

SOBRE A HISTÓRIA DO VOO À VELA E DA ENCOSTA DE SANTA IRIA.

Tive o primeiro contacto com a nossa encosta quando, depois de um grande interregno no aerodelismo, desde o tempo do voo circular nos meus 14-16 anos, no final de 1984, me decidi a recomeçar com os planadores R/C. Com alguma dificuldade, por não dispor de informações exactas, acabei por dar com o sítio que me fora indicado numa loja de Lisboa, como o local por excelência para o voo com planadores. De facto aí pude constatar as excepcionais condições naturais da encosta e contactar com vários adeptos, quer do aerodelismo quer da asa delta. Só depois, como eventualmente aconteceu com muitos outros de nós, me fui apercebendo que a história do local era muito mais antiga, remontando aos primórdios dos voos com planadores em Portugal. A história desta encosta é por certo muito interessante mas que eu saiba ainda se encontra por fazer. Apesar de ter a consciência do seu carácter ainda incompleto e mesmo imprecisos em algumas aspectos ou datas, em especial no que se refere ao período anterior a 1985 que não acompanhei pessoalmente, julgo ser interessante apresentar desde já alguns marcos históricos que pude coligir com a ajuda de várias fontes. A todos que disponham de mais informações peço ajuda para me corrigirem e acrescentarem o que for possível de modo a não deixar no esquecimento alguns dos aspectos da sua história.

A acreditar na Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, os primeiros voos à vela registados em Portugal como recordes pelo Aeroclube de Portugal datam de 21-XI-1909 (com 5m de altura e 30m de distância !) por dois alunos do então Instituto Industrial, que foram os percursos do voo à vela entre nós, realizados em terrenos perto da estrada entre Algés e Linda a Pastora. A primeira escola de voo à vela só surgiu entre nós em 1937 na sequência da vinda a Portugal da legendária recordista Alemã Hanna Reitsch. Era a escola "Bartolomeu de Gusmão", integrada na Mocidade Portuguesa, que teve uma curta duração, ministrando cursos rudimentares na zona da Amadora Algueirão (provavelmente numa encosta que fica hoje por detrás do hipermercado Continente e do actual Hospital Amadora Sintra). Como todos agora bem sabemos essas são encostas relativamente fracas e sobretudo muito inferiores à de Santa Iria de Azoia.

Não admira portanto que Santa Iria de Azoia, onde se realizavam já com regularidade alguns voos, pelo menos desde 1941, altura em que foi reconhecida por Simão Aranha, tenha sido o local escolhido para em 1946 se fazer instalar o *Grupo Aeroexplorador*, a organização oficial que verdadeiramente se pode considerar como a primeira escola regular de planadores em Portugal. Nessa data estava equipada fundamentalmente com material de origem alemã, 9 veleiros (SG-38 ?), 4 planadores (Grunau Baby?) e 2 aviões para reboque. Inicialmente os lançamentos eram efectuados com cabos numa rampa localizada perto de onde actualmente fica o radiofarol de aproximação ao aeroporto da Portela. No entanto as instalações desta Escola, inicialmente em Manjões, foram depois (em 19.. ?) transferida para o vale, perto da Granja de Alpriate, onde ainda hoje se podem ver junto à estrada EN-155, em baixo do MARL, o *hangar* em estado de acentuado abandono. Quer inicialmente por lançamento na encosta, quer depois por reboque a partir do vale, as condições daquele sítio permitiam a prática e o ensino regular de voo à vela apoiados quer em ascendentes orográficas que eram praticamente garantidas em toda aquela encosta bem exposta aos ventos dominantes, quer em fortes térmicas geradas no vale. Esta escola funcionou regularmente até 1959, quando com a construção do aeroporto da Portela de Sacavém se tornou incompatível com o tráfego aéreo.

Foi nesta encosta que, com o advento do rádio controle acessível ao público, se iniciaram também os primeiros voos regulares com modelos planadores na década de setenta, embora haja a memória de voos de planadores R/C mais antigos na área de Lisboa, nomeadamente de, Sebastião Camões Vasconcelos, que em 1969 voou com um modelo. nas encostas de Barcarena (curiosamente este mesmo modelo, nas suas sucessivas reconstruções ainda voa hoje com mais de 25 anos nas mãos do seu filho, Luís Vasconcelos, o empenhado editor deste boletim). Talvez tenha sido Carlos Vicente em 1971-2 (actualmente dono duma conhecida loja de modelismo em Lisboa) quem primeiro tenha feito voar planadores R/C em Santa Iria (um Cirrus da Graupner) que anteriormente havia também experimentado nas encostas da zona da Amadora. Uma vez mais foram as excepcionais condições naturais que para aí atraíram os aeromodelistas dos planadores ao longo de toda a década de 70, em detrimento de outros locais não tão favoráveis. No início da década de 80 o local era já intensamente frequentado, especialmente aos fins de semana, por aeromodelistas, adeptos da asa delta e muito público curioso. Entre os aeromodelistas destacava-se um grupo centrado no Aero Clube de Portugal muitos deles hoje sócios da APSIA desde a sua primeira hora e que para aí começaram a ir voar regularmente desde 1978-80 (Carlos Bastos 78-9, José Duro da Costa, António Bento 80-81, Ricardo Moreira, António Mónica, José Mourão, entre outros que se lhes foram juntando). Toda esta diversidade de frequentadores, chegava mesmo já a criar alguns problemas de convivência entre os diferentes utentes do local.

Em 1984-1985 inicia-se o Aterro Sanitário Intermunicipal junto à encosta. Nessa altura um grupo de adeptos do Aeromodelismo e da Asa Delta (Imirene Xavier, Carlos Bastos, José Navalho, Constantino Mourão, ...) tiveram como utentes dessa encosta uma entrevista com o então presidente da Câmara de Loures, Severiano Falcão, depois encaminhada para o vereador Eduardo Baptista. Na sequência destes contactos foi revisto o traçado da rede de vedação do perímetro do aterro, cujos postes chegaram a estar implantados na frente da actual encosta de voo e ficou acordado assim reservar a área que ainda hoje usamos para aquelas modalidades. No entanto pouco depois (1986?), na sequência de uma queixa do piloto dum avião comercial em aproximação ao aeroporto da Portela, o voo com asas delta na altura (e consequentemente agora também com *parapentes*) veio a ser proibido pela Direcção Geral de Aeronáutica Civil naquele local, que ficou assim reduzido à prática do aeromodelismo. O período seguinte foi depois marcado por fases com alguns problemas de acesso ao local, em especial durante o Inverno em que a constante movimentação de máquinas e viaturas no aterro nem sempre deixava transitável de carro o acesso ao local de voo.

Importa referir que na sua configuração inicial (natural) o terreno tinha na actual zona de aterragem mais cerca de 1,5 m de cota, formando aquilo a que chamávamos uma *mama* separada do alto, onde actualmente se situam as redes na traseira da encosta, por um pequeno vale. Por isso, embora as condições de voo na encosta fossem como hoje excelentes, a aterragem era particularmente difícil, já que só dispúnhamos de cerca de 30 m sem turbulência à frente da *mama*, e para trás ou aos lados desta, havia forte turbulência e rotoras que tornavam o desfecho de qualquer aterragem nesse local completamente imprevisível. Nessa altura saber aterrar em Santa Iria era mesmo só para os mestres!

Julho de 1989: por minha iniciativa é entregue na CML, através do Vereador Eduardo Baptista, um pedido assinado por 29 aeromodelistas para que o local fosse nivelado com terraplenos ou aterros e depois arrelvado. Talvez também porque este vereador tinha sido na sua juventude aeromodelista e tivesse já acompanhado o

processo anterior, o pedido foi prontamente aceite e encaminhado. Os trabalhos de terrapleno vieram no entanto a iniciaram-se só em 1990 e prolongaram-se com lentidão e dificuldades até 1991. Nesse período a utilização da encosta, que já não era grande devido aos referidos problemas de acesso, veio a reduzir-se muito. Em Novembro de 1991 o interesse de preservar aquela área para o aeromodelismo é relembrado em nova exposição ao Presidente da CMLoures. O arrelvamento do campo, previsto logo desde o início, só é realizado pela Câmara em Abril de 1992. Devido à época tardia da sementeira e ao ano de seca, a erva teve algumas dificuldades de crescimento e instalação, logo agravados por pastoreio selvagem. Em 1993 foram acabadas de aterrar as partes laterais e traseiras à zona central de aterragem que fora anteriormente arrelvada. Assiste-se neste ano a um lento reinício da utilização da encosta, ainda com problemas de acesso ao local no Inverno e nos períodos de chuva.

Em 22 de Outubro de 1993 um grupo de 13 aeromodelistas decide a criação da APSIA, com o objectivo prioritário da defesa do local de voo em Santa Iria, aprova o seu primeiro projecto de estatutos e escolhe os corpos gerentes. Para esta decisão muito contribuiu uma entrevista de Junho de 1992 de Manuel Almeida e Jorge Alves com um assessor do vereador da cultura, na qual se tornou patente que a Câmara estava aberta a conceder facilidades no local para os aeromodelistas desde que estes se apresentem organizados numa Associação.

Em Fevereiro de 1994, é feito novo caminho para o local de voo que permite acesso em quaisquer condições. Realiza-se o I encontro da APSIA a 8 de Maio de 1994 com grande sucesso e participação alargada a mais de 25 pilotos. Uma primeira tentativa para 20 de Fevereiro teve de ser adiada para aquela data por falta de vento. A 14 de Abril é feita a escritura pública de constituição da APSIA, que se torna assim legal com a sua publicação no Diário da República a 30 de Maio. São logo depois reencetados contactos oficiais com a CMLoures, que em Janeiro de 1995 receberam o apoio formal da Junta de Freguesia de Santa Iria de Azóia, com vista a um protocolo de cedência dos direitos de utilização do local de voo para a APSIA. Mas isto já é história muito recente à espera de acabar de ser contada mais tarde por outra pessoa.

Em resumo, penso que toda esta história mostra bem que as excepcionais condições naturais da encosta de Santa Iria garantirão que prática do voo à vela (agora com modelos) será sempre uma constante dessa encosta, como o testemunha o recente recrudescimento do interesse dos aeromodelistas por esse local. O voo à vela certamente sobreviverá aí por muitos anos, quer à natural evolução da prática quer à renovação das sucessivas gerações de entusiastas. Em todo este processo o Aterro Sanitário, que surgiu inicialmente como um inconveniente e uma perturbação, revelou-se depois como o nosso melhor aliado para garantir a preservação do voo naquele local, que de outro modo, além de postes e árvores já estaria invadido por construções.

Sacavém, 1 de Julho de 1995.

(Texto inicialmente publicado no Planador, revisto a 17 de Outubro de 2004)

Manuel Leite de Almeida