



UNIVERSIDADE D
COIMBRA

Isabel Maria Paulino Soares Branco

O LUGAR DO AEROPORTO, UMA ESTRATÉGIA
PARA A SUA REABILITAÇÃO

Dissertação de Mestrado de Reabilitação de Edifícios, na disciplina de Reabilitação Não Estrutural, orientada pela Professora Doutora Margarida Relvão Calmeiro e pelo Professor Doutor José Afonso e apresentada ao Departamento de Engenharia Civil da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.

Dezembro de 2020



UNIVERSIDADE D
COIMBRA

Isabel Maria Paulino Soares Branco

**O LUGAR DO AEROPORTO, UMA ESTRATÉGIA
PARA A SUA REABILITAÇÃO**

Dissertação de Mestrado de Reabilitação de Edifícios, na disciplina de Reabilitação Não Estrutural, orientada pela Professora Doutora Margarida Relvão Calmeiro e pelo Professor Doutor José Afonso e apresentada ao Departamento de Engenharia Civil da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.

outubro de 2020



AGRADECIMENTOS

À memória dos meus pais e da minha avó

RESUMO

Pretende-se que esta dissertação seja uma reflexão sobre a paisagem urbana envolvente ao aeroporto de Santa Maria, designada Lugar do Aeroporto, conduzindo a uma proposta de estratégia. Uma estratégia baseada na conservação, adaptação e reabilitação do tecido urbano, das estruturas edificadas e do espaço verde que associada a ações de índole cultural, comercial e turístico sejam o impulso para o envolvimento da população, revitalização social e desenvolvimento económico sustentável.

O Lugar do Aeroporto, abrange doze zonas habitacionais, equipamentos coletivos e largas áreas de espaços verdes. A classificação como de interesse público em 2015, reconheceu a singularidade do Lugar do Aeroporto no contexto do Arquipélago e a sua importância na história da ilha e dos Arquipélago dos Açores. A classificação permitirá reger as intervenções e salvaguardar os valores da identidade e autenticidade.

A transmissão de propriedade da ANA Aeroportos para o Governo Regional, permitiu a assunção de um gestor responsável pela conservação do Bairro e permitiu desencadear procedimentos administrativos para a definição de estratégias de reabilitação. Como tal, surge como essencial o envolvimento dos residentes, da população do concelho, das entidades locais e regionais. Ações de sensibilização e divulgação dos valores históricos e patrimoniais como um dos elementos potenciadores do desenvolvimento socioeconómico do concelho. Assim como, a definição de regras urbanísticas ajustadas, a implementação de atividades económicas, turísticas e culturais complementares da inovação e criatividade, mas também, a associação a programas para promoção da cultura local no sentido de incentivar a participação ativa da população como via para atingir o bem-estar social e uma economia sustentável. Pretende-se esboçar uma estratégia para a perpetuação da identidade e da singularidade do Lugar do Aeroporto através da reabilitação do património edificado e paisagístico.

Palavras-chave: Identidade, Memória, Singularidade, Reabilitação Urbana, Participação.

ABSTRACT

This dissertation pretend to be a reflection on the urban landscape surrounding Santa Maria airport, called Lugar do Aeroporto, leading to a strategy proposal. A strategy based on the conservation, adaptation and rehabilitation of the urban fabric, the built structures and the green space that associated with actions of a cultural, commercial and tourist nature are the impetus for the involvement of the population, social revitalization and sustainable economic development. The Lugar do Aeroporto, comprises twelve housing areas, collective equipment and large areas of green spaces. Classification as of public interest in 2015, recognized the uniqueness of Lugar do Aeroporto in the context of the Archipelago and its importance in the history of the island and the Azores Archipelago. The classification will make it possible to regulate interventions and safeguard the values of identity and authenticity.

The transfer of ownership of ANA Aeroportos to the Regional Government allowed the assumption of a manager responsible for the conservation of the Neighborhood and allowed to trigger administrative procedures for the definition of rehabilitation strategies. As such, the involvement of residents, the population of the municipality, local and regional entities is essential. Awareness raising and dissemination of historical and heritage values as one of the elements that enhance the municipality's socio-economic development. As well as the definition of adjusted urbanistic rules, the implementation of economic, tourist and cultural activities complementary to innovation and creativity, but also, the association with programs to promote local culture in order to encourage the active participation of the population as a way to achieve social welfare and a sustainable economy. A strategy for the perpetuation of the identity and uniqueness of Lugar do Aeroporto through the rehabilitation of the built and landscape heritage.

Key words: Identity, Memory, Singularity, Urban Rehabilitation, Public Participation.

ABREVIATURAS

ARU – Área de Reabilitação Urbana

CMVP – Câmara Municipal de Vila do Porto

ARU – Área de Reabilitação Urbana

DRAC – Direção Regional da Cultura

DRH – Direção Regional da Habitação

DRR – Decreto Regulamentar Regional

HUL – Historic Urban Landscape

LASM – Lugar do Aeroporto de Santa Maria

ORU – Operações de Reabilitação Urbana

PMOT – Plano Municipal de Ordenamento do Território

PDM – Plano Diretor Municipal

PROTA - Plano Regional de Ordenamento do Território dos Açores

PPS – Plano de Pormenor e Salvaguarda

RAA – Região Autónoma dos Açores

ZEP – Zona Especial de Proteção

ZP – Zona de Proteção

ÍNDICE

1	ENQUADRAMENTO.....	1
2	PATRIMÓNIO – PRINCÍPIOS, RECOMENDAÇÕES E COMPROMISSOS	4
3	A ILHA NO PASSADO	8
3.1	ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO.....	8
3.2	O POVOAMENTO DE SANTA MARIA.....	12
3.3	O AEROPORTO.....	15
4	A NOVA URBE – ZONA ENVOLVENTE AO AEROPORTO	19
4.1	O CONCEITO URBANO	19
4.2	OS BAIROS.....	24
4.2.1	ÁREA HABITACIONAL.....	24
4.2.2	BREVE ANÁLISE.....	51
4.3	OS EQUIPAMENTOS	53
4.4	ESPAÇO VERDE	60
4.4.1	AS INFRAESTRUTURAS VIÁRIA E DE ABASTECIMENTO.....	61
4.5	BREVE REFLEXÃO SOBRE O LUGAR	64
5	A ILHA NO PRESENTE.....	68
5.1	A INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA.....	68
5.2	OS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL	69
6	UMA ESTRATÉGIA PARA INTERVENÇÃO	74
6.1	VALORIZAÇÃO PATRIMONIAL.....	75
6.1.1	EIXOS ESTRUTURANTES PARA UMA INTERVENÇÃO.....	87
6.1.2	OS BAIROS RESIDENCIAIS, OS EQUIPAMENTOS, O ESPAÇO PÚBLICO E VERDE – COMO INTERVIR	78
6.2	CULTURA E PARTICIPAÇÃO.....	84
6.2.1	MUSEU, O PROJETO DO FUTURO	85
6.2.2	CIDADE CRIATIVA – COMO?	91
6.3	TURISMO CULTURAL.....	94
6.4	GESTÃO URBANA.....	95

7	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	98
8	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	101

ÍNDICE DE FIGURAS

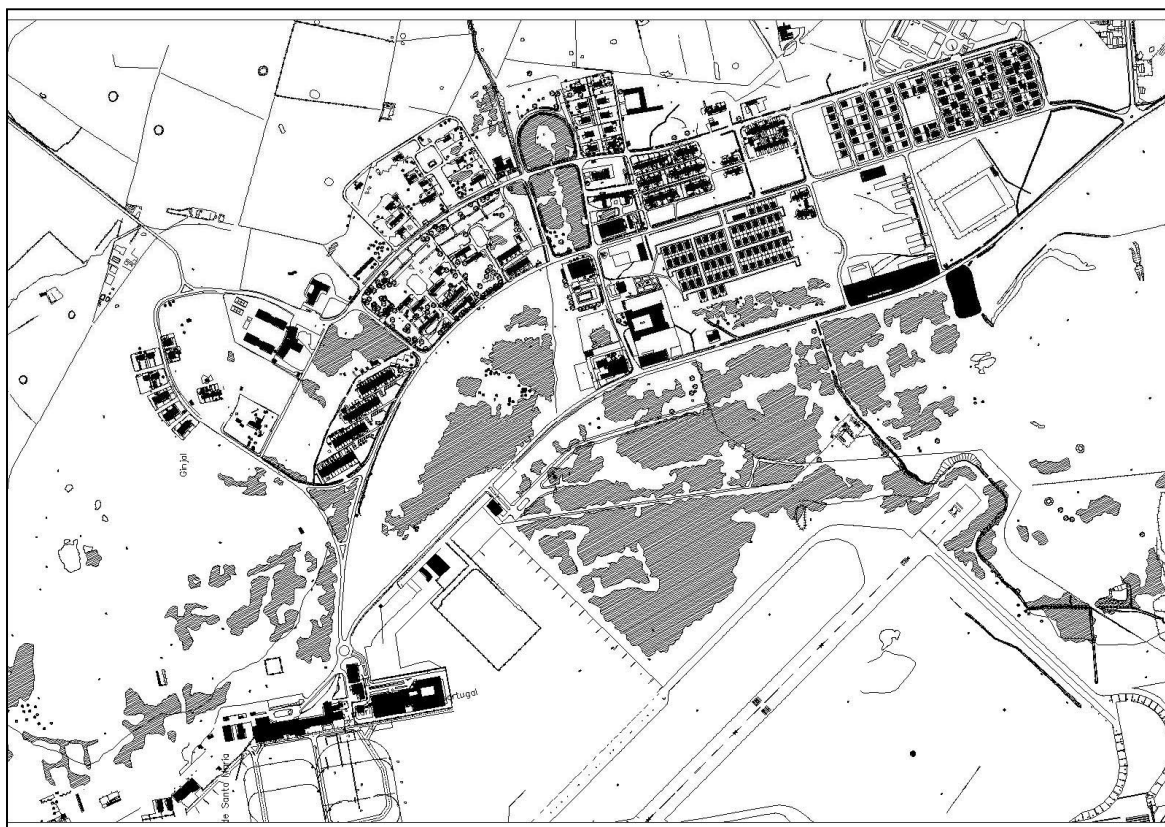
Figura 3.1 – Planta do Arquipélago dos Açores (Google.com)	8
Figura 3.2 – Planta da Ilha de Santa Maria (Google.com)	8
Figura 3.3 – Planta Orográfica da Ilha de Santa Maria (Google.com).....	9
Figura 3.4 – Vista da Rua Principal de Vila do Porto (Arquivo Foto Pepe).....	11
Figura 3.5 – Vista da Rua Principal de Vila do Porto (Arquivo Foto Pepe	11
Figura 3.6 – Planta Antiga de Vila do Porto (Google.com)	13
Figura 3.7 – Foto Aérea de Vila do Porto, 1978 (Google.com)	13
Figura 3.8 – Casa Rural na Freguesia da Almagreira, Vila do Porto (iac-azores.org).....	14
Figura 3.9 – Casa Rural na Freguesia da Almagreira, Vila do Porto (iac-azores.org).....	14
Figura 3.10 – Planta da Ilha de Santa Maria (Google.com)	15
Figura 3.11 – Zona Envolvente ao Aeroporto (Google.com).....	15
Figura 3.12 – Planta do Aeroporto e Zona Envolvente (Google.com).....	15
Figura 3.13 – Gare e Antiga Torre de Controlo (https://roteiropaz.wixsite.com).....	15
Figura 3.14 – Vista Aérea da Atual Pista do Aeroporto.....	16
Figura 3.15 – Gare/Antiga Torre de Controlo e a Nova Torre de Controlo (Google.com).....	16
Figura 4.1 – Planta do Bairro do Aeroporto na Década de 40 do séc. XX (ANA Aeroportos)	19
Figura 4.2 – Planta do Levantamento do LASM (Ilhas de Valor)	21
Figura 4.3 – Planta Cadastral sob o Desenho de Implantação da Nova Urbe (Ilhas de Valor)	22
Figura 4.4 – Planta Com a Marcação da Hierarquia Viária (Ilhas de Valor)	23
Figura 4.5 – Planta Com a Localização dos Bairros. (Ilhas de Valor)	24
Figura 4.6 – Planta do Bairro dos Anjos (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor).....	26
Figura 4.7 – Vista Aérea do Bairro dos Anjos (https://roteiropaz.wixsite.com).....	26
Figura 4.8 – Vista Parcial do Bairro dos Anjos (Foto da Autora).....	26
Figura 4.9 – Bairro dos Anjos - Edifício (Foto da Autora)	27
Figura 4.10 – Bairro dos Anjos- Edifício (Foto da Autora)	27
Figura 4.11 – Planta do Bairro da Belavista (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)	28
Figura 4.12 – Bairro da Belavista (Ilhas de Valor).....	28
Figura 4.13 – Bairro da Belavista – Habitação Unifamiliar (Foto da Autora)	28
Figura 4.14 – Bairro da Belavista.....	29
Figura 4.15 – Bairro da Belavista - Edifícios em Banda (Foto da Autora).....	29

Figura 4.16 – Planta do Bairro de São Lourenço (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)	30
Figura 4.17 – Bairro de São Lourenço. 1ª Versão do Bairro Após Adaptação Portuguesa (Arquivo Foto Pepe)	30
Figura 4.18 – Vista do Bairro de São Lourenço, Construção em Alvenaria Segundo Projeto do Arqto. Keil do Amaral	31
Figura 4.19 – Vista do Bairro de São Lourenço, Construção Metálica.....	31
Figura 4.20 – Planta do Bairro Santa Bárbara (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)	32
Figura 4.21 – Vista Aérea do Bairro de Santa Bárbara (https://roteiropaz.wixsite.com).....	32
Figura 4.22 – Bairro Sta. Bárbara – Construções em Banda (Arquivo Foto Pepe).....	33
Figura 4.23 – Bairro Sta. Bárbara – Construção em alvenaria (Foto da autora)	33
Figura 4.24 – Bairro Sta. Bárbara – Construções metálicas em banda (Ilhas de Valor)	33
Figura 4.25 – Bairro Sta. Bárbara – Construção metálica (Ilhas de Valor).....	33
Figura 4.26 – Planta do Bairro São Pedro (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)....	34
Figura 4.27 – Vista Aérea do Bairro São Pedro (https://roteiropaz.wixsite.com).....	34
Figura 4.28 – Bairro São Pedro – Habitação Unifamiliar (Foto da Autora)	35
Figura 4.29 – Planta de Habitação Tipo do Bairro de São Pedro (Ilhas de Valor).....	36
Figura 4.30 – Bairro São Pedro - Habitação Unifamiliar (Foto de Autora)	36
Figura 4.31 – Planta do Bairro da Almagreira (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)	37
Figura 4.32 – Vista Aérea do Bairro da Almagreira (https://reoteiropaz.wixsite.com)	37
Figura 4.33 – Bairro da Almagreira – Construções Metálicas em Banda (Arquivo Foto Pepe)	38
Figura 4.34 – Bairro da Almagreira – Construção Metálica (Ilhas de Valor).....	38
Figura 4.35 – Bairro da Almagreira – Construção em Alvenaria em 1947 (Ilhas de Valor) ...	38
Figura 4.36 – Bairro da Almagreira – Construção Metálica em 2004 (Ilhas de Valor)	38
Figura 4.37 – Planta do Bairro Infante D. Henrique (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor).....	39
Figura 4.38 – Vista Aérea do Bairro Infante D. Henrique (https://roteiropaz.wixsite.com)...	39
Figura 4.39 – Bairro Infante D. Henrique – Edifícios Geminados (Fotos da Autora)	40
Figura 4.40 – Bairro Infante D. Henrique (Ilhas de Valor)	40
Figura 4.41 – Planta Tipo das Habitações em Banda do Bairro Infante D. Henrique (Ilhas de Valor).....	40

Figura 4.42 – Alçado Tipo das Habitações em Banda do Bairro Infante D. Henrique (Ilhas de Valor).....	41
Figura 4.43 – Pormenores dos Anteparos das Entradas - Bairro Infante D. Henrique (Ilhas de Valor).....	41
Figura 4.44 – Planta do Bairro Operário (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor).....	42
Figura 4.45 – Bairro Operário – Edifícios em Banda (Fotos da Autora)	42
Figura 4.46 – Alçado Tipo das Habitações do Bairro Operário (Ilhas de Valor).....	43
Figura 4.47 – Planta do Bairro Santo Espírito (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)	44
Figura 4.48 – Planta do Bairro da PSP (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)	45
Figura 4.49 – Bairro da PSP – Edifício Quonset Hut (Foto da Autora).....	45
Figura 4.50 – Planta do Bairro dos Americanos (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)	46
Figura 4.51 – Perspetivas do Bairro dos Americanos	47
Figura 4.52 – Esquema Construtivo de Uma Habitação Quonset Hut (Disponibilizado Pelo Diretor do Museu Sta. Maria).....	48
Figura 4.53 – Planta do Bairro da NAV (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)	49
Figura 4.54 – Vista Aérea do Bairro da NAV (https://roteirolpaz.wixsite.com)	49
Figura 4.55 – Urbanização Ilha do Sol (https://roteirolpaz.wixsite.com)	50
Figura 4.56 – Aspetos da Degradação das Construções Metálicas(Fotos da Autora).....	52
Figura 4.57 – Planta Com a Localização dos Equipamentos (Planta Base – Ilhas de Valor) ..	53
Figura 4.58 – Vista Aérea da Casa do Diretor (https://roteirolpaz.wixsite.com)	54
Figura 4.59 – Casa Diretor (Ilhas de Valor)	54
Figura 4.60 – Casa do Diretor (Arquivo Foro Pepe).....	54
Figura 4.61 – O Antigo Hotel Terra Nostra (Arquivo Foto Pepe)	55
Figura 4.62 – Antigo Hotel Terra Nostra (Arquivo Foto Pepe)	55
Figura 4.63 – Vista Atual do Hotel de Santa Maria (Foto da Autora)	55
Figura 4.64 – Vista Aérea do Hotel de Santa Maria (https://roteirolpaz.wixsite.com).....	55
Figura 4.65 – Foto do Clube Asas do Atlântico , Foto de 2004 Após as Obras (https://roteirolpaz.wixsite.com).....	56
Figura 4.66 – O Atual Edifício em Alvenaria de Tijolo do Asas do Atlântico, Substituiu a Antiga Estrutura de Madeira (https://roteirolpaz.wixsite.com).....	56
Figura 4.67 – Edifício da Escola Primária (Foto da Autora).....	56
Figura 4.68 – Edifício Sede dos Escuteiros (Foto da Autora).....	56
Figura 4.69 – Edifício da Antiga Cantina (Foto da Autora).....	57

Figura 4.70 – Edifício da Antiga Cantina (Foto da Autora).....	57
Figura 4.71 – O Antigo Edifício da Igreja (Arquivo Foto Pepe).....	57
Figura 4.72 – O Atual Edifício da Igreja (Ilhas de Valor).....	57
Figura 4.73 – Edifício da Antiga Padaria	58
Figura 4.74 – Edifício da Padaria (Ilhas de Valor).....	58
Figura 4.75 – Antigo Edifício do Cinema Atlântida Cine (Arquivo Foto Pepe).....	58
Figura 4.76 – Edifício do Cinema Atlântida Cine (Ilhas de Valor).....	58
Figura 4.77 – Edifício do Cinema Atlântida Cine (Foto da autora)	58
Figura 4.78 – Piscina (Foto da Autora)	59
Figura 4.79 – Edifício Clube ANA (Foto da Autora).....	59
Figura 4.80 – Edifício das Antigas Oficinas (Foto da Autora).....	59
Figura 4.81 – Edifício da SATA, Centro de Formação (Foto da Autora).....	59
Figura 4.82 – Áreas Verdes (Foto da Autora)	60
Figura 4.83 – Áreas Verdes (Foto da Autora)	60
Figura 4.84 – Áreas Verdes (Foto da Autora)	60
Figura 4.85 – Áreas Verdes - Vala (Foto da Autora)	60
Figura 4.86 – Aspetos da Degradação e Apropriação do Espaço Público (Fotos da Autora) ..	61
Figura 4.87 – Aspetos da Degradação das Vias de Circulação Automóvel (Fotos da Autora)	61
Figura 4.88 – Aspetos da Degradação das Vias de Circulação Automóvel (Fotos da Autora)	61
Figura 4.89 – Aspetos da Degradação das Vias de Circulação Automóvel (Fotos da Autora)	62
Figura 4.90 – Aspetos da Degradação das Vias de Circulação Automóvel (Fotos da Autora)	62
Figura 4.91 – Planta da Proposta de Reformulação do Perfil das Vias (CMAVP).....	63
Figura 5.1 – Planta de Conjunto – Lugar do Aeroporto e Vila do Porto (Google.com) (http://cmviladoporto.pt/SITE/index.php) (Fotos da autora)	71
Figura 6.1 – Planta Com a Divisão Funcional Existente e a Preservar	78
Figura 6.2 – Planta Antiga do LASM (Ilhas de Valor)	80
Figura 6.3 – Zona Verde (Foto da Autora).....	84
Figura 6.4 – Zona Verde (Foto da Autora).....	84
Figura 6.5 – Quonset Hut – Fachada (Fotos da Autora).....	85
Figura 6.6 – Quonset Hut – Fachada (Fotos da Autora).....	85
Figura 6.7 – Levantamento Arquitetónico de um Quonset Hut (Arqto Frederico Brix).....	85
Figura 6.8 – Pormenores do Sistema Construtivo do Quonset Hut (Arqto Frederico Brix)	86
Figura 6.9 – Sistema Construtivo do Quonset Hut (Decker 2015)	86
Figura 6.10 – Sistema Construtivo do Quonset Hut (Decker 2015)	87

Figura 6.11 – Casa do Chá, Frankfurt (Bahamón 2008)	89
Figura 6.12 – Pavilhão A Oca, São Paulo (Bahamón 2008)	89
Figura 6.13 – Quonset Hut - Associação Salvaterra (Fotos da Autora)	90
Figura 6.14 – Planta de Localização.....	90
Figura 6.20 –Quonset Hut – Uma Imagem Renovada – exemplos (Decker, 2005)	95



LUGAR DO AEROPORTO DE SANTA MARIA – ILHA DE SANTA MARIA

1 ENQUADRAMENTO

Segundo o disposto na Lei 107/2001 de 8 de setembro, Lei de Bases do Património Cultural, um espaço urbano pode ser classificado pela sua “conceção arquitetónica, urbanística e paisagística ou ainda, a extensão do bem e o que nela se reflete do ponto de vista da memória coletiva” (Artigo nº17). *A Convenção para a Salvaguarda do Património Arquitetónico da Europa*, adotada pelo Conselho da Europa, em 3 de outubro de 1985, define “como conjunto arquitetónico: agrupamentos homogêneos de construções urbanas ou rurais, notáveis pelo seu interesse histórico, arqueológico, artístico, científico, social ou técnico, e suficientemente coerentes para serem objeto de uma delimitação topográfica” (Artigo nº1). O objetivo da classificação do bem, quer seja monumento, conjunto arquitetónico ou sítio, é a sua salvaguarda, a transmissão de valores, o perpetuar para as gerações futuras o património herdado, e como tal, está subjacente a manutenção da memória e autenticidade desses documentos históricos, e sua transmissão como expressão dos valores próprios de cada civilização. O abandono, a degradação do edificado, a precaridade social e económica dos habitantes são características comuns a muitos aglomerados antigos ou mesmo já datados do séc. XX, que por motivos diversos deixaram de acompanhar as dinâmicas económicas e urbanas. A reabilitação desses espaços urbanos é um imperativo, no entanto, questiona-se como fazer reabilitação urbana e preservar a autenticidade do lugar, se o conceito e a natureza da cidade têm subjacente a mudança. Como conciliar os valores existentes e a preservar com o bem-estar e o desenvolvimento social e económico sustentável. A Carta Internacional sobre a Salvaguarda das Cidades Históricas, (ICOMOS, 1987) apontou como princípios fundamentais: uma maior abrangência do conceito de salvaguarda, integrando não só as metodologias da conservação e restauro, mas também incluir políticas de desenvolvimento económico e social; enunciar os valores a preservar; participação dos habitantes, acrescentando à prudência e rigor quando da intervenção. Sendo apontado que, a salvaguarda dos conjuntos urbanos históricos para ser eficaz, deve integrar-se numa política coerente de desenvolvimento económico e social e ser tomada em consideração em todos os níveis do planeamento territorial e do urbanismo. Os valores a preservar são o valor histórico da cidade e o conjunto dos elementos materiais e espirituais que determinam a sua imagem urbana, mas para tal é decisivo a participação e envolvimento dos habitantes e dos agentes locais com o intuito de uma intervenção metódica, rigorosa e específica a cada caso em particular. Posteriormente, a Recomendação sobre Paisagem Histórica Urbana (UNESCO, 2011) e os Princípios de La Valleta (ICOMOS, 2011), reforçam os princípios de preservação da relação entre cidade histórica e seu contexto e define a paisagem histórica urbana numa abordagem abrangente e

integrada no enquadramento global do desenvolvimento sustentável. Uma relação equilibrada e sustentável entre o ambiente urbano e o natural, entre a inevitabilidade do tempo presente e futuro e o legado do passado.

Assim, percebe-se que as ações para concretizar a preservação e manter os valores patrimoniais devem ser parte integrante e objetivo da estratégia de desenvolvimento local e do planeamento urbanístico. Para tal, é necessário a definição de um quadro regulamentar que garanta a conservação integrada dos valores presentes, a reabilitação e manutenção do edificado e simultaneamente preveja estratégias com vista à fixação de atividades económicas e de carácter social. A participação dinâmica de todos os agentes envolvidos e principalmente da comunidade é primordial para garantir a autonomia e sustentabilidade do processo. No mesmo sentido, a UNESCO na *Recomendação sobre a Paisagem Urbana Histórica*, sublinha a “...necessidade de integrar e enquadrar melhor as estratégias de salvaguarda nos objetivos mais abrangentes do desenvolvimento sustentável, para apoiar ações públicas e privadas visando a preservação e melhoria do ambiente urbano” (UNESCO, 2011: paragrafo 5). No quadro legal nacional, a figura do plano de pormenor, quando integrado com a estratégia de desenvolvimento do município é o instrumento de gestão, que melhor se adapta a esta finalidade e permite a execução de um planeamento integrado e de programas de financiamento com vista a uma sustentabilidade desejável e participativa, pois só assim é possível “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis” (ONU 2015 e Habitat III, 2016).

O que se pretende no presente estudo é apontar algumas linhas de ação estruturantes para uma estratégia e que sirvam de base para futuras ações de gestão a serem desencadeadas pelas entidades envolvidas na gestão do Lugar. Ações conducentes à reabilitação da malha urbana e do edificado para perpetuar e consolidar a morfologia urbana. Ações a associar à Cultura, a uma Cultura inovadora e dirigida para o desenvolvimento local e, simultaneamente façam renascer o espírito do Lugar.

Nesse objetivo, fez-se o enquadramento histórico e geográfico da ilha de Santa Maria, do aeroporto e zona residencial envolvente. Apontou-se as características dominantes do espaço urbano, como testemunho dos valores urbanos do Lugar; o quadro legal aplicável quer ao nível nacional como regional; os fatores que contribuem para a desagregação do existente; as potencialidades do espaço urbano face à sua localização e características arquitetónicas e apontamento das atividades culturais mais ajustadas aos edifícios a reabilitar e que podem contribuir para a progressão social e económica do Lugar. Pretendeu-se salientar a inovação estruturada na modernidade inerente à construção do aeroporto e da zona residencial e intersectar com as intenções do Governo Regional e com a realidade social existente.

Procurou-se o máximo de abrangência na pesquisa de documentação de apoio quer através de leitura bibliográfica, cartas, recomendações internacionais e textos patrimoniais, pesquisa de documentação desenhada de apoio à proposta, realizaram-se diversas visitas ao local, iniciaram-se contactos com as entidades públicas locais e ainda se considerou como válido o conhecimento adquirido ao longo dos anos pelas múltiplas reuniões participadas mas também a colaboração direta na elaboração do Decreto Regulamentar Regional nº6/2017/A, aplicável ao Lugar.

2 PATRIMÓNIO – PRINCÍPIOS, RECOMENDAÇÕES E COMPROMISSOS

A atual perspectiva sobre a proteção e a intervenção no património resulta de um percurso evolutivo dos conceitos baseados em fundamentos teóricos do século XIX e inicialmente focados no edifício isolado, no bem classificado, o Monumento histórico “(...) uma construção intelectual, tem um valor abstrato de saber” (Choy, 2015,p.19), mas que ao longo do século XX foi sendo contestada “ É uma conceção comum da arquitetura memorial que leva Ruskin a considerar os monumentos do passado como sagrados e intocáveis e Viollet a promover uma aproximação histórica e didática da restauração” (Choy, 2015, p.32), e progressivamente ampliada passando a reconhecer-se a relevância da conservação e proteção não só dos monumentos mas também os conjuntos e sítios. Na Carta de Veneza (ICOMOS, 1964) a noção de monumento passou a ser mais abrangente, incluindo não só o imóvel isolado e envolvente, mas também os conjuntos construídos, reconhecendo-lhes valores históricos numa expressão material de cultura e civilização, resultando a definição de duas tipologias, os monumentos e os conjuntos históricos rurais ou urbanos.

Neste capítulo, pretende-se apontar as normas de proteção integrada nas Cartas e Recomendações Internacionais e que estão subjacentes e dominam os critérios de análise e estratégia no presente estudo. As cartas e recomendações que se enunciam, são demonstrativas do processo evolutivo da nossa perceção sobre património e um imperativo no equilíbrio entre passado e o presente construído ou natural e do envolvimento das comunidades locais e das entidades públicas nesse processo evolutivo.

A Declaração de Amesterdão, apresenta as conclusões do Congresso sobre o património arquitetónico europeu promovido pelo Conselho da Europa, em Amesterdão de outubro de 1975, e estabelece os principais objetivos da proteção do património arquitetónico, “(...) o que importa proteger são as cidades históricas, os centros históricos bem como as aldeias tradicionais, sem esquecer os parques e os jardins históricos. A proteção destes conjuntos arquitetónicos só pode ser concebida numa perspectiva global abrangendo todos os edifícios com valor cultural, dos mais prestigiados aos mais modestos, sem esquecer os contemporâneos, e incluindo os respetivos enquadramentos”. Esta perspectiva introduz um novo entendimento sobre os conjuntos urbanos históricos, das possíveis ações “Os conjuntos históricos e o seu enquadramento deverão ser ativamente protegidos contra todo o tipo de deteriorações,

especialmente decorrentes de usos impróprios, ampliações inconvenientes e transformações abusivas ou desprovidas de sensibilidade, que prejudiquem a sua autenticidade. Sublinha a vontade de intervir no tecido urbano e nos seus elementos sem descaracterizar, mas de forma a criar os mecanismos necessários para manter a função inicial de cidade. Em que, o conceito de cidade em si próprio, tem subjacente a mudança, o conciliar conceitos com a adaptabilidade aos imperativos dos novos modelos urbanos e simultaneamente, proteger o bem-estar dos residentes.

A Resolução 813 da Assembleia Parlamentar sobre a Arquitetura Contemporânea, do Conselho da Europa, novembro 1983, aponta para a necessidade de envolvimento da população nos processos de planeamento; o sensibilizar o público para a conceção arquitetónica através de formação, exposições, debates públicos e envolvimento dos meios de comunicação local; interação entre projetistas e população. Aponta ainda, para a necessidade de integrar a construção contemporânea de qualidade no conjunto arquitetónico existente e deste modo assegurar a continuidade da tradição arquitetónica e ainda para a participação e interseção das autoridades responsáveis pelo ordenamento do território; e por fim, apela ao rigor dos instrumentos de gestão no sentido de evitar a demolição ou perda, a inibição da criatividade e encorajar a inovação.

A Convenção para a Salvaguarda do Património Arquitetónico da Europa (Conselho da Europa, 1985), ratificada por Portugal em 1991, define os bens a integrar no património arquitetónico - monumentos, conjuntos arquitetónicos e sítios e reafirma que as políticas de conservação devem ter a participação de todas as entidades, associações culturais e mecenato; sublinhando a relevância da informação e do intercâmbio de conhecimento.

A Carta Internacional para a Salvaguarda das Cidades Históricas (ICOMOS, 1987) enuncia de forma clara e sintética, os princípios e objetivos para uma política coerente de desenvolvimento económico e social, baseado na preservação dos valores das cidades ou nos bairros históricos. Em que a identificação dos valores como, a forma urbana, a estrutura, volume, estilo, escala, materiais, cor, decoração dos edifícios e a vocação particular de cada cidade permite a compreensão do tecido urbano e das vivências sociais passadas e futuras. O documento define ainda que, os núcleos urbanos classificados não têm de abdicar da integração de novos edifícios de linguagem arquitetónica contemporânea, os quais permitem uma versão crítica das preexistências e a aplicação de novos materiais e técnicas construtivas como continuidade da tradição no futuro. O preenchimento dos vazios nos conjuntos históricos deve dar lugar a uma arquitetura criativa e não apenas uma simples imitação.

A Recomendação sobre as Paisagens Urbanas Históricas (UNESCO, 2011) salienta que o património urbano, incluindo os seus componentes tangíveis e intangíveis, constituem um recurso essencial para melhorar a habitabilidade das áreas urbanas, promover o desenvolvimento económico e a coesão social num ambiente global em mudança. Aponta a conservação como a estratégia para alcançar um equilíbrio sustentável entre o crescimento urbano e a qualidade de vida e refere quais os instrumentos imprescindíveis para se mobilizar as diferentes partes interessadas. Mas é nos Princípios de la Valleta adotados pelo ICOMOS, 2011, que estratifica as definições, os desafios, critérios de intervenção, propostas e estratégias para a salvaguarda das cidades, áreas urbanas e áreas históricas e seus contextos.

Os princípios e compromissos da Nova Agenda Urbana, documento adotado em outubro de 2016 na Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável, conhecida como Habitat III, pretende impulsionar um novo modelo global de urbanismo sustentável. A Nova Agenda Urbana, sucede à Agenda Habitat e à Declaração de Istambul de 1996 e estabelece novos modelos de transformação para as cidades serem mais habitáveis, inclusivas, saudáveis, sustentáveis, seguras, organizadas, compactas e resilientes aos fenômenos naturais. Para tal, será imprescindível realizar alterações profundas na forma como se faz planeamento urbano. A Nova Agenda aponta um urbanismo sustentável com base no compromisso entre o edificado e as áreas verdes, nas energias renováveis, na bio arquitetura, nas políticas de reciclagem e no consumo. Salienta como se incentiva para “(...) expansões urbanas planeadas e a ocupação de vazios urbanos, priorizando a renovação, regeneração e reabilitação de áreas urbanas, de forma adequada, incluindo a reabilitação de núcleos de alojamentos precários, proporcionando edifícios e espaços públicos de alta qualidade, promovendo abordagens integradas e participativas que envolvam todos os habitantes e atores relevantes, evitando a segregação e a gentrificação espacial e socioeconómica, e ao mesmo tempo preservando o património cultural e prevenindo e contendo a expansão urbana descontrolada” (HABITAT III, 2015, p. 27).

No propósito do presente estudo, destaca-se a Declaração de Davos - Conferência de Ministros da Cultura (2018, Suíça), que aponta “A cultura torna possível e incrementa a sustentabilidade económica, social e ambiental. Molda a nossa identidade e define o nosso legado. Deve, consequentemente, estar no centro das políticas de desenvolvimento e ser enfatizado o seu contributo na procura do bem comum. “Preende-se a articulação de novos modelos de intervenção no edificado e na estrutura urbana, dotar os lugares de novas funções e adaptados às atuais exigências da sociedade contemporânea. Intervir com respeito pelo passado, mas associando novas técnicas e materiais como forma de intervir no presente. O conceito Baukultur, resultado da Declaração de Davos, define-se como a soma de todas as atividades humanas que transformam o ambiente construído. A indissociabilidade entre edifícios

existentes, a construção contemporânea, as infraestruturas, espaço público e paisagem e o saber tradicional conjuga-se com técnicas inovadoras, com o objetivo de alcançar o bem-estar social da população.

“Santa Maria, é a ilha que se encontra primeiro, quando se navega de Lisboa em direção aos Açores. Bastião rochoso, na vastidão do Atlântico – o antigo Mar Tenebroso. Por ter uma forma ovoide e compacta, deram-lhe o nome de Ilha do Ovo – assim conhecida nos portulanos da Idade Média. Ainda longe, envia-nos uma doce mensagem, no aroma sadio dos giestais, de lindas flores amarelas. É a “ilha que cheira bem”, segundo a crismou Raul Brandão.” (Figueiredo, 1954, p.27). As características naturais da ilha permitem a fixação dos primeiros povoadores e um povoamento rural disseminado, penetrando pelo interior, disperso e afastado do litoral. A geomorfologia do arquipélago é diversificada devido à tripla junção das placas euroasiática, americana e africana. À semelhança do restante arquipélago, a ilha de Santa Maria é de origem vulcânica, embora com alguma excecionalidade por apresentar terrenos sedimentares. A ilha compõe-se de duas partes bem definidas, quanto à topografia e geologia. A ocidente domina a planície plana e a oriente o relevo montanhoso, duas paisagens contrastantes pelo seu revestimento arbóreo – arbustivo e quanto às possibilidades de aproveitamento e valorização dos solos.

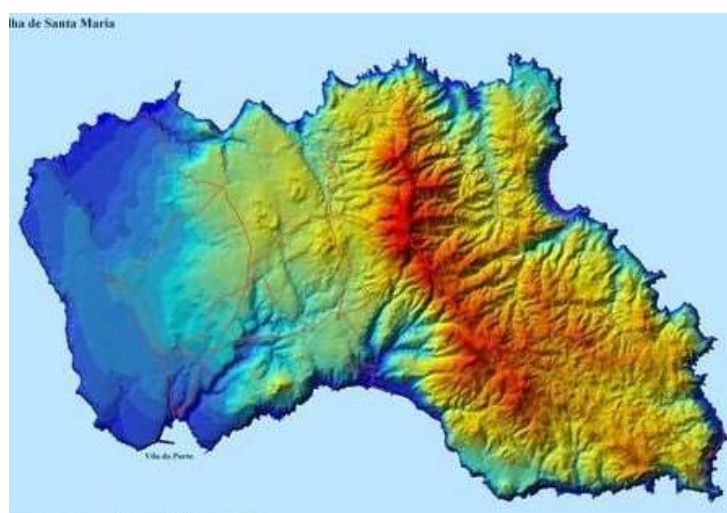


Figura 3.3 – Planta Orográfica da Ilha de Santa Maria (Google.com)

No relativo à ocupação populacional, a ilha de Santa Maria, e segundo os dados de Jaime Figueiredo, apontavam em 1920, um total de 6 459 habitantes, em 1940 subia até aos 7 055 habitantes e em 1950 atinge 11 788 habitantes, mas em 2011 registava-se um decréscimo acentuado não ultrapassando os 5 552 habitantes. Estas variações estão estritamente ligadas às circunstâncias históricas da ilha e do arquipélago e que se repercutiram e definiram o desenvolvimento económico e social. Embora seja controversa a data de descobrimento da Ilha de Santa Maria, aponta-se como provável, o ano de 1427, correspondendo à data em que o Infante D. Henrique recebe a notícia sobre a nova ilha e que coincide com a notícia de que Diogo Silves tinha descoberto a ilha. No entanto as ilhas já estavam cartografadas no século

XIV. Os mapas de Angelino Dulcert (1339), o Atlas Mediceu (1351), o Atlas Pinelli Walnaer (1384) e a Carta Valeri de Veneza (1385), comprovam a existência do arquipélago dos Açores, Madeira e Ilhas Canária.

A crónica de Gaspar Frutuoso (Saudades da Terra, 1977), escrita nos meados da segunda metade do século XVI, aponta para que o povoamento só se começou a efetivar na sequência da chegada de Gonçalo Velho à ilha de Santa Maria, em 1431 ou 1432. Sendo, conseguinte, esta a primeira ilha a ser descoberta. “O Infante recebeu assim nesse ano de 1432 as informações sobre a nova ilha de Santa Maria, mandando de imediato “deitar gado” na ilha e determinando o seu povoamento, o que teria levado quase três anos, devendo os primeiros povoadores, essencialmente familiares de Frei Gonçalo Velho, ter chegado no Verão de 1435” (Carita, 2008, p.55). A integração dos Açores na soberania portuguesa ficou-se a dever ao Infante D. Henrique, a quem o seu sobrinho, D. Afonso V, entrega as Ilhas na qualidade de senhor donatário. Data de 1439 a primeira carta autorizando o povoamento das ilhas, o qual sendo lento, ocorre sob a orientação dos capitães donatários, nomeados pelo Infante e, posteriormente pela Ordem de Cristo, a quem o primeiro doou o senhorio em 1460 para apenas em 1551, o mesmo regressar à Coroa. Nos finais do séc. XV as capitánias são um facto consumado e consolidado, registando-se um enorme impulso no ritmo de povoamento dos Açores, assim a persecução dos objetivos de ocupação humana do território açoriano, para além da existência de um aparelho estatal, de controlo administrativo e político, contribuiu também a rapidez com que a Igreja se implantou na região. Outro fator determinante envolveu a enorme fertilidade dos solos, os quais eram distribuídos gratuita e arbitrariamente pelos capitães-donatários aos colonos, com a condição dos mesmos serem rentabilizados no prazo de cinco anos, à semelhança do que estipulava a lei das Sesmarias. “O sistema de distribuição das terras obedeceu aos trâmites do regime das sesmarias, que conhece os seus primeiros e explícitos enunciados formais nas cartas de doação das capitánias do séc. XV. Este terá sido, pois, o mecanismo oficial de apropriação das terras nos Açores” (Gregório, 2008, p.113). A agricultura, a pecuária e posteriormente o estabelecimento do comércio transatlântico traçaram os vetores da economia açoriana. A ilha de Santa Maria começou por ser a sede da Capitania-Donataria de Santa Maria e São Miguel, e assim se mantém como Capitania até ao século XIX, quando é integrada nos bens nacionais. Com a autonomia distrital de 1895, a Ilha de Santa Maria foi incluída no Distrito de Ponta Delgada e posteriormente com o Estatuto Político-Administrativo de 1976, inserida na Região Autónoma dos Açores. Vila do Porto, desde 1460 tem sido o principal aglomerado urbano e populacional da ilha e atualmente sede do concelho de Vila do Porto. O município de Vila do Porto divide-se em cinco freguesias: Santo Espírito, Santa Bárbara, Vila do Porto, São Pedro e Almagreira.



Figura 3.4 – Vista da Rua Principal de Vila do Porto (Arquivo Foto Pepe)



Figura 3.5 – Vista da Rua Principal de Vila do Porto (Arquivo Foto Pepe)

Relativamente às atividades económicas, a ilha e até ao século XX era predominantemente agrícola. No início a atividade agrícola cingia-se ao cultivo de cereais com a exportação para as praças do Norte de África e plantas tintureiras – pastel e urzela - para Flandres. A criação de gado complementava a economia da ilha nos primórdios do seu desenvolvimento. Mais tarde e devido à exaustão da terra levou ao termo da produção cerealífera de Santa Maria. No século XVIII, a produção de fruta e o cultivo da vinha dominava a produção e permitiam a exportação, mas no século XIX o panorama económico era desastroso. As pragas e o uso incorreto de fertilizantes na terra tiveram como consequência o fim do latifúndio, obrigando os proprietários locais a vender as suas terras aos emigrantes vindos do continente americano. Jaime Figueiredo em *A Ilha de Gonçalo Velho* (1954) aponta que a falta de fertilidade da terra fez com que se desbravassem as matas no interior da ilha, tendo como resultado a alteração climática nas zonas de baixa altitude, explicando os anos de escassez agrícola e de seca devido a estiagens prolongadas, “(...) Também, aquando das «grandes secas», vinham muitos barcos cheios de pipas de água, da ilha vizinha de São Miguel!” (Figueiredo, 1954, p. 85). O regime do latifúndio dominava a ilha na segunda metade do século XVII, registando-se 16 casas vinculares, para 500 fogos e 1.600 moradores. Contudo e devido às sucessivas epidemias de pragas que afetaram as culturas já no século XIX, o latifúndio desapareceu e deu lugar à divisão da propriedade. Em 1850, regista-se a existência de 4 morgados, para 1.151 casais e 5.691 habitantes. A produção e exportação incidia no (...) barro em bolas, para as outras ilhas, visto possuir a melhor argila; louças e telhas de fabrico manual; pipas de vinho de cheiro e alguns quintos de verdelho; bois para o açougue da capital; barris e bidões de óleo de baleia; manteiga de bom fabrico; obra de lã grosseira; peixe salgado e de conserva – bonitos e albacoras; murtas e poejos para curtumes e tisanas. (Figueiredo, 1954, p. 86).

A construção da Base Aérea americana em 1944 e mais tarde a sua reconversão em 1946 em aeroporto da aviação civil internacional transatlântica, veio alterar o panorama económico da ilha. A construção desta infraestrutura e exploração dos serviços associados de apoio à atividade

aeronáutica deram origem a um impulso económico com a criação de novos postos de trabalho e o um crescimento demográfico derivado da mão-de-obra proveniente de São Miguel e dos Estados Unidos para preenchimento do quadro técnico. O desenvolvimento acentuou-se nas décadas de 50 e 60, com terciarização da economia em paralelo com algum florescimento do sector agrícola, permitindo aos marienses um novo estilo de vida, distinta da dos restantes açorianos. Mas já na década de sessenta e com a conclusão dos trabalhos de construção civil do aeroporto e da área urbana envolvente e ainda com o aumento da autonomia das aeronaves no percurso atlântico, o aeroporto começou a perder relevância e consequentemente postos de trabalho. Esta nova realidade teve repercussões graves na economia da ilha. Qualquer alteração por mínima que seja tem invariavelmente efeitos na estrutura socioeconómica das ilhas. A emigração já iniciada no século XVII, mas com oscilações muito varáveis, estabiliza durante o século XIX, dispara no século seguinte e tem o seu pico nos anos sessenta com uma nova vaga de emigração para os Estados Unidos e Canadá. Este êxodo leva a uma queda abrupta da população iniciando-se o despovoamento da ilha e a perda de relevância no quadro socioeconómico do arquipélago, panorama que se mantém até aos dias de hoje. Em maio de 1980, o Governo Regional decidiu centralizar no Aeroporto das Lajes, ilha Terceira os voos intercontinentais regulares, delegando para o Aeroporto de Santa Maria as funções de aeroporto alternativo acumulando com escalas técnicas. Esta decisão teve um enorme impacto na economia da ilha e relegou a ilha para um plano de reduzida probabilidade de crescimento. O sistema económico da ilha subsiste numa cadeia económica deficiente e débil nos diversos sectores económicos. As principais atividades económicas que persistem são os serviços públicos – Câmara Municipal e Correios, construção civil, os serviços de apoio ao aeroporto e companhia aérea açoriana SATA, o sector do turismo embora sazonal e atividades náuticas associadas e ainda a restauração que absorve parte dos recursos humanos na freguesia de Vila do Porto. Na restante ilha domina a agricultura de subsistência.

3.2 O POVOAMENTO DE SANTA MARIA

No Arquipélago, a ocupação do território estende-se ao longo do litoral, “A disposição das casas ou dos agregados ao longo dos caminhos impede o claro reconhecimento dos limites das povoações e dá-lhes uma configuração afastada da aparência da aldeia tradicional do Continente. A designação de aldeia não existe, aliás, no vocabulário açoriano, que identifica os habitantes de uma zona ou de um lugar pelo nome da freguesia a que pertencem (...)” (Arquitetura Popular dos Açores, 2000, p. 23). A ocupação do território na ilha de Santa Maria diferencia-se das restantes ilhas em que a ocupação concentrada do território deu lugar a uma ocupação dispersa face à redistribuição da propriedade no século XIX e o aumento da relevância administrativa das freguesias do interior.



Figura 3.6 – Planta Antiga de Vila do Porto (Google.com)



Figura 3.7 – Foto Aérea de Vila do Porto, 1978 (Google.com)

Vila do Porto é o núcleo urbano mais antigo do Arquipélago é um exemplo de ocupação linear de origem tardo-medieval, mas com influência renascentista apresentando um traçado pontuado pelos edificios públicos. “Assim descreveu Gaspar Frutuoso *a vila mariense em finais de Quinhentos, depois de século e meio de consolidação*: “Tem esta Vila do Porto três ruas compridas, que correm direitas a esta ermida de Nossa Senhora da Conceição e ao porto, as quais começam no adro da igreja principal. A rua do meio, muito larga e formosa e de boa casaria (...). As outras duas ruas não são tão povoadas por se entremeterem nelas paredes de muitas hortas e quintais e serrados; divididas estas três ruas com outras azinhagas e travessas.” (Saudades da Terra, *volume III, capítulo VI, pág. 47*).

A arquitetura vernácula mariense distingue-se das restantes ilhas pela sua tipologia, homogeneidade formal e construtiva, características que se mantêm até ao presente, talvez pela desertificação do território, pela reduzida sismicidade ou mesmo devido a uma proveniência comum dos seus povoadores, implicando a não sujeição aos condicionalismos dos diversos locais do Continente.

A casa tipo da ilha de Santa Maria é composta por um corpo de planta retangular, com um piso e fachada de janela/porta/janela, cobertura de quatro águas com estrutura de madeira em tesoura, portas com bandeiras, aplicação sistemática de cal e de cores nas molduras, cor

identificativa da freguesia. Na organização interior, a porta abre para um pequeno corredor ou vestíbulo, tendo adjacente a cozinha e um quarto. Quando está implantada em terreno acidentado, a adaptação faz-se pela integração de loja (ou melhor, meia loja) ao nível inferior compensando o declive. O espaço habitacional restringe-se ao piso superior.



Figura 3.8 – Casa Rural na Freguesia da Almagreira, Vila do Porto (iac-azores.org)



Figura 3.9 – Casa Rural na Freguesia da Almagreira, Vila do Porto (iac-azores.org)

3.3 O AEROPORTO

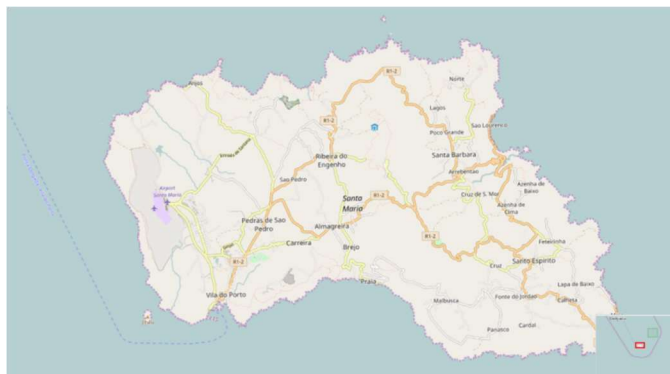


Figura 3.10 – Planta da Ilha de Santa Maria (Google.com)

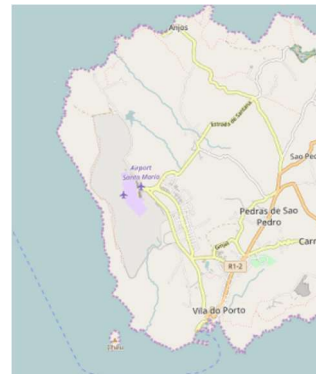


Figura 3.11 – Zona Envolvente ao Aeroporto (Google.com)

A ilha de Santa Maria, reunia as condições ideais para a construção do novo aeroporto. A topografia a orientação e velocidade dos ventos, temperaturas amenas e a fraca sismicidade, foram fatores que em tudo contribuíram para a escolha da ilha como local para implantação do aeroporto, aproveitando uma plataforma plana na zona ocidental da ilha, uma extensa área de terrenos incultos e baldios, sem aptidão para o cultivo e sem árvores ou colinas em redor, junto ao litoral e não propícia a nevoeiros e em localização próxima de Vila do Porto. A localização estratégica dos Açores surge como ponto de escala imprescindível nas experiências pioneiras no Atlântico Norte, influenciando o desenvolvimento da aviação de longo curso, mas é durante a 2ª Grande Guerra que os Açores se afirmam como escala privilegiada na ponte aérea entre continentes como demonstra o voo do primeiro Clipper em 1939 cruzando o Atlântico num voo de transporte de passageiros, a uma velocidade de 340 Km/h, tendo a viagem durado 24 h e 3 minutos no Boeing 314 da PanAmerica e no trajeto entre Port Washington e Lisboa, via Horta, ilha do Faial.



Figura 3.12 – Vista Aérea do Aeroporto e Zona Envolvente (Google.com)

Figura 3.13 – Gare e Antiga Torre de Controlo (<https://roteiopaz.wixsite.com>)



Figura 3.14 – Vista Aérea da Atual Pista do Aeroporto



Figura 3.15 – Gare/Antiga Torre de Controlo e a Nova Torre de Controlo (Google.com)

O início da carreira comercial regular entre o continente Americano e a Europa, concretiza-se face ao avanço da aeronáutica americana com uma nova geração de aparelhos quadrimotores de longo curso.

O primeiro campo de aviação é construído na ilha Terceira, ficando operacional em 1941. Paralelamente e no âmbito da política externa americana, o arquipélago açoriano assume o papel de base avançada na defesa do continente americano e mais tarde como placa giratória, contribuindo para a projeção de poder e influência americana. Ainda durante o período da Segunda Guerra Mundial é assinado um acordo secreto em 1944 entre os Estados Unidos e Portugal. Salazar pretende mostrar aos intervenientes europeus no conflito que a construção do aeroporto é um empreendimento comercial, estratégia para não colocar em risco a neutralidade portuguesa no conflito militar. Nesta criação de cenário, a PanAmerica, a companhia de aviação comercial americana surge como “testa de ferro” mascarando as operações militares dos Aliados em solo português. O acordo fixa a quantia de 3 130 000 dólares para a construção de dois molhes no porto de Vila do Porto; alargamento do cais e prolongamento da rampa; melhoramentos da estrada; construção da estrada para o aeródromo (a futura e designada Birmânia Road); construção de três pistas, numa área total de 270 000m²; plataforma de estacionamento com 7500m²; edifício da estação; exploração e torre de comando; abastecimento de águas e sistema de esgotos. Numa fase posterior das negociações, Salazar aceita o acordo militar com os Estados Unidos, cabendo a Portugal participar na libertação de Timor e em troca tem de conceder a construção, utilização e controlo de uma base aérea em Santa Maria destinada à deslocação das forças americanas durante a guerra do Pacífico. Portugal contribuí com três milhões de dólares para a construção do aeroporto, mas todas as

construções integram o erário do Estado português; aos Estados Unidos cabe o uso do aeroporto sem qualquer restrição, e idêntica situação para Portugal e Comunidade Britânica, como aliada de Portugal desde 1373 pelo tratado de Windsor. Após o término das hostilidades no Pacífico e num prazo máximo de 8 meses, todo o pessoal militar e civil americano deveria retirar-se do campo. Assim, e após o término do conflito militar e a transferência dos militares americanos para a Base das Lajes na ilha Terceira, a base militar cede lugar à aviação civil. Santa Maria desempenha um papel fundamental no apoio à travessia do Atlântico, apesar da evolução dos sistemas de orientação, os aviões ainda não tinham capacidade de realizar percursos de longa distância com autonomia de combustível suficiente, sendo obrigatório uma escala técnica de reabastecimento. As características dimensionais da pista do aeroporto de Santa Maria com 3075m, permite a aterragem de qualquer tipo de aeronave. Desde 1976 que a PanAmerica havia deixado de realizar voos para os Açores e a TWA em 1978, quando em 1980, o Governo Regional decide racionalizar os recursos e ao fluxo de tráfego aéreo, a escolha recaí no aeroporto da ilha Terceira para os voos internacionais regulares. A TAP desde 1971 ligava Lisboa – Boston, com escala no aeroporto das Lajes, por essa altura Santa Maria recebia os voos da TAP destinados à ilha e a São Miguel e o tráfego as escalas técnicas das aeronaves cuja rota ou falta de autonomia exigiam abastecimento no meio do Atlântico. Segundo (Monteiro, 2015, p. 181), as companhias aéreas como a Air France, PanAmerica e outras, realizavam rotas entre Europa e o continente americano e operavam com aparelhos a jato como os Boeing 707, 727, 747 que obrigavam a paragem no meio do Atlântico. Como curiosidade, refira-se que o Concorde da Air France termina a escala regular entre Paris – Venezuela via Santa Maria em 1976. No final da década de 70, o tráfego aéreo no Aeroporto de Santa Maria inicia a sua curva descendente e na década de 80 e por Resolução do Governo Regional é reorganizada a política aérea da Região Autónoma dos Açores em que e numa lógica de racionalização, face às exigências do mercado e ainda da valorização das infraestruturas, o Aeroporto de Ponta Delgada ganha um papel privilegiado em relação ao de Santa Maria. No ano de 1994, o Conselho do Governo Regional, através da Resolução nº27/94 de 3 de fevereiro, elenca um conjunto de medidas orientadoras da política área “(...) quanto aos voos não regulares, incluindo os intercontinentais não regulares e às escalas técnicas, poderão razoavelmente fazer-se em qualquer dos Aeroportos existentes na Região”, acrescenta no ponto 9 que para o “(...) Aeroporto de Santa Maria, de tão importante significado histórico para o tráfego aéreo transatlântico, impõe-se a manutenção do seu estatuto internacional, com operação 24 horas. A posição do Governo é que a TMA seja mantida em Santa Maria. Defende o Governo também a efetiva implementação do projeto da Navegação Aérea de Portugal (NAVII) em Santa Maria, conforme determinação do Governo da República, nunca revogada.” (Monteiro, 2015, p. 185). O grande receio dos marienses era que o Centro de Controlo Oceânico de Santa Maria e o Centro de Controlo Terminal (TMA) fossem transferidos de Santa Maria para Lisboa. No entanto e no âmbito do projeto NAVII e no que se refere à distribuição das Regiões de Navegação Aérea, Santa Maria assume o papel de Região de Informação de Voo

(RIV), prestando apoio ao tráfego aéreo com informações de voo, alertas e controlo de tráfego numa área de 5.180.000 Km², sendo mesmo o segundo maior espaço aéreo no mundo. A manutenção do Centro de Controlo Oceânico de Santa Maria foi da maior relevância para a vida económica, social e cultural da ilha. Contudo, o subaproveitamento das infraestruturas aeroportuárias afeta o desenvolvimento de Santa Maria.

4 A NOVA URBE – ZONA ENVOLVENTE AO AEROPORTO

4.1 O CONCEITO URBANO



Figura 4.1 – Planta do Bairro do Aeroporto na Década de 40 do séc. XX (ANA Aeroportos)

A construção do aeroporto e a chegada de americanos e de pessoas de outras ilhas, provocou uma transformação acentuada nas condições de vida e hábitos dos marienses acostumados até então à pacatez, isolamento e pobreza da ilha. A montagem de centrais elétricas permitiu a distribuição de eletricidade, algo inexistente naquela data. A rede de distribuição de água canalizada e a rede de esgotos, infraestruturou a envolvente ao aeroporto, permitindo a inclusão de equipamentos e pequenos aparelhos de uso doméstico, típico da vida americana, mas completa novidade na ilha e no arquipélago. Os salários elevados e exponencialmente acima do praticado nas ilhas, perspetivaram um modo de vida distinto, fascinando os marienses e os açorianos em geral, havendo registo de imigração acentuada proveniente da ilha de São Miguel. Registou-se um aumento da população de 8 000 habitantes para 12 000, sendo 3 000

americanos, 1 000 de micaelenses. A explosão do sector terciário com a abertura de novos espaços de comércio e serviços, a criação da pequena indústria e turismo, facilitado pelas comunicações aéreas, contribuíram para a dinamização e crescimento da economia local a um nível desconhecido nas ilhas. (Figueiredo, 1954). Paralelamente, impunha-se alojar todo o pessoal quer fossem trabalhadores, quadros técnicos ou administração de origem americana ou portuguesa. “Muito pessoal do aeroporto viveu em casa de estilo americano: “home” confortável e acolhedor. Em volta há sebes de arbustos e alegetes, relvados e floridos. Para tal, foi buscar-se a terra do mato, leiva de boa erva.” (Figueiredo, 1959, p.180)

“ *Por artes de mágica, irrompeu uma cidade curiosa, de típico cenário americano [...]* “(Figueiredo, 1959, p.180)

A nova urbe do Lugar do Aeroporto (LASM) então Zona Residencial do Aeroporto ou mesmo Bairro do Aeroporto, cresce como subúrbio de Vila do Porto. A sua delimitação, desenho, escala, hierarquia viária, organização do espaço edificado e dos espaços verdes, surge como inovadora e quebra a estrutura urbana tradicional açoriana. A moderna urbe segue o modelo da cidade jardim. Modelo de influência britânica do último quartel do século XIX, marcado por procurar uma nova relação entre o espaço natural e o espaço urbano. Propondo cidades de baixa densidade e compostas maioritariamente por edifícios de habitação unifamiliar numa estreita relação com os espaços verdes. Agregando uma comunidade de reduzida dimensão, equilibrada e ordenada que se pretende autónoma e autossuficiente. Segundo Lamas, a organização do espaço urbano na cidade jardim seguia a regra – rua, como espaço de circulação e o impasse como um espaço intermédio entre o privado da habitação e o espaço público e um sistema viário de circulação automóvel compatível com o espaço pedonal e o edificado. Acentua que o impasse na estrutura urbana era uma “reinterpretação do pátio de quinta anglo saxónica como espaço de convivência e de estrutura das construções que o envolvem ” (Lamas, 2014, p. 312).

O tecido urbano do LASM é marcado por três zonas bem distintas na função e forma, zona residencial, zona de equipamentos e espaço verde. A zona residencial, definida e organizada por bairros (unidades de vizinhança). “(...) a unidade de vizinhança é, antes do mais, um conceito sociológico:” (Lamas, 2004, p.318). Na unidade de vizinhança, todos os residentes se conhecem e têm o hábito de se visitar, trocar objetos ou serviços e realizar coisas em conjunto, é uma área própria e onde se desenvolvem atividades sociais primárias e contactos sociais espontâneos ou organizados primordiais ao bem-estar e à segurança dos residentes.

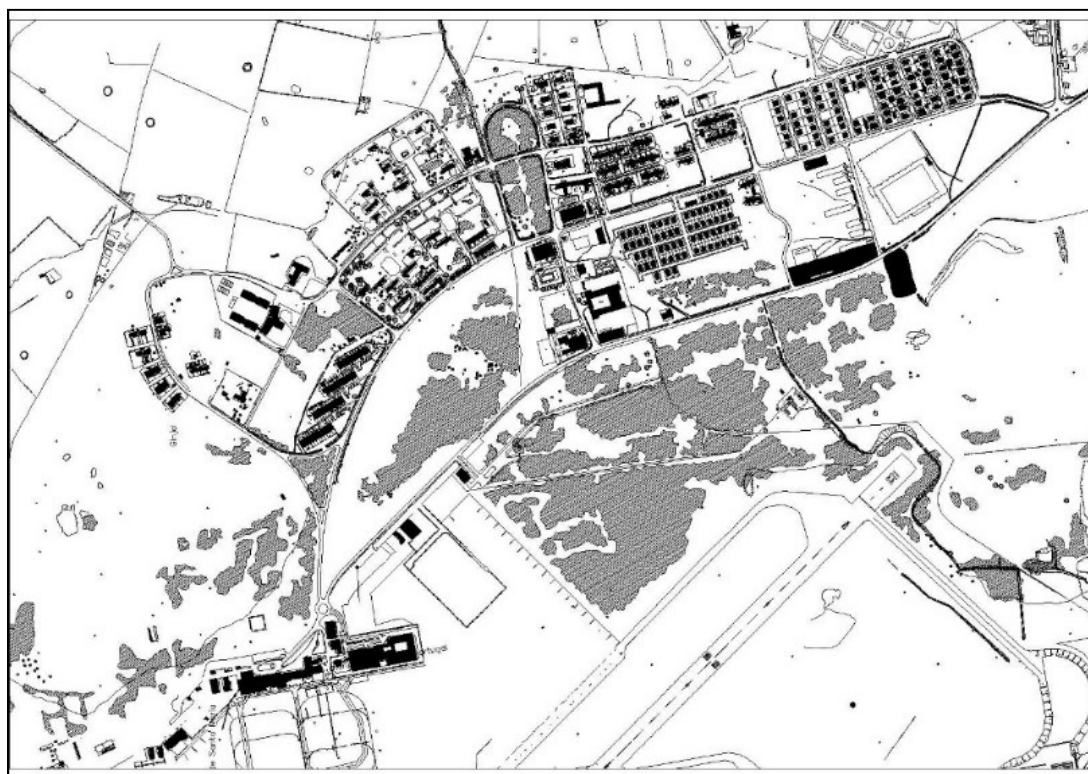


Figura 4.2 – Planta do Levantamento do LASM (Ilhas de Valor)

Esta organização urbana dominou durante quatro décadas, mas fracassou pela desagregação dos conceitos em causa. As formas urbanas deixaram de estar adequadas à evolução do tecido urbano e impossibilitavam a integração de novas funções exigíveis às pressões do desenvolvimento económico e ao aumento demográfico das cidades.

A zona residencial do LASM apresenta uma diversidade de tipologias, estruturada e hierarquizada pelas vias de comunicação; a zona dos equipamentos coletivos integra a escola primária, cinetatro, clube ANA, piscina, hotel, edifício das antigas oficinas (apoio à aeronáutica), igreja e ainda, os edifícios comerciais como a cantina, padaria e lavandaria. A área verde envolve todo o edificado, numa simbiose perfeita entre o espaço verde semiprivado, privado de cada bairro e o espaço público.

Um outro aspeto de especial interesse é o cadastro então existente aquando da construção do aeroporto e da implementação do novo desenho urbano do aglomerado.



Figura 4.3 – Planta Cadastral sob o Desenho de Implantação da Nova Urbe (Ilhas de Valor)

A nova urbe assenta sobre um conjunto de muitas e diversas parcelas, correspondendo a muitos proprietários que na década de 40 do século XX e por imposição governamental deu lugar a um novo parcelamento, resultando numa trama planeada e hierarquizada.

O sistema viário é marcado por dois nós: o cruzamento entre a via que atravessa o bairro, a via de acesso à Vila e a via que leva ao porto marítimo e o cruzamento entre as vias que atravessam o bairro e de acesso ao aeroporto. A hierarquia viária é marcada pelas duas vias principais de distribuição, uma atravessando pelo meio do tecido urbano e a outra, a Estrada Regional no limite inferior e que domina o tráfego de atravessamento entre Vila do Porto, o Aeroporto e o Porto marítimo. Nas vias principais entroncam as vias de distribuição local e nestas as vias de acesso aos bairros. As vias de acesso local, organizam o trânsito pelos bairros e definem o limite de cada bairro. Um traçado hierarquizante e hierarquizado e de relação direta e intercetante com o território, a topografia e o desenho urbano. No LASM, a estrutura viária circunscreve o espaço público, semipúblico e privado.

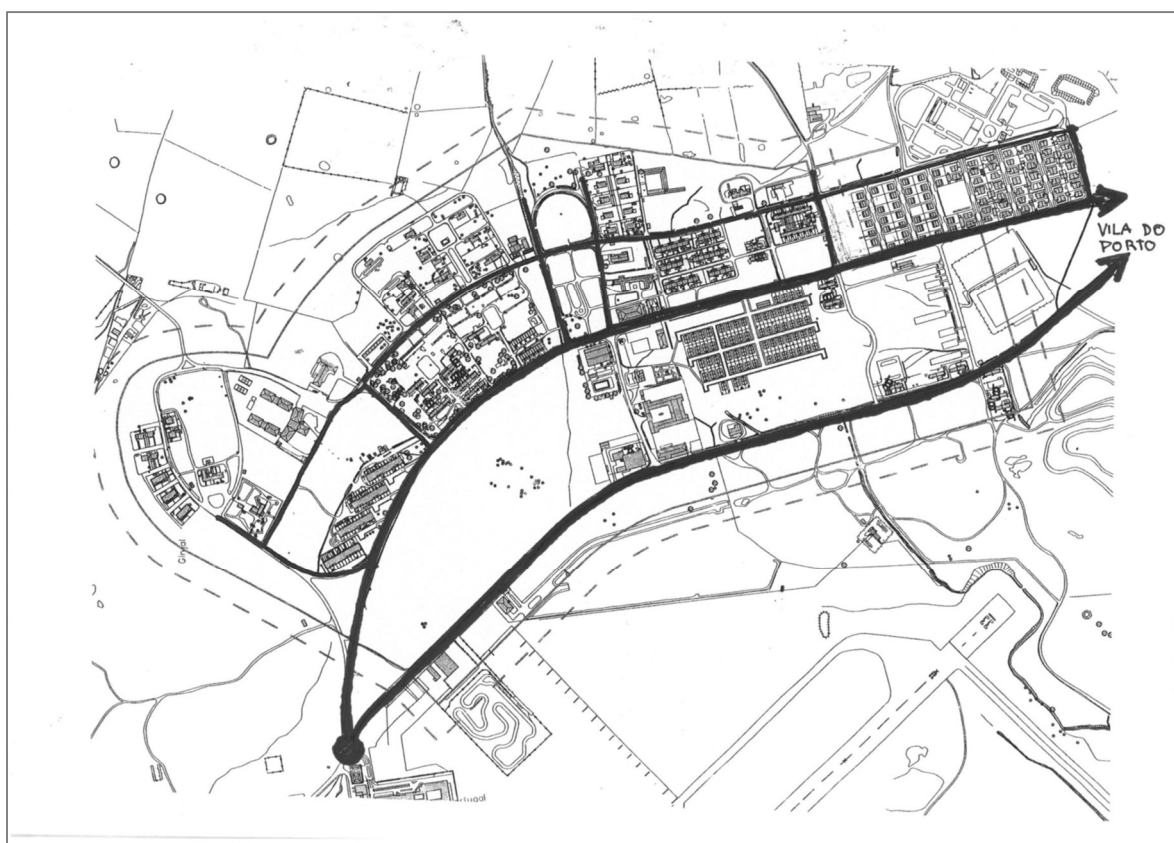


Figura 4.4 – Planta Com a Marcação da Hierarquia Viária (Ilhas de Valor)

“Hoje em dia a zona residencial do aeroporto é um local com mau aspeto. Muito do casario de chapa está destruído ou foi desmantelado. Mas houve tempos em que muita gente gostaria de lá viver. Se hoje a arborização está feia e selvagem, tempos houve em que as matas eram um primor ...” (Rosélio Reis, 2020)

4.2 OS BAIRROS

4.2.1 ÁREA HABITACIONAL

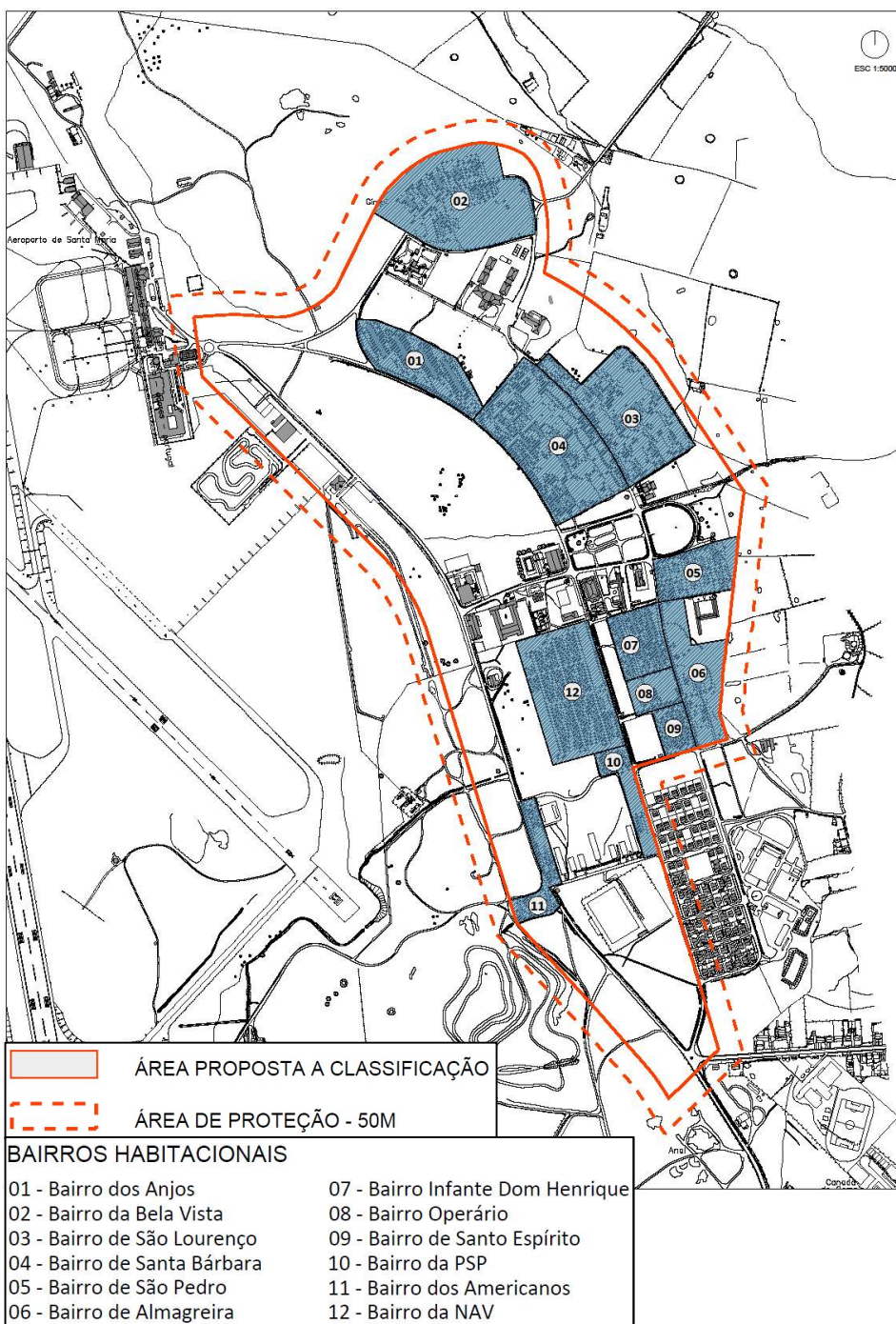


Figura 4.5 – Planta Com a Localização dos Bairros. (Ilhas de Valor)

O Lugar do Aeroporto anteriormente designado Bairro do Aeroporto, engloba doze bairros residenciais; uma zona de equipamentos, serviços e comércio e uma zona verde. Os bairros residenciais correspondem a diversas fases do crescimento do aglomerado. A presença americana está refletida na implementação do conceito, composição e arquitetura pré-fabricada das construções metálicas e de madeira, e numa fase posterior e já sob a administração portuguesa, o sistema construtivo passa a alvenaria de tijolo. É de realçar os edifícios projetados pelo arquiteto português, Keil do Amaral (1910-1975), no Bairro de São Pedro, Bairro da Bela Vista e a Casa do Diretor e alguns elementos de mobiliário urbano. Keil do Amaral (desenha um sistema compositivo equilibrado, diversificado e bem articulado com a estrutura verde. Os bairros são maioritariamente compostos por habitação unifamiliar, isolada ou geminada de um piso ou mesmo em banda com dois pisos. Mais recentemente, foram construídos dois novos bairros, mantendo a tipologia geminada e isolada – o Bairro da NAV e a Urbanização Ilha do Sol.

Os dados numéricos que se passam a discriminar foram retirados do relatório elaborado pelo Arquiteto Frederico Brix no âmbito do estudo solicitado pelas Ilhas de Valor (Santa Maria, 2011). Os dados são do último censo de 2011. As variações aos dados apresentados são reduzidas, a população residente mantém-se apenas houve alguma movimentação entre bairros no sentido de ajustar o agregado familiar à dimensão da tipologia. Os dados a referir restringem-se à área habitacional de cada bairro, não incluindo equipamentos públicos, privados e serviços.

Bairro dos Anjos

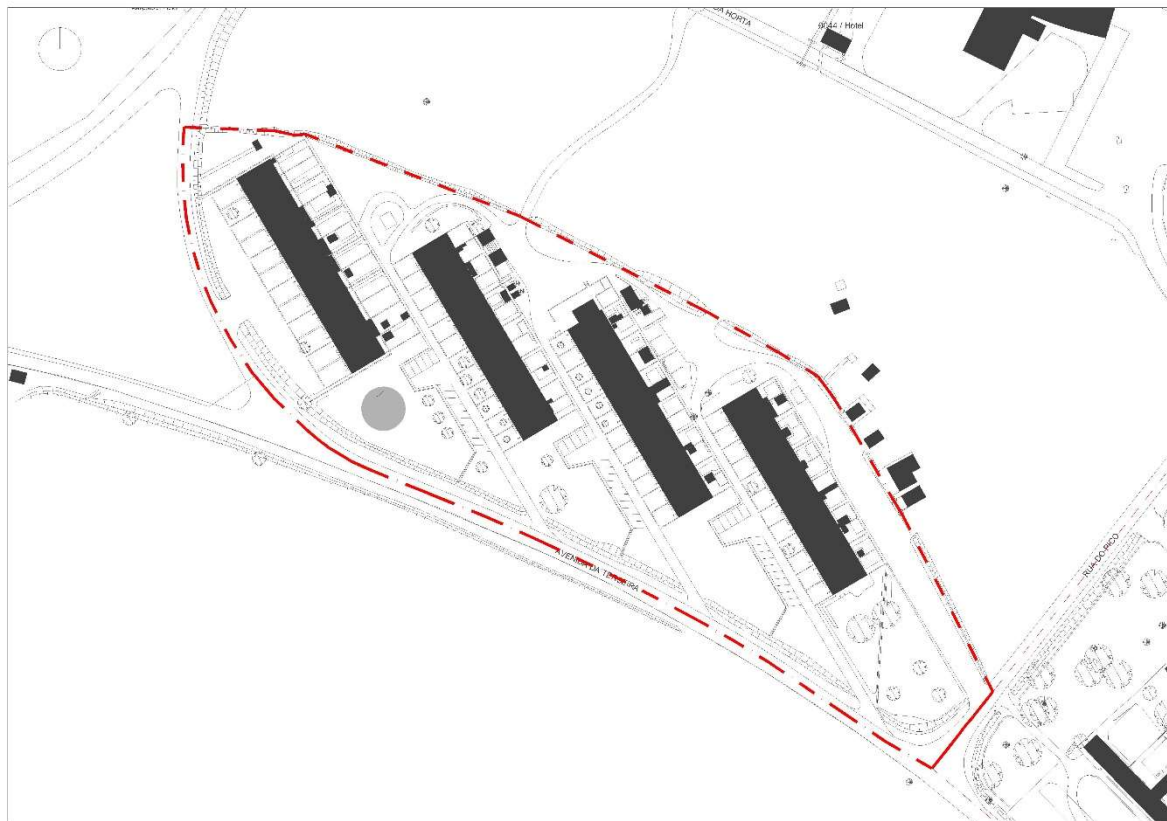


Figura 4.6 – Planta do Bairro dos Anjos (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)



Figura 4.7 – Vista Aérea do Bairro dos Anjos (<https://roteiopaz.wixsite.com>)



Figura 4.8 – Vista Parcial do Bairro dos Anjos (Foto da Autora)



Figura 4.9– Bairro dos Anjos - Edifício (Foto da Autora)



Figura 4.10 – Bairro dos Anjos- Edifício (Foto da Autora)

O Bairro dos Anjos é composto por quatro conjuntos de edifícios de 12 habitações e dispostos em banda. A sua construção foi iniciada nos anos 50 e teve a conclusão nos anos 80. É conhecido como “Brasília”, porventura por associação à modernidade da sua arquitetura.

São elementos urbanísticos a destacar:

Área total – 9 528m²

Número total de edifícios – 48;

Devolutas - 0

Cércea – 2 pisos;

Tipologia – geminada;

Estado de conservação – bom;

Área de implantação por edifício – variável entre 86 e 88 m²;

Área verde privada – variável entre 94 e 160 m²;

Bairro da Belavista



Figura 4.11 – Planta do Bairro da Belavista (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)



Figura 4.12 – Bairro da Belavista (Ilhas de Valor)



Figura 4.13 – Bairro da Belavista – Habitação Unifamiliar (Foto da Autora)



Figura 4.14– Bairro da Belavista

Figura 4.15 – Bairro da Belavista - Edifícios em Banda
(Foto da Autora)

O Bairro da Belavista, foi inicialmente ocupado por famílias do pessoal dirigente das companhias abastecedoras de combustíveis. O Bairro está implantado no local onde inicialmente existia o Hospital da Base Aérea Americana. As construções isoladas destacam-se pela arquitetura de traçado moderno complementado com elementos da arquitetura tradicional mariense como o volume das chaminés. As construções em banda apresentam uma arquitetura simples e despretensiosa.

São elementos urbanísticos a destacar:

Área total – 8 511m²

Número total de edifícios – 10;

Devolutas - 1

Cércea – 1 piso;

Tipologia – geminada;

Estado de conservação – bom (4), razoável (5), mau (1);

Área de implantação por edifício – variável entre 110 e 234m²;

Área verde privada – variável entre 465 e 997m²;

Bairro de São Lourenço

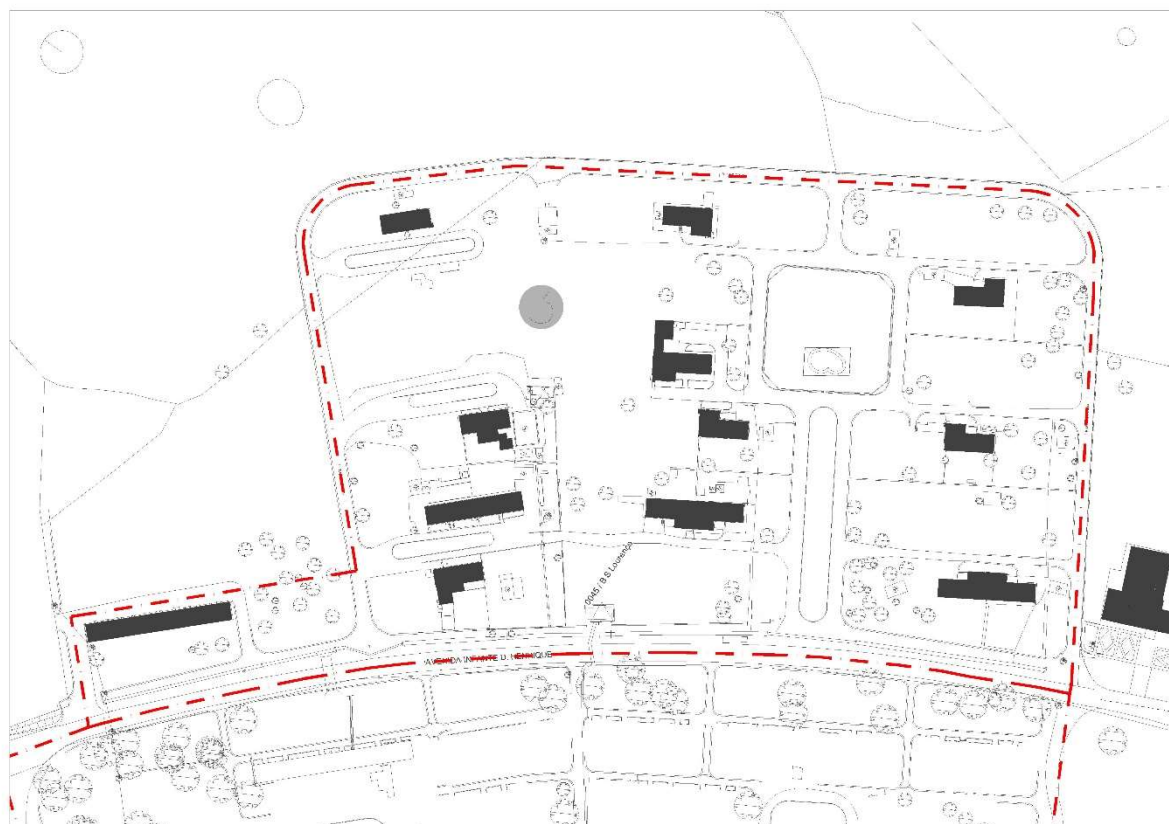


Figura 4.16 – Planta do Bairro de São Lourenço (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)



Figura 4.17 – Bairro de São Lourenço. 1ª Versão do Bairro Após Adaptação Portuguesa (Arquivo Foto Pepe, 1948)



Figura 4.18 – Vista do Bairro de São Lourenço, Construção em Alvenaria Segundo Projeto do Arqto. Keil do Amaral



Figura 4.19 – Vista do Bairro de São Lourenço, Construção Metálica

Este bairro é composto por um conjunto de edifícios de paredes de chapa metálica assentes sobre fundações de cimento (as maiores do género na base) que albergava os militares da classe de oficiais não generais. Após a mudança de base aérea militar para aeroporto civil, (e até às mudanças decorrentes da revolução ao 25 de Abril de 1974) o bairro albergou os Controladores de Tráfego Aéreo e outros técnicos especializados da Direção Geral de Aeronáutica. Quer as habitações dos Oficiais da Base Aérea americana, quer os seus arranjos urbanísticos sofreram significativas mudanças de acordo com o projeto do Arquiteto Keil do Amaral. Este projeto transformou os conjuntos de edifícios que passaram a estar separados por uma grande chaminé dupla revestida em pedra basáltica; os jardins, pátios das casas, as ruas internas e as intermédias de acesso ao bairro, foram delimitadas por pequenos muros baixos de pedra basáltica; as placas toponímicas assemelhavam-se às do Parque do Monsanto, a grande área de floresta que circunda o oeste de Lisboa.

São elementos urbanísticos a destacar:

Área total – 11 819m²

Número total de edifícios – 25;

Devolutas – 6;

Cércea – 1 piso;

Tipologia – geminada e isolada;

Área de implantação por habitação – variável entre 41e 160 m²;

Estado de conservação – bom (11), razoável (4) e mau (10);

Área verde privada – Variável entre 0 e 1395 m²;

Bairro Santa Bárbara

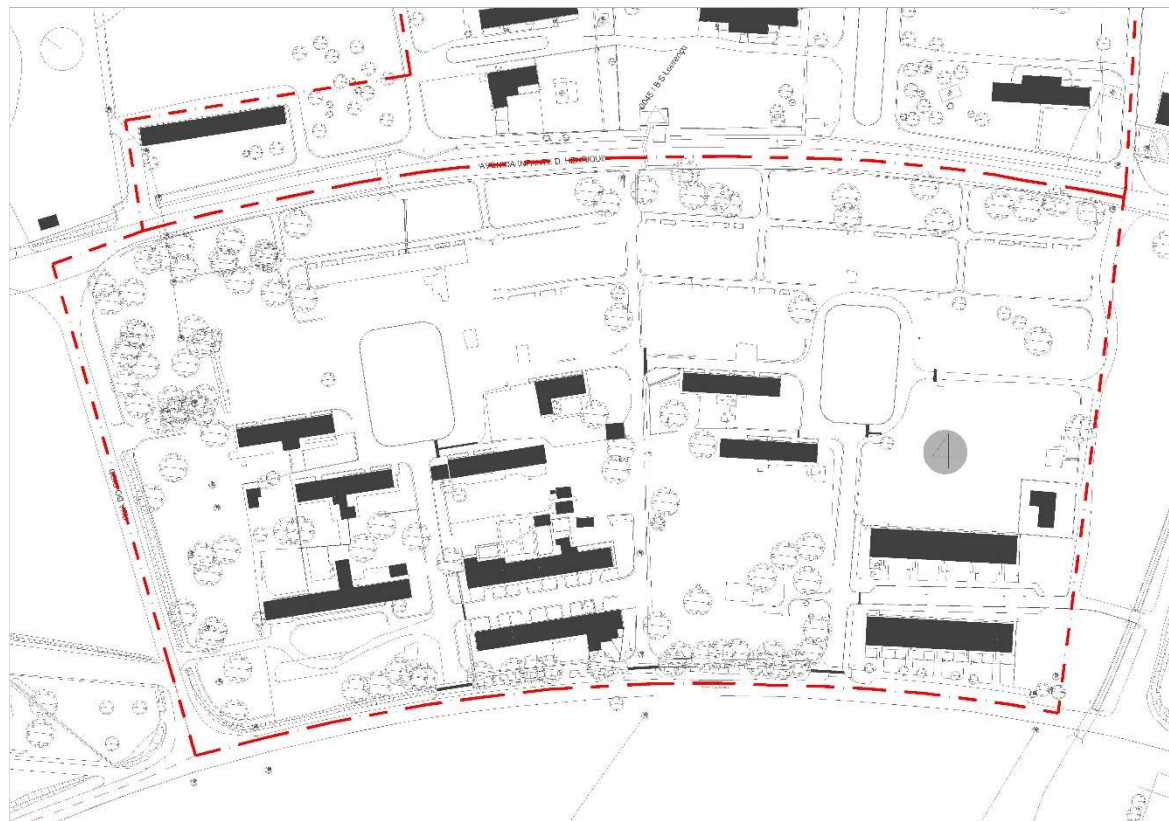


Figura 4.20 – Planta do Bairro Santa Bárbara (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)



Figura 4.21 – Vista Aérea do Bairro de Santa Bárbara (<https://roteiropaz.wixsite.com>)

Este Bairro de Santa Barbara é composto por edifícios pré-fabricados em chapa metálica e foi o primeiro alojamento dos militares americanos da classe de sargentos. No Bairro coexistem construções metálicas e construções convertidas com paredes de alvenaria.

São elementos urbanísticos a destacar:

Área total – 14 502m²

Número total de edifícios – 47;

Devolutas – 6;

Função – habitação;

Cércea – 1 piso;

Tipologia – geminada;

Área de implantação por edifício – variável entre 47 e 112 m²;

Estado de conservação – bom (14), razoável (17) e mau (16);

Área verde privada – Variável entre 26 e 805 m²;

Neste Bairro e face ao estado de degradação, alguns edifícios foram demolidos e originando espaços vazios.



Figura 4.22 – Bairro Sta. Bárbara – Construções em Banda (Arquivo Foto Pepe)



Figura 4.23 – Bairro Sta. Bárbara – Construção em alvenaria (Foto da autora)



Figura 4.24 – Bairro Sta. Bárbara – Construções metálicas em banda (Ilhas de Valor)



Figura 4.25 – Bairro Sta. Bárbara – Construção metálica (Ilhas de Valor)

Bairro São Pedro

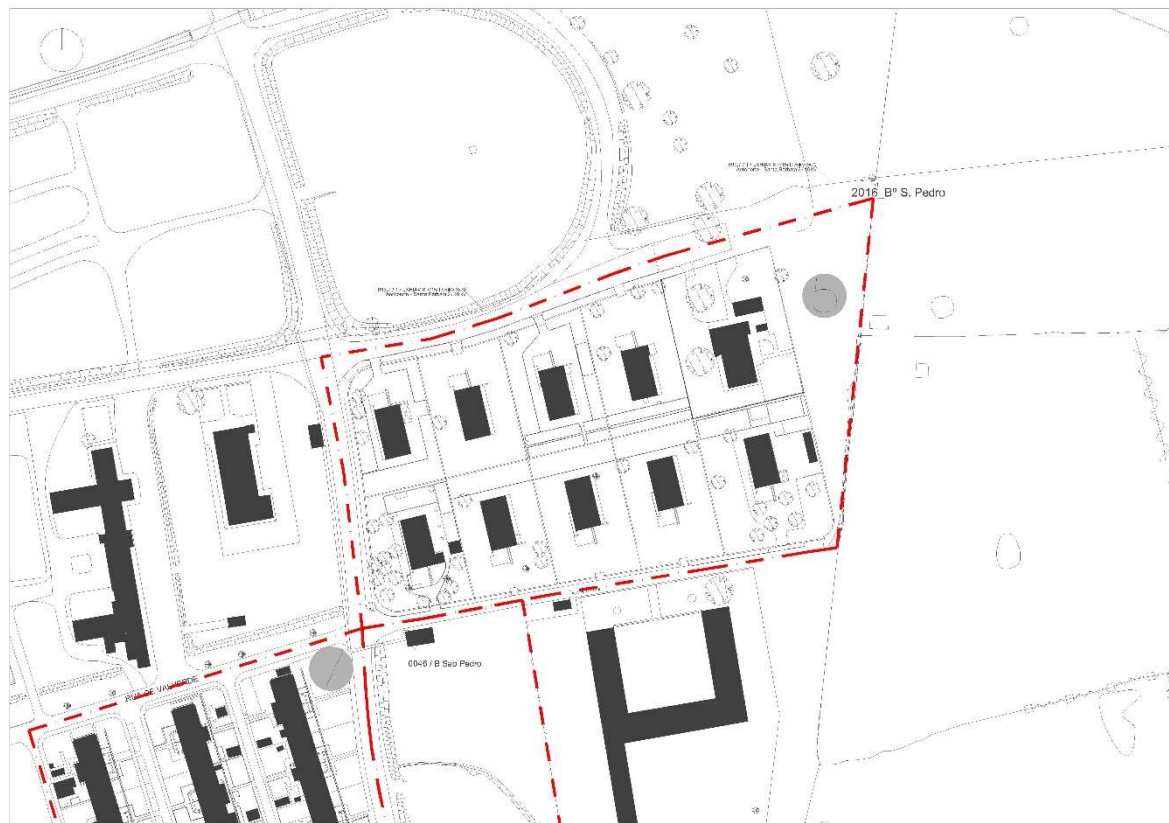


Figura 4.26 – Planta do Bairro São Pedro (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)



Figura 4.27 – Vista Aérea do Bairro São Pedro (<https://roteiropaz.wixsite.com>)



Figura 4.28 – Bairro São Pedro – Habitação Unifamiliar (Foto da Autora)

O Bairro é composto por dez parcelas delimitadas, sendo cada uma ocupada por uma habitação unifamiliar de tipologia T4 ou T5. Até 1974, era nestes edifícios que residiam os chefes de determinados serviços a funcionar no Aeroporto (Meteorologia, Alfândega, Destacamento Militar Francês, Diretor e Subdiretor do Aeroporto, Abastecimento de Combustíveis e outros). Posteriormente, os edifícios foram ficando desocupados e abandonados com a sucessiva cessão dos acordos estabelecidos. A arquitetura é de projeto do Arquiteto Keil do Amaral.

São elementos urbanísticos a destacar:

Área Total – 17 608m²

Número total de edifícios – 10;

Devolutas - 5

Cércea – 1 piso;

Tipologia – isolada;

Área de implantação por edifício – variável entre 190 m² e 248 m²;

Estado de conservação – bom (5), razoável (5);

Área verde privada – Variável entre 959 m² e 1768 m²;

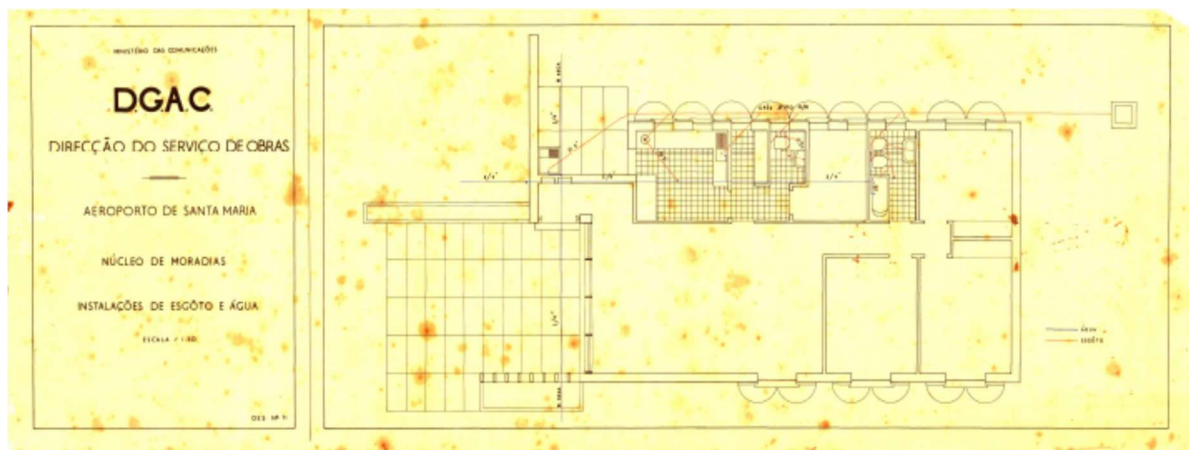


Figura 4.29 – Planta de Habitação Tipo do Bairro de São Pedro (Ilhas de Valor)



Figura 4.30 – Bairro São Pedro - Habitação Unifamiliar (Foto de Autora)

Bairro da Almagreira



Figura 4.31 – Planta do Bairro da Almagreira (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)



Figura 4.32 – Vista Aérea do Bairro da Almagreira (<https://reoteiropaz.wixsite.com>)



Figura 4.33 – Bairro da Almagreira – Construções Metálicas em Banda (Arquivo Foto Pepe)



Figura 4.34 – Bairro da Almagreira – Construção Metálica (Ilhas de Valor)



Figura 4.35 – Bairro da Almagreira – Construção em Alvenaria em 1947 (Ilhas de Valor)



Figura 4.36 – Bairro da Almagreira – Construção Metálica em 2004 (Ilhas de Valor)

O Bairro da Almagreira integra um conjunto de edifícios pré-fabricados em chapa de zinco onde, na fase da Base Americana, estavam alojados os militares americanos da classe de soldados e os militares em trânsito. A degradação dos edifícios obrigou à sua demolição, restando ainda cinco edifícios.

São elementos urbanísticos a destacar:

Área Total – 609m²

Número total de edifícios – 5;

Devolutas – 0;

Cércea – 1 piso;

Tipologia – geminada;

Área de implantação por edifício – variável entre 92 m² e 152 m²;

Estado de conservação – bom (2), razoável (1) e mau (2);

Área verde privada – Variável entre 283 m² e 955 m²;

Bairro Infante D. Henrique

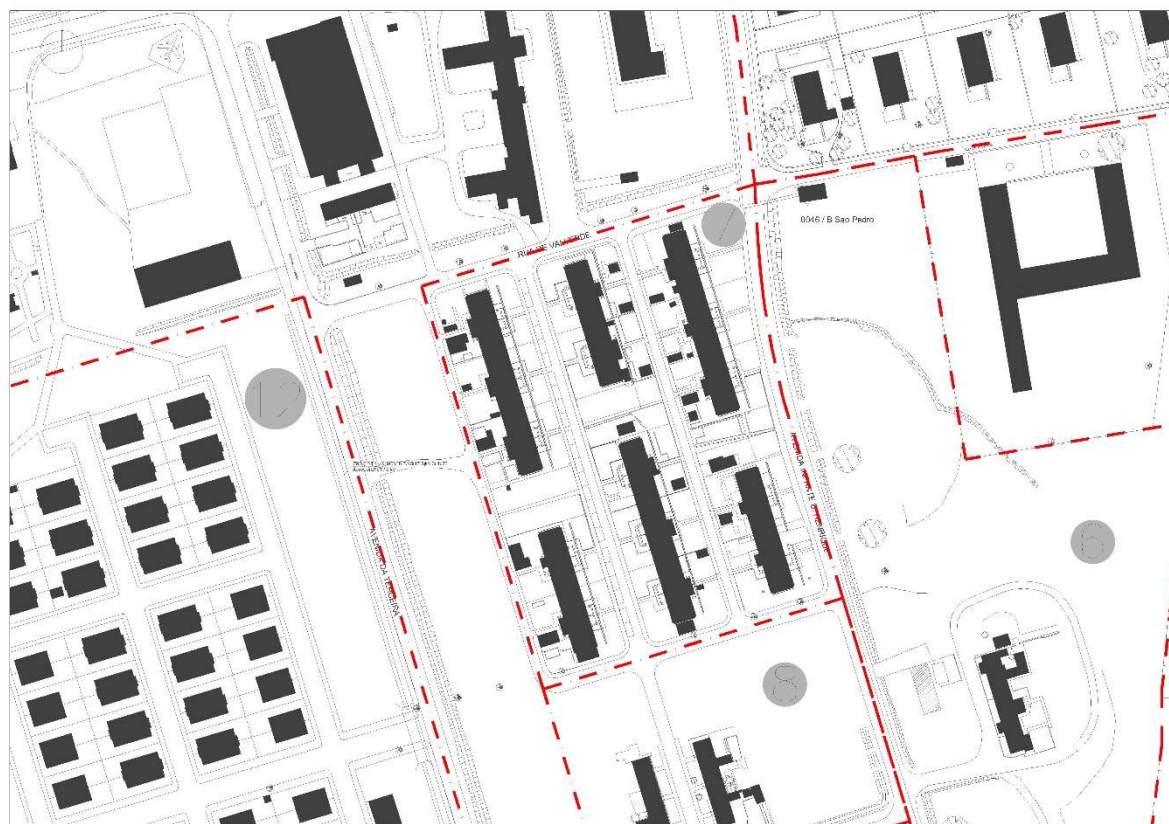


Figura 4.37 – Planta do Bairro Infante D. Henrique (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)



Figura 4.38 – Vista Aérea do Bairro Infante D. Henrique (<https://roteiropaz.wixsite.com>)



Figura 4.39 – Bairro Infante D. Henrique – Edifícios Geminados (Fotos da Autora)



Figura 4.40– Bairro Infante D. Henrique (Ilhas de Valor)

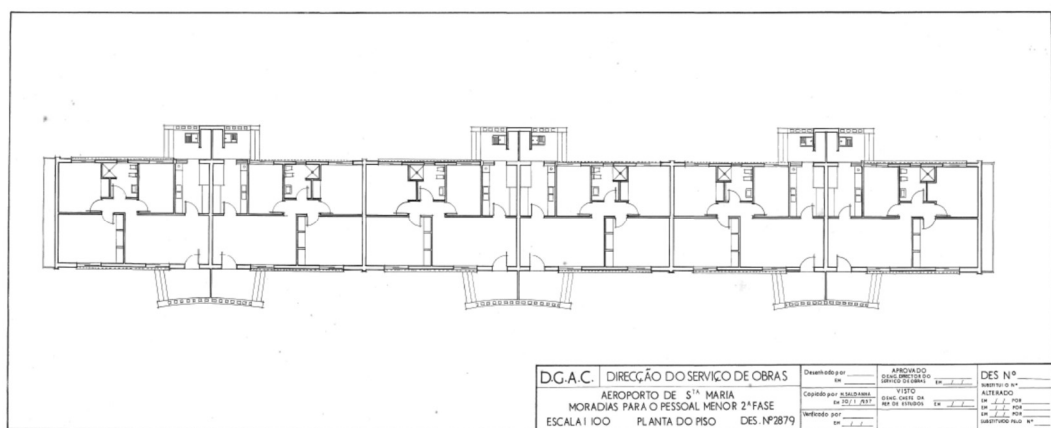


Figura 4.41 – Planta Tipo das Habitações em Banda do Bairro Infante D. Henrique (Ilhas de Valor)

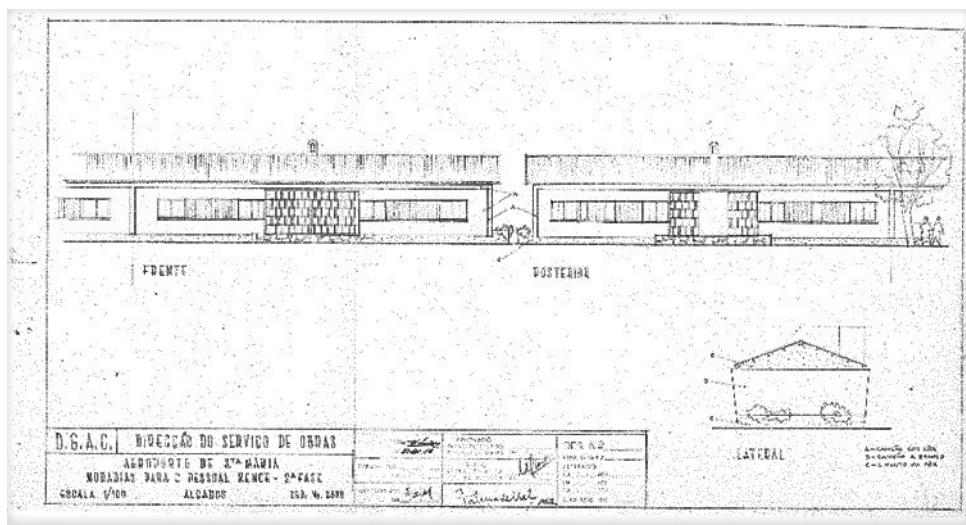


Figura 4.42 – Alçado Tipo das Habitações em Banda do Bairro Infante D. Henrique (Ilhas de Valor)

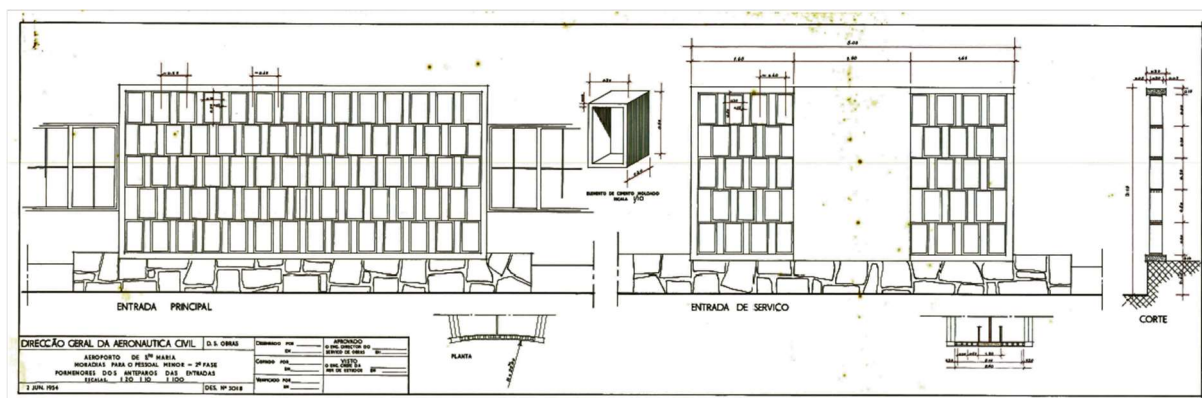


Figura 4.43 – Pormenores dos Anteparos das Entradas - Bairro Infante D. Henrique (Ilhas de Valor)

O Bairro Infante D. Henrique é composto por edifícios de habitação unifamiliares geminadas e dispostas em seqüências lineares de 10 unidades. Construídas em alvenaria, com uma área habitável considerável e um agradável logradouro. Foi projetado pelo Arquitecto Keil do Amaral e construído nos anos 1950, sendo ocupado por famílias de quadros superiores do Aeroporto.

São elementos urbanísticos a destacar:

Área total do bairro – 12 145m²

Número total de edifícios – 30;

Devolutas – 3;

Cércea – 1 piso;

Tipologia – geminada;

Área de implantação por edifício – 90m²;

Estado de conservação – bom (27), razoável (3);

Área verde privada – Variável entre 215 e 561m²;

Bairro Operário



Figura 4.44 – Planta do Bairro Operário (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)



Figura 4.45– Bairro Operário – Edifícios em Banda (Fotos da Autora)

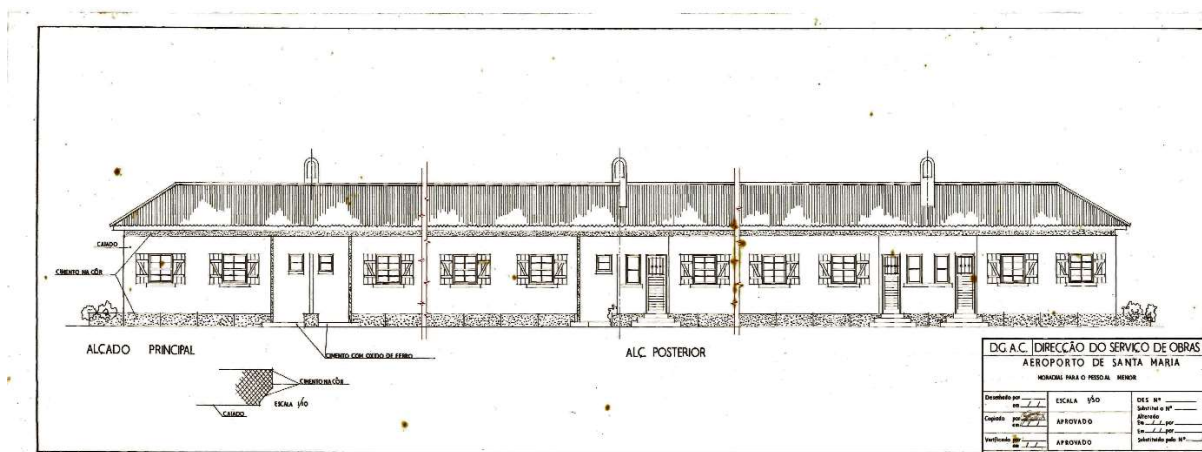


Figura 4.46 – Alçado Tipo das Habitações do Bairro Operário (Ilhas de Valor)

O Bairro Operário é constituído apenas por uma rua ladeada por dois conjuntos lineares de edifícios de habitação, um piso, alvenaria de tijolo e cobertura inclinada de quatro águas em fibrocimento. Os edifícios apresentam uma arquitetura de linhas simples, sem pretensões e inicialmente destinavam-se a habitação para os mais desfavorecidos.

São elementos urbanísticos a destacar:

Área Total – 1510m²

Número total de edifícios – 6;

Devolutas – 3;

Cércea – 1 piso;

Tipologia – banda;

Área de implantação por habitação – variável entre 66 e 70m²;

Estado de conservação – bom (3), razoável (2) e mau (1);

Área verde privada – Variável entre 103 e 385m²;

Bairro Santo Espírito

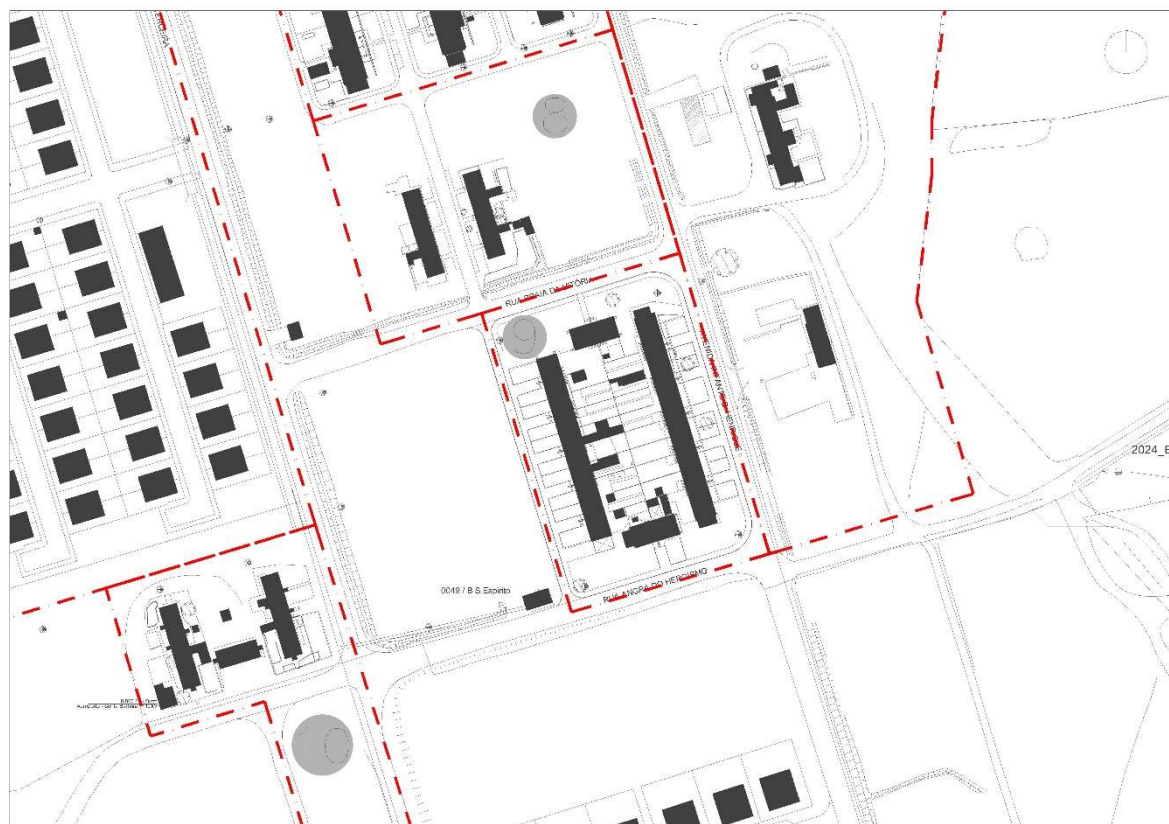


Figura 4.47 – Planta do Bairro Santo Espírito (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)

O Bairro de Santo Espírito ocupa parte da área residencial que anteriormente alojava militares da classe de soldados da Base Aérea de Santa Maria e foi concebido, nos anos 50, para albergar famílias pouco numerosas ou funcionários solteiros. Os edifícios de habitação estão agrupados em banda. Construídos em alvenaria de tijolo, cobertura inclinada em chapa de fibrocimento.

São elementos urbanísticos a destacar:

Área Total – 7272m²

Número total de edifícios – 24;

Devolutas – 8;

Cércea – 1 piso;

Tipologia – banda;

Área de implantação por habitação – variável entre 34 e 60 m²;

Estado de conservação – bom (14), razoável (10);

Área verde privada – Variável entre 127 e 154 m²;

Bairro da PSP

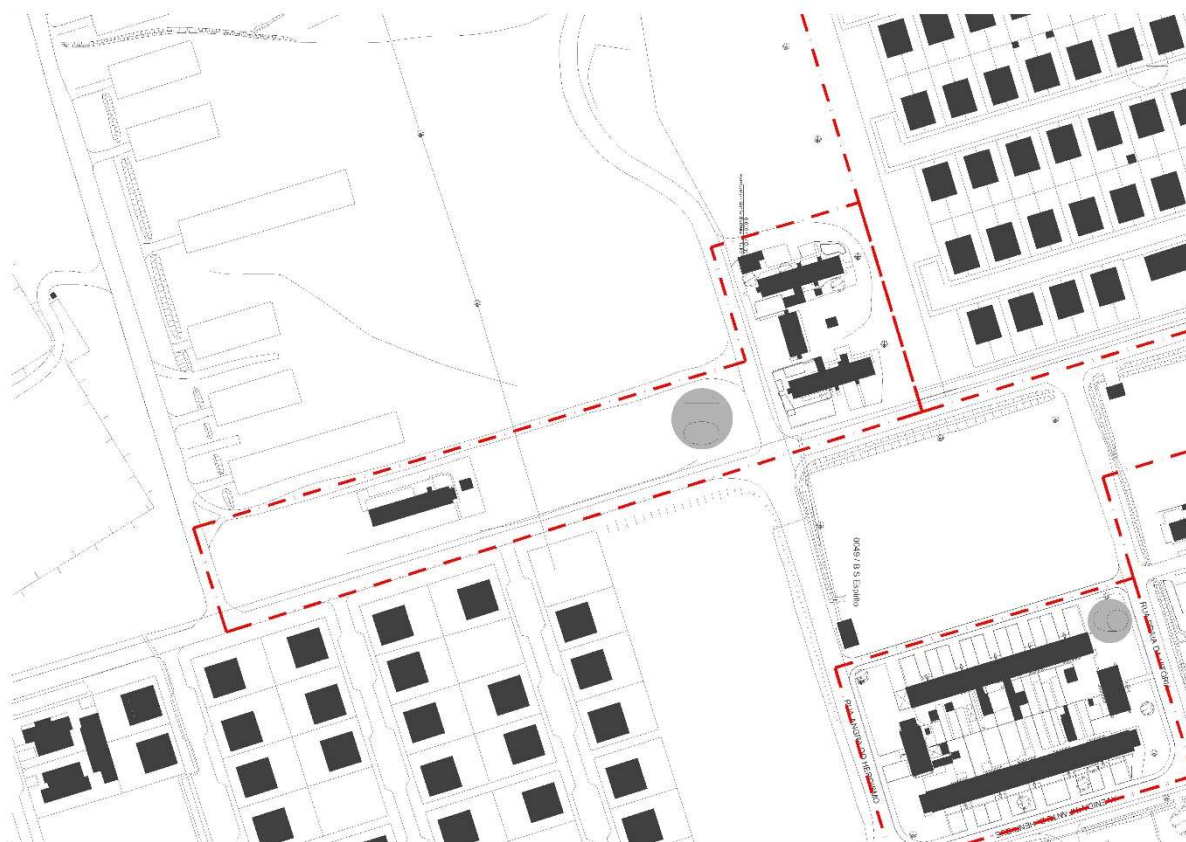


Figura 4.48 – Planta do Bairro da PSP (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)



Figura 4.49 – Bairro da PSP – Edifício Quonset Hut (Foto da Autora)

O Bairro da PSP é constituído por um conjunto de quatro edifícios de estrutura modular em chapa metálica, designados como Quonset hut e anteriormente destinados a habitação das famílias de alguns militares da Força Aérea Francesa que compunham o Destacamento de Santa Maria de apoio logístico à Base de Telemetria Balística Francesa instalada na Ilha das Flores e que operou entre os anos de 1966 e de 1991.

São elementos urbanísticos a destacar:

Área Total – 1055m²

Número total de edifícios – 7;

Devolutas – 5;

Cércea – 1 piso;

Tipologia – geminada;

Área de implantação por habitação – variável entre 67 e 100 m²;

Estado de conservação – mau;

Área verde privada – Variável entre 0 e 265 m²;

Bairro dos Americanos

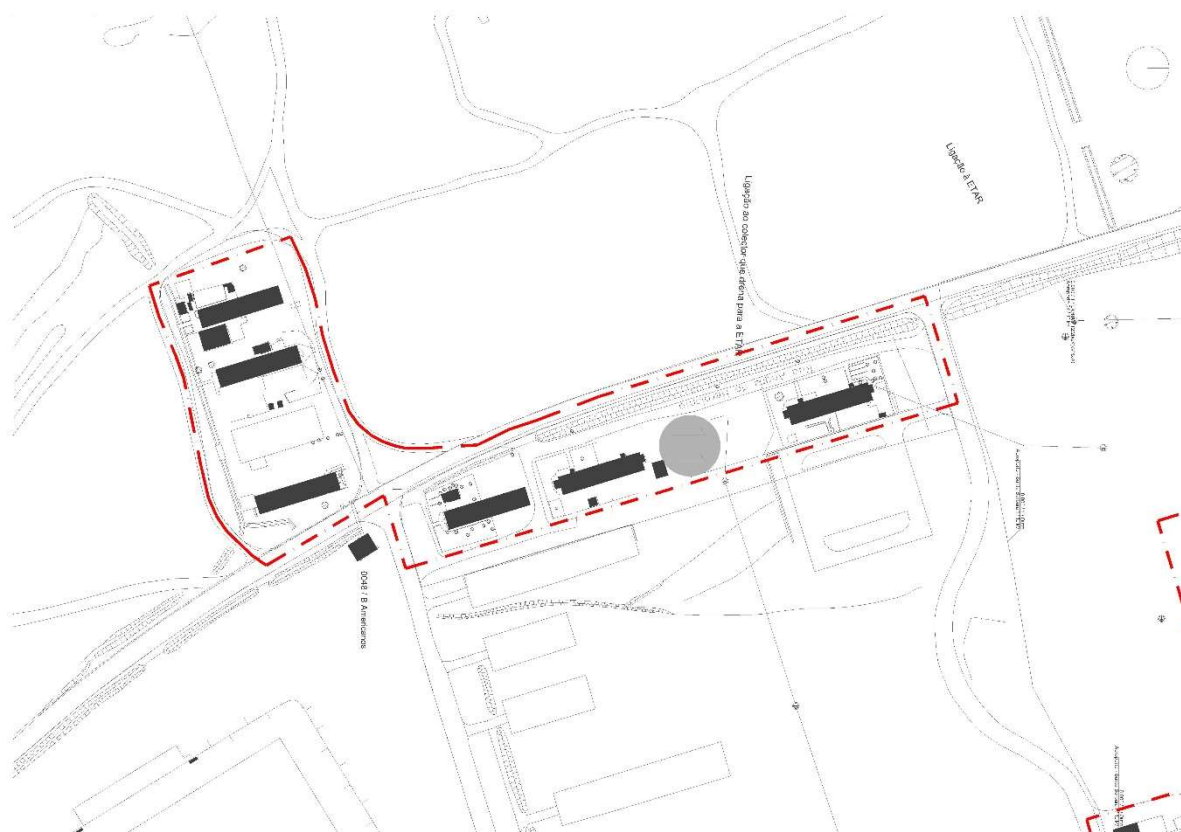


Figura 4.50 – Planta do Bairro dos Americanos (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)



Figura 4.51 – Perspetivas do Bairro dos Americanos

O Bairro dos Americanos é composto por oito edifícios com estrutura Quonset Hut e destinados a habitação. Inicialmente, alojavam o contingente americano que participou na construção das pistas e placa definitivas (Pan Am Job Order 101 / 1953-58). Os edifícios agrupam-se em dois a dois e localiza-se junto à Estrada Regional.

São elementos urbanísticos a destacar:

Área Total – 2595m²

Número total de edifícios – 6;

Devolutas – 3;

Cércea – 1 piso;

Tipologia – geminada;

Área de implantação por habitação – 85 m²;

Estado de conservação – mau;

Área verde privada – Variável entre 307 e 474m²;

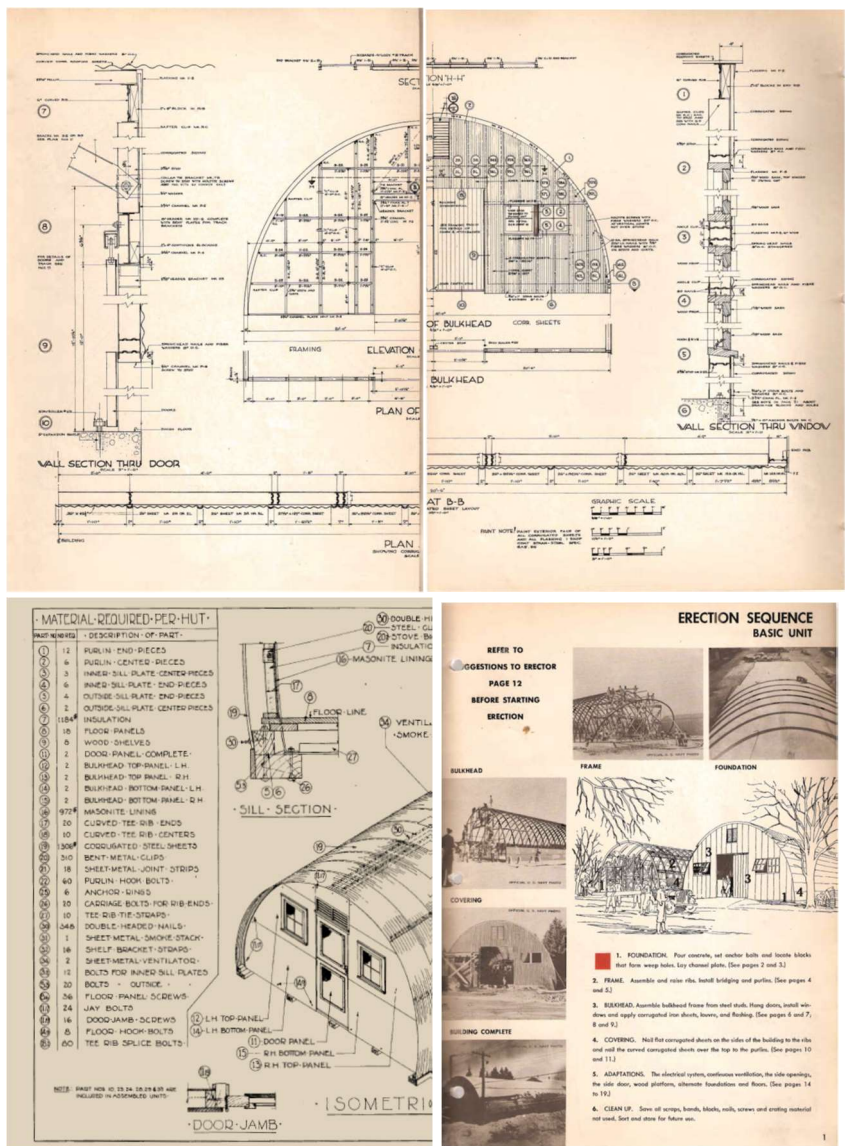


Figura 4.52 – Esquema Construtivo de Uma Habitação Quonset Hut (Disponibilizado Pelo Diretor do Museu Sta. Maria)

Bairro da NAV

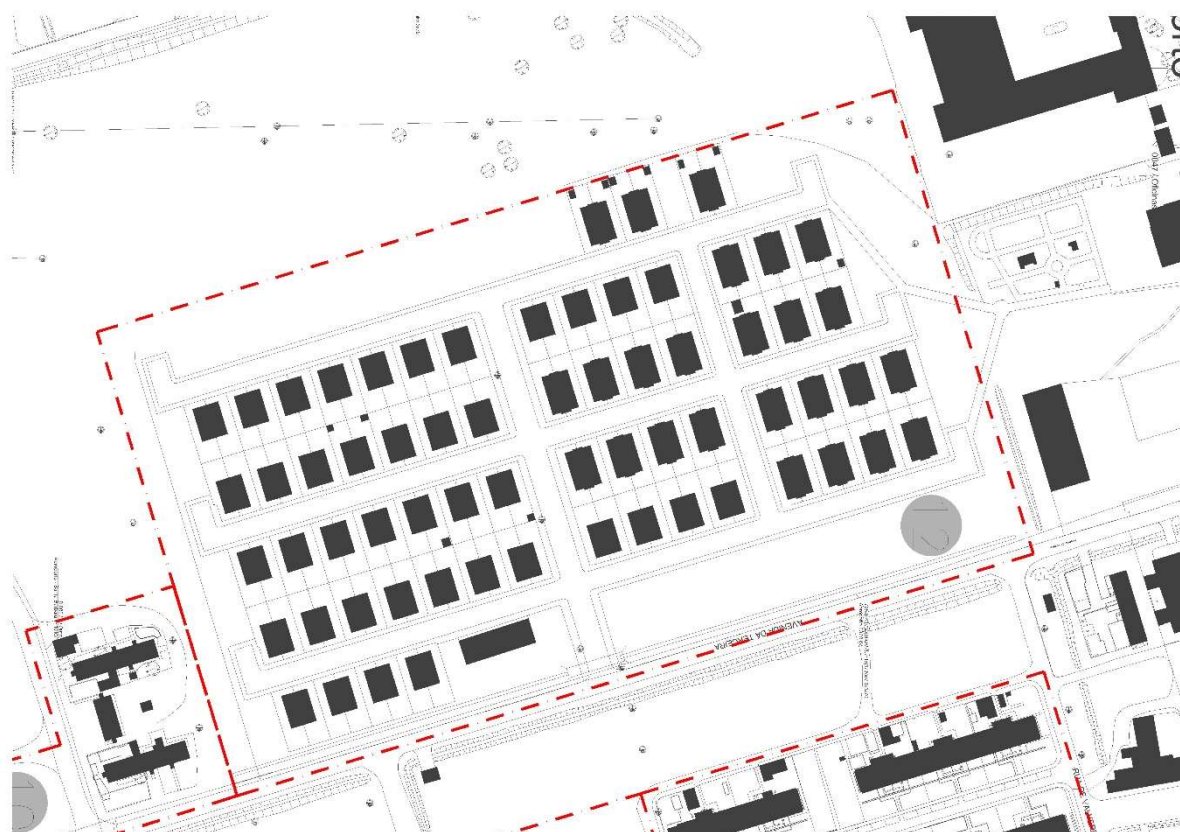


Figura 4.53 – Planta do Bairro da NAV (Extrato de Planta Cedida Pelas Ilhas de Valor)



Figura 4.54– Vista Aérea do Bairro da NAV (<https://roteiropaz.wixsite.com>)

O Bairro da NAV, é um bairro residencial construído em 1999 para alojar os funcionários da empresa NAV Portugal, resultante da cisão da antiga empresa Aeroportos e Navegação Aérea (ANA.EP). É composto por moradias unifamiliares geminadas com logradouro, construídas em alvenaria de tijolo e telhado de duas águas inclinadas cobertas com telha cerâmica.

São elementos urbanísticos a destacar:

Número total de edifícios – 130;

Cércea – 2 pisos;

Tipologia – isolada;

Área de implantação por habitação – variável entre 110 e 130m²;

Estado de conservação – bom.

Urbanização Ilha do Sol



Figura 4.55 – Urbanização Ilha do Sol (<https://roteiropaz.wixsite.com>)

A Urbanização Ilha do Sol é composta por edifícios de habitação unifamiliar organizados em quarteirão sobre um traçado reticulado. Os edifícios de dois pisos, construídos em alvenaria de tijolo, telhado de duas águas inclinadas cobertas com telha cerâmica.

A construção do bairro foi iniciada em 1992 por iniciativa da Cooperativa de Habitação. Numa primeira fase, os proprietários eram maioritariamente funcionários ligados à aviação. A segunda e terceira fases da construção destinavam-se a estratos económicos e sociais com mais carências e a casais jovens.

São elementos urbanísticos a destacar:

Área Total – 42774m²

Número total de edifícios – 85;

Cércea – 2 pisos;

Tipologia – isolada;

Área de implantação total – 11 492m²;

Área livre total – 31 282m²

Estado de conservação – bom.

A urbanização não se integra na área do LASM mas face à sua proximidade com a zona classificada, complementa e integra-se na organização funcional e viária do Lugar e tem uma forte presença visual, pelo que se aponta neste contexto descritivo.

4.2.2 BREVE ANÁLISE

Os dados apontados revelam a existência de alguma degradação das estruturas edificadas em alguns bairros. Destaca-se o avançado estado de degradação da maioria das estruturas pré-fabricadas em chapa metálica existentes no Bairro dos Americanos, Bairro S. Lourenço, Bairro Santa Barbara e Bairro da Almagreira, tendo algumas dessas construções sido objeto de demolição face ao perigo que representavam para a saúde pública. Os bairros em melhor estado de conservação são: o Bairro dos Anjos, o Bairro Infante D. Henrique e o Bairro da NAV. No Bairro de São Pedro e apesar da adequabilidade do espaço interior às exigências funcionais atuais, as construções carecem de intervenção devido ao abandono das estruturas nos últimos. Nos restantes bairros, o estado de conservação varia se está em causa construções de alvenaria ou metálicas. Nas construções de alvenaria, a reorganização e a remodelação interior impõe-se como necessárias por questões de conforto e de funcionalidade e no exterior, apenas ações de reparação são suficientes. As estruturas metálicas em avançado estado de degradação foram alvo de demolição, as restantes reúnem condições para serem sujeitas a uma ação de reabilitação. Um outro aspeto a referir, é a reduzida área de algumas construções que levou à ocupação do logradouro, ou à apropriação do espaço público com construções precárias e sem qualidade. Perante esta situação, surge como necessário a reorganização do logradouro ou a ampliação do espaço habitacional ou mesmo a construção de um anexo destinado a garagem. Fator comum no edificado do Lugar, são as coberturas de fibrocimento com amianto, sendo um imperativo decorrente da legislação em vigor a sua substituição, mas está dependente da evolução das intervenções no edificado.



Figura 4.56 – Aspetos da Degradação das Construções Metálicas(Fotos da Autora)

A referenciar é a falta de habitabilidade e o mau estado de conservação das construções, resultando na deslocação das novas gerações para outras localidades do concelho. Ficou no Lugar uma população fragilizada, os mais idosos e os de fraca capacidade económica. No entanto, o início do processo de venda dos lotes, já alterou aquela situação, tendo atraído novos residentes e sendo expectável um progressivo aumento com a evolução das vendas dos lotes, o que poderá ser acompanhado de pressão urbanística sobre o conjunto urbano classificado.

4.3 OS EQUIPAMENTOS



Figura 4.57 – Planta Com a Localização dos Equipamentos (Planta Base – Ilhas de Valor)

Legenda:

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| 1 – Casa do Diretor | 7 – Supermercado |
| 2 - Hotel de Santa Maria | 8 – Cinema |
| 3 – Clube Asas do Atlântico | 9 - Piscina |
| 4 – Escola Primária | 10 – Edifício Clube ANA |
| 5 – Sede dos Escuteiros | 11 – Edifício da Antigas Oficinas |
| 6 – Igreja | 12 - Edifício da SATA |
| | 13 - Antigo edifício da Padaria |

Embora todos os edifícios sejam representativos e relevantes no espaço urbano do LASM, existem alguns que se destacam pelo seu papel funcional e social naquela comunidade e no Concelho. No âmbito deste estudo particularizam-se os edifícios do Lugar que são associados a linhas de ação para a reabilitação urbana e social do Lugar, destacando-se a Casa do Diretor, Supermercado, Edifício das Antigas Oficinas e Edifício da Antiga Padaria.

Casa do Diretor



Figura 4.58 – Vista Aérea da Casa do Diretor (<https://roteiropaz.wixsite.com>)



Figura 4.59 – Casa do Diretor (Arquivo Foro Pepe)



Figura 4.60 – Casa Diretor (Ilhas de Valor)

A Casa do Diretor, edifício relevante no contexto da zona habitacional do LASM. Localiza-se perto do Bairro da Bela Vista. É uma construção dos anos 1950, cujo projeto da autoria do Arquiteto Keil do Amaral e tinha como finalidade ser a residência do Diretor do Aeroporto durante a gestão da Direção Geral de Aeronáutica Civil. Posteriormente e de acordo com a variação de entidades gestoras este edifício foi sendo ocupado pela ANA - Aeroportos e Navegação Aérea, EP e NAV Portugal, EPE. Em 2013, o edifício transitou para o Domínio privativo da Região Autónoma dos Açores e em 2019 foi destinado a ser a futura sede da Agência Espacial Portuguesa – Portugal Space. O projeto de adaptação à nova funcionalidade

encontra-se em análise das entidades a consultar no âmbito do licenciamento. O edifício destinado a habitação unifamiliar tem uma área de implantação 359m², 2 pisos, e área total de lote de 7357m². É uma construção em alvenaria de tijolo com cobertura em chapa de fibrocimento. A arquitetura do edifício pauta pela horizontalidade, marcada pela forma e dimensionalidade dos vãos. O edifício no exterior e no interior denota cuidado nos pormenores construtivos e decorativos. O estado de conservação global é bom quer no exterior quer no interior e o jardim envolvente necessita de intervenção devido à falta de manutenção regular. Um edifício testemunho do gosto de uma época, uma forma de construir e de organizar o espaço, mas também testemunho da capacidade criativa do seu autor.

Hotel de Santa Maria



Figura 4.61 – O Antigo Hotel Terra Nostra (Arquivo Foto Pepe)



Figura 4.62 – Antigo Hotel Terra Nostra (Arquivo Foto Pepe)



Figura 4.63 – Vista Atual do Hotel de Santa Maria (Foto da Autora)



Figura 4.64 – Vista Aérea do Hotel de Santa Maria (<https://roteiropaz.wixsite.com>)

O incêndio nos anos 90 destruiu completamente o antigo edifício de madeira do Hotel Terra Nostra. O atual Hotel de Santa Maria, construído em alvenaria de tijolo, coberturas inclinadas com telha cerâmica, é uma réplica desastrosa pelo redimensionamento da composição arquitetónica e dos espaços interiores. Apesar do bom estado de conservação, necessita de remodelação dos acabamentos construtivos e decoração, no sentido de se adaptar e corresponder às exigências de gosto, conforto e qualidade para atrair um novo sector do turismo regional e estrangeiro.

Clube Asas do Atlântico



Figura 4.65 – Foto do Clube Asas do Atlântico , Foto de 2004 Após as Obras (<https://roteiropaz.wixsite.com>)



Figura 4.66 – O Atual Edifício em Alvenaria de Tijolo do Asas do Atlântico, Substituiu a Antiga Estrutura de Madeira (<https://roteiropaz.wixsite.com>)



Figura 4.67 – Edifício da Escola Primária (Foto da Autora)



Figura 4.68 – Edifício Sede dos Escuteiros (Foto da Autora)



Figura 4.69 – Edifício da Antiga Cantina (Foto da Autora)



Figura 4.70 – Edifício da Antiga Cantina (Foto da Autora)

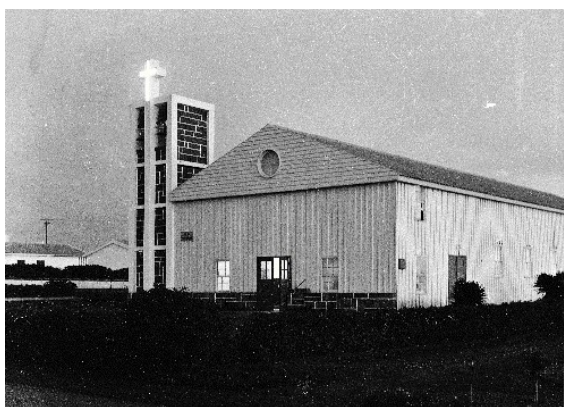


Figura 4.71 – O Antigo Edifício da Igreja (Arquivo Foto Pepe)



Figura 4.72 – O Atual Edifício da Igreja (Ilhas de Valor)

A construção de madeira da Antiga Cantina, foi convertida em supermercado e café. No edifício são visíveis as marcas da falta de conservação e inadequabilidade funcional, espacial e material ao tempo presente. A manutenção desta atividade comercial é essencial para o abastecimento do Lugar. Contudo o edifício necessita de conservação exterior e remodelação interior para melhorar a organização espacial e qualidade, traduzindo-se numa mais valia para o negócio e como potencial apoio logístico às atividades culturais a serem realizadas no novo Cinema. A sua reabilitação está prevista na Resolução nº25/2015/A de 18 de agosto, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, mas ainda não foi iniciado o procedimento para a sua reabilitação.



Figura 4.73 – Edifício da Antiga Padaria



Figura 4.74 – Edifício da Padaria (Ilhas de Valor)

O edifício da antiga Padaria, localizado junto a uma das vias principais e perto do Cinema, acumula memória e identidade. O edifício não foi alvo de ações destrutivas pelo que carece de uma intervenção de qualidade e modernidade. A localização privilegiada, central e próxima dos restantes equipamentos são fatores potencializadores da reconversão do edifício a uma nova função ajustada à estratégia de reabilitação do Lugar.



Figura 4.75 – Antigo Edifício do Cinema Atlântida Cine (Arquivo Foto Pepe)



Figura 4.76 – Edifício do Cinema Atlântida Cine (Ilhas de Valor)



Figura 4.77 – Edifício do Cinema Atlântida Cine (Foto da autora)

O edifício do Cinema é provavelmente o mais emblemático e o de maior carga simbólica face a um passado glorioso e pleno de eventos que o distanciava e distinguia do restante panorama social e cultural da ilha e do arquipélago. As alterações de propriedade do Lugar tiveram como consequência a falta de manutenção e degradação do edifício que se encontrava desativado há alguns anos, contrariando a vontade da população. A sua reabilitação para cumprimento da Resolução nº25/2015/A de 18 de agosto, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, é fundamental na estratégia de reabilitação do Lugar e no impacto político-social na ilha de Santa Maria. A empreitada foi iniciada em 2018, adjudicada pelo valor de 3 400 000,00€ acrescido do Iva e encontra-se em fase de conclusão. A reabertura dará início a uma nova fase da atividade cultural do LASM e da ilha e será um foco de potenciais dinâmicas culturais com capacidade para desencadear e agregar outras atividades.



Figura 4.78 – Piscina (Foto da Autora)



Figura 4.79 – Edifício Clube ANA (Foto da Autora)



Figura 4.80 – Edifício das Antigas Oficinas (Foto da Autora)



Figura 4.81 – Edifício da SATA, Centro de Formação (Foto da Autora)

O edifício das Antigas Oficinas de apoio à aeronáutica é um espaço particular pela sua dimensão, organização e arquitetura, tendo sido adaptado a Centro de Desenvolvimento e Inovação Empresarial de Santa Maria e a maquinaria e mobiliário ainda existente foi

recuperado. O objetivo do Centro é o de promover o empreendedorismo jovem através da organização de feiras, exposições e outras atividades para resultar no desenvolvimento das empresas integradas na Incubadora de Empresas de Santa Maria.

4.4 ESPAÇO VERDE



Figura 4.82 – Áreas Verdes (Foto da Autora)



Figura 4.83 – Áreas Verdes (Foto da Autora)

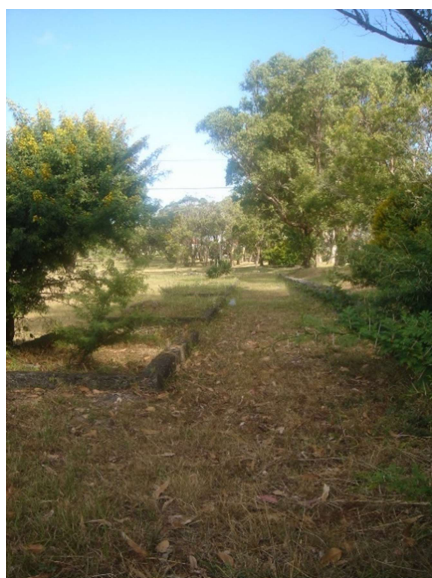


Figura 4.84 – Áreas Verdes (Foto da Autora)



Figura 4.85 – Áreas Verdes - Vala (Foto da Autora)

O espaço verde domina toda a estrutura do LASM. O espaço verde é pontuado pelos diversos bairros e equipamentos, envolvendo todo o espaço edificado, é parte integrante de cada bairro, mas também é uma zona de lazer, como comprova o ainda existente mobiliário urbano, mesas

e bancos em alvenaria, dispostos de modo a proporcionar momentos de convívio e espalhados pela vasta área verde. Presentemente, o estado de conservação global é mau, a manutenção é reduzida, dando lugar ao abandono e ao desaparecimento da definição do traçado. No entanto, a localização próxima do centro de Vila do Porto, dimensão, topografia e vegetação são fatores que contribuem para elevar o seu potencial como zona de lazer.



Figura 4.86 – Aspetos da Degradação e Apropriação do Espaço Público (Fotos da Autora)

4.4.1 AS INFRAESTRUTURAS VIÁRIA E DE ABASTECIMENTO



Figura 4.87 – Aspetos da Degradação das Vias de Circulação Automóvel (Fotos da Autora)

Figura 4.88 – Aspetos da Degradação das Vias de Circulação Automóvel (Fotos da Autora)



Figura 4.89 – Aspetos da Degradação das Vias de Circulação Automóvel (Fotos da Autora)



Figura 4.90 – Aspetos da Degradação das Vias de Circulação Automóvel (Fotos da Autora)

A rede viária existente abrange todo o aglomerado e na globalidade apresenta sinais de elevada degradação, à exceção das duas vias principais de ligação entre Aeroporto e Vila do Porto. As restantes vias de distribuição no LASM quer as de ligação aos bairros e aos equipamentos quer as vias de acesso local às habitações apresentam condições deficitárias para um correto desempenho. A mobilidade entre o Lugar e o resto da ilha é assegurada por carro, independente da distância a percorrer. Presentemente, existe um sistema de transportes públicos composto por uma linha de autocarro que, de hora a hora, atravessa todo o aglomerado urbano e estabelece a ligação com Vila do Porto, servindo a população residente e os visitantes.

O protocolo entre a RAA, CMVP e ANA Aeroportos datado de 2011, transferiu para a CMVP algumas infraestruturas no que respeita à rede viária e de abastecimento de água, esgotos domésticos e rede pluvial. A redução da população residente e a deficiente gestão e manutenção do Antigo Bairro do Aeroporto por parte da ANA Aeroportos, resultou na precaridade das infraestruturas. Perante o avançado estado de degradação do pavimento de algumas artérias estruturantes da rede viária, a CMVP decidiu elaborar projeto para pavimentação e inserção de ciclovia entre o Lugar e Vila do Porto. O projeto abrange ainda a execução de nova rede de abastecimento de água, rede de incêndios; rede de drenagem de esgotos domésticos e a reabilitação do sistema de drenagem das águas pluviais. Mas o projeto e as intenções são insuficientes para resolver a totalidade da degradação destas infraestruturas, agravado pelo facto de a autarquia não ter capacidade financeira para a execução das mesmas.



Figura 4.91 – Planta da Proposta de Reformulação do Perfil das Vias (CMAVP)

4.5 BREVE REFLEXÃO SOBRE O LUGAR

O Lugar do Aeroporto, como modelo urbano tem implícito uma identidade própria e uma posição singular e particular na arquitetura e no urbanismo açoriano. Embora extravase o âmbito deste estudo a enumeração dos elementos urbanos particulares, considera-se ajustado a indicação de alguns aspetos marcantes e expressão mais mediática dessa identidade. Este reconhecimento embora sumário permite a perceção da imagem global do LASM e contribuir para a estratégia de intervenção sectorial ou global.

“As imagens do meio ambiente são o resultado de um processo bilateral entre observador e o meio” (Lynch, 1982, p.16), a afinidade que difere e depende do processo de interação, conhecimento, objetivo, capacidade de observar e de ordenar e ainda de realizar um registo preceptivo desse meio ambiente. É nota dominante, a ligação emotiva com o lugar como complemento da perceção individual em que a imagem surge como fator de coesão e de afinidade entre o interveniente e o lugar. Para Rossa (2015, p.489) o que se vê é a imagem, as formas estruturadas no território, e influenciada pelo espaço que medeia entre quem vê e o que vê, mas esta imagem é a paisagem urbana, numa relação direta entre o conceito de estética e a cultura de cada cidadão e a natureza do local. Voltemos a Lynch, a imagem pode ser analisada em três componentes: identidade, estrutura e significado. Tomemos estas componentes como premissas para avaliar o conjunto. A identidade reconhecida e traduzida como uma soma de significados e de símbolos pertencentes a valores comuns aos intervenientes do espaço urbano e por eles apropriado.

A cidade é o resultado do cruzamento de relações complexas, composta por uma realidade ordenada pelos seus espaços públicos, edifícios e infraestruturas, associadas a um sistema cultural, social e económico e que está em permanente mudança, e como tal motor de inovação e de desenvolvimento. A Recomendação Sobre as Paisagens Urbanas Históricas (UNESCO, 2011) define como paisagem histórica urbana, “... é a área urbana que resulta da estratificação histórica de valores e atributos culturais e naturais, que transcende a noção de centro histórico ou de conjunto histórico para incluir o contexto urbano mais abrangente e a sua envolvente geográfica.”

Sabendo que, num processo de revitalização ou de reabilitação de um conjunto histórico consolidado ou a consolidar é inevitável o confronto entre o antigo e o novo. A questão é como preservar a autenticidade e evolução. Como conciliar os períodos da história, os valores e as tradições de cada tempo a preservar, evitando a congelação de um período de tempo passado no presente e no futuro com a evolução exigível a uma sociedade atual e enquadrada numa estratégia de desenvolvimento sustentável. Citando Gonçalves (2008) “Apesar de serem sujeitas a medidas de proteção, as áreas urbanas patrimonializadas estão continuamente sujeitas

a processos de transformação endógenos e exógenos (...). (...) É essa a sua natureza. Por isso, a cidade foi sempre um palco de tensões e de conflitos ideológicos entre as visões guiadas pela necessidade e desejo de a transformar e as visões assentes na salvaguarda das características que lhes conferem o seu valor como símbolo cultural”. A identidade do espaço urbano desperta e incentiva o sentido de pertença e de espírito do lugar e ser o ímpeto para o desenvolvimento económico.

É essencial, pensar no que se pretende, porquê, para quem e como.

O LASM, é um conjunto de diferentes momentos que perfazem a sua unidade urbana no seu conjunto e que permitem ler o aglomerado com continuidade formal e espacial. Uma unidade proveniente de um momento da história e que deu forma à memória que se associa ao Lugar. No LASM dominam soluções arquitetónicas que se baseiam em conceitos de génese distinta, uma mistura entre o funcionalismo americano representado nas edificações metálicas e as edificações construídas sob a administração portuguesa reflexo da influência da arquitetura do Estado Novo. Uma linguagem de índole moderna expressa no esquema compositivo, na proporcionalidade entre elementos, escala, volumetria e materiais. Uma singularidade formal, perspetivada na simplicidade, na clareza geométrica dos edifícios de habitação e que traduzem a sua identidade.

A topografia de nível permitiu uma distribuição funcional substituindo a divisão da propriedade rural. Lamas (1989, p. 86) refere Lynch, que reconhece a parcela como dominante na imagem, a divisão de propriedade em lotes como princípio essencial da relação dos edifícios com o terreno. Para Rossa, o parcelamento do território é a base da estrutura urbana, delimita, organiza e condiciona a arquitetura e “(...) A estrutura é invariante e a forma e a imagem variantes e é sobre a estabilidade da primeira que as segundas evoluem.” (2015, p.117). O LASM é uma estrutura pensada e racionalizada. No Bairro de São Lourenço, Bairro de Santa Barbara, Bairro de Almagreira, Bairro da PSP e Bairro dos Americanos a parcela não se encontra fisicamente delimitada, sendo identificada como o terreno sob o edifício, desvanecendo-se a noção de parcelamento; nos restantes bairros, como a Bairros dos Anjos, Bairro da Bela Vista, Bairro de São Pedro e Bairro Infante D. Henrique a parcela é limitada fisicamente e sempre com muros no máximo de altura de 50 cm ou por arbustos, permitindo o reconhecimento imediato da organização de cada bairro.

No Lugar do Aeroporto e sem olvidar as imposições da contemporaneidade e as exigências do estilo de vida atual, interessa preservar o conjunto de elementos tangíveis e intangíveis que o definem, como, o traçado das ruas; o parcelamento; as relações entre espaços; a volumetria, estilo, composição formal, escala, materiais e cor, mas também, a relação entre edificado e

envolvente natural e que foram de histórias da vivência diária da comunidade e de acontecimentos sociais. Rosélio Reis no seu livro, *Instantes do Passado*, descreve de forma pormenorizada a vivência nos anos 50/60, apontando o sentido de vizinhança, interajuda, pertença a um grupo, bem-estar, mas também de privilégio e de modernidade comparativamente aos aglomerados rurais de Santa Maria. Um significado perpetuado até ao presente na sociedade local.

Mas no LASM, identificam-se como situações a resolver, o abandono e a desertificação resultante da extinção dos serviços ligados ao funcionamento do aeroporto; a apropriação do espaço público pelos privados face à escassez de espaço no interior da habitação ou mesmo pela inexistência de garagem; os vazios da malha urbana surgidos das demolições efetuadas ao longo do tempo e de que são exemplo, os Bairros de São Lourenço, Santa Barbara, Operário e Santo Espírito; uma comunidade envelhecida; a redução do número de residentes; a precaridade social; a falta de autoestima dos residentes; e se somarmos, a realização de intervenções sem estudos prévios aprofundados sem qualquer caracterização do edificado e da envolvente urbana; intervenções que menosprezam os valores culturais do edificado; o desconhecimento dos princípios e recomendações internacionais como base para a definição dos parâmetros de intervenção por parte das entidades envolvidas; a falta de legislação, regulamentação específica e de linhas orientadoras dirigidas para a reabilitação; a inexistência de uma participação ativa por parte da comunidade; a reduzida transmissão de informação à população, obtêm-se um conjunto de obstáculos que ao não serem resolvidos têm repercussões nefastas a longo prazo e colocam em risco a paisagem urbana.

Conclui-se ser imperioso uma ação urgente de planeamento controlado devidamente acompanhada de uma ação de sensibilização da população e a imprescindível ação normativa, ponderada de forma a contrariar a atual tendência desequilibrada de intervir no território, para que se perpetue a essência do antigo Bairro do Aeroporto e seja a base de desenvolvimento e impulso para a reestruturação e adaptação às exigências contemporâneas. Para Lynch, os centros urbanos estão em contínua mudança de função, significado e formação de imagens (...) e para Marcel Poète, existem factos urbanos que se sobrepõem a outros na evolução, como o traçado que cresce sob significados antigos que se sobrepõem aos recentes numa vitalidade contínua ou perene (...). Ainda Rossa (2015), em termos de análise urbanística considera a estrutura invariante e a forma e a imagem variante, mas também considera que o processo dinâmico da cidade tende mais para evolução do que para a conservação e que na evolução, os monumentos se conservam e representam factos propulsores de um mesmo desenvolvimento.

A mudança de administração de empresa pública nacional para regional, surtiu alguns efeitos positivos e presentemente existe uma tentativa de desenvolver ações de reabilitação do espaço

urbano com a participação e envolvimento dos residentes e das entidades públicas. Todavia, o bloqueio à mudança, a desconfiança nas entidades gestoras e a precaridade económica dos residentes, aciona um sentimento de não sujeição a regras e impede o cumprimento dos instrumentos legais, designadamente, o clausulado do DRR (Decreto Regulamentar Regional nº6/2017/A). Os desentendimentos políticos entre entidades gestoras, comprometem uma ação de melhoramento e de progresso.

5 A ILHA NO PRESENTE

5.1 A INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

A infraestrutura aeroportuária e respetiva zona habitacional corresponde a cerca de 10% de ocupação da ilha. Com a reconversão da Base Aérea Militar para aeroporto de aviação civil, coube à ANA.EP e posteriormente em 1998, à ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. a função de gestão e administração do aeroporto e respetivas infraestruturas afetas à exploração aeroportuária assim como dos terrenos, edifícios, redes de distribuição e abastecimento, saneamento básico, rede de águas, energia elétrica e rede de drenagem de águas residuais. A desafetação dos terrenos, edifícios e infraestruturas foi formalizada pelo Decreto Lei nº66/2013 de 17 de maio, passando para o domínio privado da Região Autónoma dos Açores. A Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores nº25/2015/A de 18 de agosto, regista a relevância da zona envolvente ao aeroporto pelo seu património histórico edificado e características do espaço urbano e realça algumas medidas a considerar no processo de reabilitação e de revitalização urbana. Uma dessas medidas é a venda das casas e terrenos no sentido de atrair novos moradores, reconvertendo o LASM em zona de expansão urbana natural de Vila do Porto. As restantes medidas abrangem a preservação das características urbanas específicas da zona, a reabilitação e manutenção de alguns dos equipamentos coletivos sociais e culturais, a execução de projetos de reabilitação do edificado assim com o financiamento para a renovação da infraestruturação da zona habitacional, preservação do coberto vegetal e conservação das vias de circulação e define que a gestão do aglomerado fica a cargo de uma empresa regional. Para a concretização destes objetivos decorre o processo de regularização da situação administrativa das construções habitacionais através do loteamento de cada bairro, possibilitando a posterior venda dos lotes e aquisição por parte dos particulares; a distribuição administrativa pelos órgãos do Governo Regional e autarquia, com competência para gerir o espaço edificado, vias de circulação e espaço verde. E ainda, e no objetivo máximo de relevar o valor intrínseco do modelo e especificidades do edificado, decidiu o Governo Regional através da Resolução do Conselho do Governo nº 93/2017 de 10 de agosto de 2017, classificar o aglomerado como de interesse público, tendo sido delimitada uma área objeto da classificação e definida a respetiva zona de proteção de 50 metros, imposta pela Lei 107/2001 de 8 de setembro e reafirmada na Região pelo Decreto Legislativo Regional nº 3/2015 de 4 de fevereiro. Aquando da delimitação da área a classificar foi tido em consideração a inclusão de todos os bairros e edifícios com génese nos primórdios do aglomerado de modo a manter a unidade formal, coesão do conjunto e a sua singularidade no contexto do urbanismo açoriano. O

empenho do Governo Regional na reabilitação do aglomerado, traduziu-se na publicação do Decreto Regulamentar Regional nº 6/2017/A de 21 de novembro, Regime Específico de Proteção e Valorização do Património Cultural Imóvel do Lugar do Aeroporto de Santa Maria, no propósito de regradar e ao regradar proteger, preservar e relevar os valores patrimoniais do tecido urbano e edificações. Pretendeu-se associar este conjunto de regras a uma fase transitória e antecedendo a elaboração de um plano de pormenor e salvaguarda que devidamente preparado, tivesse como efeito provocar reações e a responsabilização das entidades públicas envolvidas e a participação da população no processo de reabilitação e revitalização do património urbano e dos seus valores comunitários.

5.2 OS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

PROTA; PDM; ARU; ORU; DRR

A ilha de Santa Maria é abrangida pelo Plano Regional de Ordenamento do Território dos Açores, que traça os grandes objetivos de desenvolvimento económico, social e ambiental para o arquipélago e ainda pelo Plano Diretor Municipal de Vila do Porto. Em 2016, a Câmara Municipal da Vila do Porto aprova o Plano Integrado de Regeneração Urbana Sustentável, o qual prevê uma estratégia integrada de desenvolvimento urbano sustentável e socialmente inclusivo, promove a criação de Áreas de Reabilitação Urbana. A ARU de Vila do Porto engloba a área urbana de Vila do Porto, a qual integra o Núcleo Antigo de Vila do Porto e a área habitacional do Lugar do Aeroporto, classificados como de interesse público respetivamente pelo Decreto Legislativo Regional nº22/97/A de 21 de outubro e pela Resolução nº 93/2017 de 10 de agosto.

O PROTA (Plano Regional de Ordenamento do Território dos Açores - Decreto Legislativo Regional n.º 26/2010/A, de 12 de agosto), contempla para o Património histórico-cultural:

- 1 -” Os PMOT devem identificar os roteiros culturais suscetíveis de assegurar a visibilidade, ordenamento e monitorização dos ativos culturais (literatura, património, arquitetura popular) combinados com os recursos naturais e paisagísticos.
- 2 - Os roteiros culturais devem ser sinalizados no território, cabendo à entidade regional competente a conceção e normalização da sinalética.
- 3 - Os conjuntos urbanísticos definidos como elementos com especial interesse patrimonial deverão ser objeto de PP, os quais deverão prever mecanismos de participação pública capazes de promover ações pedagógicas junto dos técnicos e dos munícipes em geral, com vista ao reconhecimento extra insular e à valorização interna do património cultural e construído do arquipélago.

4 - Deverá ser fomentada a atualização continuada das normas do inventário de proteção cultural, de âmbito nacional e articuladas ao universo normativo europeu, nomeadamente no que respeita aos graus de proteção afetos aos “sítios urbanos” e à paisagem não urbana, às áreas de servidão de vistas, às zonas verdes exemplares, aos espaços urbanos de qualidade, às áreas críticas de recuperação e de reconversão, entre outras. (PROTA, 2010, II.9)”.

Contempla para os Equipamentos coletivos:

“1 – Os PMOT devem prever mecanismos adequados que assegurem a localização, materialização e incorporação nos planos de ação regionais e municipais, para financiamento no curto-médio prazo, dos equipamentos e infraestruturas de proximidade que garantam a satisfação das carências atuais detetadas, no sentido do cumprimento de padrões de serviço adequados, de normativas técnicas específicas e de critérios de coesão territorial.

2 - Devem ser adotadas estratégias de planeamento de redes de equipamentos e serviços ajustadas a áreas de baixa densidade e fragmentação territorial, através da complementaridade entre centros urbanos e com as redes de transportes e comunicações, bem como pelo recurso a equipamentos polivalentes nos domínios social, cultural, educativo e desportivo. (PROTA II.13)”

O PROTA propõe em particular para a Ilha de Santa Maria:

- Promover a redução das áreas de expansão urbana na Vila do Porto, e fora desta, dado que se apresentam excessivamente sobredimensionadas e com amplas folgas de colmatação que acabam por incentivar a dispersão urbana em detrimento de tecidos mais coerentes e ortogonalizados. Manter o característico povoamento disperso nas zonas rurais, e como tal classificadas, particularmente na parte interior nascente da Ilha, abdicando da proliferação de pequenas áreas urbanas desconexas e desincentivando a linearização da ocupação.
- Condicionar a edificação nos espaços urbanos e rurais envolventes à faixa costeira face ao seu elevado valor conservacionista, como atesta, aliás, a configuração geral das áreas com estatuto especial de proteção nesta Ilha.
- Adotar medidas ativas de combate à situação de relativo isolamento da ilha, melhorando os sistemas de mobilidade aérea e marítima regular ou de contingência.
- Promover ações de requalificação urbanística da Vila do Porto.
- Aumentar os níveis de autossuficiência energética através do desenvolvimento da produção a partir de fontes eólicas.
- Dar prioridade à resolução da carência em serviços e infraestruturas ambientais, elevando os níveis e a qualidade de atendimento para padrões adequados em Vila do Porto e, genericamente, em toda a ilha.

O PDM (Revisão do Plano Diretor Municipal de Vila do Porto, Aviso n.º 3279/2012, de 29 de fevereiro), integra o LASM nos espaços urbanos a requalificar e nos espaços verdes. Caracterizando os primeiros como espaços de declínio demográfico, graves carências que

justificam a intervenção prioritária no apoio ao tecido social, na reconstrução das estruturas edificadas, e na revitalização das atividades económicas, serviços e equipamentos e considerando a requalificação urbana prioritária no relativo às estruturas edificadas e da consolidação da malha urbana. Para os espaços verdes o objetivo é garantir o equilíbrio urbano através de ações de requalificação e integração urbanística do espaço público.

A ARU (Área de Reabilitação Urbana - Aviso 6897/2018 de 22 de maio), engloba as áreas abrangidas pelo Plano de Pormenor de Salvaguarda e Valorização de Vila do Porto e pelo Lugar do Aeroporto, bem como pelo troço da Avenida de Santa Maria que interliga as referidas áreas. Dispõe que a ORU a desenvolver deve produzir efeitos ao nível da qualificação urbanística, ambiental e patrimonial bem como desenvolvimento económico e coesão social, no entanto não foi definido se a opção será a elaboração de plano de pormenor de reabilitação urbana ou por instrumento próprio, de acordo com a Lei nº32/2012 de 14 de agosto.



Figura 5.1 – Planta de Conjunto – Lugar do Aeroporto e Vila do Porto (Google.com) (<http://cm-viladoporto.pt/SITE/index.php>) (Fotos da autora)

O Regime Específico de Proteção e Valorização do Património Cultural Imóvel do Lugar do Aeroporto, (Decreto Regulamentar Regional nº6/2017/A de 21 novembro), aponta como características fundamentais do Lugar do Aeroporto, a singularidade da estrutura urbana, a diversidade de tipologias arquitetónicas, a reduzida volumetria, as áreas de logradouro. Tem como objetivo estabelecer as normas específicas de intervenção no que respeita à utilização e define as características formais dos edifícios e dos espaços públicos, na zona delimitada e abrangida pela classificação de interesse público e respetiva zona de proteção de 50m.

O Regime de apoios financeiros a fundo perdido e a conceder pela administração regional à recuperação e conservação do património cultural imóvel e móvel da Região Autónoma dos Açores, pertencente a entidades privadas (Decreto Regulamentar Regional nº23/2015/A de 29 de outubro), tem como objetivo incentivar a preservação do património classificado de interesse público, corrigir as dissonâncias arquitetónicas nas zonas de proteção e incentivar a participação ativa dos residentes na conservação da sua habitação.

Embora as intenções preconizadas no PROTA tenham em vista o desenvolvimento e projeção da ilha, o facto é que pouco ou nada foi realizado para tal. A autarquia não tem recursos humanos e financeiros que permitam a capacidade exigível para executar os propósitos preconizados nos instrumentos territoriais. Esta situação é agravada pelo emaranhado político da ilha que não reúne vontades para um mesmo objetivo e acentua a divergência que em nada beneficia a valorização, o desenvolvimento económico e social da ilha. Por despacho do Vice-Presidente do Governo datado de 2013, a gestão local do LASM ficou a cargo da Sociedade Ilhas de Valor, S.A. empresa pública do sector público empresarial regional. Como previsto no ponto 2 da Resolução da Assembleia Legislativa Regional da Região Autónoma dos Açores, nº25/2015/A de 28 de agosto, a Direção Regional da Cultura presta apoio técnico com o propósito de elaborar um quadro normativo que harmonize a realidade do LASM com as exigências funcionais da vida contemporânea, sem esquecer a identidade do local, a autenticidade das estruturas e a recuperação da imagem de conjunto. Desta decisão e como anteriormente mencionado, resultou um quadro regulamentar, o Decreto Regulamentar Regional nº 6/2017/A de 21 de novembro que permite garantir a manutenção da estrutura do bairro, a divisão das funções, as características arquitetónicas e específicas de cada unidade de vizinhança, a delimitação do espaço privado do espaço público, fomentar a ocupação dos espaços vazios com nova construção. Estas intenções são restritas ao existente, não fomentam interação entre bairros e entre funções, pretendem ser um conjunto de regras básicas de controlo temporárias, dado que só são eficazes se forem concretizadas num plano de ordenamento do território bem fundamentado e estruturado e com capacidade para encontrar e propor soluções ajustadas de manutenção da atual espacialidade, identidade e estabelecer relações coerentes entre os diversos bairros. Provavelmente, adotando a figura de Plano de Pormenor, que

“desenvolve e concretiza em detalhe as propostas de ocupação de qualquer área do território municipal, estabelecendo regras sobre a implantação das infraestruturas e o desenho dos espaços de utilização coletiva, a implantação, a volumetria e as regras para a edificação e a disciplina da sua integração na paisagem, a localização e a inserção urbanística dos equipamentos de utilização coletiva e a organização espacial das demais atividades de interesse geral.”(CCDRC, 2012). A sua elaboração é uma responsabilidade da autarquia e que implica capacidade financeira suficiente para assumir os encargos decorrentes da contratação de equipa técnica para elaboração da proposta de plano. Situação que eventualmente se arrastará por mais algum tempo por não ser uma prioridade da CMVP.

6 UMA ESTRATÉGIA PARA INTERVENÇÃO

A presente proposta é elaborada num contexto académico e como tal limitada no tempo e condicionada nas áreas do saber. Sabendo que o planeamento urbano é pluridisciplinar como cruzamento de saberes que permitem avaliar múltiplas premissas, detetar fragilidades e potencialidades e equacionar um conjunto de ações a desenvolver e a implementar para a valorização do objeto. O presente estudo cinge-se à zona correspondente do núcleo classificado do Lugar do Aeroporto de Santa Maria, e pretendeu-se delinear um conjunto de ações de forma a contribuir para a definição de uma estratégia global a ser implementada pelas entidades, CMVP, DRH, DRAC e Ilhas de Valor. A história, o desenho urbano, os edifícios e as características sociais do Lugar foram os parâmetros considerados e analisados à luz das recomendações e cartas internacionais sobre património para a estruturação de linhas de ação complementares e transversais. Definiu-se quatro eixos de intervenção: valorização patrimonial; cultura e participação; turismo cultural e gestão urbana, para atingir como resultado final, a consolidação e perpetuação da paisagem urbana do Lugar, fazer renascer o espírito do lugar e fomentar o desenvolvimento local sustentável.

A abordagem realizada ao longo do presente trabalho fundamentou-se numa recolha de bibliografia e de documentação que se pretendeu o mais abrangente possível e numa perspetiva alargada e múltipla. Foi tido em consideração os vários instrumentos de ordenamento do território regionais e locais, os contactos realizados com as entidades envolvidas na gestão do Lugar e ainda o conhecimento próprio do local. Os contactos com as entidades e interessados aconteceram nos últimos anos e no âmbito da elaboração de proposta de regulamento de gestão urbana que se veio a traduzir no Decreto Regulamentar Regional nº6/2017/A de 21 de novembro. O trabalho conjunto entre Direção Regional da Cultura e Ilhas de Valor (entidade gestora do LASM), representou e resultou num amplo conhecimento dos problemas existentes e da necessidade de estimular e consciencializar a comunidade para a relevância dos valores patrimoniais e sociais herdados e ajusta-los a objetivos renovados para atingir a valorização patrimonial, coesão urbana, sustentabilidade e bem-estar social. No contexto da problemática social, foram realizados levantamentos do edificado financiados pelas Ilhas de Valor e Direção Regional da Cultura, assim como foram efetivados os processos de registo dos terrenos e reorganização do espaço por loteamentos correspondentes à antiga divisão por bairros a fim ser possível a legalização desses loteamentos à luz da legislação e respetiva emissão de alvará de loteamento por parte da CMVP, no objetivo de e numa fase ulterior ser possível a venda dos lotes aos atuais e futuros moradores. Associado a este esforço, surge o Decreto Regulamentar

Regional nº6/2017/A de 21 de novembro, no objetivo de colmatar a inexistência de normas específicas de proteção do património classificado do Lugar e permitir gerir as intervenções no edificado no período de tempo que permeie até à execução de um plano de ordenamento. Um outro contributo, é o trabalho realizado pela Associação LPAZ - Associação para a Valorização e Promoção do Aeroporto de Santa Maria. Esta associação nasce em 2013, tendo como objeto social a valorização e promoção das infraestruturas aeronáuticas da ilha de Santa Maria; colaborar com as várias entidades públicas e privadas na gestão da zona habitacional do Aeroporto de Santa Maria, bem como de outras infraestruturas com ele relacionadas; promover e desenvolver o estudo, a preservação, a qualificação e a divulgação do património histórico e cultural relacionado com o papel da Ilha de Santa Maria na aviação no Atlântico Norte (santamariaazores.net). Neste contexto, surge o Roteiro do Aeroporto de Santa Maria. O roteiro é uma visita virtual ao LASM e processa-se através da leitura de um QR Code existente no desdobrável em papel ou nos marcos integrados em cada zona do LASM e definidos no roteiro. Este apoio turístico-cultural surge como válido e inovador no contexto da ilha.

A localização da futura sede da Agência Espacial Portuguesa – Portugal Space, no Lugar, pode ser o incentivo e contribuir para desbloquear atitudes, desencadear ações e ser a via para encontrar parcerias a serem exploradas e cruzadas com as atividades do Museu.

Embora haja a noção de que o trabalho realizado pelas diversas entidades envolvidas (Ilhas de Valor, Direção Regional da Cultura, Direção Regional da Habitação, Câmara Municipal de Vila do Porto) é uma fase inicial de um longo percurso cujo objetivo é conduzir a uma estratégia bem fundamentada, estruturada e integrada num plano estratégico e no planeamento urbano. É fundamental a consciencialização das entidades públicas do seu dever de aplicar eficazmente a legislação existente e à qual estão subordinadas e efetivarem o seu papel de gestão e fiscalização no âmbito das suas competências. Assim não acontecendo, a infração surge regularmente sem qualquer penalização, transmitindo permissividade, conivência com a irregularidade.

6.1 EIXOS ESTRUTURANTES PARA UMA INTERVENÇÃO

Considerou-se no LASM, as características urbanas, o património edificado, a distribuição funcional e a organização social, como parâmetros para a estruturação de linhas de ação complementares e transversais. Definiu-se quatro eixos de intervenção:

1. Valorização Patrimonial, através da preservação da identidade e autenticidade com a manutenção da estrutura funcional; a reabilitação das estruturas edificadas; melhoria das condições de habitabilidade; revitalização do espaço público e verde;

2. Cultura e envolvimento, com o desenvolvimento de atividades lúdicas e artísticas, participação da comunidade nos eventos, reforçando o sentido de lugar;
3. Promoção do turismo cultural, apoiado na cultura e na reabilitação dos edifícios Quonset Hut;
4. Gestão urbana para a preservação dos valores.

Pretende-se atingir como resultado final, a consolidação e perpetuação da paisagem urbana do Lugar, fazer renascer o espírito do lugar e fomentar o desenvolvimento local sustentável.

6.1.1 VALORIZAÇÃO PATRIMONIAL

A definição deste eixo estruturante apoiou-se numa relação entre preservação – inovação para se atingir, sustentabilidade - bem-estar social – participação. A conservação e reabilitação do património edificado como suporte e complemento das atividades culturais, associando a inovação como elo de ligação entre o passado e futuro. Atividades culturais a desenvolver pelas entidades públicas e privadas com o envolvimento da comunidade e como polo de atração para um turismo cultural. Potencializar a economia local para assegurar investimento pelo empreendedorismo local num processo gradual, integrado e sustentável. Uma comunidade participativa reforçada pelos laços de convívio, solidariedade, tolerância, autoestima, fazendo crescer o espírito do Lugar e no sentido de perspetivar uma sociedade mais coesa e socialmente equilibrada e assim assegurar-se a visibilidade do Lugar pela evidência da sua autenticidade e identidade.

A abordagem Paisagem Urbana Histórica (HUL approach, UNESCO 2015), é definida como o resultado dos valores culturais e naturais e extensível ao contexto urbano e geográfico e permite a aplicação de uma abordagem adaptável e de compromisso ao contexto local e de contínua adaptação à variabilidade dos fatores.

Aponta-se o exemplo de Ballarat, Austrália, é um caso de sucesso da aplicação da abordagem HUL utilizou os valores herdados, estilo de vida e sentido comunidade para atingir os objetivos da estratégia - Juntos: A Estratégia Ballarat - Nossa Visão para 2040. A implementação da abordagem HUL para orientar e desenvolver a mudança na cidade histórica, teve o comprometimento das entidades. A abordagem HUL exigiu uma ampla aproximação à conservação urbana para atingir a proteção do património versus desenvolvimento, o que implicou a introdução de novos conceitos no tecido urbano, e permitiu que a autarquia local desenvolvesse uma estratégia baseada no conhecimento de Ballarat, na identidade cultural particular da cidade e na cultura como solução criativa dos problemas.

A reabilitação do Lugar concretiza-se se houver um conhecimento pleno do território, das condicionantes económicas, sociais e do território, pontos fracos e fortes, ameaças e oportunidades. Às entidades gestoras cabe o cumprimento e aplicação dos regulamentos aplicáveis e em vigor, verificação da eficácia e posterior fiscalização; a reabilitação de edifícios mais simbólicos (cinema, Quonset Hut, antiga padaria) como centros de promoção de uma cultura criativa e inovadora, a serem concretizadas pelo seu proprietário, o Governo Regional, e inserido no âmbito dos fundos comunitários do programa FEDER; o envolvimento da comunidade escolar como uma via para sensibilizar, potenciar e perpetuar conhecimento, acrescentando o envolvimento dos mais idosos com a sua experiência e saber das vivências locais passadas, resultará em valor acrescentado para o sucesso da revitalização do Lugar, concretizado numa participação ativa e transversal entre escolas, Museu e a Associação LPAZ. A interação entre turismo e cultura surge como via para alcançar a sustentabilidade do Lugar através da estruturação dos serviços de apoio, aumento da capacidade de emprego traduzido no envolvimento da comunidade, despertando novos interesses nos residentes e orgulho de serem parte integrante de uma comunidade singular e em mudança. Pretende-se, contextualizar o LASM como polo de criatividade à semelhança do conceito de cidade criativa, como espaço dinâmico de experimentação e inovação e onde se geram sinergias na comunidade. Embora no presente não estejam reunidas as condições para uma candidatura ao programa UNESCO Cidades Criativas, as linhas de ação propostas criam a futura capacidade para gerar atividade cultural num trajeto dirigido para a integração no programa a médio prazo.

Todavia, toda e qualquer ação estratégica só subsiste se for apoiada num planeamento abrangente, pluridisciplinar e ajustado às condicionantes e particularidades do conjunto urbano classificado. Impõe-se “observar, aprender, interpretar, decidir, são hoje ações constantes e simultâneas que compõem um sistema, o do conhecimento ativo” (Rossa, 2015, p.108), só desta forma é possível dirigir ações para uma estratégia que conduza aos objetivos – inovação, participação e sustentabilidade.

“A expressão organizar espaço, à escala do homem, tem para nós um sentido diferente daquele que poderia ter, por exemplo, a expressão ocupar espaço. Vemos na palavra organizar um ocupar não possui e daí que usemos a expressão organização do espaço pressupondo sempre que por detrás dela está o homem ser inteligente e artista por natureza, donde resultará que o espaço ocupado pelo homem tende sempre para, caminha sempre no sentido de, tem como fim, a criação da harmonia do espaço, considerando que harmonia é a palavra que traduz exatamente equilíbrio, jogo exato de consciência e de sensibilidade, integração hierarquizada e correta de fatores”

Fernando Távora (2004)

6.1.2 OS BAIROS RESIDENCIAIS, OS EQUIPAMENTOS, O ESPAÇO PÚBLICO E VERDE – COMO INTERVIR

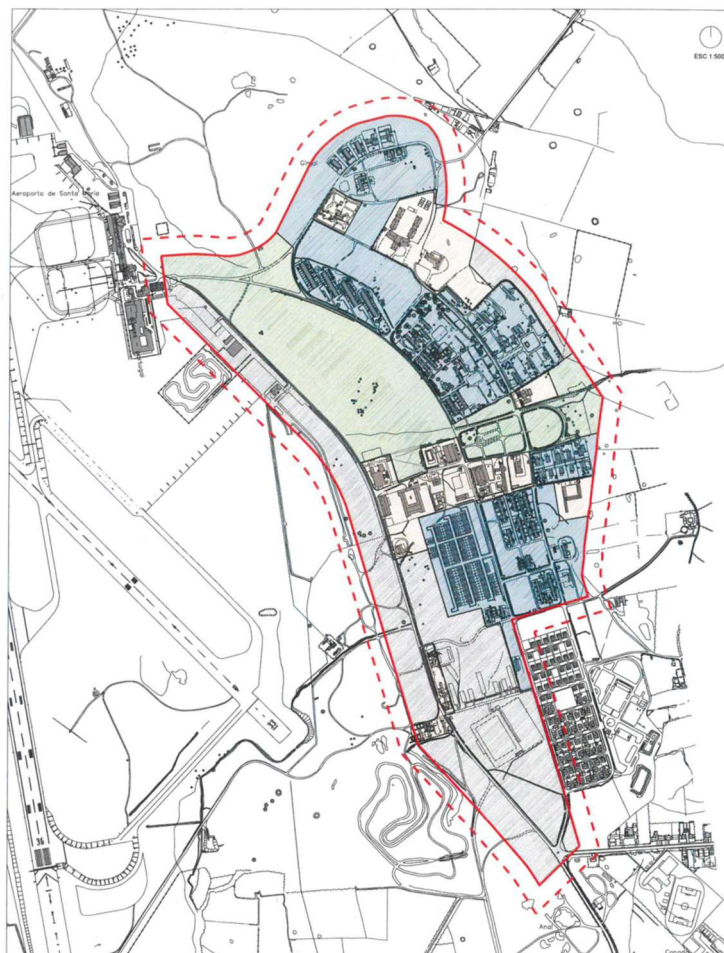


Figura 6.1 – Planta Com a Divisão Funcional Existente e a Preservar

Legenda

	ÁREA PROPOSTA A CLASSIFICAÇÃO		ESPAÇOS HABITACIONAIS
	ÁREA DE PROTEÇÃO - 50M		ESPAÇOS DE EQUIPAMENTOS, SERVIÇOS E COMÉRCIO
			ESPAÇOS VERDES
			ESPAÇOS EM CONFORMIDADE COM O PDM

A estrutura funcional existente e legada pelo conceito inicial de zonamento, revela-se ajustada à dimensão e vivência do Lugar. O zonamento da área habitacional e a relação próxima com o espaço verde, permite equilíbrio, harmonia e qualifica estes espaços para serem atrativos a

novos residentes, até pela oposição com a estrutura urbana da restante ilha. A concentração e organização dos equipamentos e das atividades comerciais, restauração, lazer e cultura, permite uma melhor fruição por parte dos visitantes e apresenta vantagens económicas para os diversos sectores. Esta estrutura, não converte o Lugar num espaço autossuficiente, mas complementa Vila do Porto, núcleo urbano que face às suas condicionantes espaciais e históricas não permite a implantação de equipamentos de grande porte e o consequente desenvolvimento de atividades culturais diversificadas.

A intervenção nos bairros residenciais assenta na manutenção das estruturas existentes. As ações de conservação, compreendendo como tal, o retardar o processo de degradação de um edifício e prolongar o seu tempo de vida com qualidade é preferencial a uma ação profunda, como a reabilitação ou a recuperação. A reorganização do espaço interior ou o aumento de área de implantação com a ocupação de parte da área do logradouro justificam-se face ao estado de degradação das edificações, a exequibilidade e inadequabilidade do espaço interior às exigências funcionais e de conforto. As demolições são ações inaceitáveis em zonas classificadas, excepcionando-se situações de perigo para a saúde pública. As ampliações devem procurar uma solução de equilíbrio e de coerência entre as referências do contexto preexistente e a volumetria, linguagem arquitetónica e materiais atuais.

Numa primeira fase, a construção de novos edifícios deve ser restrita ao preenchimento dos espaços vazios resultantes das demolições realizadas no Bairro de Santa Barbara, Bairro de Santo Espirito, Bairro de São Lourenço e no Bairro Operário. Numa fase posterior, as intervenções devem estar sujeitas ao previsto para cada unidade urbanística no plano de ordenamento a elaborar.

Os Princípios de La Valleta (ICOMOS 2011) apontam para que a “(...) a base das intervenções arquitetónicas (...) deve ser o respeito pelos valores e estratos históricos.” E ainda “A nova arquitetura deve ser consistente com a organização espacial da zona histórica e respeitar a sua morfologia tradicional, ao mesmo tempo que representa uma expressão válida das tendências arquitetónicas do seu tempo e lugar. Independentemente do estilo e expressão, toda a nova arquitetura deve evitar os efeitos negativos de contrastes drásticos ou excessivos e de fragmentação ou interrupções na continuidade do tecido e do espaço urbanos. Deve ser dada prioridade a uma continuidade da composição que não afete adversamente a arquitetura existente e, ao mesmo tempo, que permita uma criatividade exigente, abraçando o espírito do lugar.” Esta também é a abordagem do artigo “A Questão da Ocupação dos Vazios em Conjuntos históricos” de Nivaldo Junior e integrado no IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 2006, no qual se vão apontando as possíveis hipóteses de intervenção nos

vazios e ilustrando com casos e ponderando consequências, tendo assim concluído ser mais acertado e coerente uma arquitetura que associe de forma equilibrada referências ao contexto preexistente e uma linguagem contemporânea com a introdução de materiais e técnicas construtivas atuais. E esta é a opção que se visualizou para o Lugar. Uma arquitetura a marcar o seu tempo sem, no entanto, se sobrepor e anular a existente.

No Bairro dos Americanos e no Bairro da PSP, as novas construções devem estar sujeitas à organização da estrutura urbana própria de cada um destes bairros e o desenho arquitetónico dessas construções baseado na conceção do Quonset Hut. Esta opção permite que surjam soluções engenhosas de reinterpretação e desenho inovador na forma, material e sistema construtivo, mantendo-se desta forma continuidade e memória do património do Lugar.

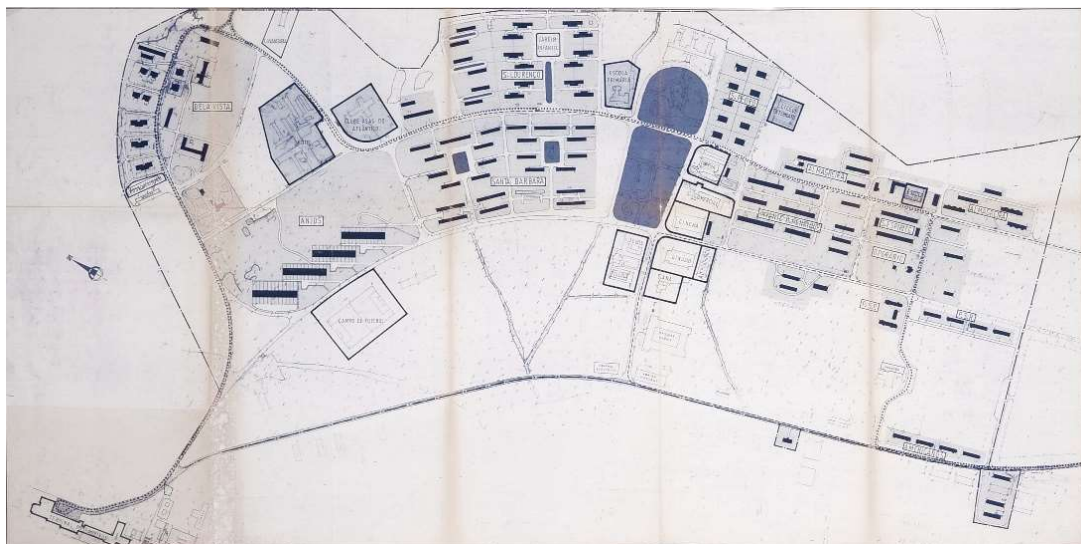


Figura 6.2 – Planta Antiga do LASM (Ilhas de Valor)

Nos restantes bairros, impõe-se a remoção das construções ilegais, arrumos e garagens, construídas pelos atuais residentes e implantadas no espaço verde público; melhoramento das vias de comunicação, principalmente as de acesso aos bairros e as de distribuição nos bairros; beneficiação do espaço público pela uniformização do mobiliário urbano, melhoramento do sistema de águas pluviais e revitalização do espaço verde. A distribuição e implantação do espaço edificado e do espaço verde constante na planta inicial do Lugar (Figura 6.2) pode ser um ponto de partida para a perpetuação da mesma forma de organizar a paisagem urbana, respeitar o desenho urbano e conservar o conceito de bairro como unidade morfológica e estrutural. Uma intervenção controlada de modo a uniformizar e consolidar o desenho urbano e suportada por uma operação urbanística de loteamento. É importante apontar que, a reutilização das estruturas edificadas existentes é a premissa que antecede a futura expansão

dos bairros. A implantação das novas construções segue e repete a morfologia, tipologia construtiva, número de habitações por cada bloco de edificações, sendo de manter a unidade funcional com habitação unifamiliar. Mas a regra estende-se aos alinhamentos das fachadas principais e posteriores; volumetria; altura da cércea; configuração da cobertura e inclinação das águas; altura da linha de cumeeira. Perante a reduzida área de algumas habitações, deve ser assumida a ampliação do edificado com a redução da área do logradouro; assim como, deve ser assumida a alteração da organização funcional da habitação sempre que esta não preencha as condições de habitabilidade exigíveis ou desejáveis para o bem estar e conforto ambiental de cada família.

As fachadas devem estar sujeitas à composição formal e métrica característica das edificações de cada bairro, sem no entanto, mimetizar. Um conjunto construtivo articulado entre as características intrínsecas existentes e a expressão da arquitetura contemporânea de modo a perspectivar no futuro as diversas fases de intervenção no Lugar, sem olvidar que se impõe planificar e construir para o bem estar e felicidade do homem comum, segundo o Arquiteto Keil do Amaral (Jornal Público, 2010).

No LASM, existem edifícios que dominam pela sua arquitetura e pela sua função social ou cultural. Edifícios que persistem no imaginário dos residentes, edifícios simbólicos na malha urbana. A sua reabilitação é fundamental para a concretização da estratégia, como impulsionadores da criatividade, inovação e cultura. Para tal, os edifícios devem ser sujeitos a intervenções mais ou menos profundas conforme o grau de inadequabilidade à atual ou futura função e estado de conservação. Até ao presente, as estruturas existentes não foram objeto de alterações significativas, mantendo as suas características iniciais e assim sendo, a sua autenticidade respeitada.

A reabilitação do edifício do Antigo Cinema do Aeroporto é relevante como polo de dinamização e divulgação cultural das artes prerrogativas regionais, nacionais ou mesmo internacionais. Presentemente, o edifício está sob a tutela da Direção Regional da Cultura, mas a exploração do edifício e definição da programação cultural será uma competência de entidade público-privada da Região.

Para o edifício da Antiga Padaria, destina-se a função de ser um centro de divulgação e de reinterpretação para a renovação e reinterpretação da gastronomia local e ser divulgada no espaço restaurante a integrar no edifício. Pretende-se um espaço onde possam ocorrer formações e desenvolver ações no âmbito da organização das feiras temáticas e assim atrair o envolvimento de toda a comunidade, nomeadamente da comunidade escolar pela interseção

com as atividades do Museu e ao qual se destina um papel de coordenação e de apoio na divulgação cultural.

O edifício das Antigas Oficinas como incubadora de empresas. Embora seja um projeto de reabilitação já concretizado pelas Ilhas de Valor com o objetivo de ser um centro de produtividade e de apoio a iniciativas empresariais para jovens locais e apresenta-se como fundamental para a concretização dos novos projetos a desenvolver no âmbito de uma estratégia económica.

Os dois edifícios Quonset Hut no Bairro do Americanos, como extensão do Museu de Santa Maria, acumulando um programa cultural diverso, abrangente e de complementaridade com as restantes atividades culturais do Lugar.

Para os edifícios Quonset Hut no Bairro da PSP, destinam-se duas vertentes distintas, como polo de divulgação e inovação do artesanato local e como polo da atividade turística. Pretende-se dinamizar a já existente atividade artesanal de transformação de tecidos ainda numa fase inicial, e, imprimir uma matriz que permita a divulgação e comercialização de produtos têxteis com design de qualidade no mercado regional e nacional. A realização de eventos como feiras de periodicidade mensal ou trimestral a serem realizadas conjuntamente com as restantes atividades, permitem divulgação e envolvimento direto de outros artesãos e criação de possibilidades futuras

Segundo o artigo na revista Science que aborda um estudo liderado por Jean- François Bastin, Laboratório Crowther, na Suíça, (Diário de Notícias, julho 2019) a reflorestação do planeta é a solução mais eficaz para combater as alterações climáticas, tendo o potencial de capturar dois terços das emissões de dióxido de carbono produzidas pela humanidade. Este estudo, é o primeiro a quantificar quantas árvores o planeta Terra pode suportar, onde elas poderiam existir e quanto carbono poderiam armazenar. E concluiu que há potencial para aumentar em um terço as florestas do mundo inteiro, sem afetar as atuais cidades ou as terras agrícolas. Seria o mesmo que reflorestar uma área equivalente a mais de 100 vezes o tamanho de Portugal. Ainda o mesmo estudo aponta para o enorme potencial de regeneração das árvores em zonas agrícolas e urbanas. E, destaca o papel dessas árvores no combate às alterações climáticas.

A regeneração e reflorestação do espaço verde do Lugar contribui para a revitalização da paisagem urbana do Lugar e para melhorar o ambiente do Concelho. A revitalização e organização do espaço público verde, semipúblico/semiprivado e privado e ainda do espaço de circulação passa pelo planeamento de ações concertadas e a constarem num plano de atuação e

de qualificação abrangente e versátil, com vista à reflorestação e manutenção da zona verde, com redesenho do espaço público sem alteração do traçado existente e conservando os elementos marcantes e caracterizadores do espaço público, como os muretes de pedra de marcação do limite de cada bairro, as valas do antigo sistema da rede de águas pluviais, as placas toponímicas, as paragens da urbana, as construções dos postos de transformação. Ao nível das vias de circulação, a reposição do betuminoso e uma maior definição da zona de transição entre a via e o verde, embora sem a integração de faixa de passeio.

A conservação dos espaços verdes públicos, semipúblicos/semiprivados e privados deve ser partilhada entre as entidades públicas locais, entidades públicas regionais e residentes, num compromisso social e de valorização da zona verde.

Cabe às Ilhas de Valor a responsabilidade de desencadear a execução e implementação de um plano de qualificação do espaço verde. No entanto, essa responsabilidade pode ser partilhada com a Direção Regional de Ambiente e ainda por parceiros locais ou regionais. A conservação regular a ser repartida pelas entidades públicas locais, entidades públicas regionais e residentes, num compromisso social e de valorização da zona verde.

A Câmara Municipal de Vila do Porto, a Direção Regional de Obras Públicas e a Direção Regional de Ambiente de Santa Maria, são as entidades públicas indicadas para a infraestruturação e manutenção do espaço verde público. A manutenção e organização dos espaços semipúblicos /semiprivados e privados é uma tarefa a ser adstrita aos moradores e incentivada pelas entidades públicas. Esses espaços com vocação para serem parte integrante de um jardim comunitário, em que a interação e contribuição do trabalho em conjunto de embelezamento, despertará e contribuirá para o sentido de comunidade, sentimento essencial para a revitalização do espaço.



Figura 6.3– Zona Verde (Foto da Autora) Figura 6.4 – Zona Verde (Foto da Autora)

6.2 CULTURA E PARTICIPAÇÃO

No âmbito do eixo da Cultura e Participação segue-se o exemplo da experiência realizada no edifício industrial reabilitado, a UfaFabrik, Centro Internacional de Cultura, em Berlim. A UfaFabrik é um antigo edifício industrial que estava destinado a ser demolido, mas que foi reabilitado instalar a nova funcionalidade. Este centro conjuga a promoção da cultura comprometida, intercâmbio cultural e educação cultural. Os objetivos estão dirigidos para a arte performativa e entretenimento, para encontros internacionais, festivais, conferências e projetos de arte como o envolvimento da comunidade. A atividade desenvolvida tem evoluído num processo crescente e visível no aumento de parcerias com diversos países e no âmbito da oferta de residências / estadias de trabalho para artistas e trabalhadores culturais. Atualmente está ativamente envolvida em várias redes culturais internacionais, como a ResArtis, a IETM e a TransEuropeHalles, <https://www.ufafabrik.de/de>

Exemplo de uma forma de potencializar um edifício antigo e prestes a ser demolido num foco de divulgação cultural e de empreendedorismo local.

6.2.1 MUSEU, O PROJETO DO FUTURO

O Governo Regional através da Direção Regional da Cultura, decidiu transformar um bloco de dois edifícios em espaço museológico como extensão do Museu de Santa Maria. Pretende-se efetivar uma ligação entre o atual polo do Museu em Vila do Porto, o futuro Museu no Lugar do Aeroporto e a futura musealização da Antiga Torre de Controlo do Aeroporto, no sentido de assegurar a futura estratégia. Nesse contexto, associa-se um objetivo diferenciado e autónomo a cada um dos polos, numa relação fortalecida de complementaridade e de conetividade entre os três polos. Ao polo do Museu na Vila, associa-se à tradição, à história local face à sua localização no núcleo antigo e classificado de Vila do Porto; ao polo do Lugar, relaciona-se com inovação, genialidade, saber, criatividade na conceção dos Quonset Hut e a Antiga Torre de Controlo do Aeroporto, uma referência histórica à construção do aeroporto e integração da ilha nas rotas da aviação no Atlântico.



Figura 6.5 – Quonset Hut – Fachada (Foto da Autora)



Figura 6.6 – Quonset Hut – Fachada (Foto da Autora)

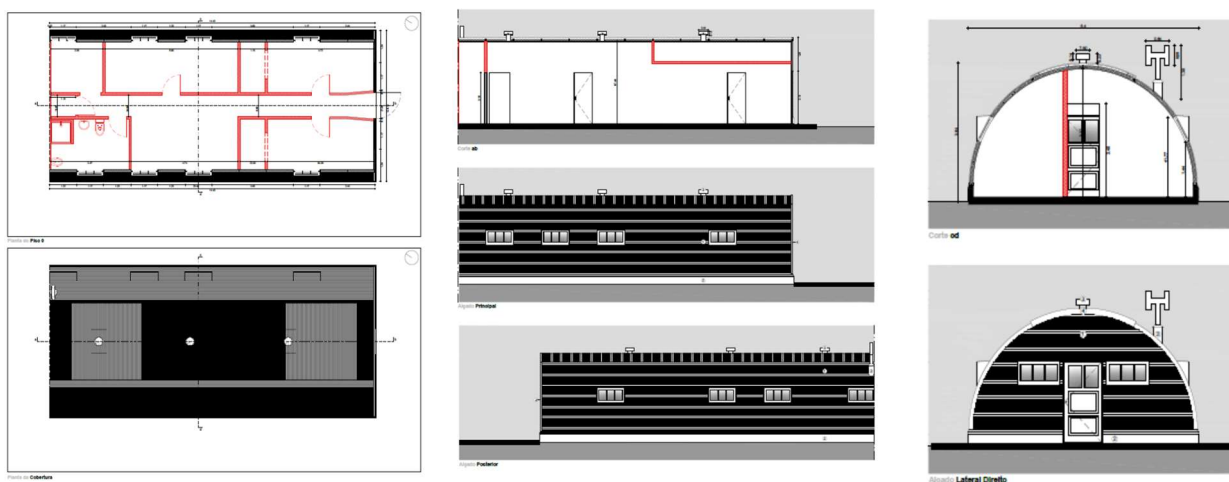


Figura 6.7 – Levantamento Arquitetónico de um Quonset Hut (Arqto Frederico Brix)

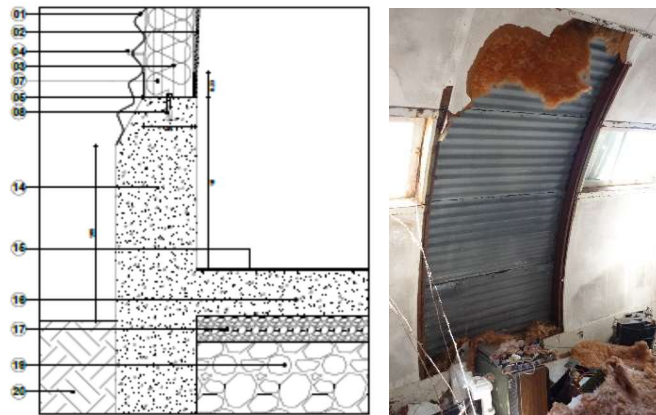


Figura 6.8 – Pormenores do Quonset Hut (Arqto Frederico Brix)

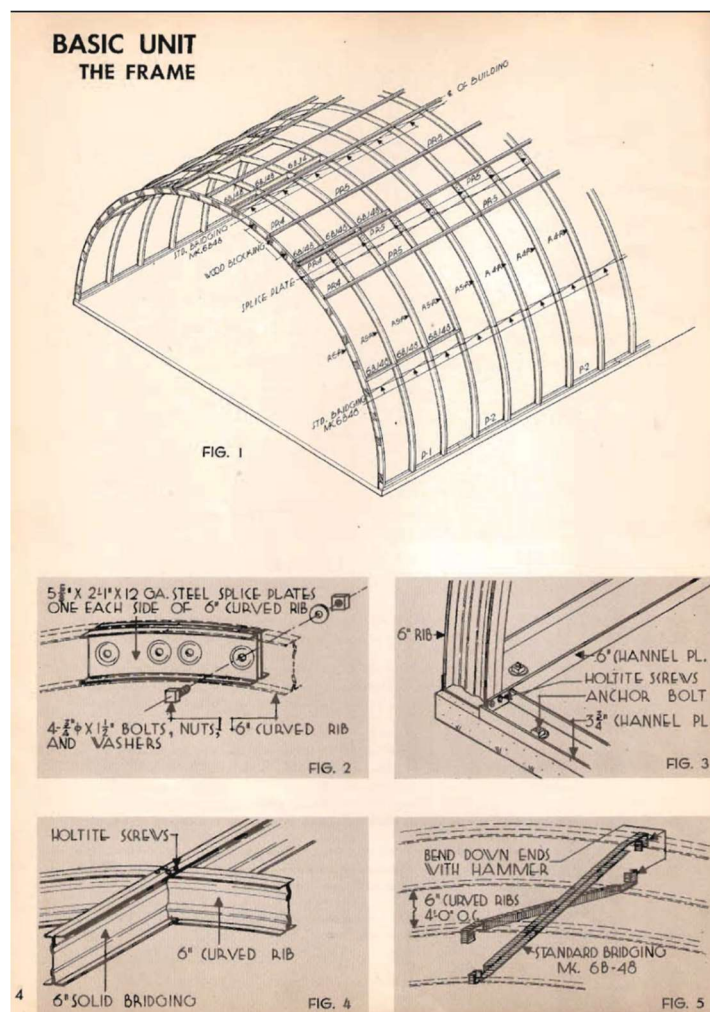


Figura 6.9 – Sistema Construtivo do Quonset Hut (Decker 2015)

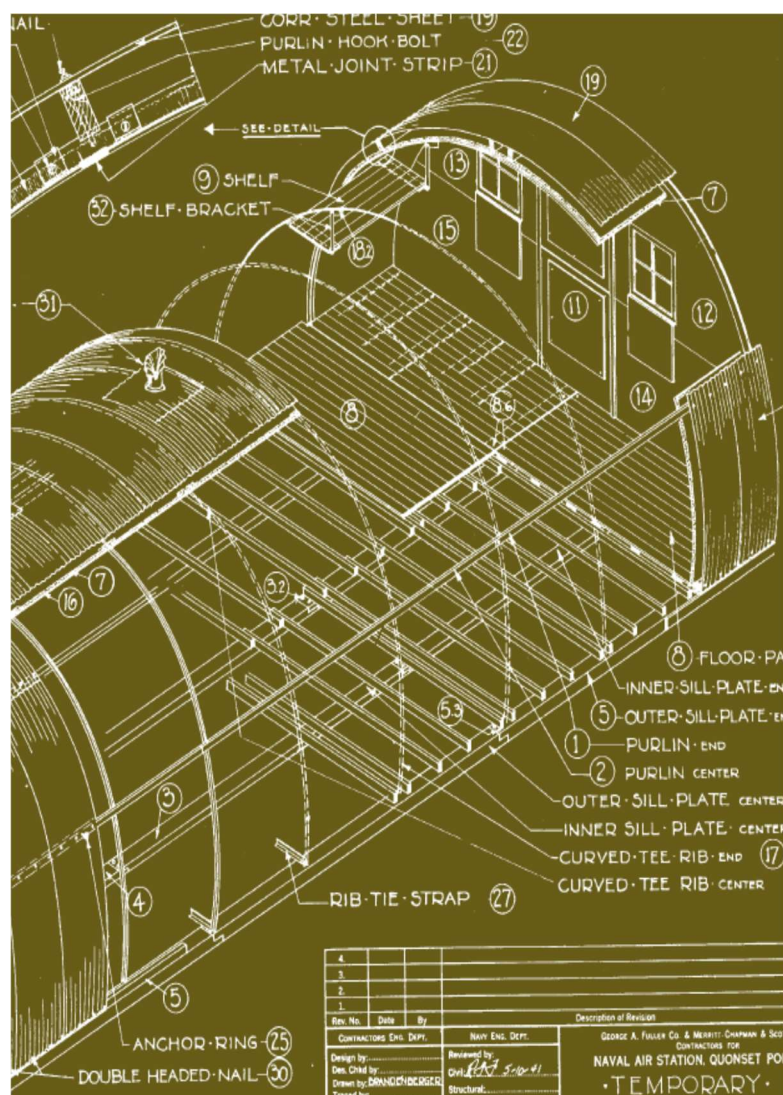


Figura 6.10 – Sistema Construtivo do Quonset Hut (Decker 2015)

A reabilitação dos dois Quonset Hut, apresenta-se como uma oportunidade de projetar o Lugar no circuito cultural do Arquipélago. Para tal, é preciso demonstrar um museu dinâmico, contrariando o conceito de um espaço fechado, exposição de objetos mais ou menos valiosos e sistematização de informação. A localização junto a uma das vias principais de distribuição facilita a acessibilidade e o espaço verde envolvente permite uma relação mais alargada do museu com o Lugar e com a população. Um museu como gerador de intercâmbio, reflexão e produção, um “...espaço dinâmico de práticas artísticas e culturais, de reflexão e de debate como meio de produção de formas de autonomia e de crítica cultural...um espaço de reflexividade e construção de pensamento (...), promovendo parcerias entre os diversos sectores envolvidos, reorganizando recursos e competências culturais e sociais; acreditando na e valorizando a

relação com a comunidade local, com a cidade e com o mundo” (Alice Semedo e Susana Medina, 2008-2009). Um programa objetivado para a transversalidade que promova paradigmas entre as artes, conhecimento e cidadania; acionar mecanismos de parcerias criativas com instituições culturais, educativas, empresas e outras; apoiar a produção e intercâmbio de ideias e práticas pela produção artística, exposições e informação sustentada em redes formais e informais; facilitar espaços de diálogo, de participação nos processos criativos; promover estratégias de revitalização e de regeneração urbana; diversificar e atrair públicos; encorajar a experiência, a descoberta e o desenvolvimento da criatividade; estimular artistas a invadir o espaço público com os seus projetos e conectarem com grupos específicos da comunidade.

A museografia abrange:

- Temas sujeitos a percursos criativos, diversificados e criativos;
- O edifício como documento histórico;
- O edifício como sistema construtivo;
- Temas relacionados com a arquitetura da forma, material e sistema construtivo do Quonset Hut.

A intervenção nestes edifícios passa por um projeto que preveja a manutenção do sistema construtivo, forma e idênticos materiais, através de ações de conservação e reparação, apoiadas por um projeto de arquitetura. O edifício como peça expositiva e ao qual se associam temas associados ao LASM e à ilha de Santa Maria, como a aeronáutica, a arquitetura, gastronomia, utilizando arte instituída e/ou emergente e devidamente integrados no contexto do programa museológico multidisciplinar e num programa museográfico de componente científica e tecnológica, soluções audiovisuais, projeções e de realidade virtual, no intuito da divulgação cultural e atração de visitantes. O exemplo do trabalho desenvolvido pelo Centro de Artes Digitais, Poblenou, Barcelona (ideal Barcelona.com/es/), numa experiência composta por peças imersivas de grande formato a 360°, realidade virtual, projeções e propostas interativas através da inteligência artificial, ilustra a proposta para o Museu. Associado a esta concepção, a atividade do Museu é complementada com workshops, formações e mesmo residências artísticas, explorando a arquitetura funcional do Quonset Hut. A envolvente aos edifícios e após arranjo paisagístico e melhoramento dos acessos pedonais, resulta num espaço apropriado para atividades lúdicas e recreativas associadas aos temas das exposições temporárias e para a realização de instalações no campo da arquitetura e da escultura, baseadas no conhecimento local e no desempenho funcional da estrutura Quonset Hut. Uma reinterpretação da forma, material e /ou sistema construtivo. Como exemplo e ilustrando a proposta, aponta-se o projeto da Casa do Chá em Frankfurt, Alemanha, de autoria Kengo Kuma & Associates, uma concepção vanguardista. A concepção tem como base a forma de um igloo e o sistema de ventilação cruzada. A técnica e o material, conferem ao edifício uma textura leve, pura, etérea, quase transparente, colocando-o numa fronteira entre o mundo real e o imaginário. O edifício

têm uma área de implantação de 31 m², altura 2,5m e foi executado em 3 meses. Um método de construção inovador, utilizando novos materiais mas baseada num edifício da arquitetura vernacular. construção inovador, utilizando novos materiais mas baseada num edifício da arquitetura vernacular.

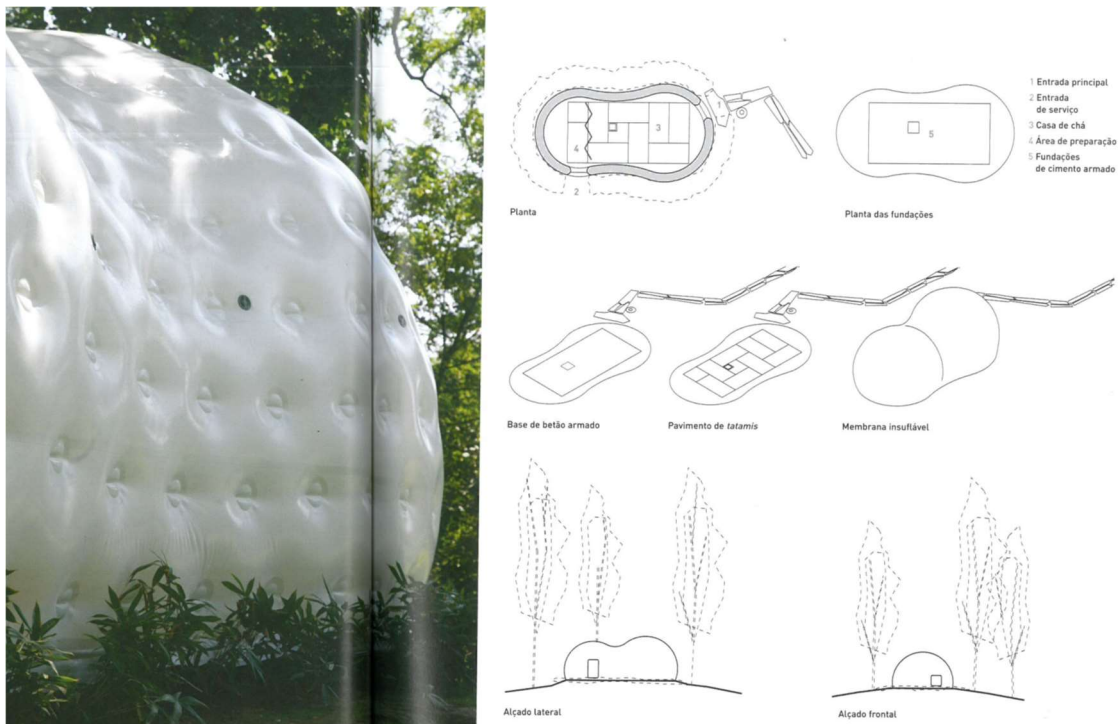


Figura 6.11 – Casa do Chá, vista geral, plantas e alçados, Frankfurt (Bahamón 2008)

Ou mesmo, o exemplo do projeto inspirado na casa tradicional indígena brasileira, a Oca. O pavilhão destinado a centro de discussão sobre a cultura nativa das diversas comunidades do país, construído no âmbito do Fórum Mundial das Culturas de 2004, em São Paulo, Brasil. Concebido por Königsberger Vannucchi Arquitetura, utiliza a forma e elementos típicos da cultura indígena, como a iluminação zenital ou um alto nível de transparência na construção, sem no entanto ser uma mera reprodução deste tipo de arquitetura. O edifício têm uma área de implantação de 324m², altura 4,5m e foi executado em 15 dias.

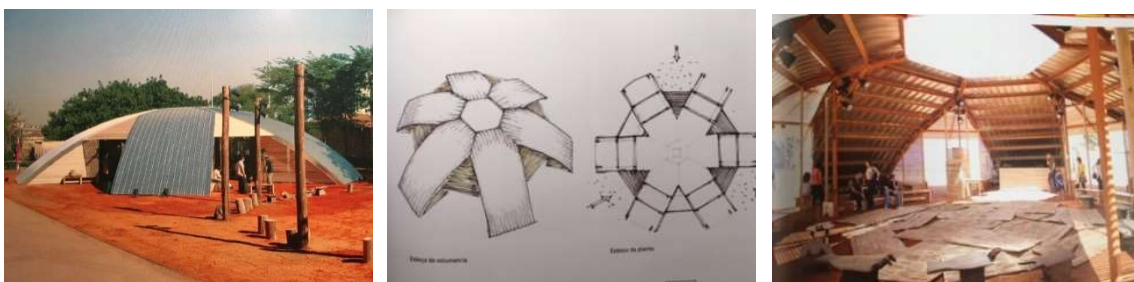


Figura 6.12 – Pavilhão A Oca, São Paulo (Bahamón 2008)

As atividades a desenvolver (exposições, formações, colóquios) no âmbito do programa do Museu devem ser realizados com uma periodicidade regular e devidamente integrados na estratégia global cultural do Lugar e participados por todos, quer entidades públicas, privadas e comunidade local. A Associação LPAZ, como motor para essa concretização, gerindo as atividades e elevando a qualidade dessas iniciativas, garantindo a presença de artistas locais, nacionais e estrangeiros e estimular o envolvimento da comunidade. A comunidade escolar em articulação com as atividades culturais a acontecer no Lugar e no sentido de inculcar uma visão imaginativa, clara, simples dos temas a serem abordados e suscitar espírito de participação dinâmica, coesão e inclusão na comunidade local. Ainda, e no âmbito do programa do Museu e para uma efetiva e eficaz concretização devem ser promovidas parcerias locais, regionais ou mesmo nacionais conforme os temas a desenvolver.

Mas o Quonset Hut, é também um espaço de para estimular a atividade produtiva local. O Governo Regional, através da Resolução nº 108/2016 de 25 de maio do Conselho de Governo, cedeu pelo prazo de dez anos à Associação Salvaterra – Associação de Desenvolvimento e Solidariedade Social Mariense, um módulo metálico, com vista ao armazenamento de bens, à distribuição de bens pelo Banco Alimentar e à dinamização da produção local de lã de ovelha. O Quonset Hut foi recuperado, tendo sido mantido na íntegra quer no interior quer no exterior. A atividade desenvolvida respeita à reutilização de roupas que após serem alvo de tratamento e corte são transformadas em mantas/toalhas, utilizando o tear manual. Como tal, e embora seja uma atividade já implantada no Lugar, integra-se perfeitamente no contexto da estratégia, como polo de reinterpretação e criatividade do artesanato da ilha a intersectar com as atividades culturais a desenvolver pelo Museu.



Figura 6.13 – Quonset Hut - Associação Salvaterra (Fotos da Autora)



Figura 6.14 – Planta de Localização

O Antigo Edifício das Oficinas agora reconvertido e incubadora de empresas com projeto de autoria do Arquiteto Frederico Brix foi objeto de reabilitação, numa tentativa de conciliar o programa com a identidade arquitetónica. Esta opção funcional decorre de existir na ilha uma camada jovem da população que pretende investir e afirmar-se pela criação de pequenas

empresas locais. Será uma logística relevante no panorama da ilha, criando postos de trabalho e fixação de jovens em Santa Maria, complementando a dinamização proposta na estratégia.

6.2.2 CIDADE CRIATIVA – COMO?

A XI United Nations Conference on Trade and Development, realizada em São Paulo, em 2004, definiu que a economia criativa é emergente e transversal à criatividade, cultura, economia e tecnologia. Ou seja, um conceito em evolução, baseado em ativos criativos, que potencialmente podem gerar desenvolvimento económico, assente em cinco pontos:

1. Pode estimular a produção de renda, a criação de emprego e a exportação de ganhos, promovendo a inclusão social, a diversidade cultural e o desenvolvimento humano;
2. Engloba aspetos económicos, culturais e sociais que se relacionam com objetivos de tecnologia, propriedade intelectual e turismo;
3. É um conjunto de atividades económicas baseadas em conhecimento, com uma dimensão de desenvolvimento e interligações em macro e micro níveis da economia geral;
4. É uma opção de desenvolvimento viável que necessita de políticas inovadoras e multidisciplinares, tendo por base uma relação interministerial;
5. No centro da economia criativa estão as indústrias criativas

E, a Convenção sobre Proteção e Promoção da Diversidade de Expressões Culturais, adotada pela Conferência Geral da Unesco, em Outubro de 2005, apontou o papel “(...) da criatividade como uma força na vida económica contemporânea, incorporando a preposição de que o desenvolvimento económico e cultural não são fenómenos separados ou não relacionados, mas parte de um processo maior de desenvolvimento sustentável em que o crescimento económico e o crescimento cultural podem surgir de mãos dadas” (Nações Unidas, 2010, pág. 10). “As cidades criativas são locais dinâmicos de experimentação e inovação, onde se criam novas ideias e onde pessoas de todas as classes sociais se reúnem para fazer das suas comunidades um lugar melhor para viver, trabalhar e divertir-se” como anota Daniela Costa no seu trabalho de mestrado sobre o tema, “Lisboa Cidade Criativa, Preparação de uma candidatura à Rede de Cidades Criativas da UNESCO” e referenciando Neil Bradford em “Creative Cities Structured Policy Dialogue Backgrounder”.

No caso do LASM e embora ainda não estejam reunidas as condições para integrar o Programa-Cidades Criativas, reúne potencial para e em conjunto com Vila do Porto gerar o dinamismo suficiente para se habilitar a uma candidatura a médio prazo. Para tal, definiu-se as linhas de ação dominantes para essa concretização, veiculando o Lugar para as áreas do artesanato e

gastronomia, atividade atrativas para o público em geral e por serem áreas que mais facilmente atraem público e o envolvimento da comunidade.

A Rede de Cidades Criativas foi criada pela UNESCO em 2004 e procura desenvolver a cooperação internacional entre cidades que identificaram a criatividade como um fator estratégico para o desenvolvimento sustentável. As cidades criativas desenvolvem iniciativas mediante parcerias entre os setores público e privado, organizações profissionais, comunidades, sociedade civil e instituições culturais. A rede também está comprometida com o desenvolvimento da Agenda para o Desenvolvimento Sustentável 2030 e seus objetivos são:

- Estimular e reforçar as iniciativas lideradas pelas cidades-membros para tornar a criatividade um componente essencial do desenvolvimento urbano por meio de parcerias entre os setores público e privado e a sociedade civil;
- Fortalecer a criação, produção, distribuição e divulgação de atividades, bens e serviços culturais;
- Desenvolver polos de criatividade e inovação e ampliar as oportunidades para criadores e profissionais do setor cultural;
- Melhorar o acesso e a participação na vida cultural, bem como o aproveitamento dos bens e serviços culturais, nomeadamente para os grupos e indivíduos marginalizados ou vulneráveis;
- Integrar plenamente a cultura e a criatividade no desenvolvimento de planos e estratégias locais.

Estes objetivos são enquadrados e traduzidos em sete temas, como a literatura, cinema, música, artesanato e arte popular, design, artes e media, gastronomia. A adesão à Rede processa-se através de uma candidatura ao programa da UNESCO e as propostas são coordenadas pela Comissão Nacional da UNESCO.

Aponta-se o caso da cidade de Sheki no Azerbaijão, cidade criativa no âmbito do artesanato e arte popular, prevê:

- “Iniciar um programa de marketing abrangente para melhorar a criação, produção, distribuição e disseminação local de artesanato e arte popular;
- Estabelecer o Instituto de Artes e Ofícios de Sheki; um centro de educação profissional em técnicas de artesanato, bem como habilidades empreendedoras, de gestão e marketing em criatividade e inovação;
- Desenvolver uma estratégia multistakeholder para o turismo cultural, visando melhorar o acesso às oficinas artísticas, especialmente para pessoas com deficiência;
- Organização da Feira Internacional de Artesanato e Folclore Sheki, semestral, com o objetivo de fortalecer parcerias com outras Cidades Criativas;

- Administrar uma rede regional de cidades de países de língua turca para estimular a integração dos setores de artesanato e arte popular nos planos de desenvolvimento local;
- Realização de um estudo de viabilidade de projetos que explorem novas potenciais rotas de turismo cultural que liguem Sheki a outras cidades da Rede nas áreas do artesanato e da arte popular, da gastronomia e da música.”<https://en.unesco.org/creative-cities/creative-cities-map>

Para a candidatura de Santa Maria a cidade Criativa da UNESCO será de considerar a revitalização do artesanato típico de Santa Maria, os barros, tecidos e cestaria, como mote para despoletar e criar artigos renovados de qualidade material e estética. A conjugação da manufatura tradicional com a inovação da reutilização de tecidos que a Associação Salvaterra pratica, é uma vertente a explorar e a cruzar com as atividades escolares, explorando a criatividade e simplicidade e converter o desenho infantil como base na manufatura das peças. Múltiplas ações e interações se podem desencadear através desta atividade de modo a envolver os residentes e as instituições locais. Ações orientadas para a criação, divulgação e distribuição dos produtos. Produtos a serem comercializados no espaço de confeção no Lugar, em loja na Vila e online, para uma divulgação alargada e de maiores oportunidades. Pretende-se que esta atividade ocupe os Quonset Hut e aqueles mais próximos da Associação Salvaterra para uma melhor coordenação da atividade.

Na outra vertente, a gastronomia, aponta-se o caso da cidade de Alba, Itália. “A cidade é conhecida como a Capital da Trufa Branca. Na década de 1990, a cidade também foi reconhecida como um ator fundamental na criação e no desenvolvimento do movimento Slow Food. Presentemente, a gastronomia continua sendo uma parte importante do desenvolvimento cultural e econômico da cidade; um lugar onde coexistem microempresas agrícolas, alimentícias e organizações multinacionais. A própria indústria é a principal fornecedora de empregos na área, empregando mais de 24.000 pessoas. Sede de uma das feiras de alimentos mais antigas da região, a Feira da Trufa Branca transforma o centro histórico de Alba em um epicentro gastronômico em nível internacional. Durante um mês em cada outono, a feira exhibe enogastronomia, design e arte para um grande público. Da mesma forma, a Feira Vinum transforma os espaços públicos em áreas de degustação dedicadas à descoberta de vinhos célebres de vinhedos históricos locais. Vinum recebe principalmente um público jovem e acolhe concertos e eventos onde a música encontra a gastronomia. O objetivo deste festival é sensibilizar e promover a proteção do património gastronómico do território junto da comunidade jovem. Para Alba, a valorização da cultura gastronômica local anda de mãos dadas com um processo de educação do consumidor e promoção de cadeias curtas de abastecimento. Alba dá particular ênfase ao fortalecimento e diversificação da oferta cultural através de eventos transversais como a organização de jantares em espetáculos teatrais, reconstrução de cardápios medievais e apresentação de livros de culinária durante a Noite Branca das Livrarias de Alba e

ainda desenvolve plataformas criativas que unem a gastronomia local ao setor artístico.”<https://en.unesco.org/creative-cities/creative-cities-map>

A revitalização e a reinterpretação da gastronomia local como modo de estimular a interação, a interajuda na comunidade e contribuir para o reconhecimento do seu valor e identidade. Associando a reabilitação do património edificado, nomeadamente o edifício da Antiga Padaria, a sua ampliação permitirá o incremento da atividade da restauração e a revitalização e dinamização da gastronomia local, pela interseção com as atividades a acontecer no Museu e no Cinema e devidamente sustentada na produção de produtos locais de qualidade, promovendo o surgimento de novos pequenos produtores agrícolas e empresários.

6.3 TURISMO CULTURAL

A atividade turística como contribuição para o envolvimento dos residentes e para a visibilidade e sustentabilidade do LASM. Pretende-se uma atividade resultante dos movimentos culturais a implementar e a desenvolver no Lugar e motivação para a reabilitação, construção de novas estruturas e de reinterpretação da forma, material ou sistema construtivo do Quonset Hut. Neste contexto, insere-se a adaptação dos Quonset Hut localizados no Bairro da PSP em pequenas unidades hoteleiras na vertente de turismo local de modo a “promover e gerir o turismo no respeito e valorização do património e das culturas vivas da comunidade de acolhimento” (ICOMOS, 1999). Uma gestão que evite conflitos entre a autenticidade dos edifícios e a sua adaptação a uma nova funcionalidade e exigências de conforto atuais e evitando o surgimento de ações negativas para o património a preservar como memória de um tempo certo. Pretende-se um turismo que olhe o Lugar com respeito, pretenda uma experiência diferenciada, calma e equilíbrio do local e simultaneamente participe nas atividades culturais do Lugar mas também visite os museus, o património edificado e o património natural disperso pelas diversas freguesias da ilha. <http://www.exploresantamaria.eu/>

Um edifício Quonset Hut permite a integração de dois apartamentos, perfazendo um total de 10 alojamentos. A total ocupação deste conjunto de edifícios (5) depende dos contratos de arrendamento e realojamento dos residentes em outras habitações. É uma oferta reduzida, mas que se pretende de qualidade, serve de esboço para se perceber e ponderar da necessidade de multiplicar a forma nos terrenos próximos e aumentar o número de alojamentos. Presentemente, os quatro hotéis e o alojamento local existente na ilha são suficientes face à procura, sendo exceção os meses de verão e mais propriamente no mês de agosto, quando acontece o festival de música” Maré de Agosto” na Praia Formosa. A acomodação numa daquelas estruturas particulares e históricas, associada à dinâmica cultural do Lugar, uma localização privilegiada

e uma boa divulgação pelos canais próprios, são fatores de atração de visitantes e favoráveis à preservação deste património e impulso para a dinamização do comércio e serviços de apoio.

Os Quonset Hut e na sua versão de unidades de alojamento turístico podem ser reconvertidos e terem uma imagem renovada e criativa. Esta reconversão da imagem a ser integrada nas atividades do Museu, no contexto de uma exposição, residência artística ou workshop.



Figura 6.15 –Quonset Hut – Uma Imagem Renovada - exemplos (Decker, 2005)

6.4 GESTÃO URBANA

Esta linha de ação tem como suporte o quadro legal em vigor já referenciado, embora muitas das vezes se tenha mostrado inoperante, não pelo seu conteúdo, mas pela falta de abrangência e atitudes de permissividade por parte das entidades. Recordemos a Recomendação sobre a Paisagem Histórica Urbana (UNESCO, 2011) no seu ponto 24, sublinha a necessidade de “Sistemas de regulamentação, os quais devem refletir as condições locais, podendo incluir medidas legislativas e regulamentares destinadas à conservação e gestão dos atributos tangíveis e intangíveis do património urbano, incluindo os seus valores sociais, ambientais e culturais. Os sistemas tradicionais e consuetudinários devem ser reconhecidos e reforçados, conforme necessário”. Neste sentido e para a concretização da futura estratégia, é necessário um quadro legal que define as regras de intervenção no tecido urbano e no edificado.

Tem-se como definição que o “Plano de Pormenor desenvolve e concretiza em detalhe as propostas de ocupação de qualquer área do território municipal, estabelecendo regras sobre a implantação das infraestruturas e o desenho dos espaços de utilização coletiva, a implantação, a volumetria e as regras para a edificação e a disciplina da sua integração na paisagem, a localização e a inserção urbanística dos equipamentos de utilização coletiva e a organização espacial das demais atividades de interesse geral” e abrange “Áreas contínuas do território municipal, que podem corresponder a uma unidade ou subunidade operativa de planeamento e gestão ou a parte delas”(<https://www.ccdrc.pt>) e ainda “ Plano de Pormenor adota o conteúdo material apropriado às condições da área territorial a que respeita, nos objetivos e nos fundamentos técnicos previstos nos termos de referência (...)”

A reformulação da legislação existente, Decreto Regulamentar Regional nº 6/2017/A de 21 de novembro, é exigível face à evolução e alterações decorridas no espaço urbano nos últimos tempos, mas também, porque este quadro regulamentar foi elaborado num contexto de transição e até à elaboração do plano de pormenor e de salvaguarda. A multiplicidade das áreas de estudo e escala do plano permite uma aproximação ajustada à dimensão e especificidade do Lugar e estabelecerá as medidas da gestão urbana para implementação da estratégia que se pretende para o Lugar e que no presente estudo se traça as linhas estruturantes. Pretende-se um plano que aponte medidas assertivas e com capacidade de envolver as entidades responsáveis; reconheça a conservação urbana como impulso para o desenvolvimento sustentável e considere os conceitos e recomendações do património e aplicados numa abordagem HUL (UNESCO, 2011) devidamente contextualizada ao Lugar no tempo presente preparando o futuro.

O financiamento público advém dos apoios financeiros atribuídos pelo Governo Regional para as ações de conservação dos edifícios pertença de privados, Decreto Regulamentar Regional nº23/2015/A de 29 de outubro, um sistema de apoio financeiro, a fundo perdido, para a conservação dos imóveis e conjuntos classificados de interesse público e ainda para correção de dissonâncias arquitetónicas em imóveis classificados e nas zonas de proteção, até ao valor máximo de 50% do custo da intervenção. Em particular para o LASM e em 2017, foi definido pelo Governo Regional um conjunto de bonificações com o objetivo de os atuais residentes terem possibilidade de compra da sua habitação e de atrair novos residentes para o Lugar.

A CMVP, instituiu a redução de IMI por um período de 5 anos, prorrogável por mais 5 anos a contar da data da conclusão da intervenção, no âmbito da aprovação da ARU (Áreas de Reabilitação Urbana) (cm-viladoporto.pt) e dos programas da Comunidade Europeia aplicáveis às regiões insulares. Mas o financiamento também pode provir de programas a serem criados e em conjunto pela CMVP, DRH, DRAC e Ilhas de Valor, no sentido de fomentar projetos de

parcerias para reforço do tecido económico local, à semelhança do Programa BIP/ZIP 2020 instituído pela Câmara Municipal de Lisboa (bipzip.cm-lisboa.pt).

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho tentou-se caracterizar o contexto geográfico, histórico, económico, social e apontar os valores urbanos do Lugar do Aeroporto, no sentido de esboçar linhas de ação para uma futura estratégia. Linhas de ação baseadas no seu património urbano e paisagístico, e potencial social e económico. Embora este estudo seja um esboço, é um contributo para conduzir à elaboração de um plano estratégico, tendo como premissas a valorização patrimonial e preservação da paisagem urbana. Apontou-se um conjunto de intervenções para o edificado e território, assim como ações a desenvolver no âmbito cultural para a reestruturação e surgimento de atividades económicas, no objetivo de melhorar a atratividade do Lugar e assegurar uma eficaz gestão urbana.

O estudo peca pela falta de pluridisciplinaridade, mas surge como positivo e válido se contribuir para a consciencialização da comunidade local e das entidades gestoras para a relevância patrimonial do conjunto classificado e ainda, se reafirmar o conceito subjacente à classificação como de interesse público e os objetivos da sua elevação a património regional. Pretendeu-se demonstrar que a associação dos valores tangíveis e intangíveis do Lugar com atividades culturais participadas pela comunidade local, conduz impreterivelmente ao desenvolvimento e dinamismo económico. Ações que ao serem corretamente dirigidas contribuem para a visibilidade, valorização social, asseguram um ambiente urbano equilibrado de conciliação e simbiose com a natureza, garantindo o bem-estar da comunidade local e a sua sustentabilidade social e económica.

O património urbano é o testemunho do passado, de acontecimentos históricos, das relações humanas e sociais reveladas na estrutura, organização e ou na sua arquitetura. A autenticidade, originalidade, singularidade ou a exemplaridade são valores que contribuem e permitem um caminho para a contemporaneidade de uma forma mais concreta e firme e que são expressas nas opções de gestão urbana, sociais e económicas. A classificação de um conjunto como bem público de acordo com a Lei 107/2001 de 8 de setembro, tem subjacente a proteção e valorização do bem e deve ser objeto de legislação específica.

Assim sendo, a abordagem deve passar pelo estudo aprofundado e múltiplo do espaço urbano, detetando os seus problemas e os aspetos positivos para encontrar as soluções adequadas que se concretizam em medidas legislativas e administrativas abrangentes. Neste processo o papel

da comunidade local e das entidades responsáveis da gestão urbana é relevante como intervenientes diretos na concretização das medidas, as quais devem ser permissivas a um contínuo ajustamento à realidade evolutiva, social e económica do espaço urbano e no objetivo de “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis” (Habitat III, 2016).

A Nova Agenda Urbana (Habitat III, 2016), assume, “Comprometemo-nos a valorizar de forma sustentável o património natural e cultural em cidades e aglomerados urbanos, de forma apropriada, tanto material quanto imaterial, por meio de políticas urbanas e territoriais integradas e investimentos adequados aos níveis nacional, subnacional, e local, para salvaguardar e promover infraestruturas e sítios culturais, museus, culturas e línguas autóctones, bem como o conhecimento tradicional e as artes, enfatizando o papel que exercem na reabilitação e revitalização de áreas urbanas como uma forma de reforçar a participação social e o exercício da cidadania”, e aponta para um desenvolvimento baseado em “economias urbanas dinâmicas, sustentáveis e inclusivas”, tendo como uma base o património cultural, mas também inclui a cultura como uma “componente prioritária dos planos e estratégias urbanas na adoção de instrumentos de planeamento, incluindo planos diretores, diretrizes de localização, códigos de obras, políticas de gestão costeira e políticas de desenvolvimento estratégico que salvaguardem uma gama diversificada de património e paisagens culturais materiais e imateriais, e protegê-los-emos de potenciais impactos negativos do desenvolvimento urbano.”

A intenção do Governo Regional de elevar o Lugar do Aeroporto a património pouco ou nada alterou a situação existente. A permissividade e abuso por parte das entidades públicas e dos privados é uma constante, porque fazer compreender à comunidade local e aos responsáveis pela gestão urbana a importância do passado, é um desafio. A falta de harmonização das competências administrativas dos agentes intervenientes, desconhecimento dos conceitos, princípios e recomendações internacionais sobre Património e da legislação em vigor são fatores que prejudicam o desempenho dos gestores da administração. Esta situação coloca em perigo a preservação dos valores urbanos do LASM, dado que ao serem tomadas decisões não ponderadas e não fundamentadas em regulamento, estas têm repercussões negativas na morfologia urbana, na sintaxe e na imagem do Lugar. Segundo Rossa, são estes os três elementos que perfazem a tríade da análise urbanística, (Rossa, 2013) e que conduzem a uma progressiva modificação da paisagem histórica, comprometendo a singularidade do conjunto, coesão social e o desenvolvimento sustentável.

A reabilitação urbana e o desenvolvimento cultural e económico do Lugar só serão efetivos se todos os agentes urbanísticos, públicos e privados, estiverem alinhados nos seus objetivos e partilharem as suas visões para criarem uma única visão de como intervir, envolver e predispor

a comunidade a uma atitude positiva e participativa. Pretende-se uma única visão, uma única gestão, uma gestão objetivada e equilibrada e de respeito pelo significado dos valores patrimoniais do Lugar e da comunidade local. Impõe-se um entendimento ativo e uma participação e coordenação entre entidades e a comunidade local. Como afirma Adelino Gonçalves “(...) *gestão urbana para se construir perspectivas socioculturais de conjunto, necessárias para reorientar o desenvolvimento urbano de uma forma coesa e integrada*” (Gonçalves, 2018, p.34). Uma coordenação efetiva por uma das entidades e com a participação das restantes, numa orgânica administrativa específica e ajustada à realidade do Arquipélago.

O presente estudo foi um autêntico desafio para autora, pela pesquisa subjacente à realização do trabalho a qual permitiu a perceção da dimensão do tema a desenvolver e a sua abrangência a outras áreas de estudo. Principalmente, adquiriu-se a noção da abrangência e significado dos conceitos patrimoniais, das recomendações e cartas patrimoniais, mas também da relevância e influência de historiadores, arquitetos e urbanistas no ajustamento de novos modos de olhar e de intervir no património urbano e paisagístico. Considera-se ter sido um exercício compensador face aos benefícios recolhidos da aquisição de conhecimento global e específico, permitindo uma mais ajustada perceção e correta análise das questões do património açoriano e que se colocam na intervenção em imóveis e conjuntos classificados e respetivas zonas de proteção.

Assim, seria compensador que o presente estudo fosse um contributo para a afirmação de uma gestão urbana consentânea com a memória e identidade do Lugar que se pretende preservar e transmitir às gerações futuras.

8 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Almeida, Vanessa F.E.P. (2017). Valores Urbanos e Património na Definição de Princípios de Intervenção: O Centro Histórico de Viseu. Dissertação de Mestrado de Reabilitação de Edifícios, apresentada ao Departamento da Faculdade de Engenharia Civil da Universidade de Coimbra.

ANA Aeroportos (1996). Aeroporto de Santa Maria 1946-1996. Açores: Aeroportos e Navegação Aérea, ANA, E:P.

Bahamón, A. E Cañizares, A.. (2008). Iglu, da Arquitetura Vernácula à Contemporânea. Lisboa: Argumentum.

Brix, Frederico. (2011). Relatório – Plano de desenvolvimento da zona envolvente ao aeroporto de Santa Maria. Santa Maria, Ilhas de Valor.

Calmeiro, M. Relvão; Gonçalves, Adelino. (2016). A participação, a inclusão, a coesão e a reabilitação do (ser) urbano. Revista da Associação Portuguesa de Adictologia nº3. 48-53.

Câmara Municipal de Vila do Porto. (2018). Relatório de Delimitação das Áreas de Reabilitação Urbana no Concelho de Vila do Porto. Disponível em:
www.cm-viladoporto.pt/SITE//ficheiros/documentos/152596004666584_orig

Carvalho, Ricardo (2016). A Cidade Social. Lisboa: Edições Tinta da China.

CCDRC (2012), “Guia Orientador – Revisão do PDM”, Coimbra. Disponível em:
<https://www.ccdrc.pt>

Choy, Françoise (2009). As questões do património, antologia para um combate. Lisboa: Edições 70.

Choy, Françoise (2008). Alegoria do Património. Lisboa: Edições 70.

Conselho da Europa. (2014). Convenção para a Salvaguarda do Património Arquitectónico da Europa. Lopes, F. & M. Correia. (255-264). Lisboa: Caleidoscópico.

Conselho da Europa. (1983). Resolução 813 da Assembleia Parlamentar sobre a Arquitectura Contemporânea. Lopes, F. & M. Correia. (251-253). Lisboa: Caleidoscópico.

Conselho da Europa. (1975). Declaração de Amesterdão. Lopes, F. & M. Correia. (193-201). Lisboa: Caleidoscópico.

Conferência do Ministros da Cultura. (2018). Declaração de Davos. Disponível em: <https://www.forumdascidades.pt/content/declaracao-de-davos-para-uma-cultura-da-construcao-de-qualidade>

Cullen, Gordon (1971). Paisagem Urbana. Lisboa: Edições 70.

Decker, Julie e Chiel, Chris. (2005). Metal Living for a Modern Age. New York: Princeton Architectural Press.

Diário da República nº 224/2017, Série I de 2017-11-2. (2017). Decreto Regulamentar Regional nº6/2017/A de 21 de novembro - Regime Especifico de Proteção e Valorização do Património Cultural Imóvel do Lugar do Aeroporto de Santa Maria. Disponível em: <https://data.dre.pt>

Diário da República nº24/2015, Série I de 2015-02-04. (2015). Decreto Legislativo Regional nº3/2015/A de 4 de fevereiro - Regime Jurídico de Proteção e Valorização do Património Cultural Móvel e Imóvel. Disponível em: <https://data.dre.pt>

Diário da República nº212/2015, Série I de 2015-10-29. (2015). Decreto Regulamentar Regional nº23/2015/A de 29 de outubro - Regime de apoios a conceder pela administração regional autónoma à preservação do património cultural imóvel e móvel da Região Autónoma dos Açores, pertencente a entidades privadas. Disponível em: <https://data.dre.pt>

Diário da República nº 209/ 2001, Série I-A de 2001-09-08. (2001). Lei 107/2001 de 8 de setembro -Lei de bases do Património Cultural. Disponível em: <https://data.dre.pt>

Diário da República nº43/2012, Série II de 2012-02-29. (2012). Plano Diretor Municipal de Vila do Porto, Aviso nº 3279/2012, de 29 de fevereiro. Disponível em: <https://data.dre.pt>

Diário da República n.º 104/2020, Série I de 2020-05-28. (2020). Resolução nº25/2015/A de 18 de agosto, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores. Disponível em: <https://data.dre.pt>

Diário de Notícias. (2019). Reflorestação é a melhor solução para combater alterações climáticas. Disponível em: <https://www.dn.pt/vida-e-futuro/reflorestacao-e-a-melhor-solucao-para-combater-alteracoes-climaticas-11078529.html>

Direção Regional do Território (2015). Cidades Sustentáveis 2020. Disponível em: file:///E:/DOCS/2015_cidades_sustentaveis_2020.pdf

Figueiredo, Jaime. (1954). Ilha de Gonçalo Velho. Lisboa: C.de Oliveira, Limitada.

Fortuna, Carlos; Gonçalves, Adelino; Carvalho, José; Leite, R. Proença; Peixoto, Paulo; Abreu, Paula; Ferreira, Claudino. (2015). Paisagens Socioculturais Contemporâneas. Cescontexto, Debates nº 12. Disponível em: www.ces.uc.pt/cescontexto

Gomes, Adelino. (2010).Revistar Keil do Amaral nos cem anos do seu nascimento. Jornal Público.

Gonçalves, Adelino. (2018). Património Urbanístico e Desenvolvimento: uma década de estudos sobre a dimensão urbana do património. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.

ICOMOS, 1964, Carta de Veneza, sobre a conservação e o restauro de monumentos e sítios. II Congresso Internacional dos Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos. Lopes, F. & M. Correia. (121-125). Lisboa: Caleidoscópico

ICOMOS, 1976. Carta sobre o Turismo Cultural. Lopes, F. & M. Correia. Património Cultural. Critérios e normas internacionais de proteção. (203-205). Lisboa: Caleidoscópico

ICOMOS, 1987. Carta Internacional para a Salvaguarda das Cidades Históricas. Lopes, F. & M. Correia. Património Cultural. Critérios e normas internacionais de proteção (265-268) Lisboa: Caleidoscópico

ICOMOS, 1987. Carta Internacional para a Salvaguarda das Cidades Históricas. Lopes, F. & M. Correia. Património Cultural. Critérios e normas internacionais de proteção. (265-268) Lisboa: Caleidoscópico.

ICOMOS, 1976. Carta sobre o Turismo Cultural. Lopes, F. & M. Correia. Património Cultural. Critérios e normas internacionais de proteção. (203-205). Lisboa: Caleidoscópio.

ICOMOS. (2011). Princípios de La Valleta. Disponível em:

https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/Valletta_Principles_Portugese.pdf

Ideal, Centre de artes Digitais. Disponível em: <https://idealbarcelona.com/es>

Inventário do Património Santa Maria (2005). Disponível em: <https://www.iac-azores.org/iac2018/projetos/IPIA/smaria/vilaporto/index.html>.

Junior, Vivaldo V. de Andrade. (2006). A questão da ocupação dos vazios em conjuntos históricos. IX Seminário de história da cidade e do urbanismo. São Paulo.

Kull, Beatriz Mugayar. (2012). Gustavo Giovannoni. Textos escolhidos. Artes e Ofícios. Disponível em:

https://www.academia.edu/11931243/Beatriz_Mugayar_Kühl_org_Gustavo_Giovannoni_Textos_Escolhidos

Lamas, José R. G. (2014). Morfologia Urbana e Desenho da Cidade. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Larsen, P e Logan, W.. (2018). World Heritage and Sustainable Development. New Directions in World Heritage Managment. New York: Routledge.

Leite, A. Reis. (2014). Açores, Cidade e Território, Quatro Vilas Estruturantes. Angra do Heroísmo: Instituto Açoriano de Cultura.

Lopes, Flávio (2013). As Zonas de Proteção ao Património Arquitetónico, Para Que Servem? Casal de Cambra: Caleidoscópio Edições e Artes Gráficas, S.A.

Lopes, Flávio e Correia, Miguel B.. (2014). Património Cultural – Critérios e Normas Internacionais de Proteção. Casal de Cambra: Caleidoscópio Edições e Artes Gráficas, S.A..

LPAZ. (2019). Roteiro do aeroporto de Santa Maria. Disponível em:

<https://roteiropaz.wixsite.com>

Lynch, Kevin (1982). A imagem da cidade. Lisboa: Edições 70.

Lynch, Kevin (2018). A Boa Forma da Cidade. Lisboa: Edições 70.

Magnachi, Alberto (2017). A Bio região Urbana, Pequeno Tratado sobre o Património, Bem Comum. Matosinhos: ESAD.

Matos, A, Meneses, A, Leite, José. (2008). História dos Açores. Angra do Heroísmo: Instituto Açoriano de Cultura

Miguel, Juan. León Hernández (2013). Autenticidad y Monumento. Madrid: Abada Editores.

Monteiro, António. (2015). As Ilhas nas Relações Internacionais: Santa Maria no Séc. XX. Dissertação de Mestrado de Relações Internacionais apresentada à Universidade dos Açores.

Nações Unidas – Habitat III, Relatório Nacional (2016). Disponível em: www.HabitatIII.dg.territorio.pt

Nemésio, Vitorino (1998). Corsário das Ilhas. Lisboa: Edição Obras Completas de Vitorino Nemésio, vol. XVI. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda.

ONU (2016). Sustainable Development Goals. Disponível em:

<https://sustainabledevelopment.un.org/?menu=1300>

Ordem dos Arquitetos. Arquitetura Popular dos Açores. Lisboa.

Portas, Nuno; Domingues, Álvaro; Cabral, João (2007). Políticas Urbanas. Tendências, estratégias e oportunidades. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Reis, Rosélio. (2020). Instantes do Passado. Lisboa: Chiado Books.

Rossa, W., Calafate Ribeiro, M (2015). Urbanismo ou o Discurso da Cidade-Patrimónios de Influência Portuguesa: modos de olhar. (477-519). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Rossa, W. (2013). Fomos condenados à cidade. Universidade de Coimbra.

Rossi, Aldo (1977). A Arquitetura da Cidade. Lisboa: Edições Cosmos.

Távora, Fernando (2004). Da organização do Espaço. Porto: FAUP publicações.

Telo, A.J. (1993). Os Açores e o Controlo do Atlântico (1898-1948). Lisboa: Edições ASA.

UNESCO. (2015). The HUL Guidebook. Disponível em: <file:///E:/DOCS/hul%20book.pdf>

Ufa Fabrik, Berlim. Disponível em: <https://www.ufafabrik.de/de>

UNESCO, ICCROM e ICOMOS. (1994). Documento de NARA sobre a autenticidade do património cultural. Lopes, F. & M. Correia. (303-318). Lisboa: Caleidoscópio.

UNESCO Creative Cities Network (UCCN). (2004). Disponível em:
<https://en.unesco.org/creative-cities/home>

UNESCO. (2011). Recomendação sobre Paisagem Histórica Urbana. Disponível em:
https://unescoportugal.mne.gov.pt/images/cultura/recomendacao_sobre_a_paisagem_historica_urbana_unesco_2011.pdf

Vilarinho, Sónia. (2017). Entre Mar e Ria. A Cultura do Mar na definição de uma nova estratégia de desenvolvimento para a Gafanha da Nazaré. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. Disponível em: <https://estudogeral.sib.uc.pt/handle/10316/81640>