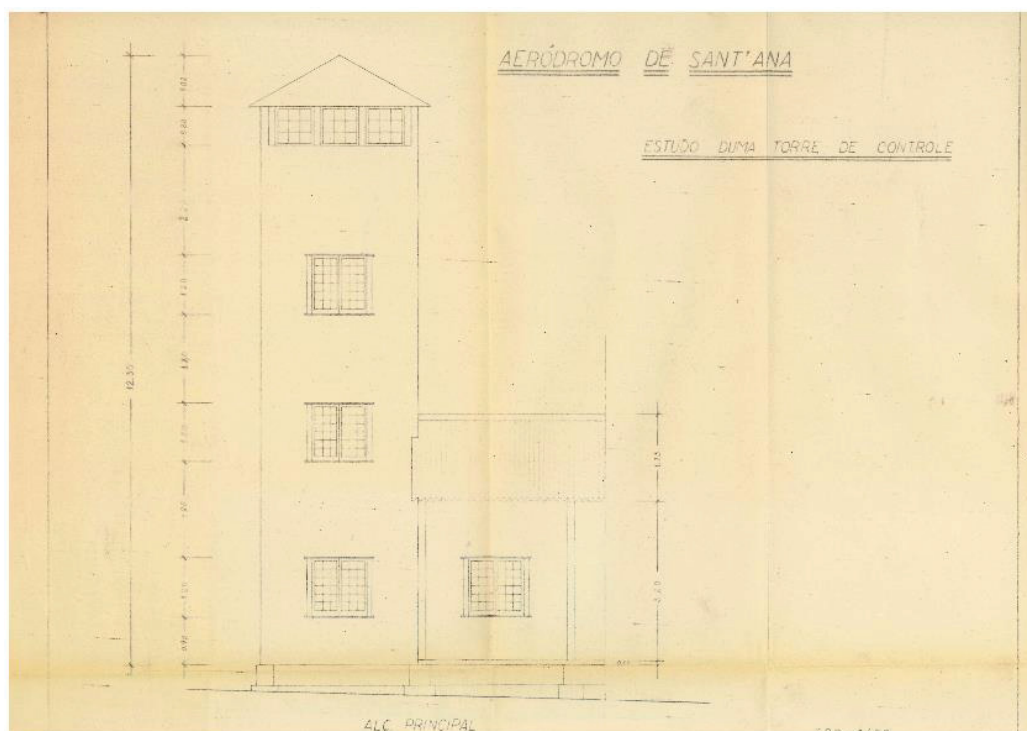


Figura 23: Planta (escala 1:50) do alçado principal da Torre de Controlo. Fonte: Arquivo SATA, aeroporto de Santana, dossiê/arquivador n.º 1 (1953-1954)

Os trabalhos desta ampliação, com a necessária instalação elétrica e os trabalhos de demolição da antiga torre, estavam estimados em cerca de 40 contos.¹⁴⁵

Em maio de 1952 foram enviados para o Chefe da Repartição de Pessoal, Expediente e Contabilidade da Direção Geral da Aeronáutica Civil, os desenhos da nova torre de controlo e uma cópia da “informação sobre o aeroporto de Santana”¹⁴⁶ elaborada pelo Engenheiro Alberto de Lemos Ferreira. A referida torre de controlo teria de ser construída com as características exigidas internacionalmente e não poderia ser suportada pelo orçamento do aeroporto de Santana, em virtude da exiguidade das verbas que se lhe encontravam fixadas.¹⁴⁷ A planta da (fig. 24) indica o estudo feito para essa torre.

¹⁴⁵ Arquivo SATA, “Torre de Controlo do aeroporto de Santana de 24 de abril de 1952 do Diretor do aeroporto de Santa Maria” *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 1 (1953-1954).

¹⁴⁶ *Ibidem*

¹⁴⁷ Arquivo SATA, “Torre de Controlo do aeroporto de Santana de 3 de maio de 1952, ao chefe da Repartição de pessoal expediente e contabilidade da Direção Geral da Aeronáutica Civil”, *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 1 (1953-1954).

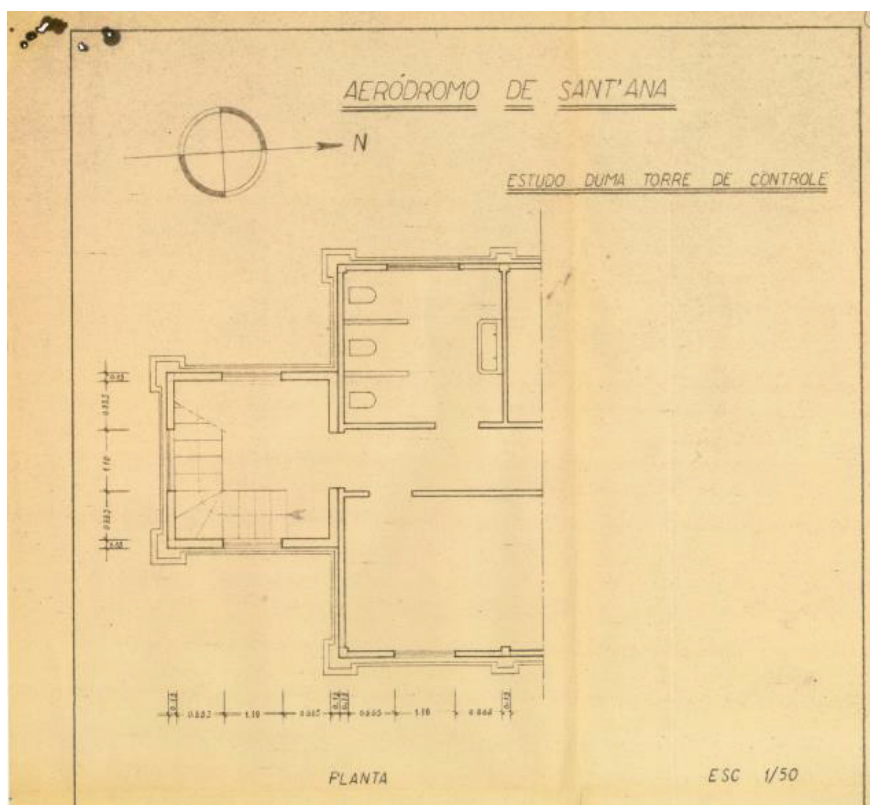


Figura 24: Planta (escala 1:50) da Torre de Controlo. Fonte: Arquivo SATA, aeroporto de Santana, dossiê/arquivador n.º 1 (1953-1954)

A 20 de junho de 1953, o Diretor do aeroporto de Santa Maria insistiu junto da Direção Geral da Aeronáutica Civil de que “(...) conforme é do conhecimento superior e porque a época presente é exatamente aquela em que as obras devem ser feitas, solicito que se digno promover, com toda a urgência, a indispensável decisão superior quanto ao projeto e modalidade que deverão obedecer as referidas obras a que se refere a nota n.º 25, deste aeroporto, de 25 de março do corrente ano.”¹⁴⁸

O limite da verba disponível para a obra era de 50.000\$00, sendo publicada no Diário do Governo n.º 90 II Série de 16 de abril de 1953 a sua aprovação por parte do Ministério das Obras Públicas, por despacho do Subsecretário de Estado das Obras Públicas de 10 de abril desse mesmo ano.¹⁴⁹

¹⁴⁸ Arquivo SATA, “Nota de 20 de junho de 1953, do Diretor do Aeroporto de Santa Maria ao Chefe da Repartição de pessoal, expediente e contabilidade da Direção Geral da Aeronáutica Civil, *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 1 (1953-1954).

¹⁴⁹ *Ibidem*.

Como era necessário e urgente a reparação das pistas e construção de uma nova torre de controlo, encontravam-se cativas, respetivamente, as importâncias de 100.000\$00 e 50.000\$00 escudos do orçamento do aeroporto de Santana.¹⁵⁰

Tendo conhecimento do projeto para a «construção de uma nova torre de controlo para o aeroporto de Santana» a Sociedade Técnica Açoriana, Lda., propôs-se a executar a referida obra, incluindo a demolição da torre existente, pela quantia de 50.800\$00 escudos.¹⁵¹

Não existe registo de uma data específica que nos evidencie quando ficou concluída, mas através da nota que a Sociedade Técnica Açoriana, Lda., enviou ao chefe do aeroporto de Santana a 21 de fevereiro de 1956, na qual é referido que os pagamentos foram feitos de forma faseada.¹⁵² Um primeiro pagamento foi feito ainda com a dotação do ano de 1954, por conta de materiais fornecidos, cuja importância foi de 30.354\$60 e o restante pagamento foi realizado no ano de 1955, perfazendo um total de 39.295\$40.¹⁵³

Tais evidências levaram-nos a entender que, no ano de 1955 no aeroporto de Santana, já se encontrava construída a nova torre de controlo.

Em maio de 1954 o oficial de movimento, ao inspecionar as pistas, constatou que alguns drenos dessas pistas estariam abaixo do nível das mesmas. Tendo os pilotos da SATA alertado que esse desnivelamento era prejudicial para a conservação das aeronaves, assim como para a segurança das mesmas, quer à descolagem, quer à aterragem. Logo, seria da maior urgência a sua regularização, tornando-se necessário, para tal, um camião para transportar bagacina,¹⁵⁴ bem como o assalariamento, por dois ou três dias, de cerca de 10 trabalhadores.¹⁵⁵

De igual modo, tornava-se urgente neste aeroporto proceder à execução da limpeza geral dos drenos e ligeira rega do terreno nas superfícies superiores dos drenos, de forma a de fixar a bagacina, garantir a limpeza e a pintura das marcações das pistas, a compactação das mesmas, a beneficiação do edifício do terminal, o acabamento da

¹⁵⁰ Arquivo SATA, “Nota de 21 de agosto de 1954, do Diretor do Aeroporto de Santa Maria ao Diretor do Serviço de Obras da Direção Geral da Aeronáutica Civil, *Aeroporto de Santana*, 1953-1954.

¹⁵¹ Arquivo SATA, nota n.º 292/ 54-TR-AF de 9 de setembro de 1954, da Sociedade Técnica Açoriana Lda. Ao Diretor do Aeroporto de Santa Maria, *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 1 (1953-1954).

¹⁵² Instalação de aparelhagem do Serviço Meteorológico Nacional, pelo montante de 1.950\$00, e construção de uma fossa, pelo valor de 8.900\$00. No total destas obras foram gastos 69.650\$00 escudos.

¹⁵³ Arquivo SATA, “Nota de 21 de fevereiro de 1956, da Sociedade Técnica Açoriana, Lda., ao Chefe do Aeroporto Santana, *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 7 (1955-1956).

¹⁵⁴ Bagacina ou lapilli é a designação dada aos piroclastos com dimensão máxima entre os 2 e os 64 mm (isto é incluídos na classe dos lapilli) cuja estrutura lhes confere muito baixa densidade.

¹⁵⁵ Arquivo SATA, “Ofício n.º 74 de 25 de maio de 1954 do Aeroporto de Santana ao diretor do aeroporto de Santa Maria” *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 1 (1953-1954).

estrada de acesso ao aeroporto e os melhoramentos de alguns dos barracões existentes que estavam a ser utilizados como armazéns para a recolha de material pesado.¹⁵⁶

Para as referidas obras foi solicitado, à Junta Geral do Distrito, um cilindro, uma britadeira, uma caldeira pequena e uma grande, um assoprador, vinte carrinhos de mão, vinte pás e vinte picaretas. Posteriormente, a Junta Geral informou não lhe ser possível emprestar os vinte carrinhos de mão, bem como o cilindro. Em substituição deste último foi-lhes cedido um cilindro rebocável de duas toneladas, ficando desta maneira o assunto resolvido.¹⁵⁷

Como as comunicações se encontravam deficitárias, foi projetado o lançamento de um cabo telefónico de 26 pares com um comprimento de 900 m.¹⁵⁸

Segundo a opinião do Rádio montador do aeroporto de Santana, seria muito difícil a sua montagem, devido à altura, às características do terreno acidentado e por se tratarem de propriedades particulares cultivadas. Sugeriu que o cabo telefónico fosse montado em dois troços distintos.¹⁵⁹ Após avaliarem os prós e os contras de cada uma das montagens, do tipo de cabo e dos materiais existentes, decidiram fazer uma montagem subterrânea executada em duas fases: a primeira, do terminal à central de emergência e a seguinte da central de emergência ao edifício do rádio farol.¹⁶⁰

Desde há muito tempo que o aeroporto de Santana necessitava, para cabal desempenho do seu serviço, de “controlo” da navegação aérea de dois aparelhos recetores de high frequency (HF) para as comunicações, uma vez que os existentes não garantiam a eficiência do serviço a que se destinavam, já que os seus modelos eram antiquados, o estado precário em que se encontravam, não permitiam uma reparação efetiva. Para tal facto contribuía a inexistência, no mercado nacional, o material preciso e ser muito difícil e incerta a sua aquisição no estrangeiro. Nesta conformidade foi pedido que fossem adquiridos dois recetores marca Eddystone, modelo 358 X, que seriam indispensáveis aos serviços de controlo deste aeroporto.¹⁶¹

¹⁵⁶ Arquivo SATA, “Proposta n.º 04539 de 21 de outubro de 1955 do Aeroporto de Santa Maria ao diretor do aeroporto de Santana” *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 7 (1955-1956).

¹⁵⁷ *Ibidem*

¹⁵⁸ Arquivo SATA, “Informação de 14 de novembro de 1958 do Chefe do Centro de Controle Regional dos Açores para Diretor do aeroporto de Santa Maria” *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 4 (1957-1958).

¹⁵⁹ Arquivo SATA, “Informação do Rádio montador do aeroporto de Santana de 13 de outubro de 1958” *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 4 (1957-1958).

¹⁶⁰ Arquivo SATA, “Informação de 14 de novembro de 1958 do Chefe do Centro de Controle Regional dos Açores para Diretor do aeroporto de Santa Maria” *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 4 (1957-1958).

¹⁶¹ Arquivo SATA, “Proposta n.º 9/Santana de 15 de dezembro de 1952 do Aeroporto de Santa Maria ao Chefe da Repartição de pessoal, expediente e contabilidade da Direcção-Geral da aeronáutica civil” *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 1 (1953-1954).

Foi também feita uma proposta para a aquisição de um calculador da marca Dalton E-6B,¹⁶² em plástico preto com os caracteres gravados em branco, com as instruções em inglês, o qual pertence ao espólio da SATA (fig. 25-26).¹⁶³

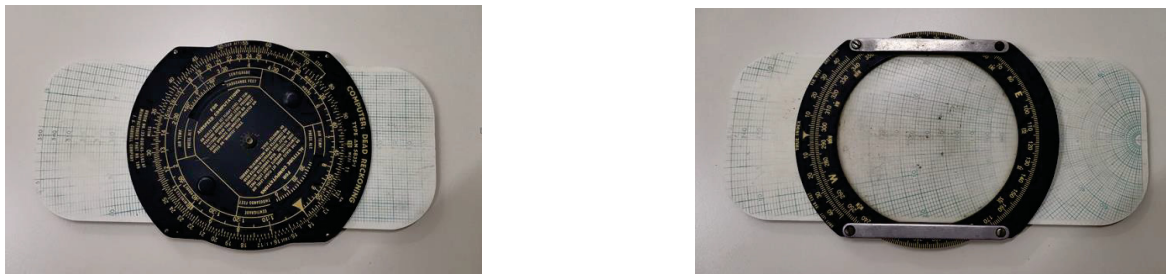


Figura 25 e 26: Calculador Dalton E-6B – anverso e reverso. Fonte: Espólio do arquivo da SATA

A partir de 1960 a Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, Lda., devido a uma maior atividade neste aeroporto, tem necessidade de fazer ela própria algumas obras de adaptação.

No ano de 1965 foi solicitado, superiormente, a transferência do cadastro patrimonial do aeroporto de Lisboa para o aeroporto de Santana de uma balança da marca “Avery” tipo A 732, n.º 91458/12 de 375 kg no valor de 15.957\$00. Este equipamento encontrava-se no armazém geral do aeroporto de Lisboa ultimando-se a regularização da deslocação logo que obtivessem o respetivo despacho ministerial.¹⁶⁴

Passados dois anos, a SATA, devido às modificações previstas das instalações da Companhia, no aeroporto de Santana, pediram que fosse autorizada a troca da balança propriedade da Direção-Geral, da marca “Avery” Portuguesa Lda., tipo A-732 com o n.º 91458/12, por uma da SATA de dois mostradores, também da marca “Avery” Portuguesa Lda., do tipo A-732 e com o n.º 553140/1, que se encontrava ao serviço nos escritórios da SATA, em Ponta Delgada.

¹⁶² Os computadores de voo são geralmente feitos de alumínio, plástico ou papelão, ou combinações desses materiais. O lado anverso é usado para cálculos de triângulo de vento usando uma escala giratória e um painel deslizante. O reverso é uma versão circular de uma régua de cálculo. Marcas e janelas extras facilitam os cálculos necessários especificamente na aviação.

¹⁶³ Arquivo SATA, “Proposta de aquisição nº 78 de 22 de maio de 1961 aeroporto de Santana” *Aeroporto de Santana*, Propostas de aquisição.

¹⁶⁴ Arquivo SATA, “Nota 1748 de 28 de maio de 1965 do aeroporto de Lisboa para o aeroporto de Santa Maria” *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 8 (1964-1967).

Na fotografia da (fig. 27) vemos o balcão onde era feita a entrega das bagagens da SATA, na década de 1950, no aeroporto de Santana. A fotografia da (fig. 28) apresenta a balança do modelo Avery tipo A-732 que estava instalada no aeroporto de Lisboa.



Figura 27: Balcão de depósito de bagagens da SATA na década de 1950. Fonte: Espólio da Fotografia Nóbrega, Lda. Arquivo Nóbrega/Instituto Cultural de Ponta Delgada



Figura 28: Balança “Avery”, tipo A 732, do Aeroporto de Lisboa. Fonte: Arquivo SATA, dossiê/arquivador n.º 8 (1964-1967)

A manutenção e deslocações provenientes desta troca, bem como a entrega da balança no aeroporto logo que a entrega fosse solicitada, ficou a cargo da SATA.¹⁶⁵ Para conhecimento, a SATA informou que iniciou as obras de remodelação das respetivas instalações no aeroporto de Santana.¹⁶⁶

Foi autorizado a 27 de outubro de 1967 a instalação de um amplificador que ficaria colocado no Serviço de Movimento e à SATA caberia a aquisição de um microfone que serviria para os anúncios de saída e chegada dos aviões, bem como para a chamada de passageiros. O microfone ficaria instalado no balcão de despacho de passageiros (continuava a ser propriedade da SATA, ficando a seu cargo a respetiva manutenção). O microfone garantia uma maior facilidade de comunicação dos funcionários da SATA com

¹⁶⁵ Arquivo SATA, “Ofício 1235/67 de 18 de setembro de 1967 da Sociedade Açoriana de transportes aéreos Lda., para o Aeroporto de Santa Maria” *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 8 (1964-1967).

¹⁶⁶ Arquivo SATA, “Nota de serviço interno n.º 490 de 07 de setembro de 1967 do Chefe do Aeroporto de Santana para o Diretor do Aeroporto de Santa Maria” *Aeroporto de Santana*, aquisições de material de 1965-1967.

os passageiros e asseguraria um melhor serviço nas novas instalações desta companhia.¹⁶⁷

No âmbito da reorganização dos serviços da SATA foi criada e individualizada a estação de Santana.

Concedida a devida autorização pelo Diretor do aeroporto de Santa Maria à SATA, esta procedeu à construção de um pequeno escritório para o serviço de tráfego/vendas e assim à instalação dos respetivos balcões de vendas. Para complemento da referida estação tornou-se necessário dispor de um espaço adequado para armazenamento e recolha de bagagens bem como de mercadorias.

Uma vez que não existia espaço disponível na aerogare de Santana foi proposto à SATA a construção de uma arrecadação com as dimensões exteriores de 4.50 x 4.25 metros, aproveitando para tal o espaço contíguo ao alpendre dos carros de bagagens que estava em construção. Todas as despesas com a construção da arrecadação em causa ficariam a cargo da SATA.¹⁶⁸

A Direção do aeroporto de Santa Maria informou o aeroporto de Santana que tinha autorizado a construção de um abrigo destinado a um grupo-gerador de 60KW que a SATA pretendia levar a efeito neste aeroporto.

Com o propósito de tentar melhorar as condições de trabalho durante as inspeções dos aviões DC-3 na doca de Santana, a SATA desejava fazer os seguintes melhoramentos:

- Montagem de uma cortina móvel, em lona impermeável, dividida em duas partes, para proteção do pessoal de manutenção e dos motores descapotados, quando as condições fossem desfavoráveis de vento e chuva;
- Montagem de dois projetores para iluminar devidamente o interior da Doca durante os trabalhos de manutenção noturna.¹⁶⁹

A Direção do aeroporto de Santa Maria informou que autorizava a efetivação dos melhoramentos em questão e que informaria o aeroporto de Santana da referida autorização.¹⁷⁰

Necessitando a SATA de colocar um toldo em frente do compartimento destinado às bagagens, no terminal de Santana, solicitaram a autorização para a respetiva montagem.

¹⁶⁷ Arquivo SATA, “Ofício 1234/67 de 18 de setembro de 1967 da Sociedade Açoriana de transportes aéreos Lda., para o Aeroporto de Santa Maria” *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 8 (1964-1967).

¹⁶⁸ Arquivo SATA, “Nota de 24 de novembro de 1967 da Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, Lda., para o Diretor do Aeroporto de Santa Maria” *Aeroporto de Santana*, dossiê/arquivador n.º 8 (1964-1967).

¹⁶⁹ Arquivo SATA, “Ofício nº 2728 de 11 de agosto de 1968, Aeroporto de Santana” *Aeroporto de Santana*, Diversos P. 507.

¹⁷⁰ Arquivo SATA, “Ofício nº 2727-21-87 de 11 de agosto de 1968, do Aeroporto de Santa Maria ao Diretor Executivo da SATA” *Aeroporto de Santana*, Diversos P. 507.

Solicitaram, igualmente, a autorização para procederem a pinturas na sala do bar do terminal (fig. 29), em virtude de pretenderem renovar o seu mobiliário.¹⁷¹

Para conhecimento a SATA informou que iniciou as obras de remodelação das respetivas instalações no aeroporto de Santana.¹⁷²



Figura 29: Sala do bar do terminal do aeroporto de Santana. Fonte: Espólio da Fotografia Nóbrega, Lda. Arquivo Nóbrega/Instituto Cultural de Ponta Delgada

2.2. O início das operações da companhia aérea açoriana

A 21 de agosto de 1941, foi constituída a Sociedade Açoreana de Estudos Aéreos, Lda, tendo como sócios a Bensaúde & C.^a, Lda, (representada por António de Medeiros e Almeida) Augusto Rebelo Arruda, José Bensaúde, Albano de Freitas da Silva Oliveira e Augusto d'Ataide Corte Real Soares de Albergaria.¹⁷³ A participação na sociedade era de cinco quotas, cada uma no valor de 4.800\$00, para um capital social de 24.000\$00.¹⁷⁴

¹⁷¹ Arquivo SATA, “Nota 324/68 de 04 de novembro de 1968 da Sociedade Açoriana de transportes aéreos Lda., para o Aeroporto de Santa Maria” *Aeroporto de Santana*, Diversos P. 507.

¹⁷² Arquivo SATA, “Nota de serviço interno n.º 490 de 07 de setembro de 1967 do Chefe do Aeroporto de Santana para o Diretor do Aeroporto de Santa Maria” *Aeroporto de Santana*, aquisições de material de 1965-1967.

¹⁷³ DIAS, 1997: 15.

¹⁷⁴ Ibidem.

“O objeto desta sociedade era estudar as possibilidades de ligação, por via aérea, entre as ilhas e destas com Lisboa e ainda diligenciar a concessão, do governo português, na respetiva exploração do espaço aéreo insular”¹⁷⁵.

Volvidos seis anos, com a saída de José Bensaúde e Augusto Albergaria e com o objetivo da sociedade alcançado, apesar de forma provisória e precária de exploração, a 17 de fevereiro de 1947, foi efetuada uma nova escritura e adotada uma nova denominação comercial, «Sociedade Açoreana de Transporte Aéreos Limitada» (SATA), com um capital social no valor de 2.500.000\$00, sendo o sócio maioritário a Bensaúde & C.^a, Lda.¹⁷⁶

O gerente-delegado, Augusto Arruda, deslocou-se a Lisboa com a finalidade de ultimar os preparativos para o envio do *Beechcraft*¹⁷⁷, que no aeródromo da Portela, tinha sido adaptado para transportar passageiros. A pequena aeronave, batizada de *Açor* (Fig. 30), tinha lotação para seis passageiros instalados em confortáveis *maples*, espaço destinado à mala e à tripulação, e fazia a ligação entre o “triângulo”¹⁷⁸ São Miguel – Santa Maria – Terceira¹⁷⁹.



Figura 30: *Beechcraft - Açor*. Fonte: Arquivo SATA

No edifício onde se situava o antigo Consulado inglês, na rua dos Mercadores, preparava-se o escritório da SATA (fig. 31), no qual dentro de pouco tempo, se venderiam bilhetes para Lisboa e para as grandes capitais europeias, com ligações ao aeroporto de

¹⁷⁵ Ibidem.

¹⁷⁶ SILVEIRA, 2017: 263.

¹⁷⁷ Beechcraft – UC – 45 – B Expeditor, n.º de série 43-35596 construído em 1943, matrícula CS – TAA, bimotor ligeiro, de asa baixa, apto a transportar seis ou sete passageiros. Origem USA.

¹⁷⁸ Diário dos Açores, n.º 20522 de 27 de março de 1947.

¹⁷⁹ Correio dos Açores, n.º 7906 de 23 de maio de 1947.

Santa Maria.¹⁸⁰ Para que os passageiros não tivessem de se preocupar com o transporte de/e para Santana a SATA colocava à sua disposição uma confortável vagonete.¹⁸¹



Figura 31: Escritório da SATA na rua dos Mercadores n.º 11 em Ponta Delgada. Fonte: Espólio da Fotografia Nóbrega, Lda. Arquivo Nóbrega/Instituto Cultural de Ponta Delgada

Para diretor técnico da SATA foi escolhido o Capitão Marciano Bonucci Veiga¹⁸², que já tinha estado no arquipélago entre 1942 e 1943, tendo feito parte das tropas expedicionárias.¹⁸³

O vapor Lima atracou no porto de Ponta Delgada com o primeiro bimotor da SATA, que brevemente iniciaria as carreiras aéreas inter-ilhas.¹⁸⁴ Acompanhado pela respetiva tripulação técnica, navegante e de manutenção, foi transportado para o aeroporto de Santana, para aí ser montado, pelo diretor técnico Marciano Veiga, piloto Ferreira de Almeida, mecânico Herculano Marcelino, e o rádiotelegrafista Ciro Pereira.¹⁸⁵

¹⁸⁰ Correio dos Açores, n.º 7906 de 23 de maio de 1947.

¹⁸¹ Diário dos Açores, n.º 20572 de 29 de maio de 1947.

¹⁸² Foi piloto da Esquadrilha de Bombardeamento de Junker 52 que se encontravam estacionadas no aeródromo em Santana, fez as ligações aéreas militares entre S. Miguel e Terceira. Em 1945 tirou o curso na Central Training School da B.O.A.C. em Inglaterra e estagiou na “Nº I Line” da mesma companhia. Como piloto dos Transportes Aéreos Portugueses fez as linhas Lisboa – Lourenço Marques, Lisboa – Açores e Lisboa – Madrid. Foi instrutor de pilotagem e navegação aérea no Centro de Instrução daquele Organismo (Correio dos Açores 08 de junho de 1947).

¹⁸³ Correio dos Açores, n.º 7917 de 08 de junho de 1947.

¹⁸⁴ Correio dos Açores, n.º 7906 de 23 de maio de 1947.

¹⁸⁵ Ibidem.

Este avião era um bimotor ligeiro, de construção metálica, de asa baixa e que foi muito bem aceite pelas transportadoras estrangeiras.¹⁸⁶

Sobrevoando a cidade, no seu voo experimental, o *Açor* era seguido pela população com bastante interesse e curiosidade. Com o piloto, Capitão-aviador Veiga aos comandos do bimotor, prosseguiram os voos de experiência entre São Miguel - Santa Maria - Terceira, bem como, as deslocações e aterragens feitas com grande habilidade. A população aguardava com bastante expectativa, o início das atividades da SATA, enquanto o 'Bureau de Turismo' tomou a iniciativa de organizar viagens para Santa Maria, sempre que houvesse um número de pessoas suficiente que quisesse ir para os Estados Unidos ou Lisboa, até ao começo das carreiras regulares.¹⁸⁷

Foi notícia nos jornais de Lisboa que o *Açor*, destinado à carreira insular, tinha feito a viagem de Lisboa – Porto – Lisboa numa hora e cinquenta e oito minutos, batendo, assim, o recorde.¹⁸⁸ “Caso curioso: fora ao Norte buscar o Sr. António Medeiros e Almeida, o que mostra a confiança daquele sócio da SATA no avião, um excelente *Beechcraft*, muito apreciado na América.”¹⁸⁹

No jornal *Correio dos Açores* de 15 de junho de 1947, fora noticiada a inauguração oficial da SATA, a qual transcrevemos, dado que retrata o agradecimento a todos os que contribuíram, para a chegada de uma nova era, que estava prestes a começar.

“Asas açorianas

Inaugura-se hoje oficialmente a SOCIEDADE AÇORIANA DE TRANSPORTES AÉREOS, cujos serviços se destinam a ligar, por via rápida, com o mundo inteiro, o arquipélago açoriano.

Abrimos desde já à Humanidade as portas desta pequenina casa portuguesa, onde patrioticamente guardamos as primeiras glórias nacionais da época magnífica dos Descobrimentos, emolduradas numa paisagem de sonho e maravilha.

Sejamos nós, pois, os primeiros a saudar neste dia memorável todos os portugueses dispersos pelos mares e pelos continentes da Terra e aguardemos agora mais facilmente a sua visita para completarmos juntos, no mesmo abraço fraternal, este vínculo fecundo e belo do território nacional, sentindo em família o mesmo legítimo orgulho de sermos filhos da mesma grande Pátria Portuguesa.

Agradeçamos ao Governo da Nação, e em especial ao Senhor Presidente do Conselho, as facilidades e concessões necessárias à realização desta grande aspiração regional, que numa opulenta Firma comercial industrial de dois micalenses de boa e persistente Vontade levaram a efeito a bem dos Açores e A BEM DE PORTUGAL.”¹⁹⁰

¹⁸⁶ PEIXOTO, 2012: 26.

¹⁸⁷ Diário dos Açores, nº 20578 de 06 de junho de 1947.

¹⁸⁸ Correio dos Açores, nº 7902 de 20 de maio de 1947.

¹⁸⁹ Ibidem.

¹⁹⁰ Correio dos Açores, nº 7922 de 15 de junho de 1947.

Descolou de São Miguel com destino a Santa Maria, a 15 de junho de 1947, o primeiro voo comercial da SATA efetuado por um *Beechcraft UC-45*, com a matrícula CSTAA, com os seus comandantes Marciano Veiga e Ferreira de Almeida.¹⁹¹

A fausta cerimónia de inauguração oficial teve lugar no aeródromo de Santana, pelas 16h00 do dia 15 de junho. O evento originou uma grande festa, tendo como principal orador o Dr. Augusto Rebelo Arruda. A placa de estacionamento de aviões deste aeródromo foi ornamentada para a referida ocasião. Assistiram mais de trezentos convidados, entre os quais governantes, autarcas, autoridades civis e militares, os representantes das companhias aéreas internacionais de navegação aérea, com escritório nos Açores, e os representantes de órgãos de informação nacionais e locais.¹⁹²

Nesse mesmo dia, o *Beechcraft*, batizado de *Açor*, (fig. 32) foi benzido pelo reverendo Pe. José Gomes, e foi sua madrinha a menina Ana Isabel, neta de Augusto Arruda, gerente-delegado da Companhia e um dos seus fundadores.¹⁹³

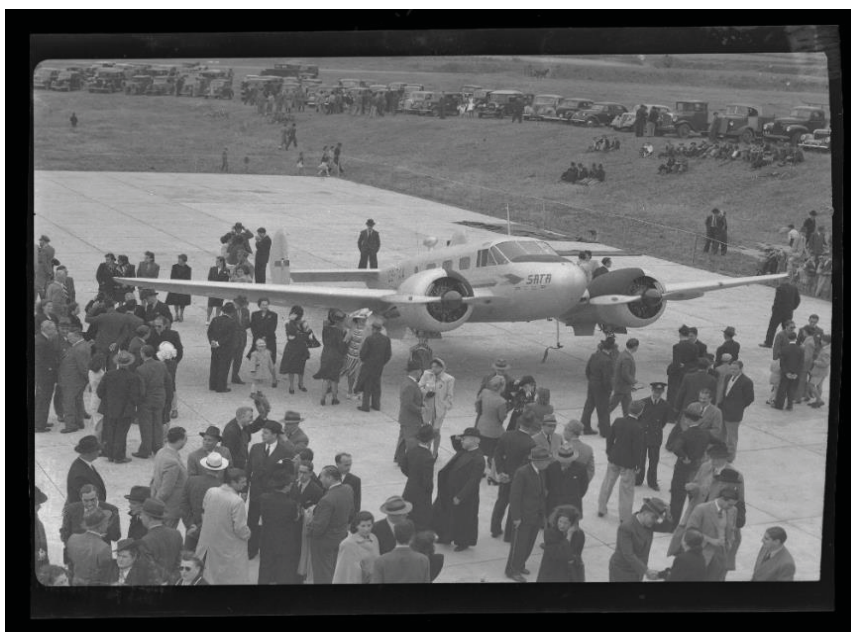


Figura 32: Dia de cerimónia no aeródromo de Santana para apresentação do primeiro avião da SATA um *Beechcraft*, batizado no dia 15 de junho de 1947 com o nome *Açor*. Fonte: Espólio da Fotografia Nóbrega, Lda. Arquivo Nóbrega/Instituto Cultural de Ponta Delgada

Segundo o discurso de Augusto Arruda, a SATA, desde a sua constituição, assentava em três pontos fundamentais: a nível político, as comunicações com as outras

¹⁹¹ PEIXOTO, 2012: 28.

¹⁹² Açoriano Oriental, nº 5792 de 21 de julho de 1947.

¹⁹³ A 15 de junho de 1947 : o primeiro voo comercial da SATA.

Acedido em janeiro de 2021. Disponível in

<https://azoresairlinesblog.com/2019/06/15/15-de-junho-de-1947-o-primeiro-voo-comercial-da-sata/>

ilhas, o Continente e Estados Unidos; a nível económico, uma proximidade do arquipélago aos grandes mercados abastecedores; e, por fim, o turismo para aqueles que gostavam de viajar com programas de viagens aliciantes.¹⁹⁴

Abria-se assim, por via aérea, a porta para o mundo. O primeiro passo para ligar as ilhas de São Miguel e Santa Maria, que passavam a estar apenas a 40 minutos de distância, em alternativa às seis horas de transporte marítimo (até então inevitáveis) que separavam Ponta Delgada de Vila do Porto estava dado. Com o início das ligações comerciais entre os três aeroportos existentes até à data no arquipélago que ligariam as ilhas (Santa Maria, São Miguel e Terceira) estava dado o passo decisivo para transformar a SATA num instrumento de mudança ao serviço dos Açores.

A população também tinha agora a possibilidade de viajar em poucas horas para a Europa, para a América ou para a África. A viagem para Lisboa era feita em pouco mais de três horas a partir de Santa Maria, assim, chegariam ao destino em aproximadamente cinco horas e não cinco dias a navegar, com duas escalas, ou três dias em viagem direta.¹⁹⁵ Era exequível, a partir de agora, começar a pensar noutro futuro turístico para os Açores.

Para se dar início à viagem, no embarque/desembarque, os passageiros eram recebidos no terminal. Este tinha um hall de entrada, um restaurante com um bar, os serviços de fronteira e o balcão do check-in. Quanto às prioridades de embarque, em primeiro lugar, os medicamentos, fermento para o pão de Santa Maria, correio, passageiros e, por último a bagagem.¹⁹⁶

Antes de se iniciar o embarque, era feita a pesagem de tudo, de forma a proceder e à centragem do avião, o que causava algum desconforto aos passageiros do sexo feminino.

O avião era carregado uma hora e meia depois de ser entregue à “linha”. Quando o nosso entrevistado, estava de serviço ensaiava os motores, fazia as diversas operações, atava a bandeira, ensaiava o rádio, chamava a torre e quando estava tudo em ordem, o avião era entregue à “linha”. Algumas vezes foi-lhe dado um documento em que tinha de assinar por sua honra, assegurando ter verificado tudo com maior dos rigores e com a maior das honestidades. O avião era entregue. Seguia-se o serviço do oficial de tráfego que, com muita calma e com a sua pasta, fazia o embarque. As pessoas eram distribuídas nos lugares, que já estavam previamente determinados, era-lhes posto o cinto, ficando a pasta com a documentação à entrada da porta. Seguidamente, o motor do avião era posto

¹⁹⁴ Correio dos Açores, n.º 7923 de 17 de junho de 1947.

¹⁹⁵ Correio dos Açores, n.º 7957 de 27 de julho de 1947.

¹⁹⁶ WARNER, 2007: 56.

a trabalhar, chamava-se a torre, a torre dava instruções sobre qual a pista a tomar para poder descolar.

Os voos duravam, em média, 20 e pouco minutos, no entanto para efeitos de caderneta e de registo, era o tempo “de calços a calços” (quando eram tirados os calços começava a contar e quando eram postos os calços terminava a contagem).¹⁹⁷

Como o avião não podia ir vazio, tinha de levar peso para haver equilíbrio em relação ao centro de gravidade, usando, areia: sempre que se verificasse necessário, “eram uns sacos pequenos cilíndricos”¹⁹⁸ e o oficial de tráfego tinha como missão dizer quantos sacos de areia eram necessários para o avião poder descolar.

O aeroporto de Santana tinha duas pistas de aterragem, relvadas, com 1.500 e 1.000 metros de comprimento. A sua manutenção diária era feita por um “rebanho de ovelhas que era propriedade da ANA Aeroportos de Portugal, as ovelhas percorriam as pistas de acordo com as ordens do oficial de movimento, no local onde operavam os aviões.”¹⁹⁹ As condições meteorológicas afetavam as operações das aeronaves, assim como o estado das pistas que ficavam impraticáveis com o tempo chuvoso. Nessas alturas, o oficial de movimento punha-se em campo, recorrendo a um jipe e a um condutor, dirigia-se à pista e “aceleravam ao máximo e travavam fazendo sulcos”²⁰⁰ e, de acordo, com esses sulcos ele dava a indicação se o avião poderia operar ou não, o que era já considerado “típico de Santana.”²⁰¹ Em relação ao tempo, o diretor técnico da SATA, capitão-aviador Veiga, numa entrevista concedida ao jornal *Correio dos Açores*, considerava que em “todos os serviços aéreos de transporte público de passageiros, o fator número *um*, ao qual se sacrificam todos os outros é a *segurança*; e um dos seus principais inimigos é o *mau tempo*.”²⁰²

A partir de 28 de julho de 1947, a SATA decidiu aumentar o número de voos para Santa Maria, passando a fazer viagens diárias (exceto às sextas-feiras), voando duas vezes para Santa Maria às terças-feiras e aos sábados.²⁰³

No dia 5 de agosto de 1947, pelas dez horas, o *Beechcraft Açor* descola do aeroporto de Santana com dois tripulantes (o piloto Sargento-aviador José Paulo Godinho de Faria e o mecânico Manuel Garrido), e quatro passageiros (um casal natural de Lisboa, um espanhol e um jovem estudante micaelense) em direção a Santa Maria²⁰⁴. Pouco tempo

¹⁹⁷ Testemunho de Laureano Almeida, recolhido em 12/06/21.

¹⁹⁸ *Ibidem*.

¹⁹⁹ *Ibidem*.

²⁰⁰ *Ibidem*.

²⁰¹ *Ibidem*.

²⁰² *Correio dos Açores*, nº 7917 de 08 de junho de 1947.

²⁰³ *Correio dos Açores*, nº 7928 de 24 de junho de 1947.

²⁰⁴ *Diário dos Açores*, nº 20631 de 09 de agosto de 1947.

após a última comunicação recebida por volta das 11h19, o Comandante perde o controlo do avião e mergulha nas águas do Atlântico, com perda total da aeronave e ocupantes.²⁰⁵ “Como se o coração do *Açor* houvesse sido acometido por uma síncope mortal, os aeroportos deixaram de receber a comunicação e, desde logo, uma onda de ansiedade começou a invadir todos os espíritos!”²⁰⁶

A notícia do desaparecimento do *Açor* foi dada pelos periódicos dos Açores que, rapidamente, circulou pela cidade, sendo o terrível acidente o principal tema de conversa. Tal notícia deixou toda a população consternada, com a noção de que a perda do *Açor* seria uma perda micaelense e um retroceder no tempo.

“Quando, elegante e ligeiro, em curvas graciosas, ele sobrevoava S. Miguel, era com orgulho, com regozijo, que dizíamos: Lá vai o *Açor*! Era uma coisa nossa, era um título de orgulho para a população micaelense, era um serviço inestimável, era uma nota de progresso.”²⁰⁷

Enalteceram grandes elogios à SATA, pelos benefícios que tinha trazido às ilhas que se encontravam quase isoladas, apesar da proximidade com o aeroporto de Santa Maria. A gente da terra considerou a iniciativa benemérita, à qual deviam dar todo o apoio e aplauso “todo o carinho da população de São Miguel, de Santa Maria e da Terceira e ainda daqueles que, longe da Pátria, e desejando voltar a pisa-la, encontram as facilidades de transporte que tanto ansiavam”²⁰⁸.

Não se sabe exatamente o local onde o avião se despenhou, apenas que o contratorpedeiro *Tejo*, auxiliado pela vedeta de socorro *Belatrix* e por meios aéreos das Lajes, encontraram alguns dos destroços da aeronave e uma mala de correio aéreo.²⁰⁹ Para os sócios acionistas da companhia, o terrível acidente representava um revés de monta nas suas aspirações de, numa primeira fase, explorar comercialmente as ligações aéreas inter-ilhas.

Neste seguimento, foram imputadas responsabilidades individuais (injustamente) ao Dr. Augusto Arruda, então gerente-delegado da empresa, pela falta de seguro dos passageiros (estaria prevista a contratualização com a seguradora Açoreana) e também por não ter comunicado à seguradora do avião que tinham efetuado uma troca do mecânico à última hora (Herculano Marcelino por Manuel Garrido). Assim, o Dr. Augusto Arruda

²⁰⁵ PEIXOTO, 2012: 33.

²⁰⁶ Diário dos Açores, nº 20628 de 06 de agosto de 1947.

²⁰⁷ Ibidem.

²⁰⁸ Açoriano Oriental, nº 8792 de 21 de julho de 1947.

²⁰⁹ PEIXOTO, 2012: 34.

vende aos Bensaúde a sua quota na sociedade, a qual passou a ser administrada por Albano Gabriel da Ponte e Roberto Arruda, que representavam a companhia.²¹⁰

Augusto Arruda era um homem trabalhador, otimista, influente e de grande competência. Na conferência “A ilha de S. Miguel” em 1950, organizada no Palácio da Conceição, em que Augusto Arruda foi orador, este “salientou a posição excecional dos Açores nas ligações aéreas sobreatlânticas para justificar a necessidade dum aeroporto condigno para a nossa ilha pois o de Santana só permitia operarem os pequenos aviões da SATA, essa companhia cuja existência foi também um dos sonhos de Augusto Arruda e para a concessão da qual teve de empregar todas as suas influências e canais do Governo ao seu alcance, para conseguir esse objetivo do maior interesse regional”.²¹¹

Depois do trágico acidente, era noticiado que seria possível que a SATA, dentro de quatorze dias, retomasse as carreiras interinsulares com uma nova aeronave, um *Dakota*, que viria por aluguer ou por empréstimo, mas tal não se verificou, em tão curto espaço de tempo.²¹²

A família Bensaúde endereça ao comandante Manuel Maria Rocha²¹³ um convite para reerguer das cinzas a SATA e a 1 de janeiro de 1948, com mais de 8.500 horas de voo, o aviador moçambicano assume, com entusiasmo, o relevante cargo de piloto-chefe da companhia. Com dedicação e a competência profissional que o distinguiam, reformulou o conceito operacional da SATA, estabeleceu o plano de ligação inter-ilhas e não descurou os aspetos logísticos ou a formação de pessoal, melhorando as infraestruturas e as oficinas técnicas no aeroporto de Santana. Aconselhada pelo seu piloto-chefe, a SATA adquire um monomotor *De Havilland “Tiger Moth”* de instrução, antes de se deslocar a Inglaterra para experimentar e receber os dois *Dove*²¹⁴ que equipariam a renovada companhia açoriana.²¹⁵ Os aviões foram recebidos na Portela, em Lisboa, e “chegaram aos Açores a 22 de maio, num dia esplendoroso, aterraram em Santa Maria com um quarto de hora rigoroso de diferença um do outro.”²¹⁶ Foram levados para Santana a 23 de maio de 1948 num voo que tem como convidados o Ministro das Comunicações, Gomes de Araújo e o Diretor-Geral

²¹⁰ PEIXOTO, 2012: 37.

²¹¹ JÚNIOR, 1991: 22.

²¹² Correio dos Açores, nº 7977 de 21 de agosto de 1947.

²¹³ Fundou a Aero Colonial Lda., em Lourenço Marques em 1932, foi nomeado Inspetor de Movimento de 1ª classe da Direção dos Portos, Caminhos-de-ferro e Transportes da Colónia de Moçambique. Prestou serviço na Companhia Belga SABENA até 1945, após ter sido convidado a prestar serviço nos Transportes Aéreos Portugueses (TAP) onde permaneceu até 31 de dezembro de 1947. (Correio dos Açores de 11 de janeiro de 1948)

²¹⁴ Os *Dove* eram aviões bimotores, oito lugares fabricados pela Havilland, Inglaterra e uma velocidade de cruzeiro de 300 Km/h.

²¹⁵ CORREIA, 2017: 251-260.

²¹⁶ Testemunho de Laureano Almeida, recolhido em 12/06/21.

da Aviação Civil, Brigadeiro Alfredo Sintra.²¹⁷ Os dois *Dove* (CS-TAB e CS-TAC) iniciam no dia 1 de agosto de 1948 as carreiras regulares que viriam a ligar São Miguel à Terceira e a Santa Maria.²¹⁸

São retomadas, pela SATA, as viagens entre os aeroportos do arquipélago, cuja falta os habitantes tinham sentido, quer no transporte de passageiros, quer no transporte de mala de correio. A publicitação desses serviços à população era feita habitualmente nos jornais locais. São exemplo disso os anúncios publicados no jornal *A Ilha*, (fig. 33) do dia 29 de maio de 1948, com a informação sobre os horários de voos, os vários serviços por si prestados e a sua qualidade (segurança, rapidez e conforto).



Figura 33: Conjunto de três recortes publicitados no jornal *A Ilha*. Fonte: *A Ilha*, n.º 844 de 29 de maio de 1948

Os novos aviões superam as expectativas. Quando o passageiro voava no *Dove* notava imediatamente o silêncio, o conforto dos lugares, a melhor ventilação e a boa visibilidade. Sob todos estes pontos o *Dove* (fig. 34 e 35) aproximava-se dos aviões que estavam ao serviço das linhas aéreas principais no que respeita a navegação, a segurança, a deslocação nos aeroportos, verificando-se o mesmo ao nível da manutenção. Era um avião de oito lugares de características superiores quando comparado a aviões semelhantes.²¹⁹ Como estas aeronaves só possuíam uma porta de entrada e saída da cabine, a tripulação era sempre a primeira a embarcar e a última a desembarcar. A tripulação técnica navegante dava as boas vindas a bordo aos passageiros e efetuava as respetivas leituras de segurança.²²⁰

²¹⁷ 1º Chefe do Estado-Maior da Força Aérea.

²¹⁸ Correio dos Açores, n.º 7977 de 21 de agosto de 1947.

²¹⁹ Açoriano Oriental, n.º 5832 de 8 de maio de 1948.

²²⁰ PEIXOTO, 2012: 38.



Figura 34: Um dos *Dove* da SATA em voo rasante sobre a pista do aeródromo da Santana. Fonte: Espólio da Fotografia Nóbrega, Lda. Arquivo Nóbrega/Instituto Cultural de Ponta Delgada

Porém, apesar das pistas de Santana serem de terra batida e sofrerem de algumas irregularidades, o que poderia ser um incómodo nas descolagens e nas aterragens, a opinião dos passageiros que viajavam eram favoráveis, tal facto poder-se-ia dever à enorme experiência do piloto, em pistas com estas características.²²¹



Figura 35: Um dos *Dove* da SATA na placa de estacionamento do aeródromo da Santana. Fonte: Espólio da Fotografia Nóbrega, Lda. Arquivo Nóbrega/Instituto Cultural de Ponta Delgada

²²¹ PEIXOTO, 2012: 39.

A SATA passa a ligar as ilhas ao mundo através dos seus modernos aviões de transporte de passageiros, de correspondência e de pequenas encomendas, permitindo, assim, a rápida deslocação daqueles que, graça à sua agitada vida de negócios, tinham de se deslocar para fora do arquipélago.²²² Pensando também naqueles que gostariam de viajar, a companhia começou a organizar viagens de verão: “Conheça os Açores, ilhas de beleza, através dos aviões da SATA.”²²³

A fotografia seguinte (fig. 36) mostra-nos o placar de boas vindas que estava colocado no aeródromo de Santana.



Figura 36: Placar de boas vindas, colocado no aeroporto de Santana

Fonte: BPARPD, Coleção Manuel Silveira Paiva, cx.152, n.º 52

Da consulta de literatura de viagens que fizemos, retiramos alguns excertos de visitantes estrangeiros que escreveram sobre o aeroporto de Santana. Para Emily Hahn,²²⁴ uma jornalista da revista *The New Yorker*, que visitou os Açores em 1959 na sequência da erupção do vulcão dos Capelinhos, falou da sua viagem realizada no “pequeno *De Havilland Dove* o bimotor que faz a travessia de meia hora entre Santa Maria e S. Miguel” e, logo que aterrou ficou surpreendida com o aeroporto de Santana. “Estava tão coberto de relva que a princípio pensei que tínhamos feito uma aterragem forçada no pasto de alguém. Essa impressão foi reforçada, quando saí do avião, ao ver vacas pastando a cerca

²²² Açoriano Oriental, n.º 5999 de 4 de agosto de 1951.

²²³ Açoriano Oriental, n.º 6044 de 26 de julho de 1952.

²²⁴ Emily Hahn foi uma jornalista e autora americana. Considerada uma das primeiras feministas e chamada de “um tesouro literário americano esquecido” pela revista *The New Yorker*, ela foi autora de 54 livros e mais de 200 artigos e contos.

de cem metros de distância e um carro de bois que estava andando na estrada que delimitava o campo.”²²⁵ Também Robin Bryns, no seu livro *The Azores* mostra a sua admiração quando se refere ao aeroporto apesar de ser a “maior ilha dos Açores” o aeroporto de São Miguel tinha apenas a pista em relva”.²²⁶ Como verificamos na fotografia da (fig. 37).



Figura 37: Entrada do aeroporto de Santana. Fonte: BPARPD, Coleção Manuel Silveira Paiva. cx.152. n.º 55

Igualmente, Mário Mesquita escreve um artigo no jornal *A Ilha*, em novembro de 1966, sobre os “Escritos dum visitante” onde critica o modo como Giorgio Masini, visitante em Ponta Delgada, se refere às suas infraestruturas de uma forma irónica. No caso do aeroporto de Santana: “Pousamos – não num moderno aeroporto, flanqueado por desagradáveis edifícios de betão, que só por si parecem uma afronta aos céus, mas num pequeno e bonito campo”. “Moral da questão: o «aerovacas» não afronta aos céus!”²²⁷

Para que o aeroporto pudesse dar uma resposta mais segura às aeronaves que lá descolavam e aterravam o Departamento de Defesa Nacional, por intermédio do Subsecretário do Estado da Aeronáutica contando também com a ajuda do Comando da Estação Americana nas Lajes, propunha-se a construir uma pista asfaltada de cerca de 1600 a 1800 metros no aeroporto de Santana, desde que pelas autarquias locais fosse

²²⁵ HAHN, 1959 (traduzido pela autora).

²²⁶ BRYNS, 1963 (traduzido pela autora).

²²⁷ *A Ilha* n.º 1813 de 19 de novembro de 1966.

posto à sua disposição o terreno necessário. Competia à Junta Geral adquirir o terreno necessário à instalação da pista, do caminho de ligação e acesso e placa de estacionamento (e não apenas o terreno necessário ao prolongamento da pista do aeródromo) sendo que tal não se veio a verificar.²²⁸

Chegou ao aeroporto de Santana no início do mês de junho de 1964, o novo avião *Dakota*²²⁹ com a matrícula *CS-TAD* adquirido pela SATA, para efetuar as viagens entre São Miguel, Santa Maria e Terceira. Com a aquisição desta aeronave “deve-se ter dado um grande passo para a solução da falta de transporte no nosso arquipélago, lacuna que de há muito vem prejudicando os que vivem nestas paragens atlânticas”.²³⁰

No ano seguinte, no dia 12 de maio de 1965 um novo avião *Dakota* com a matrícula *CS-TAE* (fig. 39), fez o seu voo experimental sobre a cidade de Lisboa, levando a bordo o Ministro das Comunicações, Engenheiro Carlos Ribeiro, o administrador delegado da Companhia António de Medeiros e Almeida, e técnicos da Direção-Geral de Aeronáutica Civil. No aeroporto de Santana era esperado, nos próximos dias, o novo aparelho da SATA cuja lotação era de 28 passageiros.²³¹



Figura 38: Um dos *Dakota* DC-3 da SATA na pista do aeródromo da Santana. Fonte: BPARPD, Coleção Manuel Silveira Paiva, cx.152, n.º 54



Figura 39: *Dakota* CS-TAE segundo equipamento a ser adquirido pela SATA no aeródromo da Santana. Fonte: BPARPD, Coleção Manuel Silveira Paiva, cx.152, n.º 53

²²⁸ BPARPD, *Atas do Governo Civil*, ata da sessão ordinária da Comissão Executiva, realizada no dia 01 de abril de 1954.

²²⁹ O DaKota foi comprado à irlandesa Aer Lingus, tinham capacidade para 28 passageiros e 2,000 kgs de carga (PEIXOTO, 2012: 86).

²³⁰ A Ilha, n.º 1691 de 04 de julho de 1964.

²³¹ Açoriano Oriental, n.º 6796 de 15 de maio de 1965.

Note-se que a concessão de exploração de rotas atribuídas à SATA em 1960, permitia-lhe operar equipamentos com lotação superior a vinte lugares, o que se traduzia na superioridade dos serviços até então prestados. A aquisição desta aeronave foi de uma enorme relevância, tendo em conta que nesta altura a SATA já apresentava uma média de quarenta passageiros diários na rota São Miguel – Santa Maria – São Miguel, prevendo-se a mudança dos serviços operacionais para o futuro aeroporto da Nordela em Ponta Delgada. Os voos com o *Dakota*, no inverno, viriam a revelar-se complicados, uma vez que, este avião era mais pesado e conseqüentemente, mais difícil de operar, principalmente graças ao mau estado em que se encontravam as pistas e à intensidade e direção dos ventos dominantes.²³²

Pelo facto do aeroporto de Santana não possuir uma pista sinalizada, as descolagens e as aterragens só se faziam durante o dia e caso o tempo assim o permitisse. No entanto, segundo relata a comunicação social da época, tinha aterrado pela primeira vez de noite um avião *Dakota* norte-americano no aeroporto de Santana, com o objetivo de transportar uma doente para as Lajes. Para que tal fosse possível utilizaram latas, com desperdício embebido em óleo, que foram colocadas ao longo da pista, de ambos os lados, criando-se uma fileira de luzes para assinalar a mesma. O avião “descreveu dois círculos e aterrou impecavelmente” logo depois, com a pista iluminada de igual forma “descolou rumo à Terceira, levando a doente.”²³³

2.3. O “Aerovacas” e a opinião pública micalense

Denominado por “Campo de aviação de São Miguel”, “Aeródromo de Santana”, “Aeroporto de Santana” (por ter sido transformado em aeroporto civil em 1946), ou simplesmente “Aerovacas”, como foi apelidado. Para muitos será sempre lembrado carinhosamente como “Aerovacas”.

O nosso entrevistado, Laureano Almeida, trabalhador ao serviço deste aeroporto, fez alusão no seu testemunho à vida que “ali era vivida com muita originalidade,” porque “havia naquele espaço e naquele universo tecnologia de ponta e, ao lado, coexistiam as vacas, tendo então surgido, na sua opinião, a denominação de *aerovacas*”²³⁴.

²³² In <https://vistaarea.wordpress.com/2016/11/11/frotas-da-sata-dakota-c-47b-25-dk/> (janeiro de 2021).

²³³ Diário dos Açores, nº 25975 de 16 de novembro de 1965.

²³⁴ Testemunho de Laureano Almeida, recolhido em 12/06/21.

Sabe-se que os pilotos chegavam a fazer voos rasantes sobre as pistas, antes de aterrar, com o objetivo de as afugentar. Curiosamente, esta era uma técnica comum num grande número de aeródromos espalhados pelo mundo durante a II Guerra Mundial.

Os proprietários dos terrenos contíguos aos do aeroporto chegavam a derrubar os seus muros de forma a permitirem que as vacas lá pastassem durante a noite.²³⁵

Assim sendo, havia a necessidade de exercer uma contínua vigilância em toda a área do aeroporto sempre que aterrasse ou descolasse uma aeronave, já que o mesmo não tinha vedações que limitassem as pistas, encontrando-se quase sempre, gado a pastar.²³⁶ Nesse sentido, foi proposto ao Diretor da Aeronáutica Civil que autorizasse a requisição de três agentes de 1ª classe ao Comando Distrital da Polícia de Segurança Pública (PSP) de Ponta Delgada. Os proprietários vizinhos que deixavam o gado ir para lá pastar não tinham noção do perigo que tal atitude acarretava para a navegação aérea.²³⁷ Com o passar do tempo, continuavam as inúmeras queixas sobre a existência de gado nas pistas, levando a guarda do aeroporto a exercer uma vigilância atenta e permanente durante o seu serviço.²³⁸

Como foi referido anteriormente, no *lugar de Santana*, no meio das terras de cultivo, tinha ficado esta herança preciosa deixada pela “Expedição Militar aos Açores”²³⁹ durante o período da II Guerra Mundial, o Campo de Aviação, com as suas pistas relvadas, que para os habitantes de São Miguel era visto como o caminho de união com Santa Maria e com a Terceira.

Este legado poderia representar um novo capítulo no desenvolvimento da maior ilha do arquipélago, dado que os Açores ficavam em pleno Atlântico e as comunicações do futuro seriam, indubitavelmente, as comunicações por via aérea. Logo, as aspirações dos habitantes seria a de ver o aeroporto “transformado num moderno cais de passageiros, com as instalações próprias”²⁴⁰.

Os benefícios que pudessem ocorrer neste contexto eram muito importantes e urgentes, mas só no futuro, se iria dar a devida relevância.

²³⁵ BPARPD, *Junta Geral – Arquivo de Ofícios - 1948*, ofício nº 417/Div. de 27 de novembro de 1948 do Aeródromo de Santana ao Presidente da Junta Geral do Distrito Autónomo.

²³⁶ Arquivo SATA, “Proposta 8/Santana de 17 de julho de 1951, para o Chefe da 12ª Repartição da Direção Geral de Contabilidade Pública, *Aeroporto de Santana*”, Dossiê/Arquivador n.º 1 (1953-1954).

²³⁷ Arquivo SATA, “Proposta 5/Santana de 11 de setembro de 1952, do Aeroporto de Santa Maria para o Diretor da Aeronáutica Civil, *Aeroporto de Santana*”, Dossiê/Arquivador n.º 1 (1953-1954).

²³⁸ Arquivo SATA, “Nota de serviço interno nº 37 de 06 de novembro de 1952, do Aeroporto de Santa Maria para o Aeroporto de Santana, *Aeroporto de Santana*”, Dossiê/Arquivador n.º 1 (1953-1954).

²³⁹ Correio dos Açores, n.º 7957 de 27 de julho de 1947.

²⁴⁰ *Ibidem*.

A ilha de São Miguel ficaria provida a Sul pelo seu porto artificial e a Norte, pelo aeroporto, o qual desejavam ver totalmente equipado o mais depressa possível. Esta ilha, e em especial a Vila da Ribeira Grande, deveria poder contar com um maior progresso, devido à proximidade com o aeroporto.²⁴¹

Eram as carreiras aéreas da SATA bem recebidas pelos emigrantes, que viram assim, resolvidos os seus problemas quando, ao chegarem a Santa Maria e, vindos do continente americano, tinham agora ligações asseguradas com a sua terra natal.²⁴²

Alguns açorianos fizeram o seu batismo de voo numa das carreiras aéreas para Santa Maria ou para a Terceira. Ferreira de Almeida conta-nos no (*Açoriano Oriental*), o seu batismo de voo e como foi convidado para voar na SATA a caminho das Lajes. Fala da sua inquietação, das suas dúvidas em aceitar, mas o desejo de andar de avião falou mais alto. “Dirigi-me à agência de companhia inglesa, EAGLE Star, onde fiz um seguro (que o seguro morreu de velho), era eu o número um que aqui fazia o seu seguro aéreo naquela companhia.”²⁴³ À família nada contou, para não os preocupar. Com o comandante Rocha aos comandos do *Dove* os passageiros foram chamados, indicando-lhes os seus lugares, a bagagem fora distribuída, fechou-se a porta exterior e o radiotelegrafista José Neves comunicou que a duração da viagem seria de 45 minutos, desejando a todos boa viagem. Cinquenta minutos mais tarde aterraram na Ilha Terceira, à qual, Ferreira de Almeida já não ia há onze anos, podendo voltar a abraçar o seu filho, Carlos, que lá vivia os velhos amigos e outras pessoas suas conhecidas, com grande satisfação. Uma hora tinha passado, “(...) o campo que se percorre e de novo sulcam os ares as asas brilhantes do nosso (sic) SATA a caminho de São Miguel.”²⁴⁴

O regresso a São Miguel é narrado por ele, da seguinte forma:

“ (...) pouco depois planando o Campo de Sant’Ana, tocando com as rodas do aparelho o solo e parando junto ao amplo hangar onde dentro em pouco ia ser guardado aquele pássaro metálico que me levava em tão curto espaço de tempo a abraçar pedaços da minha carne e velhas amizades ao mesmo tempo e a visitar terra amiga que há 11 anos não pisávamos pensei na grandeza de Deus e na inteligência dos homens, agradei a ambos o seu invento e aos diretores da SATA a possibilidade que me haviam dado deste passeio que foi o meu BATISMO DO AR...”²⁴⁵

²⁴¹ Ibidem.

²⁴² Diário dos Açores, n.º 20628 de 06 de agosto de 1947.

²⁴³ Açoriano Oriental, n.º 5844 de 07 de agosto de 1948.

²⁴⁴ Ibidem.

²⁴⁵ Ibidem.

Finda a década de 1940, a SATA entrou num franco desenvolvimento com a aquisição de novos aviões e com um aumento significativo das suas carreiras regulares inter-ilhas, enquanto, as rudimentares pistas do aeroporto de Santana, a cada dia que passava, se encontravam em pior estado de conservação, necessitando de rápidos melhoramentos.

O jornal *Açores* em 1953 é o primeiro a demonstrar o descontentamento sentido pelos micalenses, logo seguido pelo *Diário*, encetando uma campanha a favor da beneficiação e ampliação das pistas deste aeroporto. No estado de abandono em que se encontravam não ofereciam as mínimas condições de segurança às aeronaves que as utilizavam.²⁴⁶

Acresce ainda mencionar que, neste contexto, caso houvesse mau tempo, o serviço aéreo que ligava São Miguel – Santa Maria – Terceira (e destas ao resto do mundo), era suspenso, já que, o aeroporto não oferecia em tais circunstâncias, as condições de segurança. “O campo não tem balizagem em condições, as pistas estão péssimas, e tornam-se perigosas, e tudo aquilo deixa muito a desejar perante aqueles que chegam à nossa terra e sentem toda a pobreza daquele ambiente.”²⁴⁷

A imprensa noticia que há algum tempo tinha estado em São Miguel uma Comissão para analisar as obras de melhoramento que poderiam ser feitas, mas tudo continuava na mesma.²⁴⁸

Mota de Vasconcelos escreve um artigo no jornal *Açoriano Oriental*, onde diz que não devem parar nem dar tréguas ao desejo vivo e coletivo dessa grande aspiração e questiona “Quando se concretizará a aspiração N.º 1 de S. Miguel?” O Campo de Aviação à altura da sua categoria insular-atlântica que ponha em contato direto com o Mundo e lhe confira o desenvolvimento que merece.”²⁴⁹

Apesar de volvidos alguns anos já, o assunto continuava na ordem do dia dos jornais micalenses, lembrando que o péssimo estado em que se encontravam as pistas de Santana obrigava a que a SATA mantivesse aviões mais pequenos, em vez de, adquirir aviões que transportassem um maior número de passageiros.²⁵⁰ Não havendo sinais sobre a construção de um novo aeroporto, por que razão não cimentar ou asfaltar o lamacento aeroporto de Santana?²⁵¹

²⁴⁶ *Açoriano Oriental*, n.º 6067 de 21 de fevereiro de 1953.

²⁴⁷ *Açoriano Oriental*, n.º 6105 de 12 de setembro de 1953.

²⁴⁸ *Ibidem*.

²⁴⁹ *Açoriano Oriental*, n.º 6176 de 22 de janeiro de 1955.

²⁵⁰ *Açoriano Oriental*, n.º 5407 de 25 de julho de 1959.

²⁵¹ *Açores*, n.º 6438 de 14 de janeiro de 1967.

“A construção do Campo de Aviação de São Miguel será para esta ilha de indiscutível valor insular e turístico, o esperançoso dealbar de uma nova era de desenvolvimento da sua riqueza empobrecida e lamentavelmente estagnada...”²⁵²

A opinião dos micalenses é unânime: precisavam de um aeroporto moderno que pudesse oferecer, àqueles que os visitavam, todas as condições de segurança e de bem-estar. No aeródromo de Santana aterraram algumas pessoas conceituadas, como podemos ver na fotografia (fig. 40) a poetisa brasileira Cecília Meireles acompanhada por Armando Côrtes-Rodrigues e sua Esposa Maria Ernestina, João Silva Júnior, José Bruno Tavares Carreiro, José de Almeida Pavão Júnior, Rui Galvão de Carvalho.



Figura 40: Chegada da poetisa Cecília Meireles ao aeródromo da Santana

Fonte: BPARPD/FAM/TC/JBTC / GFTC/002-001/0001/00001.1951

2.4. A construção do aeroporto da Nordela e o abandono do aeródromo de Santana

Como temos vindo a constatar, a imprensa local, ao longo dos anos, não se cansou de apelar ao Estado Português para que se construísse uma infraestrutura aeroportuária capaz de promover o desenvolvimento da ilha de São Miguel, mas até 1969 pouco tinha mudado para atenuar essa situação.

As obras no aeroporto de Santa Catarina, na ilha da Madeira, prosseguiram a um ritmo acelerado, e os micalenses perguntavam e “o aeroporto de São Miguel?”²⁵³

²⁵² Açoriano Oriental, n.º 6176 de 22 de janeiro de 1955.

²⁵³ Açores, n.º 5503 de 06 de novembro de 1963.

Em finais de 1963, o governador civil, Engenheiro Vasconcelos Raposo, em conferência de imprensa, informou que o local escolhido para a novo aeroporto fora a Nordela.²⁵⁴ Esta localização trazia muitos benefícios destacando os ventos favoráveis, sem relevo montanhoso, a facilidade de entrada e saída pelo mar, a inexistência de nevoeiros e proximidade à cidade.²⁵⁵

A 12 de dezembro de 1963 foi enviado, para ser publicado no *Diário do Governo*, o diploma que aprovava a construção deste aeroporto. Os habitantes de Ponta Delgada viram com agrado a sua localização por se encontrar muito próximo da cidade, uma vez que os meios de transporte, por esta altura, eram escassos.²⁵⁶

Nos últimos anos, na imprensa local escreviam-se muitas notícias sobre o mau estado, em que se encontravam as pistas do aeroporto de Santana, assim como, se questionava se a construção do novo aeroporto iria avançar e em que moldes iria ser feito. Para esclarecimento das dúvidas sobre as versões que tinham vindo a público, o Governador do Distrito reuniu-se com os diretores destes jornais em finais de maio de 1964. Em 30 de maio de 1964, o jornal *A Ilha* (fig. 41), faz a seguinte publicação com o resumo dos assuntos tratados na reunião:

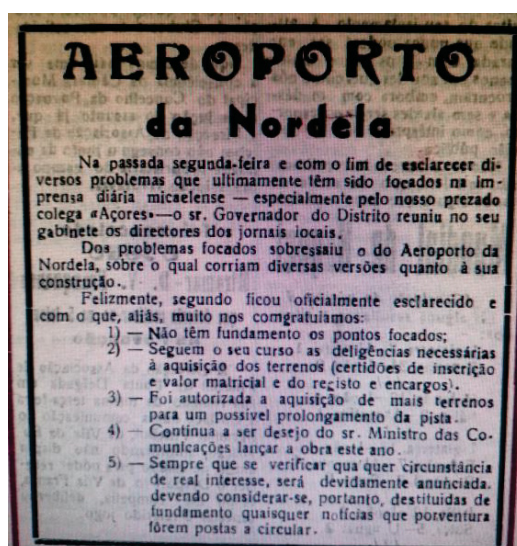


Figura 41: Notícia sobre o Aeroporto da Nordela. Fonte: jornal *A Ilha*, n.º 1686 de 30 de maio de 1964

A aquisição dos terrenos na Nordela ficou a cargo da Junta Geral que ficou igualmente, encarregue de iniciar o processo de expropriações litigiosas desses terrenos,

²⁵⁴ Açores, n.º 5536 de 13 de dezembro de 1963

²⁵⁵ Diário dos Açores, n.º 25175 de 19 de fevereiro de 1963.

²⁵⁶ DIAS, 2010: 46.

encargo que foi cometido à Junta Geral pelo Decreto-lei n.º 45.444, de 16 de dezembro de 1963. A direção promoveria a constituição e funcionamento da avaliação, nos termos do art.º 28º do Decreto-lei n.º 43.587, de 8 de abril de 1961. Para tal foi solicitada a nomeação de um perito da Junta Geral que a representaria nos trâmites do processo, de entre a lista publicada pelo Ministério da Justiça.²⁵⁷

Foi recebido na Junta Geral o telegrama do Tribunal da Relação de Lisboa, com o seguinte teor: “nomeio árbitro Carlos Manuel Azevedo Leitão Pinto Guedes Engenheiro Silvicultor.”²⁵⁸

O valor previsto para a compra dos terrenos foi de dez mil contos e a construção da pista rondaria os trinta e cinco mil contos. Para os outros equipamentos seriam necessários mais uns milhares de contos, orçamentos que ao longo da obra foram aumentados de forma a garantir-se a conclusão dos trabalhos.

A orientação da pista seria 13-31 na direção Leste-Oeste, com um comprimento de 1.500 metros. Seria construída também uma placa para estacionamento de aviões, aerogare e parque de estacionamento de viaturas.²⁵⁹ No final do ano de 1964 foi aberto concurso público para adjudicação da construção do novo aeroporto, ao qual candidataram-se onze empresas.²⁶⁰

O concurso para construção do aeroporto da Nordela acabou por ser ganho pela Empresa Construtora do Tâmega, empresa portuguesa, muito bem vista perante a sociedade. Com uma vasta experiência em empreendimentos desta natureza, apresentou uma proposta de trinta e seis mil contos e concluiria as obras num prazo de 730 dias, pese embora no concurso estarem marcados 900 dias.²⁶¹

Todavia, pouco depois da Construtora do Tâmega ter começado as terraplanagens, o terreno apresentava dificuldades técnicas provenientes da sua natureza argilosa de grande parte da área demarcada e da sua formação vulcânica, com inúmeros algares, pelo que, houve a necessidade de suspender temporariamente as obras, obrigando à realização de uma revisão do contrato autorizado pelo Decreto-lei n.º 46.225, de 13 de março de 1965. Houve uma missão da Direção da Aeronáutica Civil e, perante esta interrupção, a imprensa local aproveitou para lembrar que com a revolução tecnológica os aviões a hélice, dentro

²⁵⁷ BPARPD, *Aeroporto de S. Miguel*, de 22 de agosto de 1964 da direção de Obras Públicas ao Presidente da Comissão Executiva da Junta Geral, Direção de obras Públicas – 1964.

²⁵⁸ BPARPD, *Informação de serviço n.º 300*, de 25 de agosto de 1964 da direção de Obras Públicas ao Presidente da Comissão Executiva da Junta Geral, Direção de obras Públicas – 1964.

²⁵⁹ DIAS, 2010.

²⁶⁰ Açores, n.º 5842 de 29 de dezembro de 1964.

²⁶¹ Açoriano Oriental, n.º 6689 de 16 de janeiro de 1965.

de pouco tempo seriam peças de museu, pelo que, se devia aproveitar tal suspensão para ser realizado o prolongamento da pista para os dois mil metros.²⁶²

Após a deslocação da missão da Direção da Aeronáutica Civil, esperava-se que os estudos efetuados não fossem a causa de prolongadas demoras²⁶³.

Acabado de chegar de Lisboa, onde tinha sido recebido pelos ministros das Obras Públicas e das Comunicações, o Governador Civil do Distrito, em conferência de imprensa, informou a população de que o projeto do aeroporto tinha sofrido algumas alterações, especialmente a orientação da pista e que devido à necessidade de aumentar o volume das escavações, os custos da obra seriam mais elevados. Pelo facto da orientação da pista ter sido alterada, havia a possibilidade de se fazer uma plataforma mais extensa que poderia ir até aos 2.000 metros, assim como, aumentar a área disponível para as demais infra-estruturas. Os micalenses não teriam que se preocupar, pois as obras iriam prosseguir²⁶⁴, mas, na verdade, no início do ano de 1966 as obras ainda estavam estagnadas.²⁶⁵

“A verdade é que a lentidão das obras no novo aeroporto e a desilusão face ao acanhamento da pista, que não permitiria que os aviões ligassem diretamente São Miguel a Lisboa, enchiam de descontentamento os micalenses”.²⁶⁶

A 8 de janeiro de 1966, o Engenheiro Victor Veres, declarou em conferência de imprensa que o aeroporto ficaria concluído em três anos e meio, mas que a pista se ficaria pelos 1.500 metros, como estava determinado no projeto inicial.²⁶⁷

Na opinião pública uma pista inferior a 2.000 metros não serviria para todas as aeronaves que, no futuro, poderiam vir a aterrar neste aeroporto, partilhando da opinião que no mínimo, deveria ter 3.000 a 3.500 metros, de forma a estarem à altura dos tempos e daquilo que precisavam. “Mas a vida é feita de sonhos, sonhos de triste acordar... e, na verdade, triste e amargamente acordamos, do doce embalo do sonho apetecido...”²⁶⁸ A pista ficaria apenas pelos 1.500 metros.

Salientamos, no entanto, que a construtora do Tâmega, em vez dos 1.500 metros de pista, se tinha disponibilizado a construir uma pista de 1.800 metros, sem encargos adicionais.

²⁶² Açoriano Oriental, n.º 6705 de 08 de maio de 1965.

²⁶³ Açoriano Oriental, n.º 6708 de 29 de maio de 1965.

²⁶⁴ Açores, n.º 6070 de 12 de outubro de 1965.

²⁶⁵ DIAS, 2010: 49.

²⁶⁶ DIAS, 2010: 50.

²⁶⁷ Açores, n.º 6141 de 09 de janeiro de 1966.

²⁶⁸ Açoriano Oriental, n.º 6802 de 18 de março de 1967.

De qualquer modo, em fins de abril de 1968, a população tomou conhecimento, por despacho do Ministro das Comunicações²⁶⁹, que a pista seria de 1.800 metros, passando a plataforma de estacionamento para o lado Norte da pista.

O novo aeroporto dispunha de uma pista de 1.800 metros de comprimento por 45 metros de largura; a faixa de proteção abrangia 1.920 metros por 150 metros; a classificação era de classe C da Organização da Aviação Internacional; o caminho de circulação media 23 metros de largura, estabelecendo a ligação a uma plataforma de estacionamento que se situava a Norte com as dimensões de 100 metros por 60 metros. A aerogare possuía 1.120 m² de área coberta, com instalações para os serviços técnicos e administrativos do aeroporto e das companhias de navegação aérea, a alfândega, polícia, sanitários, bar e restaurante. Uma parte da plataforma abarcava também um edifício com 1.000 m² de área coberta destinada a acolher o material de placa, viaturas contra incêndio e de manutenção da SATA. A torre localizava-se a Sul da pista.²⁷⁰

O aeroporto encontrava-se apetrechado com o equipamento essencial ao funcionamento normal dos serviços de proteção contra incêndio, controlo de tráfego e telecomunicações.

Sendo a aerogare e a plataforma de estacionamento consideradas provisórias, já previam a construção dessas infra-estruturas a termo definitivo do lado do mar, a Sul da pista.²⁷¹

A pensar na saída do aeroporto de Santana e na necessidade de reequipamento a SATA, celebrou um acordo com os fabricantes, do Avro 748 da Hawker Siddeley (Inglaterra), e durante o mês de fevereiro de 1969, esta aeronave, durante três semanas fez voos experimentais entre São Miguel, Santa Maria e Terceira. Na opinião do povo, com a vinda do Avro 748 chegaria a “ «SATA» nova”.²⁷² Por outro lado, a população da costa Norte, estava habituada desde 1941, a ouvir o ruídos dos aviões, primeiro os militares e mais tarde os da SATA. Também se acostumaram aos militares que prestavam serviço em Santana e se deslocavam à Ribeira Grande, para fazerem compras, praticar desporto ou para se divertirem. Esta vila “ganhou bastante com o aeroporto de Santana”.²⁷³

Por esta altura os “ribeiragrândenses, vendo e ouvindo o Avro 748 não sentem tristeza; antes, saúdam o nascer de um novo período – que sem dúvida, será para bem do público”.²⁷⁴

²⁶⁹ Carlos Gomes da Silva Ribeiro exerceu o referido cargo de 14 de agosto de 1958 a 19 de agosto de 1968.

²⁷⁰ Açores, n.º 7198 de 24 de agosto de 1969.

²⁷¹ Correio dos Açores, n.º 14445 de 30 de setembro de 1969.

²⁷² Ibidem.

²⁷³ Gustavo Moura, Correio dos Açores, n.º 14256 de 5 de fevereiro de 1969.

²⁷⁴ Ibidem.

O avião *Dakota* aterrou pela primeira vez no dia 1 de agosto na pista “aplanada e asfaltada para novos destinos”²⁷⁵ do aeroporto da Nordela (fig. 42 e 43), e os micaelenses viram assim o seu sonho materializado. “Que a Nordela seja aquela ferramenta de trabalho que São Miguel esperava para a aproximar do mundo e dos seus atuais e grandes impulsos.”²⁷⁶



Figura 42: Trabalhos de terraplanagem no aeroporto da Nordela. Fonte: BPARPD, Coleção Manuel Silveira Paiva, cx.152, n.º 43



Figura 43: Pista asfaltada do aeroporto da Nordela. Fonte: BPARPD, Coleção Manuel Silveira Paiva, cx.152, n.º 41

A 10 de agosto de 1969 era anunciado que a SATA não operaria mais em Santana.²⁷⁷ A população de Rabo de Peixe despedia-se, do seu aeroporto, desaparecendo assim um espaço com capacidade para o desenvolvimento do Concelho da Ribeira Grande, que muitos serviços prestou à aviação militar e civil.

Naquela época, o Campo de Santana albergava quatro serviços distintos, a Direção da Aeronáutica civil com toda a sua estrutura, o destacamento militar, a SATA e o serviço de meteorologia. Muitas destas pessoas que trabalhavam em Santana residiam na Ribeira Grande, tal como o nosso entrevistado. “Viviam ali diretores, controladores, o pessoal da manutenção e da rádio da SATA o meu caso e outros mais”. Lembra-se que também ali moravam funcionários da meteorologia e da ANA Aeroportos de Portugal. Em Santana residia o “Comandante Carpinteiro” e pouco mais. O pessoal de Santana acabou por constituir, na Ribeira Grande, uma “pequena elite” à qual chamavam “gente da aviação.”²⁷⁸ Tal como aconteceu durante o período das obras do aeródromo de Santana também nesta altura os trabalhadores foram “quase todos recrutados naquela zona, de maneira que para

²⁷⁵ Açores, n.º 7181 de 3 de agosto de 1969.

²⁷⁶ *Ibidem*.

²⁷⁷ *Ibidem*.

²⁷⁸ Testemunho de Laureano Almeida, recolhido em 12/06/21.

eles era excelente, porque eram freguesias que não tinham serviços.”²⁷⁹ Quando o aeroporto é transferido para Ponta Delgada “essa gente vem quase toda para Ponta Delgada, vêm quase todos, eu fiquei a viver um mês na Ribeira Grande, mas depois vim para Ponta Delgada.”²⁸⁰

Nas conversas, estabelecidas com Laureano Almeida, ele demonstrou sempre enorme contentamento por ter trabalhado em Santana, afirmando que “Santana tinha uma alegria imensa”, “foi um tempo santo, para recordar com imensa saudade; uma coisa curiosa, aquilo está tudo alterado, outro dia fui lá e fiquei muito triste.”²⁸¹

Assim, após temporariamente ter servido o ACIV, o antigo Campo de Santana voltou à sua inicial função, a agricultura. Neste mesmo dia a SATA começava a operar no novo aeroporto, o que fez com que muitas pessoas se deslocassem para lá, para assistir de perto à aterragem das primeiras aeronaves.

A instalação do aeroporto na Nordela, veio trazer mudanças significativas “tudo mudou, o mundo da aviação é completamente diferente, os equipamentos, as características.”²⁸² Por esta altura, a aviação já tinha feito progressos consideráveis, mas em “São Miguel apesar das mudanças, o conceito de aeronáutica era uma coisa muito vaga e havia ainda uma grande carga romântica na aviação desse tempo.”²⁸³

Pelo despacho do Ministro das comunicações de 3 de dezembro de 1969, foi nomeado para assumir o cargo de diretor do aeroporto de Ponta Delgada o então sub-diretor do aeroporto de Santa Maria.²⁸⁴ No domingo de 24 de agosto de 1969, aterrava em São Miguel o avião presidencial que trazia a bordo o Presidente da República, Almirante Américo Tomás, que iria presidir à inauguração do aeroporto de Ponta Delgada (fig. 44).



Figura 44: Inauguração do aeroporto de Ponta Delgada com a presença do Presidente da República, Almirante Américo Tomás. Fonte: BPARPD, Coleção Manuel Silveira Paiva, cx.152, n.º 27

²⁷⁹ Ibidem.

²⁸⁰ Ibidem.

²⁸¹ Ibidem.

²⁸² Ibidem.

²⁸³ Ibidem.

²⁸⁴ DIAS, 2010: 74.

Em nota de imprensa, o novo aeroporto era exaltado como “aquele abraço direto de união, entre nós, e o coração da Mãe-Pátria.”²⁸⁵

Alguns dias, após a inauguração, o *Avro 748*, fazia treinos de aterragens e descolagens durante a noite. Como o aeroporto ainda não tinha sinalização luminosa, utilizavam-se as bailarinas²⁸⁶ para sinalizar a pista.²⁸⁷

“As asas de aço dos Açores chegam, assim, mais longe, quais embaixadoras da açorianidade, aproximando as populações das ilhas e as comunidades da diáspora”.²⁸⁸

Capítulo 3

A erosão do Aeródromo de Santana – Memória e Património

3.1. Os suportes da Memória: Arquivos, Imprensa e Imagens

De acordo com a Enciclopédia Einaudi, o vocábulo memória define-se como a “propriedade de conservar certas informações, reenvia-nos em primeiro lugar para um conjunto de funções psíquicas, graças às quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas, e que ele representa como passadas.”²⁸⁹ A memória poderá ser entendida, portanto, como a capacidade humana de reter factos e experiências do passado e retransmiti-los às novas gerações através de diferentes suportes empíricos (documentos, notícias, imagem, voz, textos, entre outros).

Segundo Halbwachs, “o indivíduo que lembra é sempre um indivíduo inserido por grupos de referência; a memória é sempre construída em grupo (...).”²⁹⁰ Ainda à luz das teorias Halbwachianas, a memória configura-se como reconhecimento e reconstrução, na medida em que o reconhecimento transporta o indivíduo para o sentimento do que já foi visto no passado.

Por seu turno, memória individual poder-se-á entender por aquela que é guardada por um indivíduo e que se refere às suas próprias vivências e experiências, mas que contém também aspetos da memória da geração e do grupo social onde ele se criou, isto é, onde esse indivíduo foi socializado.

²⁸⁵ Açores, n.º 7198 de 24 de agosto de 1969.

²⁸⁶ Bailarinas eram lamparinas alimentadas a petróleo colocadas nas laterais das pistas.

²⁸⁷ Açores, n.º 7201 de 28 de agosto de 1969.

²⁸⁸ PEIXOTO, 2016: 122.

²⁸⁹ In Enciclopédia Einaudi. 1984: 11.

²⁹⁰ HALBWACHS, 1990.

Autores como Olga Simson invocam a memória coletiva como sendo aquela que é formada pelos factos e aspetos julgados relevantes e que são guardados como memória oficial da sociedade mais ampla. Manifesta-se, geralmente, naquilo a que chamamos de lugares da memória que são os monumentos, quadros e obras literárias e artísticas que expressam a versão consolidada de um passado coletivo de determinada sociedade. Como contrapartida, existem as memórias subterrâneas ou marginais que correspondem a versões sobre o passado dos grupos dominantes de uma dada sociedade. Estas memórias não estão, comumente, monumentalizadas nem gravadas em suportes concretos como textos, obras de arte e só se expressam quando conflitos sociais as evocam ou quando os investigadores criam as condições para que elas surjam e possam ser registadas, analisadas e passem a fazer parte da memória coletiva de uma dada sociedade²⁹¹.

A valorização do passado, ou do que sobrou dele, na paisagem ou nas “instituições de memória” (museus, arquivos, bibliotecas, etc.), dá-se hoje de forma generalizada no mundo, refletindo a emergência de uma nova relação identitária entre os homens e as mulheres do final do século XX e os conjuntos espaciais que lhes dão ancoragem no planeta, sejam eles os estados-nações, as regiões ou os lugares.²⁹²

Milton Santos afirmou que o lugar é a extensão do acontecer solidário, entendendo-se por solidariedade a obrigação de se viver junto, o *lugar* então *locus* do coletivo, do intersubjetivo. Por essa razão, o que nos interessa aqui não é discutir a memória individual, por definição subjetiva e única, mas a memória partilhada, a memória solidária.²⁹³ A memória de um *lugar*, a memória do aeródromo de Santana, é, portanto, uma memória assumidamente coletiva e comunitária.

É através da recuperação das memórias coletivas que sobraram do passado (estejam elas materializadas no espaço ou em documentos) e da preocupação constante em registrar as memórias coletivas que, se mantêm vivas, no quotidiano atual (muitas das quais certamente dadas ao desaparecimento, como constatamos com este antigo aeródromo), e que podemos resgatar muito do passado, eternizar o presente e garantir às gerações futuras um lastro de memória importante para a sua identidade.

Nos nossos dias, cada vez mais, se diversificam e se sofisticam as plataformas para o registo e suporte da memória (escrita, imprensa, fotografia, vídeo, DVDs, entre outros). Algumas instituições como museus, arquivos e bibliotecas realizam o trabalho de recolher, tratar, recuperar, organizar e colocar à disposição da sociedade a memória de um sítio específico ou de um grupo social compilada em suportes materiais diversos.

²⁹¹ SIMSON, 2003.

²⁹² NORA, 1984.

²⁹³ SANTOS, 1994: 36.

Le Goff, ao afirmar que “o armazenamento de informações permite comunicar através do tempo e do espaço, fornecendo ao homem um processo de marcação, memorização e registo” garante a preservação da memória e contribui para o progresso das ciências, da tecnologia e da humanidade.²⁹⁴

Dessa forma, Crippa considera que a memória permite a recuperação de algo pertencente ao passado, comparando-os com os dados do presente, proporcionando a preservação de determinadas informações, essenciais para a experiência individual e o conhecimento de natureza científica, filosófica ou técnica. A memória é considerada o único instrumento através do qual as ideias e palavras se juntam. Sem ela, desapareceriam os elos sociais, assim como a própria noção de sociedade, as identidades individuais e coletivas, a possibilidade da construção do conhecimento, podendo ser considerada uma ferramenta para a construção de uma determinada sociedade, de transmissão cultural.²⁹⁵

Nas palavras de Myrian Santos “a memória vai representar não a ida ao passado, mas exclusivamente a presença deste no presente através de dilemas éticos e morais”.²⁹⁶

No caso concreto do *lugar do aeródromo de Santana*, este materializa os primórdios da aviação na ilha de São Miguel. Esta herança, deixada pelos militares, viria a ser utilizada pela SATA (fig. 45) para servir o povo açoriano, no geral, e, em particular, o de São Miguel.



Figura 45: Primeiras instalações da SATA no aeroporto de Santana

Fonte: Arquivo SATA

Devido às sofríveis condições naturais que este aeródromo oferecia e por não cumprir os requisitos desejáveis para uma infraestrutura que se dedicava à aviação

²⁹⁴ LE GOOF, 1990: 374.

²⁹⁵ CRIPPA, 2010.

²⁹⁶ SANTOS, 2002: 128.

comercial, tornava-se urgente a sua remodelação. A aproximação à pista só poderia ser feita em segurança pelo lado do mar, uma vez, que as condições topográficas do terreno não permitiam outras opções. Então, tentaram encontrar um espaço nas zonas menos acidentadas junto à costa, mas não identificaram nenhum que superasse as deficiências apontadas ao aeródromo de Santana. Em reunião da Direção Geral da Aeronáutica Civil, com os representantes da SATA, decidiu-se manter o *lugar de Santana*. Seria construída uma só pista, pavimentada com 1500 metros de comprimento, na direção 11-29,²⁹⁷ projeto esse que não se concretizou. Volvidos nove anos, em 1969, é que o *lugar de Santana* viria a ser substituído pelas novas infraestruturas nos arredores da cidade de Ponta Delgada.

Quem transitava pela estrada no sentido Rabo de Peixe – Ribeira Grande (fig. 46 delimitada a verde), podia ver algumas construções em ruínas do antigo aeródromo de Santana.

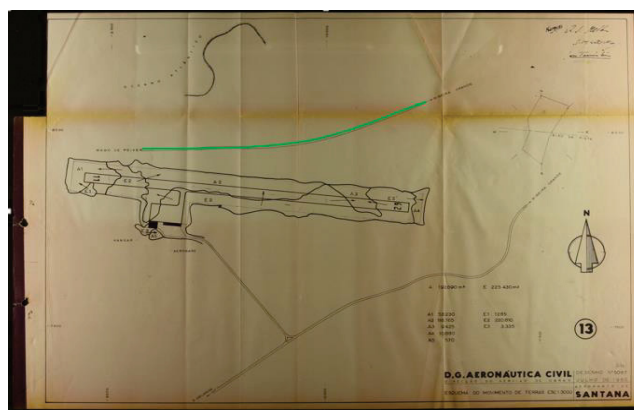


Figura 46: Projeto de remodelação da pista do aeroporto de Santana - Planta com o esquema de movimento de terras (julho de 1960). Fonte: BPARPD. fundo GCPDL – Lv-1688

Como refere Norberg-Schulz, “pela palavra *lugar* entendemos algo mais do que a mera localização abstrata. Entendemos uma totalidade formada por coisas concretas com substância material, forma, textura e cor. Juntas, estas coisas determinam um *carácter ambiental*, que é a essência do lugar”.²⁹⁸

No artigo intitulado, *O não-lugar e os lugares da memória: os aeroportos da minha meninice*, Carlos Riley considera o aeroporto de Santana como sendo um “não-lugar” no quadro da paisagem rural micalense.²⁹⁹ A única evidência que ainda lá se encontra é a torre de controlo, construída em blocos de betão.

²⁹⁷ BPARPD. Fundo Governo Civil de Ponta Delgada – 1688 de setembro de 1960.

²⁹⁸ Apud. CUNHA, 2016: 26.

²⁹⁹ RILEY, 2020: 421-424.

Para mim faz sentido abordar aqui a memória tão viva que Laureano Almeida tem do *aeroporto*, sítio onde foi tão feliz e onde se realizou profissionalmente.

Nos dias de hoje, fisicamente, o *lugar de Santana* já não existe, no entanto, para as pessoas como o Laureano Almeida (entrevistado, cujo contributo viera a ser fundamental para a realização desta investigação) esse *lugar* continua na sua memória e vida presente representando um sítio onde cresceu enquanto ser humano pessoal e profissionalmente: “Santana era terra de saudade, e eu tenho imensa saudade disto.”³⁰⁰

Este *não-lugar* faz parte das memórias de Laureano Almeida (fig. 47), que ali trabalhou e não consegue “esquecer” a “alegria” com que ia trabalhar e como todos se consideravam uma “família”³⁰¹. Ou a “pedra com três figuras humanas esculpidas em alto-relevo”³⁰² que se encontrava na entrada do prédio, onde se situava a torre e que, foi levada por um indivíduo quando o aeroporto foi abandonado³⁰³.



Figura 47: Conjunto de duas fotografias de Laureano Almeida, na primeira em fato de trabalho à porta da aerogare no aeródromo de Santana. Fonte: Coleção Laureano Almeida

Também para as pessoas que viviam na costa Norte da ilha, o *Aerovacas* terá ficado para sempre nas suas memórias, porque foi ali que ao longo de quase três décadas (1942-1969) funcionou o primeiro campo de aviação na ilha de São Miguel.

Xerardo Pereiro alude ao património cultural como sendo “a recuperação das memórias do passado, desde uma perspetiva presente, para explicar a mudança dos modos de vida”.³⁰⁴

³⁰⁰ Testemunho de Laureano Almeida, recolhido em 12/06/21.

³⁰¹ Ibidem.

³⁰² Ibidem.

³⁰³ Ibidem.

³⁰⁴ PEREIRO, 2003: 25.

É possível recuperar parte deste património desaparecido do aeródromo de Santana, recorrendo a imagens de arquivo, captadas pelos fotógrafos Gilberto Nóbrega e Manuel Silveira Paiva que, confrontados com o que hoje lá existe, tornam bem evidente a forma como os poderes públicos e a Associação Agrícola de São Miguel ajudaram a apagar da paisagem a memória do aeroporto de Santana (fig. 48,49 e 50).



Figura 48: Fotografia em que se avista a torre de controlo do aeródromo de Santana e os edifícios à volta. Fonte: BPARPD, Coleção Manuel Silveira Paiva, cx.152, n.º 50



Figura 49: Fotografia em que a torre de controlo parece estar a ser “engolida” pela vegetação. Fonte: Autora, outubro de 2021



Figura 50: Fotografia dos serviços técnicos e da torre de controlo
Fonte: <https://restosdecoleccion.blogspot.com/2013/07/aeroporto-de-santana-nos-acoeres.html>

3.2. As marcas desprezadas do património imóvel

O conceito de monumento histórico foi evoluindo e integrando diferentes aspetos como por exemplo, o ambiente, e a natureza, a cultura. Helena Barranha define património

pelo conjunto de valores culturais, artísticos e históricos, materiais e intangíveis que nos definem e nos caracterizam.³⁰⁵

Num mundo globalizado como o atual, o património desempenha um papel cada vez mais importante na vida de uma comunidade, uma vez que o passado e as suas características identitárias são o que mais faz distinguir as comunidades entre si. Considerando que o património é um conjunto de bens transmitidos de geração em geração, permitindo ao homem, e à respetiva comunidade, perceber as três dimensões temporais do passado, presente e futuro. Importa, assim, que este património seja identificado e valorizado.³⁰⁶

Será a partir da sua preservação e aproveitamento que se poderá construir e desenvolver uma comunidade com a natural emergência de um sentimento de vínculo, só possibilitado pela existência e preservação coletiva de um determinado património. Podemos considerar o património como uma interação da sociedade contemporânea, indo, atualmente, muito além do seu significado etimológico,³⁰⁷ o qual remonta à antiguidade e que remete para o conjunto de bens que se herdamos. “Conjunto de bens herdados do passado; herança comum.”³⁰⁸ Verificamos que, tradicionalmente, todas as definições de património abrangiam em exclusivo objetos ou bens, porém, após a II Guerra Mundial, surge uma nova noção que viria a revolucionar este entendimento: a cultura popular.

Criou-se a partir dessa altura a ideia de que tudo o que rodeia o ser humano é património e que não é apenas o belo, o artístico, o raro ou o valioso como até então se preconizava. Daí em diante, o património começou a abranger também as memórias, os conhecimentos, o “saber” e as técnicas de fabrico ou os objetos ligados a esses processos e a toda uma vivência de um indivíduo ou até de um grupo de indivíduos. Tudo dependeria da perspetiva tida dos objetos e até da própria vida.³⁰⁹

A Carta de Atenas, datada de 1931, surge no 1º Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos e, para além de ser o primeiro documento

³⁰⁵ BARRANHA, 2016.

³⁰⁶ PÉREZ, 2009.

³⁰⁷ A palavra património é formada por dois vocábulos greco-latinos: “*pater*” e “*nomos*”. A palavra “*Pater*” significa chefe de família, ou em sentido mais amplo, os antepassados. Dessa forma pode ser associada, também a bens, posses ou heranças deixados pelos chefes ou antepassados de um grupo social. Essas heranças tanto podem ser de ordem material como imaterial – um bem cultural ou artístico também pode ser um legado de um antepassado. A palavra “*Nomos*” origina-se do grego. Refere-se a lei, usos e costumes relacionados à origem, tanto de uma família quanto de uma cidade. O “*nomos*” relaciona-se, portanto com o grupo social. O patri-mónio pode ser compreendido, portanto, como o legado de uma geração ou de um grupo social para outro. In http://artigos.netsaber.com.br/resumo_artigo_17282/artigo_sobre_memoria-e-patrimonio--etimologia (maio de 2021).

³⁰⁸ European Heritage Network (s.d.) Cultural Heritage Thesaurus: 48.

³⁰⁹ TINOCO, 2007.

internacional que aborda princípios e doutrinas gerais de proteção dos monumentos, trouxe alguns aspetos inovadores no que diz respeito à preservação e classificação patrimonial. O objetivo deste congresso foi a proteção dos monumentos de interesse histórico, artístico e/ou científico das várias nações, acabando por adquirir um certo papel educativo no que diz respeito ao património e à conservação³¹⁰.

Esta Carta revela uma tendência para o abandono das restituições integrais, privilegiando a ocupação e manutenção dos edifícios, como meios de conservação. No que diz respeito a uma escala mais abrangente, recomenda uma adequação ao local respeitando o carácter e fisionomia das cidades, principalmente nas áreas envolventes a monumentos antigos, conjuntos e perspectivas pitorescas³¹¹.

Existia também, uma clara noção da ameaça que o desenvolvimento da chamada indústria de guerra representava para a preservação do património. Deste modo, em 1954, foi realizada a Convenção para a Proteção dos Bens Culturais em caso de Conflito Armado (Convenção de Haia) com o propósito de criar um organismo de proteção internacional do património. No documento criado, foram, definidos pela primeira vez o que são bens culturais³¹², assim como são delineados os procedimentos para atribuir a proteção aos mesmos.

A Carta de Amesterdão³¹³ surgiu numa dessas iniciativas e remeteu para a importância que os centros urbanos possuem para a preservação da identidade e memória de um povo, defendendo que a preservação e reabilitação destes deverá estar presente nos planos de ordenamento do território de cada país. Marcando também de forma decisiva os temas etnográficos, introduzindo interesse pelos edifícios que concernem a arquitetura vernácula e de carácter pré-industrial.³¹⁴

No ano de 1999, manifestou-se a necessidade de instituir os princípios de conservação e proteção do património construído popular e, como complemento à Carta

³¹⁰ In <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/CartadeAtenas.pdf> (maio de 2021).

³¹¹ Ibidem.

³¹² “São considerados bens culturais os bens, móveis ou imóveis, que apresentem uma grande importância para o património cultural dos povos (monumentos de arquitetura, de arte ou de história, religiosos ou laicos, ou sítios arqueológicos, conjuntos de construções que apresentem um interesse histórico ou artístico, obras de arte, manuscritos, livros e outros objetos de interesse artístico, histórico ou arqueológico, assim como coleções científicas e importantes coleções de livros, de arquivos ou de reprodução dos bens acima definidos). Os edifícios cujo objetivo principal e efetivo seja, de conservar ou de expor os bens culturais móveis definidos anteriormente (museus, bibliotecas e depósitos de arquivos) serão denominados de “centros monumentais” e são considerados bens culturais também.”

³¹³ Carta Europeia do Património Arquitetónico.

³¹⁴ “O património arquitetónico europeu é formado não apenas pelos nossos monumentos mais importantes, mas também pelos conjuntos que constituem as nossas cidades antigas e as nossas aldeias com tradições no seu ambiente natural ou construído.” In <http://www.patrimoniocultural.gov.pt> (maio 2021).

de Veneza, o Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS) registou na Carta sobre o Património Construído Vernáculo³¹⁵ a importância desta arquitetura como expressão da identidade de uma comunidade, o valor do modo natural e tradicional no qual produziram o seu próprio habitat, formando parte integrante da paisagem cultural.

A arquitetura popular é um prenúncio da história da arquitetura, um acontecimento importante para a reconstituição histórica de determinada época do passado, cuja relevância reside na capacidade de fazer reviver o passado, o que já foi vivido. Com a industrialização surgiu o problema das grandes migrações para as cidades. Iniciou-se o despovoamento das localidades rurais, perderam-se as ocupações de trabalho, transformaram-se os materiais e desapareceram as técnicas construtivas tradicionais, importam-se novos modelos de habitar, extinguindo relações únicas entre o homem e o território.³¹⁶ A ligação entre diferentes territórios e edifícios também define a paisagem. Ao mesmo tempo que as características geológicas definem os limites, os recursos e materiais locais que são usados nas construções, tais como, a pedra, a madeira e a terra. Já a edificação é o elemento modelador territorial, conforme o projeto, tamanhos, comunicações e relação entre construções.³¹⁷

Verificamos que o local escolhido para a construção do aeródromo alterou profundamente a ocupação das terras agrícolas entre Santana e a Ribeira Seca, muito embora a construção das pistas de aviação e dos edifícios de apoio não tivessem provocado grande impacto na paisagem.

Relativamente à relação da forma e da função, a generalidade dos edifícios procura o modo mais adequado e simplificado para criar os espaços que congreguem múltiplas atividades. Por se tratar de uma construção com poucos recursos, as possibilidades construtivas estão condicionadas pelo material, pelos equipamentos, pelo solo, e pelas condições climáticas. Estas construções foram projetadas num curto espaço de tempo, para que pudessem servir durante o período mencionado. Construir algo efémero é uma das necessidades mais antigas do homem, sendo muito utilizada em situações militares, como estruturas de guerras, e ainda hoje em dia, é das arquiteturas temporárias mais comuns.³¹⁸

³¹⁵ “O património vernacular edificado é importante; ele é a expressão fundamental da cultura de uma comunidade, de sua relação com o seu território e, ao mesmo tempo, a expressão da diversidade cultural do mundo. A construção vernacular é o modo tradicional e natural das comunidades se abrigarem. É um processo contínuo que inclui as mudanças necessárias e uma constante adaptação em resposta às limitações sociais e ambientais.” In <http://www.icomos.pt/recursos/normas-internacionais> (maio 2021).

³¹⁶ FERNANDES, MATEUS, 2011: 207.

³¹⁷ BARRANHA, 2016.

³¹⁸ JODIDIO, 2011.

O aeródromo era composto pelas pistas, por um conjunto de edifícios, instalações e espaços anexos, os quais serviram de agente propulsor da aviação, no arquipélago dos Açores.

As obras foram feitas numa área rural entre campos agrícolas e pastagens de gado e representavam na sua forma edificações funcionais de construção simples, designadamente na primeira fase de ocupação militar, em que os materiais usados eram bastante precários (fig. 51 e 52).



Figura 51: Na fotografia vemos uma casa feita em madeira pintada com uma camuflagem militar. Fonte: Coleção José Manuel Correia

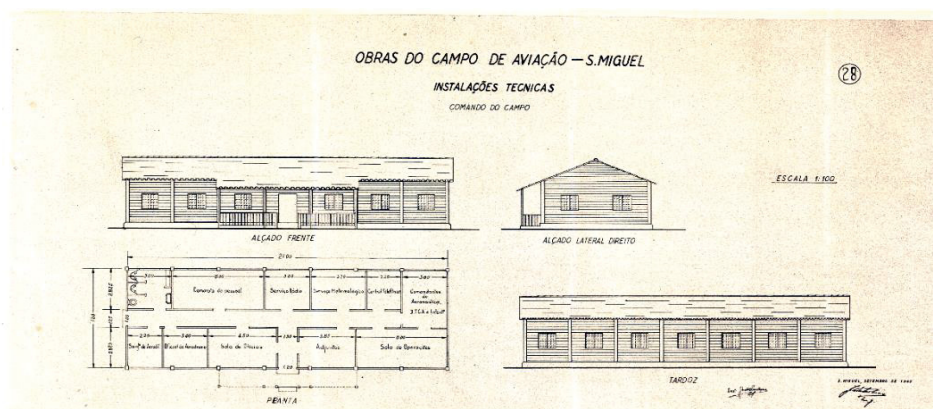


Figura 52: Planta das instalações técnicas construídas em madeira
Fonte: ADMMA. FIA 724

No *lugar* de Santana, inicialmente, construíram-se as pistas em terra batida, com as diferentes orientações e foram criados caminhos de acesso. No início dos trabalhos os edifícios foram quase todos improvisados, fizeram-se adaptações às poucas instalações existentes e foram utilizados os caixotes (que serviram para transportar partes dos aviões) para instalar o comando e as oficinas de material. A maior parte das instalações que circundavam as pistas eram construídas em alvenaria com pedra à vista. Conforme os muros que lá existiam. A cobertura do hangar grande era de fibrocimento devido à escassez de telha na ilha. Foram projetados e construídos alguns edifícios em madeira, assim como a antiga torre de controlo.

Quando o aeródromo de Santana passou para a responsabilidade da SATA foi construída uma nova torre em blocos de betão, fizeram-se melhoramentos em algumas instalações e construíram-se outras. A aerogare (fig. 53) era humilde, de pequena volumetria e fachada, com um ambiente familiar que lhe conferia identidade própria.



Figura 53: Edifício da aerogare no aeródromo de Santana. Fonte: Arquivo SATA

“A arquitetura efémera é uma parte antiga do nosso património arquitetónico, que remonta às obras vernáculas das culturas nómadas”.³¹⁹

Tal como o nome diz, uma arquitetura efémera não é projetada para ficar permanentemente ligada a um lugar. Esta tanto pode ficar uns dias, como uns meses ou alguns anos. Para Daniel Paz, “quanto menor o tempo de estadia de uma construção no espaço, maior a sensação da sua efemeridade”.³²⁰

O património conduz-nos ao passado, porque se trata de uma manifestação, um testemunho e uma evocação desse mesmo tempo passado. A função do património passa pela criação de uma memória social, que apelando ao património, legitima a identidade de

³¹⁹ KRONENBURG, 2008.

³²⁰ PAZ, 2008.

um grupo. Tal como indica Françoise Choay, na ilustre obra *A Alegoria do Património*, o património traça as vivências e a identidade histórica de um povo, seja de uma nação pelo conceito de identidade nacional, de um grupo étnico, comunidade religiosa, tribos, clã, família ou outros.³²¹ No entendimento de Mário Chagas, o património é “(...) um conjunto de bens culturais sobre o qual incide uma determinada carga valorativa”.³²² Desta forma, poder-se-á afirmar que o património é uma expressão de cultura dos grupos humanos que recupera memórias, ritualiza sociabilidades, seleciona bens culturais e transmite legados para o futuro. É a herança cultural passada que sendo vivida no presente, será transmitida às gerações futuras como refere, Elsa Silva.³²³

Em 1972, a UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura) alargou a preservação do Património às vertentes cultural e natural, através da Convenção para a Salvaguarda do Património Natural e Cultural. O surgimento deste documento pode ser considerado como um marco para aquilo que entendemos hoje ser a função fundamental do património como mediador entre o passado e o futuro.

Assim, entende-se como

“‘Património Cultural Imóvel’ os bens imóveis que assumem relevância para a compreensão, permanência e construção da identidade nacional e para a democratização da cultura. São bens que constituem testemunhos com valor de civilização ou de cultura. O interesse cultural relevante, designadamente histórico, paleontológico, arqueológico, arquitetónico, artístico, etnográfico, científico, industrial ou técnico destes bens reflete valores de memória, antiguidade, autenticidade, originalidade, raridade, singularidade ou exemplaridade. Integram igualmente o património cultural os contextos dos bens imóveis que, pelo seu valor de testemunho, possuam com aqueles uma relação interpretativa e informativa. Nesse sentido, os bens naturais, ambientais, sagísticos ou paleontológicos integram património cultural imóvel.”³²⁴

Os bens imóveis podem pertencer às categorias de monumento, conjunto ou sítio. “Sítio significa lugar, área, terreno, paisagem, edifício e outras obras, grupo de edifícios ou de outras obras e pode incluir componentes, conteúdos, espaços e vistas”³²⁵.

³²¹ CHOAY, 1992.

³²² CHAGAS, 1994: 40.

³²³ SILVA, 2000: 218.

³²⁴ In <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/> (março de 2021).

³²⁵ ICOMOS-Austrália (1979-1999) Carta de Burra - Carta para a conservação de lugares de significado cultural, Art.º 1.º - Definições.

A proteção legal dos bens imóveis assenta na classificação e na inventariação. Os bens podem ser classificados como de interesse nacional, de interesse público ou de interesse municipal³²⁶. No caso, o que resta do antigo aeródromo de Santana, já nem é digno de classificação municipal.

A Lei 176/2013 de 12 de setembro, no art.º 23º estabelece as atribuições do município, referindo que:

- “1. Constituem atribuições do município a promoção e salvaguarda dos interesses próprios das respetivas populações, em articulação com as freguesias.
2. Os municípios dispõem de atribuições, designadamente, nos seguintes domínios:
e) Património, cultura e ciência.”³²⁷

Esta Lei, estabelece o quadro de transferência de atribuições e competências para as autarquias locais em matéria de património cultural assentando no princípio de cooperação entre estes e o Estado, seja ao nível da classificação, seja ao nível da preservação do património cultural.

Também a Lei n.º 169/99 de 18 de setembro (alterada pela Lei 5-A/2002 de 11 de janeiro) estabelece o quadro de competências, assim como o regime jurídico de funcionamento dos órgãos municipais e das freguesias:

“Compete à Câmara Municipal, em parceria ou não com outras entidades públicas ou privadas, nos termos da lei, o levantamento, classificação, administração, manutenção, recuperação e divulgação do património natural, cultural, paisagístico e urbanístico do município, incluindo a construção de monumentos de interesse municipal.”³²⁸

A classificação de um bem de interesse municipal é um ato realizado pela Câmara Municipal e aprovado pela Assembleia Municipal, com a respetiva publicação no Boletim Municipal.

Existe a necessidade de proteger e valorizar o que sobra deste aeródromo que é a sua memória, que, de alguma maneira, animou a vida social, económica e cultural da Ribeira Grande. O *lugar* do aeródromo de Santana apresenta, assim, evidentes marcas de desprezo e abandono.

De acordo com Sandra Pelegrini “o património é historicamente construído e conjuga o sentimento de pertença dos indivíduos a um ou mais grupos”. Essa afirmação

³²⁶ Património Cultural – Direção-Geral do Património Cultural. In <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/> (março de 2021).

³²⁷ Lei n.º 176/2013, de 12 de setembro; Diário da República; I Série; Capítulo III; Artigo 23º.

³²⁸ Lei n.º 169/99, de 18 de setembro; Diário da República; I Série - A Artigo 64º, N.º 2, alínea m).

ganha maior significação ao entender o património como uma forma de herança cultural na qual uma geração transmite a outra. Essa herança adquirida fornece informações significativas sobre a história de grupo ou a trajetória da sociedade. O papel do património contribui, portanto para a formação da identidade desse grupo, na formação da sociedade e no resgate à memória das outras categorias sociais. A preservação do património torna-se essencial ao desenvolvimento cultural de um povo, já que se reflete na sua formação sociocultural.³²⁹ Segundo Olívia Costa, o “património não é apenas um edifício classificado, mas também um conjunto de valores que herdamos do passado e que dada a sua importância cultural merece toda a nossa atenção e proteção para que continue no presente a documentar um passado e a contribuir para a construção sustentável dum futuro”.³³⁰

Também na segunda metade do século XX a valorização do património começou a tocar a todos, levando a uma maior consciência de salvaguarda do património, não só do Estado, mas também das empresas e até dos particulares.³³¹

A primeira conferência de Ministros Responsáveis pela Salvaguarda e Reabilitação do Património Cultural Imóvel (Bruxelas, novembro de 1969) fazia referência, em primeiro lugar, ao valor do património cultural imóvel, do ponto de vista humano, social e económico. A tomada de consciência do valor social do património “confere-lhe uma dimensão nova que impõe a sua conservação ativa no modo de vida da sociedade”.³³²

A transmissão e ligação entre gerações é o denominador comum para a responsabilidade de todos nós na salvaguarda e proteção do património. Segundo Susana Costa “O Património Cultural é composto pelos bens que testemunham o valor cultural de uma comunidade”.³³³ Falar de Património é também falar de reconhecimento público que faz parte de uma identidade coletiva e que, por assim ser, deve ser valorizado, defendido e merecedor do reconhecimento da comunidade e das instituições.

3.3. Identidade perdida e paisagem transformada

Por memória coletiva poder-se-á considerar aquilo que determinada comunidade seleciona do seu passado para trazer para o presente, utilizando para esse efeito o

³²⁹ PELEGRINI, 2007: 3.

³³⁰ COSTA, 2007: 6.

³³¹ HERNÁNDEZ, 2002: 4.

³³² HERNÁNDEZ, 2002: 216.

³³³ Susana Costa, Açoriano Oriental, n.º 17832 de 04 de março de 2012.

património que essa mesma comunidade elege como representativo da sua própria identidade. Resultante do processo da memória, Myrian Santos, afirma que a mesma é sempre composta por duas componentes: por um lado, a própria memória e, por outro lado, o esquecimento.³³⁴ Um é indissociável do outro. Como refere Mário Chagas “a preservação e a destruição, ou de outro modo, a conservação e a perda, caminham de mãos dadas pelas artérias da vida”.³³⁵ O processo de lembrar e esquecer é um processo seletivo e, quando se trata de esquecimento coletivo, está-se perante um processo de constituição social.

Por seu turno, Pierre Nora identifica a memória coletiva como uma “recordação ou o conjunto de recordações, conscientes ou não, de uma experiência vivida e/ou mitificada por uma comunidade viva de cuja identidade faz parte integrante o sentimento do passado”.³³⁶

O termo aqui discutido pode ser, ainda, entendido como recordações que um grupo de pessoas que passam sucessivamente de uma geração para outra, ou pela memória partilhada em conjunto pelos indivíduos. Nesse sentido, o sociólogo francês Maurice Halbwachs trouxe contribuições importantes para a consolidação desse entendimento. Halbwachs explica que a memória histórica é transmitida ao indivíduo pela própria organização e que se refere às coisas e aos processos do passado que ele não vivenciou, passando a fazer parte da sua história.³³⁷

A memória constitui a base da identidade do indivíduo e dos grupos sociais em consequência. Os lugares de memória conferem um sentimento de pertença e unidade ao grupo, já que as tradições e as heranças identitárias são transmitidas e preservadas nesses lugares de memória.³³⁸ Sobre o mesmo tema, Pierre Nora afirma que não existe mais memória, sendo esta revivida e ritualizada numa tentativa de identificação por parte das pessoas, assim, “os lugares de memória são, antes de tudo, restos.” Como não existe mais memória espontânea, existe a possibilidade de acesso a uma memória reconstituída que dê o sentido necessário de identidade e, dessa maneira, “os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, organizar celebrações, manter aniversários, escrever atas, porque estas operações não são naturais”.³³⁹ Desta forma, e recolocando aqui o testemunho do entrevistado deste trabalho, Laureano Almeida, constatamos que ele tem muitíssimo bem presente, nas suas

³³⁴ SANTOS, 2002.

³³⁵ CHAGAS, 2002: 43.

³³⁶ NORA, 1978.

³³⁷ HALBWACHS, 1990.

³³⁸ Ibidem.

³³⁹ NORA, 1993: 12.

memórias o aeroporto de Santana, onde, na companhia de seus “pais, família e amigos” assistiu à tão esperada inauguração.

Fazemos também alusão a uma conversa que tivemos com uma entrevistada (a qual não vamos citar), ela mencionou que a sua família tinha uma casa em Santana que foi ocupada pelos militares na época da construção do aeródromo, e que fora usada para alojamento dos Sargentos desse campo. A partir do ano de 1955, tornou-se habitual irem passar os três meses de férias escolares dos filhos, para essa casa. As pessoas gostavam de ver os aviões levantar voo e aterrar, principalmente as crianças. Como nessa época havia pouca atividade no aeroporto, era frequente os seus filhos e os amigos irem para lá brincar.

O *lugar* de Santana, de certa maneira, fez parte do quotidiano de muita gente e, ao longo do tempo, tornou-se “comum ao olhar”.³⁴⁰

No entanto, apresenta “restos de um passado”³⁴¹ já quase desaparecido. Quando um lugar é abandonado verifica-se uma quebra nas relações de pertença pelas populações desse mesmo lugar que, por sua vez, leva ao desaparecimento das referências culturais e ausência de relações de identidade.

Nas palavras de Teresa Alves, nos nossos dias denota-se a premente preocupação, por parte de alguns fotógrafos e aficionados pela fotografia, motivados, essencialmente, por uma vertente artística, de captar e divulgar esses lugares. A ideia de paisagem engloba tanto os aspetos naturais como os culturais e é, cada vez mais, considerada como o enquadramento apropriado para o planeamento e a gestão do território, visando a transição para a sustentabilidade.³⁴²

Também, Ana Pereira quis dar o seu contributo para a preservação do património da SATA que estava condenado ao desaparecimento, ao propor a criação do *Museu da Aviação dos Açores*, sobre o qual elaborou o relatório de estágio (*Pré-Projecto do Museu da Aviação dos Açores*)³⁴³.

A Câmara Municipal da Ribeira Grande (CMRG) demonstrou disponibilidade e interesse em colaborar através da cedência de um espaço dedicado à aviação, considerando que o antigo aeródromo de Santana pertencia a este município. Assim, foi assinado a 12 de outubro de 2012, um protocolo entre a SATA e a CMRG, sendo os custos para a conceção deste espaço museológico financiados por esta Câmara. O museu ficaria situado no Complexo do Mercado da Ribeira Grande (antigo edifício do matadouro). Este projeto para além da colaboração entre estas duas entidades contava ainda com a

³⁴⁰ ALVES, 2001.

³⁴¹ Ibidem.

³⁴² Ibidem.

³⁴³ PEREIRA, 2013.

participação da Força Aérea Portuguesa (FAP), da ANA e de alguns particulares. A sua inauguração estaria prevista para finais de 2014, mas por ser um projeto de grande dimensão e complexidade, nunca se viria a concretizar.

Na arquitetura tradicional verifica-se que existe uma relação e uma adaptação ao meio. Fatores como topografia, o clima e a disponibilidade dos materiais para a construção condicionam a localização e criam paisagens únicas que, através das suas marcas, traduzem valores identitários para a comunidade.³⁴⁴ Pegando nas palavras de Teresa Alves, pode construir-se uma marca identitária no lugar do antigo aeródromo de Santana. Logo, na nossa opinião, uma vez que a CMRG demonstrou muito interesse em viabilizar este projeto, porque não deslocá-lo para o que resta do antigo aeródromo, com um trabalho mais realista e com menos custos associados? Por exemplo, a criação de um Centro Interpretativo, o qual poderia ser implementado através de uma nova construção, ou remodelando/adaptando, algum edifício que ainda ali se encontre, preservando desta forma, a memória e identidade do primeiro aeródromo de São Miguel. O seu discurso expositivo seria apoiado em documentos escritos, imagens e fotografias, recorrendo às novas tecnologias interativas. Seria um espaço onde se poderia *in situ*, exibir o que ainda resta das memórias desse património.

A este propósito Marielle Pereira, citando Berque, define que a paisagem é a marca do “resultado da intervenção humana no ambiente (associada ao protótipo), e a paisagem-matriz como herança desta paisagem seu produto nas mentes e nas estruturas espaciais”.³⁴⁵

Esta paisagem, ao longo dos anos, vai sofrendo várias transformações. A paisagem que se observava ao passar pelos caminhos que levavam a Santana era de campos agrícolas e pastagens que, segundo a opinião de Laureano Almeida, eram “campos excelentes, porque tinham uma zona de microclima, excelente para culturas várias, principalmente para trigo e pastagens para gado e a posição geográfica era boa pelos ótimos acessos a estradas.”³⁴⁶ Com a implementação do aeródromo militar na década de quarenta, a ocupação do solo mudou bastante, mas a paisagem apenas sofreu breves alterações. Com o fim da guerra, os militares desocuparam este lugar que, passado um ano seria ocupado pela SATA. Nesta altura foram construídos alguns edifícios e outros foram melhorados. Quando se deu a transferência da SATA para o aeroporto da Nordela, esta infraestrutura ficou em completo estado de abandono e conseqüente descaracterização. Álvaro Domingues alude que a “descaracterização pode ser,

³⁴⁴ ALVES, 2001.

³⁴⁵ PEREIRA, 2020.

³⁴⁶ Testemunho de Laureano Almeida, recolhido a 12/06/21.

simplesmente um processo de desconstrução das paisagens “funcionais” tradicionais, explicado pelas mudanças sociais nos modos de apropriação, uso de transformação dos territórios rurais”.³⁴⁷

Tal como referido, as alterações produzidas nos espaços e vivências, ao longo dos anos, levam a transformações na paisagem e também à perda da identidade. Esta perda de identidade está, ainda, bem presente na memória de Laureano Almeida, quando se refere, com alguma nostalgia, ao espaço onde se encontrava construído o hangar do antigo aeródromo de Santana: “a zona do hangar, eu fiquei com muita pena, foi toda alterada. Fizeram lá a fábrica das rações (fig. 54).”³⁴⁸



Figura 54: Fábrica de rações, em Santana. Fonte: Autora, outubro de 2021

Todas as construções que faziam parte do aeroporto já desapareceram. Atualmente esse espaço é ocupado pela Feira Agrícola de Santana e pela Associação Agrícola de São Miguel.

Ao longo dos tempos as consecutivas escolhas, realizadas pelos indivíduos, levaram à progressiva deterioração e degradação da paisagem envolvente ao *lugar* de Santana. Os poucos edifícios que ainda lá existem encontram-se em “ruínas,”³⁴⁹ como é o caso da torre do antigo aeroporto que está a ser praticamente “engolida” pela vegetação (fig. 55).

³⁴⁷ DOMINGUES, 2001.

³⁴⁸ Testemunho de Laureano Almeida, recolhido em 12/06/21.

³⁴⁹ Ibidem.



Figura 55: Fotografia do topo da torre de controlo e o telhado duma edificação rodeadas de vegetação. Fonte: Autora, outubro de 2021

Retomando uma observação de Álvaro Domingues, a “violência da mudança pode traduzir-se numa «crise da paisagem», como património ameaçado, como referencial de identidade perdida ou como empobrecimento cultural”.³⁵⁰

De forma abrangente, Milton Santos define que tudo aquilo que vemos, o que a nossa visão alcança é a paisagem. Esta pode ser definida como o domínio do visível, aquilo que a vista abarca. Não é formada apenas de volumes, mas também de cores, movimentos, odores, sons, etc. Assim, evidencia-se a necessidade de proteger a paisagem, na medida em que esta se constitui no resultado de adaptações constantes do meio físico aos interesses e necessidades das comunidades humanas.³⁵¹

A cultura e o tempo são duas variáveis que nos ajudam a entender as alterações de uma determinada paisagem, sendo que a mudança que vai acontecendo reflete o momento vivenciado por um determinado grupo social. Nessa perspetiva, é possível pesquisar a composição da paisagem a partir de marcos históricos, reconhecer a importância dos processos que a consolidaram e fazer a ligação entre o espaço e o tempo. Também se tornou possível reconhecer a importância das marcas do tempo e da história como um produto resultante das trocas entre o homem e a natureza, impresso na paisagem. Por vezes, as pesquisas, que têm como objetivo entender a função de cada elemento de que se compõe a paisagem, são importantes meios para justificar a sua

³⁵⁰ DOMINGUES, 2001.

³⁵¹ SANTOS, 1997.

preservação, principalmente em sítios que se transformam, para que não se desvançam as características locais, presentes nas representações sociais.³⁵² Ao estar em contato com as características do local onde se vive, com o seu património, o indivíduo estabelece uma ligação com a sua própria história, a sua memória, preservando a memória do seu grupo social, desenvolvendo um processo de identidade social e cultural. Assim, pode-se considerar que a identidade, num dado momento, quer seja individual ou coletiva, torna-se um processo e não uma estrutura. Contudo, a identidade social não se estabelece apenas de fatores sociais, também poderá partir da paisagem. Esta é transformada pelas populações que, ao interagirem sobre ela, a humanizam.

A Constituição da República Portuguesa declara que é tarefa fundamental do Estado, em parceria com as Regiões Autónomas e os municípios, “proteger e valorizar o património cultural do povo português”³⁵³ competindo, ainda, ao Estado “(...) classificar e proteger paisagens e sítios de modo a garantir (...) a preservação de valores culturais de interesse histórico ou artístico”³⁵⁴, promover, em colaboração com todos os agentes locais, “a salvaguarda e valorização do património cultural, tornando-o vivificador da identidade cultural comum”³⁵⁵.

Além das estruturas supracitadas, as responsabilidades na defesa do património das freguesias é, também, tarefa das Juntas de Freguesia, das associações de moradores, das escolas e do cidadão comum, o qual detém um papel fundamental na preservação, sensibilização e alerta para a descaracterização e destruição do património.

Neste contexto, o objetivo primordial é estabelecer a relação entre os lugares de memória e a formação da identidade, assim como, refletir sobre a importância do *lugar* do aeródromo de Santana na formação identitária dos mais jovens.

Portanto, preservar determinados atributos da paisagem significa proteger o legado cultural de uma certa comunidade para as gerações futuras.³⁵⁶

Constatamos que este bem patrimonial pode auxiliar a memória ou o esquecimento, consoante a capacidade ou vontade de comunicação do poder instituído.

No entendimento de Pedro George, a qualidade do legado histórico é, ainda assim, a principal sustentação da qualidade da paisagem a que lhe dá vida, por muito que esteja quase-moribundo o edificado que lhe dá corpo. A sua revivificação é tarefa urgente, mas da qual estão alheados tanto os governos como os proprietários e as empresas de

³⁵² SANTOS, 1997.

³⁵³ *Constituição da República Portuguesa*; Lei Constitucional n.º 1/2005 de 12 de agosto; Art.º 9º; Diário da República – I Série A.

³⁵⁴ *Ibidem*, Art.º 66º, n.º 2, alínea c).

³⁵⁵ *Ibidem*, Art.º 78º, n.º 2, alínea c).

³⁵⁶ In <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revispsi/article/view/10925/8629> (abril de 2021).

construção.³⁵⁷ Para Álvaro Domingues, simplesmente, “mudam-se os tempos, mudam-se as sociedades”³⁵⁸ e, preservam-se as memórias.

³⁵⁷ GEORGE, 2001.

³⁵⁸ DOMINGUES, 2001.

Conclusões

O presente estudo procurou refletir sobre a importância do aeródromo de Santana no período da II Guerra Mundial e no pós guerra (1942-1969) com especial foco na contribuição que este teve para o desenvolvimento da aviação na Ilha de São Miguel.

A construção das pistas e respetivas infraestruturas do campo de aviação resultaram de uma necessidade urgente, originada pela necessidade de deslocar meios aéreos para os Açores nos tempos conturbados pela guerra.

O estudo e levantamento realizado durante esta investigação permitiu-nos perceber que o local escolhido para a construção do aeródromo teve em conta critérios minuciosos associados aos fatores atmosféricos e ao relevo pouco acentuado, condições ideais para um aeródromo. No entanto, a sua construção viria a ser dificultada por vários fatores, dos quais destacamos a escassez de equipamentos e de mão-de-obra qualificada. Durante o conflito sucederam-se os trabalhos de construção, prolongamento das pistas e das instalações para que o aeródromo continuasse a beneficiar de constantes melhorias.

Finda a guerra, as esquadilhas portuguesas regressam ao Continente. Diminuiria, assim a necessidade e o interesse militar na utilização do aeródromo de Santana. As forças inglesas e norte-americanas passam a utilizar as pistas das Lajes e de Santa Maria. O aeródromo de Santana é transferido para a Direção Geral da Aeronáutica Civil, ficando sob a tutela do aeroporto de Santa Maria.

A SATA inicia a sua atividade de aviação no aeródromo no lugar de Santana, em 1947. Arranca assim a primeira rede de transportes aéreos, açoriana, com um serviço regular entre as ilhas de Santa Maria, São Miguel e Terceira. Os Açores passam a estar ligados não só ao continente como ao mundo.

A ocupação e utilização que a SATA viria a fazer do aeródromo de Santana acabou por terminar ao fim de pouco mais de duas décadas, altura em que esta se transfere para o novo aeroporto, sito na Nordela. Tal mudança viria, paulatinamente, a condenar o aeródromo de Santana ao abandono e esquecimento. A SATA teve um papel fundamental no desenvolvimento dos Açores, percebendo o seu potencial turístico e impulsionando o crescimento da aviação civil.

O aeródromo de Santana representava um legado histórico e cultural que praticamente se desvaneceu da memória das pessoas. Com o seu desaparecimento, anos de história da aviação dos Açores são apagados, como simplesmente não tivesse sido *ali* o *lugar* onde descolaram e aterraram os primeiros aviões militares em São Miguel, bem como o início da aviação civil açoriana.

É imprescindível encontrar meios que permitam o salvaguardar das memórias relacionadas com este património cultural imóvel, de forma a constituir-se um veículo para a formação identitária individual e coletiva.

Lugar de Santana, um património há muito desaparecido da paisagem micaelense, mas que na memória de muitos, como é o caso de Laureano Almeida, continua a ser um marco identitário.

Espera-se assim, que este trabalho possa contribuir para a divulgação e sensibilização do mau estado de conservação em que se encontra o que resta do antigo aeródromo, sendo urgente que, num futuro próximo sejam postas em prática algumas iniciativas, para a sua proteção.

Sabendo a importância que o indivíduo tem na conservação dos espaços históricos e culturais, parece-nos essencial a sensibilização das entidades públicas e dos proprietários dos terrenos do lugar de Santana para a sua conservação, nomeadamente para o corte das árvores, limpeza das zonas adjacentes, a sua devida sinalização (para que qualquer pessoa consiga, facilmente, perceber o lugar onde fora em tempos o aeroporto) e a preparação dos acessos para possíveis visitas.

Demos, a título de exemplo, a possível criação de um Centro Interpretativo, podendo esta iniciativa ser coordenada entre o município, a comunidade em geral, os operadores turísticos e outras entidades. Este Centro Interpretativo podia ser um importante suporte para a interpretação deste património cultural, uma vez que o património imóvel já quase não existe.

Este trabalho só será possível e viável se existir, por parte das entidades públicas, esse interesse e iniciativa.

A realização deste estudo representou um grande desafio pessoal e profissional. No entanto foi graças ao levantamento realizado, que houve a oportunidade de conhecer e saber um pouco mais sobre este importantíssimo património imóvel, registo histórico indelével para São Miguel, mas que a maioria dos micaelenses desconhece.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

ARQUIVOS:

Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada:

Fundo do Governo Civil de Ponta Delgada (1942-1960)

PT/BPARPD/ACD/GCPDL/00013.

Junta Geral do Distrital Autónomo de Ponta Delgada (1941-1964)

Lv. 0049

Lv. 0869

Lv. 0862

Lv. 0603

Lv. 0049

Arquivo Documental do Museu Militar dos Açores (1942-1946). Museu Militar dos Açores Forte de São Brás em Ponta Delgada.

FIA 724

FIA 732

PASTA 594

PASTA 601

PASTA 2027

PASTA 2181

PASTA 2285

PASTA 2790

PASTA 4642

CAIXA 40.14.4

Arquivo Municipal da Câmara da Ribeira Grande:

Atas das vereações camarárias (1941-1942).

Livro de atas nº 73.

Registo de correspondência (1939-1942)

Arquivo da SATA (localizado ao tempo da consulta no edifício sede da companhia aérea na Avenida Infante D. Henrique em Ponta Delgada).

Dossiê/Arquivador nº 8 - Diversos - P. 507.

Dossiê/Arquivador nº 1 - Expediente diverso (1953-1954).

Dossiê/Arquivador nº 7 - Expediente diverso (1955-1956).

Dossiê/Arquivador nº 4 - Expediente diverso (1957-1958).

Dossiê/Arquivador nº 8 - Expediente diverso (1964-1967).

Dossiê/Arquivador - Propostas de aquisição 1961.

Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar (DIE). Palácio dos Marqueses do Lavradio. Campo de Santa Clara. Lisboa.

601/P/2 – PM-47/Ponta Delgada/Quartel de Santana/Rabo de Peixe.

ARQUIVOS DE IMAGENS

Arquivo Tavares Carreiro (doc. n.º 1.589).

AMRG, álbum fotográfico.

ADMMA.

Instituto Cultural de Ponta Delgada, Espólio da Fotografia Nóbrega, Lda. Arquivo Nóbrega.

BPARPD, Coleção Manuel Silveira Paiva.

Arquivo SATA.

Coleção José Manuel Correia.

Coleção Laureano Almeida.

FONTES IMPRESSAS

BARBOSA, Raimundo, "Por que não se cimenta ou asfalta o aeroporto de Santana?" in *Açores*, 14 de janeiro de 1967

BRYANS, Robin.1963. *The Azores*. London, Faber and Faber.

COSTA, Susana, “O património perto de si. O que é o Património Cultural?” in *Açoriano Oriental* de 04 de março de 2012.

DINIS, Bruno, “Enquanto é tempo! Aeroporto” in *Diário dos Açores*, 19 de fevereiro de 1963.

HAHN, Emily.1959. *A Reporter at Large: The Azores: I*. In *The New Yorker*, vol. 35, nº 39, p. 137-180.

MESQUITA, Mário, “Escritos dum visitante” in *A Ilha*, 19 de novembro de 1966.

Ministério dos Negócios Estrangeiros.1946. *DOCUMENTOS* – Relativos aos acordos entre Portugal, Inglaterra e EUA para a concessão de facilidades nos Açores durante a Guerra de 1939-1945. Lisboa.

MOTA, de Vasconcelos, “Quando se concretizará a aspiração N.º 1 de S. Miguel?” in *Açoriano Oriental*, de 22 de janeiro de 1955.

MOURA, Gustavo, “A «SATA» Nova”, in *Correio dos Açores* de 5 de fevereiro de 1969.

Periódicos

A Ilha (1942 – 1969) – Semanal.

Açores (1942 – 1969) – Diário

Açoriano Oriental (1942 – 1969) – Semanal.

Correio dos Açores (1942 – 1969) – Diário.

Diário dos Açores (1942 – 1969) – Diário.

Passarola (junho a dezembro de 1943) – Quinzenal.

FONTES ORAIS

Testemunho de Laureano Almeida, recolhido em 12/06/21.

BIBLIOGRAFIA

ANTUNES, José. 1995. *Roosevelt, Churchill e Salazar. A luta pelos Açores: 1941-1945*. Madrid, Ediclube

CHOAY, Françoise. 2006. *A alegoria do Património*. Edições 70, LDA. Lisboa.

CORREIA, José. 2016. “A presença da Aeronáutica Militar Portuguesa nos Açores (1941-1945)”. In: *Atlântida*, vol. LXI, pp. 179-193.

CORREIA, José. 2017. “Comandante Manuel Maria Rocha (1902-1986) – Dos Céus de Moçambique aos Açores”. In: *Atlântida*, vol. LXII, pp. 251-260.

CUNHA, Filipe. 2016. *Valorização do Património Edificado de Ponta Delgada: Estudo em torno da memória dos lugares*. Dissertação de Mestrado em Património, Museologia e Desenvolvimento. Ponta Delgada: Universidade dos Açores.

DIAS, Fátima. 1997. *Diário de Navegação*. Ponta Delgada, SATA.

DIAS, Fátima. 2010. *O aeroporto de Ponta Delgada João Paulo II: 40 anos de História*. Lisboa: ANA-Aeroportos de Portugal.

GRAVE, José. 2000. *Os Açores na Segunda Guerra Mundial: a visão interna*. Dissertação de Mestrado em História Insular e Atlântica (sécs. XV a XX). Ponta Delgada: Universidade dos Açores.

HALBWACHS, M. 1990. *A Memória Coletiva*. São Paulo. Vértice/ Revista de tribunais.

HERNÁNDEZ, Francisca. 2002. *El patrimonio cultural: la memoria recuperada*. Ed. Trea, S.L. Gijón.

MARTINS, José. 2018. *A Artilharia nos Açores – 5 séculos a troar na terra, no ar e no mar*. Ponta Delgada. Museu Militar dos Açores.

NORA, Pierre. “Entre mémoire et histoire”. Les lieux de mémoire – I: La République. Paris: Gallimard, 1984.

NORA, Pierre. 1993. Entre memória e história. A problemática dos lugares. Projeto História, São Paulo: PUC, n. 10, pp. 7-28.

PEIXOTO, Ermelindo. 2012. *SATA de sociedade de estudos a sociedade gestora de participações sociais: génese e desenvolvimento operacional*. Ponta Delgada, Ed: SATA.

PEIXOTO, Ermelindo. 2016. *Aeriedade e açorianidade*. In: AAVV. Da literatura e da cultura. Letras Lavadas. Ponta Delgada.

PEREIRA, Ana. 2013 *Pré-projeto da aviação nos Açores*. Relatório de Estágio em Património Musiologia e Desenvolvimento.

RILEY, Carlos Guilherme. 2015. “A aviação naval e as escalas do Atlântico: o aeroporto da Horta e a Pan America Airways na década de 1930”. In: *Actas do VI Colóquio o Faial e a Periferia Açoriana. Séculos XV a XX*, Horta: Núcleo Cultural da Horta, 2015, pp. 59-69.

RILEY, Carlos Guilherme. 2020. “O Não-Lugar e os Lugares da Memória: Os Aeroportos da Minha Meninice”. In: *Atlântida*, vol. LXV, pp. 419-424.

REZENDES, Sérgio. 2015. *Receios, privações e miséria num ambiente de prevenção armada: ecos da II Guerra Mundial nos Açores*. Dissertação de Doutoramento, em História Insular e Atlântica (séculos XV-XX). Ponta Delgada: Universidade dos Açores.

SILVEIRA, Luís. 2017. "O Processo de participação da TAP no Capital da SATA em 1972: Negócio ou imposição política?" In: *Atlântida*, vol LXII, pp. 261-299.

TELO, António. 1993. *Os Açores e o Controlo do Atlântico (1898/1948)*. 1ª Ed. Edições Asa. Lisboa.

TELO, António. 2000. *A Neutralidade Portuguesa e o Ouro Nazi*. 1ª Ed. Quetzal Editores. Lisboa.

VINTRAS, R. E. 1975. *História Secreta da Base dos Açores*. Ed.: Ulisseia. Lisboa.

WARNER, Guy. 2007. *Sobre as Asas do Açor*. Ed.: Letras Lavadas. Ponta Delgada.

WHEELER, Douglas. 2005. *Aqui é Portugal! Os Açores, as Operações secretas Aliadas e a Segunda Guerra Mundial, 1939-1944*. In AAVV, Portugal e o Atlântico 60 Anos dos Acordos dos Açores. Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa. Lisboa.

WEBGRAFIA

ALVES, Teresa, "Paisagem – Em Busca do Lugar Perdido", *Finisterra*, 2001, XXXVI, nº 72: 67-74. Disponível in <https://revistas.rcaap.pt/finisterra/issue/view/178> (outubro de 2021).

BARRANHA, Helena (org.). 2016. *Património Cultural: Conceitos e Critérios Fundamentais*. Lisboa. Disponível in <http://istpress.tecnico.ulisboa.pt/files/E-book-patrimonio.pdf> (setembro de 2021).

Carta de Amsterdão. Disponível in <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/CARTAEUROPEIADOPATRIMONIOARQUITECTONICO.pdf> (maio de 2021).

Carta de Atenas. Disponível in <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/CartadeAtenas.pdf> (maio de 2021).

CHAGAS, Mário. 2002. "Memória e Poder: dois movimentos". In: *Cadernos de Sociomuseologia*, N. 19. Lisboa: ULHT. Disponível in <https://revistas.ulusofona.pt/index.php/cadernosociomuseologia/issue/view/36> (setembro de 2020).

COSTA, Olívia. 2007. *Inventários Arquitetónicos, Antropológico e Cultural – Igreja do Santíssimo Sacramento do Carvalhal*. Bombarral: Rodrigues da Costa, Atelier de Arquitetura. Disponível in http://www.sosazulejo.com/wpcontent/uploads/2013/04/igreja_sacramento.pdf (março de 2021).

Constituição da República Portuguesa; Lei Constitucional n.º 1/2005 de 12 de agosto; Art.º 9º; Diário da República – I Série A. Disponível in <https://www.parlamento.pt/Legislacao/Documents/constpt2005.pdf> (maio de 2021).

CRIPPA, G. 2010. *Memória: geografias culturais entre história e ciência da informação*. In: Murguia Maranon, E. I. (Org.). *Memória: um lugar de diálogo para arquivos, bibliotecas e museus*. São Carlos, pp.79-110. Disponível in <http://eprints.rclis.org/38919/1/242-1491-1-PB.pdf> (março de 2021).

DOMINGUES, Álvaro, “Paisagem Revisitada”, *Finisterra*, 2001, XXXVI, nº 72: 55-66. Disponível in <https://revistas.rcaap.pt/finisterra/issue/view/178> (outubro de 2021).

EUROPEAN HERITAGE NETWORK (s.d.) Cultural Heritage Thesaurus - Hierarchies and alphabetic list of terms in Portuguese, English and French. Estrasburgo: Conselho da Europa. Disponível in http://www.herein-system.eu/sites/dev-hkp/files/download/Herein-thesaurus-PT_0.pdf (março de 2021).

FERNANDES, J. & MATEUS, Ricardo. 2011. *Arquitetura Vernacular: Uma Lição de Sustentabilidade*. Ed.: Associação IISBE Portugal. Disponível in <http://hdl.handle.net/1822/15423> (maio de 2021).

GEORGE, Pedro, “Paisagem Revisitada”, *Finisterra*, 2001, XXXVI, nº 72: 115-121. Disponível in <https://revistas.rcaap.pt/finisterra/issue/view/178> (outubro de 2021).

ICOMOS-Canada French-Speaking Committee.1982. Charter for the Preservation of Quebec’s Heritage (Deschambault Declaration) – “Definition of Heritage and Preservation” Disponível in <https://www.icomos.org/en/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-standards/3553-charter-for-the-preservation-of-quebec-s-heritage>. (março de 2021).

JODIDIO Philip – *Temporary Architecture Now!* Taschen, Cologne 2011. Disponível in <https://wsimag.com/pt/arquitetura-e-design/28966-a-proliferao-da-arquitetura-efemera> (maio de 2021).

KRONENBURG, Robert. 2008. *Portable Architecture: Design and Technology*. 4º ed. Basel: Birkhauser Verlag AG. Disponível in <https://www.perlego.com/book/1139707/portable-architecture-design-and-technology-pdf> (maio de 2021).

LE GOOF, Jacques.1990. *História e Memória*. Ed.: Unicamp. Brasil. Disponível in <https://www.ufrb.edu.br/ppgcom/images/Hist%C3%B3ria-e-Mem%C3%B3ria.pdf> (janeiro de 2021)

Lei n.º 176/2013 de 12 de setembro - estabelece as atribuições do município. Disponível in <https://dre.pt/dre/legislacao-consolidada/lei/2013-56366098> (maio de 2021).

Lei n.º 169/99 de 18 de setembro - estabelece o quadro de competências, assim como o regime jurídico de funcionamento dos órgãos municipais e das freguesias. Disponível in <https://dre.pt/dre/detalhe/lei/169-1999-569886> (maio de 2021).

NORBERG-SCHULZ, Christian. 1984. *Genius Loci: towards a phenomenology of architecture*. Rizzoli. Nova York. Disponível in [https://marywoodthesisresearch.files.wordpress.com/2014/03/genius-loci-towards-a-phenomenology-of-architecture-part1 .pdf](https://marywoodthesisresearch.files.wordpress.com/2014/03/genius-loci-towards-a-phenomenology-of-architecture-part1.pdf) (junho de 2021).

PAZ, Daniel. 2008. "Arquitetura efêmera ou transitória". *Vitruvius* – arqtextos. Disponível in <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/09.102/97> (julho de 2021).

PELEGRINI, Sandra C. A. 2007. "O património cultural e a materialização das memórias individuais e coletivas". *Património e Memória*, UNESP/FCLAs/CEDAP, v.3, n.1, pp. 95-109. Disponível in <https://pem.assis.unesp.br/index.php/pem/article/view/33/459> (abril de 2021).

PEREIRA, Marielle. 2020. *Arquitetura na Rota das Cachoeiras: Casas de Terra na Paisagem Cultural do Distrito de Taquaruçu*. Tese de Doutorado, em Arquitetura Especialidade-Teoria e Prática de Projeto. Disponível in <file:///C:/Users/Utilizador/Downloads/TESE%20MARIELLE%20VERS%C3%83O%20FINAL%202020%20PDF.pdf> (setembro de 2021).

PÉREZ, X. 2009. "Turismo Cultural – Uma visão antropológica", II Pasos *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, El Sauzal. Disponível in <https://www.pasosonline.org/Publicados/pasosoeedita/PSEedita2.pdf> (fevereiro de 2021).

POLLACK, Michel. 1989. "Memória, esquecimento, silêncio". *Estudos Históricas*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, pp. 3-15. Disponível in http://www.uel.br/cch/cdph/arqtxt/Memoria_esquecimento_silencio.pdf (fevereiro de 2021).

POLLACK, Michel. 1992. "Memória e identidade social". *Revista Estudos Históricas*, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10. Disponível in <file:///C:/Users/Utilizador/Downloads/memoria%20e%20id%20social.pdf> (fevereiro de 2021).

RICOEUR, Paul. 2012. "A memória, a história, o esquecimento". Campinas: Editora UNICAMP. Disponível in https://www.uc.pt/fluc/uidief/textos_ricoeur/memoria_historia (março de 2021).

SANTOS, Myrian. 2002. "O Pesadelo da amnésia coletiva: um estudo sobre os conceitos de memória, tradição e traços do passado", *Cadernos de Sociomuseologia*, 2002, nº 19. Lisboa: ULHT. Disponível in <https://core.ac.uk/download/pdf/48579404.pdf> (fevereiro de 2021).

SANTOS, Milton. 1994. *Técnica Espaço Tempo - Globalização e meio técnico científico-informacional*. São Paulo: Hucitec. Disponível in <http://geocrocetti.com/msantos/tecnica.pdf> (março de 2021).

SANTOS, Milton. 1997. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: Hucitec. Disponível in https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5350058/mod_resource/content/1/texto3B_msantos_1988.pdf (março de 2021).

SILVA, Elsa. 2000. "Património e Identidade. Os desafios do Turismo Cultural". In: *Antropológicas*, nº 4. Porto: Universidade Fernando Pessoa. Disponível in <https://bdigital.ufp.pt/bitstream/10284/1713/1/217-224.pdf> (fevereiro de 2021).

SIMSON, Olga. 2003. "Memória, cultura e poder na sociedade do esquecimento," Augusto Guzzo *Revista Académica*, São Paulo, n. 6, pp. 14-18. ISSN 2316-3852. Disponível In http://www.fics.edu.br/index.php/augusto_guzzo/article/view/57 (março de 2021).

UNESCO - Convenção para a Salvaguarda do Património Natural e Cultural. Disponível in <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/> (março de 2021).

ANEXOS

Anexo I - Figuras

Anexo II - Quadros

Anexo I - Figuras

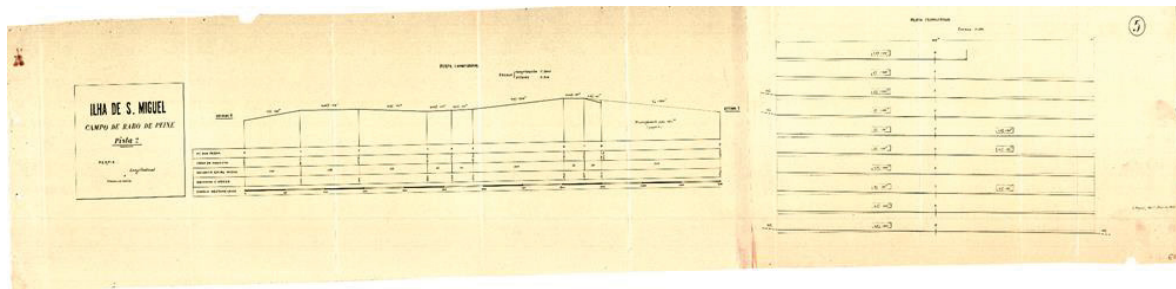


Figura 1: Projeto de prolongamento da pista 2 perfil longitudinal e perfis transversais

Fonte: ADMMA, FIA 724

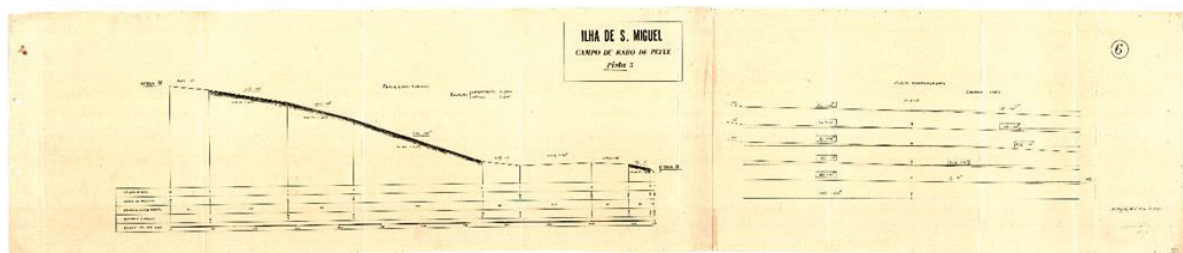


Figura 2: Projeto de prolongamento da pista 3 perfil longitudinal e perfis transversais

Fonte: ADMMA, FIA 724

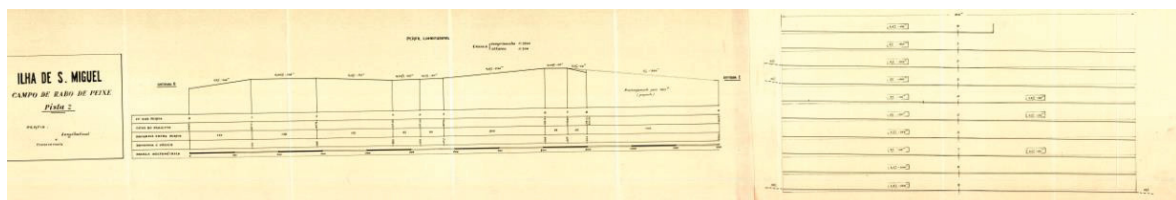


Figura 3: Projeto de prolongamento da pista 4 perfil longitudinal e perfis transversais

Fonte: ADMMA, FIA 724

Anexo II – Quadros

Quadro 1 – Análises bromatológicas e agrícolas							
Amostras (número)	1	2	3	4	5	6	7
Peso de 1 litro	586 gr	1.161	1.157	1.063	967	1.230	1.107
Cascalho	102.5	56.5	38.0	85.5	6.0	6.0	14.1
Areia grossa	218.0	86.5	61.5	84.0	17.0	41.0	31.1
Terra grossa	472.0	96.0	81.5	62.5	31.0	86.5	75.2
Terra fina	207.5	761.0	819.0	771.0	946.0	866.5	879.6
Humidade	83.5	153.9	124.8	151.8	262.2	145.0	113.8
Húmus	5.4	3.7	17.8	4.6	1.8	4.2	1.7
Detritos Org. S.A.G.	6.2	0.6	0.8	0.8	1.5	1.3	1.9
Detritos Org. S.A.F.	7.9	2.7	2.1	3.7	18.2	6.4	7.2
Matéria Org. na argila	38.8	37.2	14.2	26.4	30.7	24.5	29.5
Matéria Org. na argila	58.3	44.2	34.9	35.5	52.2	36.4	40.3
Sedimento A.G.	234.2	112.7	152.9	83.2	51.9	138.1	132.8
Sedimento A.F.	242.6	192.1	206.5	202.6	294.8	237.7	270.9
Sedimento A. total	476.0	304.8	359.4	285.8	346.7	375.8	403.7
Calcário Total	00	00	00	00	00	00	00
Argila e Sílica impal.	381.4	493.1	480.9	526.9	338.9	442.8	442.2

Quadro 1: Análises bromatológicas e agrícolas. Fonte: ADMMA, Pasta 2285

Quadro 2 - Relação dos proprietários e culturas a indemnizar			
Nome	Localidade	Cultura	m ²
Guilherme Raposo Teixeira	Ribeira Seca	Beterraba	484
José de Medeiros Couto	Ribeira Seca	Milho seródio	1 936
		Beterraba	484
		Feijão	242
Cícero Manuel Pedro	Ribeira Seca	Milho seródio	180
Manuel Viveiros	Ribeira Seca	Milho temporão	484
Manuel Tavares de Melo	Ribeira Seca	Milho seródio	2 976
Manuel Tavares Silva	Ribeira Seca	Milho seródio	871
Joaquim Alves Arruda	Ribeira Seca	Chicória	1 936
		Chicória	1 936

José de Sousa Cavaco	Ribeira Seca	Milho seródio	560
António vieira Anselmo	Ribeira Seca	Chicória	5 376
Manuel do Rego Mosqueiro	Ribeira Grande	Beterraba	484

Quadro 2: Relação dos proprietários e culturas a indemnizar. Fonte: ADMMA, Pasta 2181

Quadro 3 - Relação dos terrenos a adquirir, suas áreas e nomes dos proprietários para a Base Aérea N° 4				
Nº	NOMES	LOCALIDADES	ÁREAS M²	
			ENTREGA R	ADQUIRIR
3	Artur de Paiva Pacheco	Ponta Delgada		6 676
5	Artur de Paiva Pacheco	Ponta Delgada		5 808
7	José António Cordeiro	Rabo de Peixe		3 872
11)	Herdeiros de F. Pacheco da Silva	Ponta Delgada		7 502
13	Herdeiros de D. Rosa Isabel Batista	Santa Maria		10 648
15	Pedro Raposo Bicudo	Ponta Delgada		5 082
16)	D. Maria Hortense Nunes	Ribeira Grande		5 808
19	Ernesto Barbosa	Furnas		5 760
22	D. Ermelinda S. Batista	Ribeira Grande		2 662
23	Alberto S.A Siva Pacheco e irmão	Ponta Delgada		3 146
24	João Tavares Varanda	Rabo de Peixe		1 936
25	José Augusto da Silva Cabral	Ponta Delgada		2 904
26	Viúva de José do Rego Silva	Rabo de Peixe		5 808
27	Agostinho da Estrela	Rabo de Peixe		1 936
28	Francisco do Rego Pontes	Rabo de Peixe		484
29	Manuel Rebelo	Rabo de Peixe		1 936
30	António da Silva Botelho Júnior	Rabo de Peixe		6 292
31	Francisco do Rego Pontes	Rabo de Peixe		2 420

32	Viúva de José do Rego Silva	Rabo de Peixe		1 694
33	Rui Tavares C. Taveira	Ribeira Seca		2 904
34	D. Maria Conceição T. Oliveira	Rabo de Peixe		1 452
35	Manuel Gonçalves Sebastião	Rabo de Peixe	1 782	3 058
36	José de Sales	Livramento	406	5 402
37	José do Rego Silva	Rabo de Peixe		968
38	António Nunes de Couto	Rabo de Peixe	562	374
39	Rui Tavares C. Taveira	Ribeira Seca		3 872
40	José Teodoro Peixoto Júnior	Ribeira Seca		2 662
42	João Jacinto de Faria	Ponta Delgada		18 392
43	Manuel Rodrigues Pereira	Ribeira Grande		16 456
44	José da Silva Cabral	Calhetas		7 774
45	Dr. José Tavares	Ponta Delgada		10 406
46	Manuel da Silva Lopes Miranda	Ribeira Seca		11 132
47	João Read	Ponta Delgada		24 558
48	José da Silva Cabral	Calhetas		2 904
49	Domingos Tavares Silva	Rabo de Peixe		2 178
50	Manuel Cabral Baleia	Rabo de Peixe		7 744
	Manuel Cabral Baleia	Rabo de Peixe	659	2 245
51	José Caetano Martins	Rabo de Peixe	1 500	6 728
52	Alexandre José Maria Tavares	Calhetas	325	2 025
53	Rui Tavares C. Taveira	Ponta Delgada	654	1 282
54	Viúva de José do Rego Silva	Rabo de Peixe	748	290
58	Jácome Correia	Ponta Delgada	8 180	78 456
59	António Inácio Machado	Rabo de Peixe	3 865	5 931
60	António Macedo Correia	Ribeira Seca	1 804	14 154
61	António Paiva Pacheco	Ponta Delgada	3 421	1 903
62	D. Ema de Jesus Senra	Ribeira Grande		5 808
65	Dr. Luís Mota	Ponta Delgada	3 425	9 079
66	José de Sousa Cavaco	Ponta Delgada	3 700	7 297

Quadro 3: Relação dos terrenos a adquirir, suas áreas e nomes dos proprietários para a BA4
Fonte: ADMMA, Pasta 601

Quadro 4 – Relação dos terrenos, possíveis de adquirir, suas áreas e nomes dos proprietários para a BA4			
Nº	NOMES	LOCALIDADES	ÁREAS m²
58	Jácome Correia	Ponta Delgada	5 780
59	António Inácio Machado	Rabo de Peixe	3 865
61	António de Paiva Pacheco	Ponta Delgada	3 421
65	Dr. Luís Mota	Ponta Delgada	2 280
66	José de Sousa Cavaco	Ponta Delgada	2 430
67	Manuel Lourenço	Ribeira Seca	3 712
68	Jacinto Garcia	Ribeira grande	5 359
69	José de Paiva Amaral	Rabo de Peixe	6 423
TOTAL			33 270

Quadro 4: Relação dos terrenos, possíveis de adquirir, suas áreas e nomes dos proprietários para a BA4. Fonte: ADMMA, Pasta 601

Quadro 5 – Relação dos terrenos a adquirir para valas, suas áreas e nome dos proprietários para a BA4		
NOMES	LOCALIDADES	ÁREAS m²
116 - Marcelina de Melo Bulhões, viúva	Ribeira Grande	406.0
117 - Jaime Paiva da Silva	Ribeira Grande	52.5
118 - Clemente Canejo	Ribeirinha	37.5
TOTAL		526.0

Quadro 5: Relação dos terrenos a adquirir para servidões, suas áreas e nome dos proprietários para a BA4. Fonte: ADMMA, Pasta 601

Quadro 6 – Relação dos terrenos a adquirir para servidões, suas áreas e nome dos proprietários para a B.A.4

NOMES	LOCALIDADES	ÁREAS m²
52 - Alexandre José Maria Tavares	Calhetas	127
53 - Rui Tavares C. Taveira	Ponta Delgada	127
54 - Viúva de José Rego Silva	Rabo de Peixe	127
63 - Manuel Cabral Baleia	Rabo de Peixe	142
64 - D. Rosa da Encarnação Faria	Rabo de Peixe	22
65 - Dr. Luís Mota	Ponta Delgada	112
66 - José de Sousa Cavaco	Ponta Delgada	90
68 - Jacinto Garcia	Ribeira Grande	352
70 - Vicente Gaspar Henriques	Ponta Delgada	270
75 - D. Maria das Mercês B. V. Cabral	Ponta Delgada	187
António Borges V. Cabral	Ponta Delgada	S/ Efeito 195
TOTAL		1 751

Quadro 6: Relação dos terrenos a adquirir para servidões, suas áreas e nome dos proprietários para a BA4. Fonte: ADMMA, Pasta 601

Quadro 7 - Relação dos terrenos a adquirir para estradas, suas áreas e nome dos proprietários para a B.A.4

NOMES	LOCALIDADES	ÁREAS m²
41 - Dr. Guilherme Poças Falcão	Ponta Delgada	220
A) Dr. Guilherme Poças Falcão	Ponta Delgada	3 223
B) D. Ermelinda S. Batista	Ribeira Seca	1 100
TOTAL		4 543

Quadro 7: Relação dos terrenos a adquirir para estradas, suas áreas e nome dos proprietários para a BA4. Fonte: ADMMA, Pasta 601

APÊNDICE

Apêndice 1 - Ficha de identificação do entrevistado

Dados pessoais

Nome: Laureano Manuel Ferreira de Sousa Almeida.

Local / data de nascimento: Ribeirinha freguesia da Ribeira Grande, a 15 de dezembro de 1937.

Morada / Localidade: Ponta Delgada.

Ocupação Atual: Reformado.

Formação académica: Curso Industrial.

Trajectoria profissional: Fez um estágio na SATA no ano de 1956 e ficou vinculado a esta empresa em maio de 1957. Saiu da SATA em 1994.

Apêndice 2 – Dados biográficos do Sr. Laureano Almeida

- ***Data e local de nascimento***

Nasci a 15 de dezembro de 1937, na Ribeirinha. A Ribeirinha era um lugar sufragâneo da freguesia de Nossa Senhora da Estrela, na Ribeira Grande.

- ***Percurso de aprendizagem escolar/oficinal/profissional***

Na Ribeirinha fiz a instrução primária, tendo mais tarde, feito a admissão ao Liceu. No entanto, optei por ir para a escola técnica, onde realizei um curso industrial.

Quando estava a terminar o curso técnico industrial tinha de fazer um estágio numa metalomecânica, numa serralharia civil, na marinha, nas pescas ou em fábricas. Nesse sentido, fui pedir estágio à SATA onde fui bem recebido, acabando por lá ficar um ano a fazer estágio e, no fim, a SATA passou-me o relatório de estágio e fui fazer exame à escola. O Carpinteiro Marques, que naquela altura era Diretor Técnico de Manutenção de toda a Companhia, veio ter comigo ao hangar e disse: “- Almeida, você é um rapaz novo e tem formação. Se quiser pode cá ficar.”

Eu nem hesitei e fiquei. Estive na SATA 38 anos. Não tive protagonismos, mas foi uma experiência ótima e de todos os 38 anos os mais bem vividos foi em Santana, a referência está toda lá. Depois, cá para baixo (Nordela) a companhia cresceu e os problemas surgiram com a Revolução de abril, as greves. Relembro Santana como um pequeno paraíso.

- ***Data e ano de ingresso na companhia SATA***

Fico em Santana, em 1956, onde fiz um estágio e fico vinculado em maio de 1957, o que não era fácil nesse tempo (ficar vinculado a qualquer emprego antes da tropa).

Assim que terminei o serviço militar, no dia imediato, apresentei-me ao serviço, no entanto, às vezes, era chamado a dar colaboração à SATA quando estava na tropa.

- ***Local de residência enquanto trabalhou em Santana e funções aí desempenhadas***

Quando estava em Santana residia na Ribeira Grande. Casei com a minha mulher em 1964.

Na SATA estive na área da manutenção. Poucos anos depois de estar na SATA sou chamado para as tripulações, que era realmente um grande objetivo. Fiquei um pouco surpreendido. Isto ocorreu em outubro de 1964, ora eu estava na SATA oficialmente desde

1957, sete anos depois fui para as tripulações era um mundo brilhante aquele nosso mundo de Santana. É de referir que, pela primeira vez, integrava as tripulações um rapaz dos Açores. Na SATA os pilotos eram todos oriundos da Força Aérea. Eram todos importados e vinham da classe de oficiais.

A Bensaúde tinha essa preocupação, hoje é invulgar, mas naquela época quando chegava um piloto à SATA era um acontecimento social na ilha. Era chamada a imprensa, as relações sociais e tal acontecimento a era uma referência, de maneira que os pilotos eram sempre da carreira de oficial.

A SATA tinha à volta de catorze funcionários. Quando eu cheguei à SATA esta tinha oito anos de exploração, por conseguinte havia uma carga imensa e uma marca muito forte do acidente. Até havia lá uma almofada que tinha sido recolhida do *Beechcraft*.

Recolheram-se quatro objetos: uma almofada, a mala de correio, um sapato de senhora e um bocado de um género de contraplacado que pertencia ao avião.

Trabalhei sempre em Santana, até o aeroporto transitar para Ponta Delgada.

Trabalhei em Santana treze anos, integrei as tripulações e comecei a voar em outubro de 1964. O primeiro voo que realizei voei com o comandante Freire, por quem tinha uma estima imensa. Excelente piloto, mas mais tarde comecei a voar com outros.

Entretanto chegou à SATA o Comandante Manuel Chitas de Brito, era Tenente Coronel, um homem de punhos de renda, tinha sido formado na Academia Militar e era um militar de grande verticalidade. Um homem insatisfeito com os problemas sociais, tanto que até faz parte das semanas de estudo. É um homem persistente, que se bate para que o aeroporto seja feito em Ponta Delgada. Ele fez investigação meteorológica e foi até onde foi possível, até mil oitocentos e qualquer coisa metros, até onde havia registos para provar que a Nordela não era dada a nevoeiros; queria provar que ali é que era o lugar mais propício.

Em agosto de 1969 saímos de Santana e aconteceu uma coisa, soube-se que teria aterrado um avião pequeno, parece que de matrícula alemã.

Sempre que um avião saia da placa para ir para as pistas, e vice-versa, tinha de passar na estrada e, claro, havia um controlo absoluto do movimento com a operação do avião e um dos guardas punha umas correntes na estrada a interromper qualquer trânsito, de forma a que o avião transitasse com segurança, tanto quando saia da placa para ir para as pistas ou quando aterrava para entrar na placa. Tinha de passar sempre na estrada que passa em frente à fábrica das rações, ali estava o hangar, o avião passava e, por conseguinte, na largura da placa eram postas. Existiam lá dois suportes de ferro e o guarda estava sempre presente. Era posta uma corrente para garantir a transição do avião quando entrava e quando descolava.

- **Data/ano de abandono das funções em Santana**

Saímos de Santana em agosto de 1969.

- **Data/ano da sua reforma da SATA**

Desvinculei-me da SATA em 1994, no movimento que a SATA desvinculou uma série de pessoas. Houve renovação de quadros. Eu reformei-me com 50 e tal anos, o que foi ótimo. Estou há 20 e tal anos desvinculado. Também gostei de estar a no aeroporto da Nordela, mas foi completamente diferente, era um outro sítio.

Havia quatro atividades no aeroporto de Santana:

- a Direção da Aeronáutica civil com toda a sua estrutura;
- a SATA companhia que lá se instalou;
- o serviço de meteorologia;
- o destacamento militar, dirigido pelo Sargento Nicolau.

Os aviões militares operavam cá em baixo, junto à estrada, porque naquela retaguarda havia uma série de edifícios em pedra que fez parte das messes e dos serviços no tempo dos serviços militares, na estrada da Ribeira Grande. Ainda lá está, na estrada debaixo, ela depois bifurca-se passa por uma capelinha, na bifurcação a Santana, e, na rua que vai para Rabo de Peixe, ainda lá está o espaço em forma de retângulo onde existiam seis a oito casas de madeira, do género de *bungalows*, onde se instalavam funcionários da ANA, gente que estava em transito e que vinham dos aeroportos de Cabo Verde, Pedras Rubras e pouco mais.

Apêndice 3 – Entrevista ao Sr. Laureano

1. Onde/quando nasceu e residiu até à idade adulta?

Nasci na Ribeirinha a 15 de dezembro de 1937 e ali morei.

2. Em que ano começou a trabalhar para a SATA e que funções desempenhou no aeródromo de Santana?

Comecei a trabalhar na SATA, no ano de 1957. Comecei a trabalhar na manutenção e alguns anos depois iniciei funções nas tripulações.

3. Tem alguma memória do campo de aviação de Santana quando este foi construído e era ocupado pelos militares? Em caso afirmativo, recorda-se das características dos edifícios de apoio (hangares; torre de controle; dormitórios; depósitos de combustível)?

Recordo-me de estarem lá os militares, os pilotos e toda a aviação militar. O aeroporto foi inaugurado em 1941, embora não estando ainda completo já o seu responsável era o Tenente Eng.º, penso eu, de seu nome Garrido.

Os hangares e Torre de Controlo não me lembro se, inicialmente, eram de alvenaria ou de madeira. Quando eu chego a Santana já era aquela que lá estava.

A Torre ficou instalada num prédio que era da família Bicudo, cuja proprietária era a Dona Maria de Deus. Tratava-se de um prédio de veraneio, tanto é que na entrada tinha uma pedra muito bonita que foi levada depois do aeroporto ser abandonado. Houve alguém que foi lá e tirou a pedra e eu, por acaso, casualmente, fui à casa de um indivíduo e vi lá a pedra (não digo o nome, desculpe), infelizmente já morreu. Era uma pedra muito bonita com três figuras humanas esculpidas em alto relevo, era mesmo muito bonita (ele era um homem de gosto). Levou-a e serviu de base a uma mesa de vidro.

Havia o hangar, a Torre de Controlo, os edifícios onde estava a bombaria e noutra os carros; havia uma série de instalações ali à volta. Uma que era para a Torre Norte (desculpe) era Sul, era o poço de combustível e havia os hangares. (...) Nunca lá entrei, mas sei que era do tempo dos militares. Penso que a construção era consequência da construção do aeroporto. Estes dois edifícios a que me refiro são do tempo da construção do aeroporto militar.

4. Qual foi o período de utilização e frequência de voos em Santana?

Na década de 1950 ou na década de 1960?

Foi na década de 60. Na década de 50 eu cheguei a Santana, no ano de 1956, e o tráfego era relativamente pacato e reduzido. Nos anos 60 é que se dá a grande intensificação,

tanto é que a transição ocorre em 69, havendo já uma explosão grande com a emigração, nessa altura já haviam os *DOVES*, os *AVROS*, como é que eu hei de dizer, o aeroporto de Ponta Delgada teve, inicialmente, um problema complicado, porque apareceram alguns algares. Quando estiveram a fazer as escavações acabaram por ultrapassar isso e o aeroporto foi inaugurado, no mês de agosto de 1969. Veio cá o Presidente da República e um avião da TAP (não se recorda do modelo).

5. Era apenas a SATA que utilizava o campo de aviação ou também aí aterravam aviões da Força Aérea Portuguesa e Americana?

Havia aviões da Força Aérea Portuguesa, havia o serviço do destacamento militar da FAP, recebendo com frequência o “ALBATROZ”. Este fazia ligações, levava coisas para a base, víveres, gente que viajava, acima de tudo militares e, em particular e pontualmente, aparecia o “DACOTA” da FAP e, além deles, muito de vez em quando, os “DACOTAS” da FA Americana.

6. Alguém residia permanentemente nas instalações de apoio ao aeroporto? Quem?

Conheci vários diretores e todos eles residiam na Ribeira Grande. Conheci, apenas, um que residia em Santana, o Sr. Martins. Habitava numa casa que ainda lá está e hoje é casa de veraneio. E, um bocadinho mais abaixo, morava um auxiliar numa casa de alvenaria antiga, que está hoje em ruínas. Um pouco mais atrás, mais afastado, havia um bairro com várias casas, onde ficavam alojados os funcionários que estavam em transição, e eram casas de função, do género de *bungalows*.

Dentro de Santana quem lá habitava, ainda lá está a casa em ruínas, era o chefe dos guardas e a casa boa, que vinha já do anterior, era onde residiam os Diretores. Alguns diretores viviam na Ribeira Grande. Ali residia gente do aeroporto, gente da SATA, gente da meteorologia, o Sargento Nicolau, embora com casa em Santana tinha casa na Ribeira Grande, porque a esposa era da Ribeira Grande.

A Ribeira Grande tem uma relação imensa com o Aeroporto e hoje sinto esta mágoa por o aeroporto não ter ficado em Santana. Este teria dado uma projeção incomparável à costa Norte e à cidade da Ribeira Grande.

7. Como se processava o embarque/desembarque de passageiros na aerogare?

Os passageiros eram recebidos no hangar, no terminal que era um edifício de dois “desaguas”. Tinha um *hall* de entrada e à esquerda um restaurante com um bar; à direita ficavam os serviços de fronteira e o *check-in*; os passageiros eram pesados, por causa da centragem do avião, bem como toda a bagagem. O avião era carregado uma hora e meia

antes de ser entregue à linha. Quando eu estava de serviço fazia um ponto fixo. Ensaiaava os motores e, a partir de certa temperatura, fazia as diversas operações: atava a bandeira, ensaiava o rádio, chamava a torre e quando o avião estava em ordem, no fim de tudo isso, era entregue à linha e, algumas vezes, foi-me dado um documento que tinha de assinar, pela minha honra, como tinha feito tudo com maior rigor e com a maior honestidade. Esse documento assinei poucas vezes, mas de vez em quando aparecia. O avião era entregue e o oficial de tráfego, eram vários, ia com muita calma com a sua pasta fazer o embarque. As pessoas eram distribuídas pelos lugares que estavam determinadas, era-lhes posto um cinto, a pasta com a documentação ficava à entrada da porta no chão e depois colocava-se o motor a trabalhar, chamava-se a Torre, a Torre dava instruções sobre o número da pista, o piloto pedia para descolar e tudo se processava.

Os voos duravam por volta dos vinte e pouco minutos, no entanto, para efeitos de caderneta e do registo, era o tempo “de calços a calços” que contava (quando eram tirados os calços começava a contar e quando eram postos os calços terminava a contagem).

Em termos de quilómetros eram (pacos). Estavam determinados 145Km entre Santa Maria e São Miguel e 320 Km entre São Miguel e a Terceira. Mas fazíamos mil e tal quilómetros por dia, o que, na realidade, era todo o dia a fazer “ping-pong”.

Os aviões viajavam com 60 galões e quando havia tempo duvidoso, por causa da alternância, tinha de se voltar atrás e viajavamos com 75 galões.

Reinava entre todos uma grande amizade, grande estima, uma grande confiança e o tempo foi verdadeiramente marcante.

Primeiras razões que tinha era a novidade. O ambiente conta muito e o ambiente em Santana foi único. Não se repetem mais coisas daquele género, não se repetem mais histórias daquelas.

A propriedade foi vendida e a família Teixeira construiu lá uma casa de verão, que ainda lá está.

8. A segurança do perímetro do aeroporto era muito rigorosa ou a comunidade que residia em Santana e nas suas redondezas tinha o hábito de aparecer sempre que havia uma aterragem/descolagem?

Frente ao hangar estava uma placa grande retangular e havia um pequeno caminho que dava para ir até lá. As pessoas iam despedir-se até à boca do hangar. Eu era rapazinho novo e andava por ali, chegando a levar abraços, pensando que ia viajar.

De maneira que acabou por ser colocada uma vedação do tamanho desta divisão, em tubo de borracha preto e uns ferros de 1 metro e qualquer coisa, para que as pessoas ali ficassem para a despedida.

As despedidas era uma coisa impressionante, muita gente da ilha, camionetas. Eu cheguei a ver uma banda de Rabo de Peixe tocar para a despedida de um presidente. Estava ele à boca do hangar de chapéu na mão a dizer “Adeus santa música.”

Santana era terra de saudade, e eu tenho imensa saudade disto.

9. O Aeroporto de Santana, enquanto esteve operacional, teve algum impacto na vida e no comércio local da Ribeira Grande e Rabo de Peixe?

O facto das pessoas residirem na Ribeira Grande, o pessoal de Santana que vivia na Ribeira Grande, e digo isso porque também fazia parte e a gente não dava por isso, constituía como uma pequena elite na Ribeira Grande. “Gente da aviação” como chamavam.

Viviam ali lojistas que eram um ou dois, poucos; o pessoal da manutenção e da rádio; da SATA, que era o meu caso e outros mais. Por vezes, três ou quatro diretores viviam na Ribeira Grande. Manuel Vaz, Cristóvão, Medina, e alguns controladores. Lembro-me que também moravam na Ribeira Grande o Sr. Carmona e outros indivíduos mais, que eram funcionários da ANA.

A maioria dos pilotos fazia acrobacias na Ribeira Grande e foi uma coisa profundamente marcante na vida da Ribeira Grande e na de Santana. Houve um acontecimento, ainda era miúdo, um abalo tremendo na Ribeira Grande e um dos pilotos, que era dos mais apreciados e mais estimado, chamado Álvaro Guimarães dos Santos tem um acidente.

Houve um outro acontecimento, um rapaz chamado António Cardoso, bateu no Pico da Vara, no dia 13 de maio de 1942, e foi sepultado em Rabo de Peixe.

Houve um Alferes piloto que também teve um acidente para o lado do Pico Vermelho, tendo o avião caído e uns jovens que estavam a apanhar espadana foram, inconscientemente, salvá-lo. Cortaram as correias e tiraram-no. Passados alguns minutos aquilo explodiu. Os homens eram da Ribeirinha.

Outra coisa mais, quando o aeroporto é inaugurado, as obras ainda não estavam concluídas, com trabalhos ainda em curso, os primeiros aviões quando começam a operar os trabalhadores loucos, pararam os trabalhos fascinados e dias depois já não os podiam aturar, porque eles levantavam terra, poeira e aquilo já era impossível.

10. Estas comunidades da costa Norte ficaram pesadas com a inauguração do aeroporto da Nordela, em Ponta Delgada (1969)?

Essa gente mudou-se quase toda para Ponta Delgada. Vão quase todos. Eu fiquei a viver um mês na Ribeira Grande, mas depois acabei por me mudar também para Ponta Delgada.

11. Após a inauguração do aeroporto de Ponta Delgada, o campo de aviação de Santana foi imediatamente desativado ou passou para as mãos do Aeroclub Ilha Verde?

Não. Aquilo cessou, não houve lá mais nenhum caso. O que houve foi aquele caso pontual do avião que aterrou lá.

12. Sabe indicar quando é que o campo de aviação de Santana regressou à sua primitiva função agrícola de terreno cerealífero?

Não. Desconheço aqueles campos. Passava ali algumas vezes, durante alguns tempos, tudo aquilo parecia não estar, mas depois houve qualquer organismo do Estado que se instalou nas pistas 2 e 4. Tinham lá uma edificação e algumas coisas, mas depois passou a ser explorado como campo agrícola, não sei se a expensas do Estado ou de algum particular. Desconheço isso. São campos excelentes, porque têm uma zona de microclima, excelente para culturas várias, principalmente para trigo e pastagens para gado e a posição geográfica é boa pelos ótimos acessos a estradas.

No tempo da guerra, do que sei, houve ali uma grande Unidade Militar onde estava muita gente.

13. Tem alguma ideia de quem (pessoa individual, ou jornais locais) deu ao campo de aviação de Santana a alcunha de “aerovacas”?

Quando cheguei a Santana já se falava disso. Não sei de onde surgiu, nem quem foi o poeta. O espírito poético gracioso e engraçado do “aerovacas”.

Uma coisa engraçada de que me lembro é que havia naquele espaço e naquele universo tecnologia de ponta e ao lado havia as vacas, por conseguinte terá vindo daí o termo “aerovacas”. Desconheço essa particularidade, mas quando chego a Santana, já se ouvia esta designação. Talvez não fosse tão conhecida, mas já havia, já se evocava com alguma graça, com alguma curiosidade.

14. Quando é que abandonou as suas funções de colaborador da SATA no aeródromo de Santana? Chegou a exercer funções no aeroporto da Nordela? Em caso afirmativo, quais as diferenças mais significativas que sentiu?

Foi exatamente em 69, toda a gente de lá saiu. Com certeza estive lá 38 anos, excluindo 13, os restantes foram em Ponta Delgada.

As diferenças são significativas, são consideráveis, tudo mudou, o mundo da aviação ficou completamente diferente, os equipamentos, as características. Aconteceu uma coisa muito grave: o hangar de manutenção da SATA só se concluiu dez anos depois de aqui chegar.

A manutenção da SATA foi feita ao ar livre. Mudaram-se os travões e outros trabalhos de relevância ao ar livre e isso, de futuro, exigiu algum esforço da parte dos trabalhadores da manutenção.

Em Santana ainda aconteceu uma coisa, quando chega lá o “DACOTA” não havia espaço para o recolher. Foi feito no sentido Norte/Sul um pequeno hangar, aliás não era bem um hangar, era um algo de uma barraca. Uma estrutura que recolhia os motores e parte do avião. As asas ficavam fora para se poder fazer a manutenção nos motores, mas era grande desconforto quando estava tempo de Norte fazer essa operação; isto já numa fase de transição quando chegam os “DACOTAS”. Os “DACOTAS” estiveram aqui, depois os “DOVES” e depois os “AVROS”.

Uma coisa que ainda vi em Santana, e que me marcou imenso, era a vida com muita originalidade. De Rabo de Peixe havia um indivíduo que aparecia ali à volta do hangar e que tinha um rancho de cabras ali a pastar. Havia gente que trabalhava à volta, gente que aparecia para fazer trabalhos. O Veríssimo, no seu espaço do terminal tinha um empregado no bar. O bar era muito engraçado, era à Bensaúde.

O abandono de Santana acontece em agosto de 69. Os “DAKOTAS”, o meu automóvel, um *Volkswagen* novo foi trazido por um colega meu, um cão que era o “Fadista”. A Dra. Fátima Dias fala disso, pois acompanhou sempre e lembro-me de que havia mais um cão, que era chamado de “Brasil”.

Quando eu chego à SATA, o piloto era o Comandante Carpinteiro, tinha cessado funções o Comandante Augusto Graça que era Algarvio e que foi muito bem recebido quando veio para a ilha. Eu também estive nessa receção, foi um dos pilotos mais marcantes da SATA. Quando o Comandante Carpinteiro, homem muito festeiro, chegou, tinha um “Simca Oriente” verde e bege, à maneira. De manhã quando chegava ao aeroporto, era uma festa no hangar, os auxiliares empurravam-lhe o carro, era uma alegria, uma coisa que não se explica. Era uma alegria que não consigo esquecer, tão diferente. Uma das coisas boas das nossas vidas era ir todos os dias para o trabalho com vontade de lá chegar, isso era típico, isso acontecia na SATA. À hora do meio-dia jogava-se ao vólei, jogava gente da SATA, do aeroporto e de Rabo de Peixe. Rabo de Peixe praticava muito vólei.

Santana tinha uma alegria imensa, gente viva, a gente corria e até furava as regras da aviação, nos hangares de aviação de manutenção não se corre nem se grita.

Aquilo foi um tempo santo, para recordar com imensa saudade. Aquilo está tudo alterado. No outro dia fui lá e fiquei muito triste. Fui lá com o Dr. Sérgio Resendes para fazer referência às pistas. Por exemplo, havia lá atrás pistas 1-3, a 3-1 que era a mesma, havia a 0-6 e a 2-4. Todas elas descolavam e aterravam à exceção da 2-4 que só aterrava, não descolava porque ela descolava ligeiramente para o interior da ilha e, por conseguinte, era

ligeiramente a subir e não dava para fazer. De repente ocorre uma emergência: só se aterrava na 2-4. É a pista onde se dá aquela descida íngreme para a Ribeira Grande, pela Ribeira Seca, a pista começava aí.

O aeroporto depois ficou entregue acho que aos Serviços Agrários e hoje parece que é propriedade particular.

A zona do hangar, eu fiquei com muita pena, foi toda alterada. Fizeram lá a fábrica das rações. Havia lá o hangar de pedra, alvenaria e só depois, mas já no meu tempo, é que se fizeram mais anexos a Sul. O hangar por dentro foi caiado por um homem de Rabo de Peixe, o “Xico Cação”. Ele foi caiando as paredes com uma máquina de sulfatar, pintou mais o chão que a parede. Coisas engraçadas que se passavam.

Aliás, ainda em Santana, tinham os “Doves” e depois foram adquiridos dois “Dakotas”. Os “Dakotas” da Air Lingus, uma companhia de Dublin, na Irlanda, que foram transformados em Alverca e operaram aqui durante algum tempo. A primeira fase de adaptação teve alguns problemas, os pilotos, depois veio o Comandante Reis que era civil.

Dá-se a explosão dos anos 60, ocorreram muitas modificações com as imigrações e com tudo isso a SATA não teve capacidade para, com os aviões pequenos, dar vazão às situações. Havia um serviço dos correios que ia permanentemente levar correio a Santana. A prioridade era os correios, os passageiros, os aviões eram centrados com os “Doves” por uma regra de cálculo.

Junto do hangar havia um monte de areia e havia, dentro da manutenção, umas pegas com bolinhas de chumbo que pesavam 25Kg. Ora, o que é que acontece, quando eu chego à SATA o tráfego não é muito, não se trabalha ao domingo nem ao sábado e à sexta-feira, lembro-me perfeitamente, o avião só fazia dois serviços para Santa Maria. A meio da manhã estava resolvido. De maneira que havia ocasião que o tráfego era só para um lado e o avião não podia ir vazio, tendo de levar lastro. Assim, carregava-se o lastro e as pedras de chumbo. Este último ia todo para um lado e, então, passou a usar-se areia, eram uns sacos pequenos cilíndricos e o oficial de tráfego dizia quantos sacos de areia correspondia a 200 ou 300 Kg para o avião poder descolar em segurança.

Quando a SATA começa a comercializar os “AVROS”, este modelo ainda operou em Santana, mas pouco tempo, e as pistas que eram de relva ficaram todas escalavradas, porque o avião tinha um comportamento, uma velocidade e uma operação completamente diferentes dos “DOVES”.

A manutenção das pistas, aquando dos “DOVES”, era feita com um rebanho enorme de ovelhas que era propriedade da ANA. As ovelhas percorriam as pistas, de acordo com as ordens do oficial de movimento precisamente no lugar onde operavam os aviões. Quando chovia muito, o campo ficava um pouco enlameado, então fazia-se a seguinte experiência:

um oficial de movimento, num jipe com um *chauffeur*, ia para a pista a toda a velocidade e travavam; depois faziam sulcos e de acordo com os sulcos que ficavam feitos o oficial de movimento aprovava ou não a operação do avião. Algumas horas depois, por conseguinte, isso era típico de Santana, havia uma manga de vento que indicava o vento e o aeroporto tinha duas frequências (tinha o 118.1 que era da frequência comum a todas as torres portuguesas, quando um falava todos se ouviam uns aos outros para saber as suas posições e havia a frequência 30.23 os aviões eram equipados com o rádio e bússola, havia rádio farol em Santa Maria e Santana).

A rádio bússola foi duplicada, porque na eventualidade de uma perfuração, se uma rádio bússola falhasse o avião era um avião perdido, de maneira que então se havia instalado uma segunda rádio bússola. Estas rádios bússolas nos equipamentos que não eram transistorizados eram equipamentos com algum peso e isto sacrificou um lugar. Os aviões que eram de nove lugares passavam a voar com oito passageiros, sendo a cadeira sacrificada a da primeira fila da frente à esquerda, porque era a que ficava com a porta do *cockpit* sempre aberta. A Simone de Oliveira voou connosco e foi sempre sentada em cima das cadeiras a conversar connosco. Quem viaja nesse tempo, as instruções estavam sempre ali no hangar, quer quiséssemos ou não, havia na aproximação do hangar e à placa de estacionamento era logo a seguir. Era gente da sociedade, enfim, de um estatuto social diferente, poucas pessoas de estratos mais baixos (sem desprimor para ninguém), pois essas pessoas não viajavam.

Só mais tarde, quando ocorre o surto da emigração é que as coisas se começaram a modificar, enfim! Aquilo era tudo uma família. Aparecia muita gente de Rabo de Peixe, do bairro piscatório, que iam com o seu petromax a pedir reparações ou máquinas de costura de gente humilde, todos eles recorriam aos nossos serviços.

O pessoal promovido vivia todo na Ribeira Grande, exceccionalmente no meu tempo, vivia em Ponta Delgada o Comandante Carpinteiro e pouco mais. Os restantes viviam na Ribeira Grande. Os auxiliares, de maneira geral, vivam todos em Rabo de Peixe e eram quase todos recrutados naquelas zonas, de maneira que para eles era excelente, porque eram freguesias que não tinham serviços.

As pistas estavam vedadas com as malhas de verga de malha larga. Havia guardas-civis permanentemente no aeroporto, prestando serviço de dia e de noite. Aconteceu algumas vezes, no verão, ia lá um lavrador fazer colheita de erva, colhida com máquinas para o gado.

A minha relação com o aeroporto de Santana começa ainda eu era um menino, por uma razão muito simples, o aeroporto, inicialmente, era para ser feito na Ribeirinha, minha freguesia. É uma freguesia que fica a nascente da Ribeira Grande e chegaram a lá estar

alguns equipamentos. Quem estava a dirigir o campo de Santana era um Tenente de engenharia de nome Garrido. Como é que eu sei os pormenores? Os meus pais eram visitas de uma senhora aos serões, onde ficava hospedado o Tenente Garrido e, por conseguinte, deu-se uma relação entre eles e o meu pai esteve no aeroporto de Santana a chefiar uma daquelas brigadas de trabalhos. Assim, a minha relação começou muito pequenino, quando o aeroporto se inaugurou eu estive na inauguração. Lembro-me de estar no aeroporto e de ver aviões com a cauda para nascente. Depois houve sempre uma relação muito próxima com o aeroporto. Havia duas explicações para o aeroporto não ser na Ribeirinha: a primeira por causa do cemitério (alguns dizem que não); a segunda relaciona-se com a influência de maiorais da zona, onde existiam propriedades feudais; de maneira que tinha quatro anos quando o aeroporto de Santana foi inaugurado e eu estive lá com os meus pais, família e amigos. Tenho uma ideia muito vaga do acontecimento. Lembro-me, ainda, de ir com a minha mãe de camioneta para a Ribeira Grande, pela estrada de baixo. As camionetas esperavam na estrada, porque havia movimento de aviões numa pista transversal e outros movimentos. Na estrada havia um muro que tinha uma pedra prismática trabalhada. Essa pedra levou anos e anos ali e ninguém deu por ela, mas eu dava. Essa pedra era uma referência duma das cancelas do aeroporto. Quando terminou a guerra, em 45 (desconheço a atividade que teve após a guerra). O que sei é que a SATA foi constituída em 41 e só operou em 47. Houve uma festa fausta e o hangar estava arranjado e bem preparado. O avião era o “Beechcraf” de dois motores em estrela e tinha seis lugares.

A aviação já tinha feito progressos consideráveis e já havia abastecimentos, mas em São Miguel o conceito de aeronáutica era uma coisa muito vaga e havia ainda uma grande carga romântica na aviação desse tempo. A casa Bensaúde, que era uma família muito poderosa, respeitada e muito querida nos Açores, é que assumiu toda essa situação. Mandaram técnicos da SATA para Inglaterra e estiveram lá três meses.

Em 1948, a SATA adquiriu dois “Doves”. Os aviões chegaram aos Açores a 22 de maio, num dia esplendoroso, e aterraram em Santa Maria. Aterraram com o quarto de hora rigoroso de diferença um do outro e vieram aqui para a ilha. Ainda realizaram, durante uns tempos, ensaios, experiências, enfim, e começou a operar algum tempo depois com o piloto de referência na SATA, o Comandante Manuel Maria Rocha.

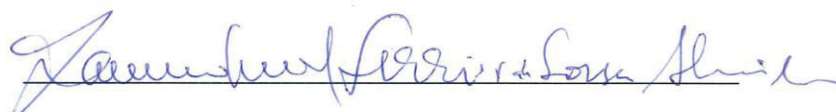
Apêndice 3 – Declaração de consentimento informado

Declaração de consentimento informado

Eu, abaixo assinado, autorizo o uso das informações dadas por mim, reveladas em testemunho pessoal concedido, bem como as fotografias por mim apresentadas, no seu todo ou em parte na dissertação de mestrado *O Aeródromo de Santana na Ilha de S. Miguel (1942-1969): memória de um património desaparecido* apresentada pela licenciada Fernanda Maria Mendes Antunes Vaz.

A presente autorização abrange os usos tanto em suportes impressos como digitais. Esta cedência de direitos é feita com a garantia de que os fins para que vierem a ser usados garantem, inequivocamente, a preservação da memória histórica e a honorabilidade do interveniente e das memórias por ele relatadas.

Por ser a expressão da minha vontade, declaro que autorizo o uso acima descrito.



Paulo Rafael, 17 de Janeiro de 2022

UNIVERSIDADE DOS AÇORES

Faculdade de Ciências Sociais e Humanas

Rua da Mãe de Deus

9500-321 Ponta Delgada

Açores, Portugal