ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

COMISSÃO PERMANENTE DE ECONOMIA

RELATÓRIO

PETIÇÃO N.º 41/XI – PETIÇÃO A FAVOR DA SUSPENSÃO DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO CIVIL NO ESPELHO DE ÁGUA DO PORTO DA HORTA, TAL COMO SE ENCONTRAM PREVISTAS NA 2.ª FASE DO PROJETO DE REORDENAMENTO DO PORTO DA HORTA

PONTA DELGADA
24 DE JANEIRO DE 2020

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
ARQUIVO
Entrada 266 Proc. n.º 45.10.01
Data: 2020.01.24 Nº 41/XI

TRABALHOS DA COMISSÃO

A Comissão Permanente de Economia reuniu no dia 29 de outubro de 2019, na Delegação da ALRAA em Ponta Delgada, São Miguel, com recurso a videoconferência e procedeu à análise e emissão de parecer sobre a **Petição n.º 41 – "Petição a favor da suspensão das obras de construção civil no Espelho de Água do Porto da Horta, tal como se encontram previstas na 2.ª fase do Projeto de Reordenamento do Porto da Horta".**

1º. CAPÍTULO – INTRODUÇÃO

A 3 de setembro de 2019 deu entrada na Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores uma petição, à qual foi atribuído o n.º 41/XI, intitulada **"Petição a favor da suspensão das obras de construção civil no Espelho de Água do Porto da Horta, tal como se encontram previstas na 2.ª fase do Projeto de Reordenamento do Porto da Horta".**

A petição reúne um total de 1.732 (mil setecentas e trinta e duas) assinaturas, tendo como primeiro signatário o Sr. José Eduardo Bicudo Decq Mota.

Por despacho da Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, a referida petição foi remetida à Comissão de Economia, para relato e emissão de parecer.

2º. CAPÍTULO – ENQUADRAMENTO JURÍDICO

O direito de petição, previsto no artigo 52.º da Constituição da República Portuguesa, é exercido nos termos do disposto no artigo 9.º do Estatuto Político-administrativo da Região Autónoma dos Açores, na redação que lhe foi dada pela Lei n.º 2/2009, de 12 de janeiro, nos artigos 189.º a 193.º do Regimento da Assembleia Legislativa e na Lei n.º 43/90, de 10 de agosto.

Cabe à Comissão com competência na matéria a apreciação da petição e elaboração do respetivo relatório, nos termos do disposto nos nºs 1 dos artigos 190.º e 191.º do Regimento, bem como do artigo 73.º, n.º 4 do Estatuto Político-administrativo da RAA.

Verificada a conformidade do exercício do direito de petição com os requisitos legais (Lei n.º 43/90) e regimentais (artigo 189.º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores), a Comissão de Economia procedeu à apreciação da sua admissibilidade, nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 190.º do referido regimento e deliberou admiti-la.

3º. CAPÍTULO – APRECIAÇÃO NA GENERALIDADE E NA ESPECIALIDADE

A Petição em análise, intitulada "Petição a favor da suspensão das obras de construção civil no espelho de água do Porto da Horta, tal como se encontram previstas na 2.ª fase do projeto de reordenamento do Porto da Horta", começa por referir "que a baía da Horta e, em particular, o seu porto, destacam-se pelo valor económico intrínseco e pela sua importância histórica, sobejamente enaltecida, nacional e internacionalmente, que decorrem de uma localização estratégica privilegiada, e, bem assim, da boa qualidade das suas águas, da sua beleza natural e da singular amplitude da proteção oferecida aos mareantes."

Posteriormente, refere-se que "se instalou, em diversos setores da sociedade faialense, o fundado receio de que as funções primordiais do Porto da Horta, por tofos tidas como essenciais para o desenvolvimento socioeconómico da ilha do Faial, ficarão irreversivelmente afetadas e seriamente comprometidas se as obras da 2.ª fase do Projeto de Reordenamento do Porto da Horta, forem executadas de acordo com a mais recente versão da solução técnica proposta pela empresa Portos dos Açores S. A.".

Por fim, referem ainda os subscritores "que a solução proposta pela empresa Portos dos Açores S. A., tem suscitado críticas fundamentais, por parte de entidades idóneas que são profundamente conhecedoras das condicionantes e das caraterísticas operacionais do porto da Horta, nomeadamente apontando fragilidades relacionadas com a fiabilidade dos estudos técnicos já realizados".

Assim, pretendem os subscritores, em concreto, "que a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores aprove as seguintes orientações a serem cumpridas pelo Governo Regional dos Açores e pela Portos dos Açores, S. A.:

1. Que, sem provocar atraso na execução das obras previstas respeitantes à requalificação da componente terrestre do Porto da Horta, seja suspensa qualquer das intervenções

já programadas, ou a programar, para o espelho de água do Porto da Horta, no contexto da implementação do Projeto de Reordenamento do Porto da Horta, até que seja debatida e aprovada, tanto pela Assembleia Municipal da Horta, como pelo Conselho da Ilha do Faial, uma reformulação da proposta pela Portos dos Açores, S. A.;

2. Que a Portos dos Açores incorpore, na proposta reformulada a ser preparada e apresentada, um novo conjunto de soluções técnicas, devidamente alicerçadas em estudos complementares, e testadas, tanto em modelo de escala reduzida, como in situ, que visem garantir a) a minimização da agitação marítima no interior do porto da Horta, bem como b) impedir a degradação ambiental de toda a respetiva bacia interior."

A Comissão Permanente de Economia procedeu, à audição, presencial, das seguintes pessoas:

- Do primeiro subscritor, Sr. José Eduardo Bicudo Decq Mota.
- Do Capitão do Porto da Horta.
- Do Presidente da Câmara de Comércio e Indústria da Horta
- Do Presidente da Câmara Municipal da Horta.
- Da Secretária Regional dos Transportes e Obras Públicas (SRTOP).

A Comissão solicitou os seguintes pareceres por escrito:

- Conselho de Ilha do Faial;
- Clube Naval da Horta;
- APEDA - Associação de Produtores de Espécies Demersais dos Açores;
- APASA - Associação de Produtores de Atum e Similares dos Açores;
- Comandante Rui Terra;
- Comandante Lizuarte Machado.

AUDIÇÕES REALIZADAS

A Comissão Permanente de Economia, no dia 29 de outubro de 2019, na Delegação da ALRAA em Ponta Delgada, São Miguel, com recurso a videoconferência, realizou as seguintes audições:

i. Audição do primeiro peticionário – Sr. José Eduardo Bicudo Decq Mota

O Sr. José Decq Mota referiu que a petição reuniu cerca de 1.700 assinaturas e é muito clara nos objetivos propostos. Alegou que os signatários são pessoas conhecedoras do porto da Horta, em várias vertentes, que estão preocupadas com o futuro e com a operacionalidade do porto.

Disse que, nos anos 90, chegou a defender o crescimento do porto comercial da Horta, o que aconteceu, com a construção da doca nova e uma nova bacia, para a gare de passageiros e navios e cruzeiro. Mas com esta construção, considera que a orientação do molhe norte conflitua com a doca sul.

Depois, o porto da Horta cresceu e adquiriu valências importantes, mas provocou efeitos na doca sul, com forças refletidas e problemas na renovação das águas (conforme demonstrado nas fotografias entregues).

Acrescentou que a entrada de 50 metros, para várias valências, vai dificultar o acesso e mobilidade, além do que as obras a realizar irão interferir na operacionalidade da doca.

Neste sentido, os peticionários pretendem que seja estudada a movimentação das águas, tal como foi noticiado pela Portos dos Açores, que irá fazer um estudo em modelo reduzido, mas com dados recentes.

Por fim, referiu que as obras do porto da Horta podem começar fora do espelho da água, havendo muita coisa para fazer, enquanto se estuda em pormenor.

A seguir, o Deputado Tiago Branco reconheceu a importância do porto da Horta para economia do Faial e dos Açores, perguntando se os peticionários concordam com os objetivos traçados para o porto, de separar as atividades, promover maior organização e criar condições efetivas para a "invernagem" e reparação naval. Questionou ainda se os peticionários tiveram reuniões

com a Portos dos Açores, se foram apresentadas alternativas e qual foi relacionamento entre as partes.

Em resposta, o peticionário disse que os objetivos são claros, concordando que tem de haver separação de atividades e condições para a "invernagem" e reparação de barcos. Afirmou que se identifica com os objetivos, mas não com o projeto, pois tem receio que possam ser criados constrangimentos na operacionalidade do porto.

A seguir, o Deputado Luis Garcia perguntou quais os principais erros que os peticionários apontam à condução deste processo relativo aos investimentos no porto da Horta, ao longo das últimas duas legislaturas, como se teriam evitado estes erros, se houve abertura do Governo e da Portos dos Açores e se o anúncio do estudo a realizar é o reconhecimento de que existem dúvidas.

O peticionário respondeu que os principais erros estão identificados, dando como exemplo a orientação da nova doca norte, cujos impactos se refletem na doca sul. Indicou que numa primeira fase não existiu diálogo com a Portos dos Açores, mas a partir de outubro de 2017 o processo foi diferente, com maior diálogo e abertura. Referiu que o estudo foi assumido pelo Presidente do Governo e depois divulgado pela Portos dos Açores, para estudar em pormenor os impactos.

Seguidamente, o Deputado Alonso Miguel perguntou se as críticas efetuadas na alínea e) da petição são baseadas em estudos ou outros argumentos que as fundamentam, porque é que a revisão do projeto já não foi feita antes e se as duas componentes da obra são interdependentes, as obras de terra e as obras de mar.

O peticionário respondeu que a revisão não foi efetuada antes por teimosia e que as posições foram evoluindo ao longo do tempo. Acrescentou que há especialistas que têm dado opiniões, além do conhecimento empírico e da visualização dos factos.

Consideram que há trabalhos que podem ser feitos, sem ser no espelho da água, como o reordenamento na praça Manuel de Arriaga e o parqueamento dos barcos.

O peticionário disse ainda que não é, dogmaticamente, contra a que haja mais um pontão e que se podem criar mais lugares na marina.

Posteriormente, o Deputado Carlos Ferreira perguntou como estaria o porto da horta se o projeto de 2016 tivesse avançado, se preferia perder os fundos comunitários ou fazer uma obra que pode condicionar para sempre a operacionalidade do porto e se o estudo demonstrar que existem efeitos negativos no porto, qual seria a decisão a tomar.

Já o Deputado Tiago Branco questionou se considera que se deve avançar com a obra, se o estudo de impacte ambiental e o estudo em modelo reduzido concluírem que há condições para avançar com este projeto.

Em resposta às questões colocadas, o peticionário começou por dizer que, felizmente, o projeto não avançou e tem a convicção pessoal que a resolução do problema criado pela doca nova, tem de ser resolvido nesta doca.

Disse ainda que se os estudos concluírem que está tudo bem e os dados forem validados, então as pessoas devem avaliar e emitir a sua posição. Caso tivesse de optar, preferia perder os fundos comunitários, do que fazer uma obra que possa condicionar a operacionalidade do porto.

Por fim, o peticionário afirmou que se deve avançar com as obras em terra.

ii. Audição do Capitão do Porto da Horta, Comandante Paulo Alexandre Rafael da Silva

O Capitão do Porto da Horta começou por referir que o projeto teve várias fases de evolução, sendo que a primeira versão tinha alguns inconvenientes na ondulação.

Neste sentido, emitiu um parecer, dirigido à Portos dos Açores, nos seguintes termos:

- Nada obstava à construção do projeto;
- Estava garantida a segurança da navegação e operacionalidade;
- Deve ser acautelada, durante a construção, a interdição de áreas e deve haver um equilíbrio entre as várias áreas interditas e o normal funcionamento do porto;
- Acautelar e planear o uso de explosivos;
- Criar um plano de dragagens;
- Prever e planear o trabalho com os mergulhadores;
- Acautelar o uso de matérias poluentes, óleos e combustíveis, devendo precaver eventuais problemas ambientais;

- Avaliar e estudar este projeto, em conjunto com o projeto do núcleo de pescas.

Em síntese, o Capitão do Porto da Horta disse que o projeto tem como grandes vantagens: facilitar as manobras dos navios de comércio, reduzindo os problemas com as embarcações de recreio fundeadas no meio da bacia e aumentando o espaço para as manobras; e permite separar as diferentes atividades, cumprindo assim os normativos legais.

Interveio o Deputado Tiago Branco para questionar se o projeto irá contribuir para o aumento da segurança e operacionalidade do porto da Horta, se a entrada de 50 metros no saco do porto acarreta problemas ambientais e de navegabilidade, como indicou o peticionário, e qual tem sido a postura da Portos dos Açores e do Governo, ao longo do processo.

O Comandante Rafael da Silva fez referência à sua experiência profissional, de mais de 30 anos, e especialização em navegação em áreas restritas, para dizer que não tem qualquer dúvida que o projeto irá permitir organizar o espaço e melhorar a segurança e navegabilidade do porto da Horta. Acrescentou que ao retirar o fundeamento das embarcações de recreio do meio da bacia, garante, desde logo, o aumento da segurança para todos.

Disse que não entende as críticas feitas à entrada de 50 metros, prevista no projeto, uma vez que a entrada da marina norte tem 55 metros e a entrada da marina sul tem 52 metros, não existindo, nestes casos, qualquer constrangimento para os peticionários.

Além disso, uma entrada de 50 metros está de acordo com os parâmetros aceites internacionalmente e é mais do que suficiente para manobrar navios, pelo que não compreende as dúvidas dos peticionários. Referiu ainda que um novo canal de 50 metros de largura, que se prolonga por cerca de 400 metros até à marina norte, não trará qualquer problema.

Por fim, o Comandante Rafael da Silva indicou que a postura da Portos dos Açores e do Governo Regional tem sido de diálogo, de auscultação dos parceiros, não tendo nada a apontar.

A seguir, o Deputado Luis Garcia afirmou que ficou com dúvidas sobre o parecer apresentado, tendo questionado qual a versão do projeto a que deu parecer e pediu cópia do respetivo documento. Questionou ainda se recebeu reclamações sobre a operacionalidade do porto depois da construção do molhe norte, e qual a leitura que faz de se pedir um novo estudo.

Em resposta, o Capitão do porto disse que conheceu dois projetos e o parecer que emitiu foi sobre o último, que poderá disponibilizar à Comissão de Economia. Confirmou que recebeu

reclamações e que o porto da Horta tem um problema relacionado com a ondulação de norte, que resulta da difração da onda, quando atinge o interior do porto.

O Capitão do porto citou o Mestre Manuel Humberto que dizia que "antigamente era pior e o porto da Horta sempre teve ondulação". Referiu ainda que com ou sem molhe norte, o porto da Horta sempre problemas de ondulação de norte.

Mas também disse que a orientação do molhe norte, da forma que está, permitiu desviar a ondulação resultante do furacão Lorenzo, o que minimizou os danos no cais de passageiros. Caso tivesse ficado com a orientação defendida por alguns, provavelmente o furacão teria provocado danos significativos no cais de passageiros. Sobre o novo estudo, disse que todos os estudos são bem-vindos e trazem mais conhecimento.

Interveio novamente o Deputado Luis Garcia para questionar a necessidade de enrocamento exterior do cais acostável previsto no projeto.

O Capitão do porto disse que o enrocamento permite dissipar a energia das ondas e que concordava com a avaliação do projetista sobre a necessidade do enrocamento.

Depois, o Deputado Tiago Branco questionou o Capitão do porto se considera o LNEC como uma entidade idónea e independente para fazer os estudos e qual a sua opinião sobre o parecer do Comandante que opera no porto de Cascais.

A seguir, o Deputado Carlos Ferreira referiu que, em termos de segurança, a 3ª versão do projeto satisfaz a Autoridade Marítima e perguntou se, o resultado do estudo indicar que é necessário corrigir a ondulação, admite a possibilidade de haver outras soluções que garantam segurança e reduzam a agitação marítima.

Posteriormente, o Deputado Luis Garcia perguntou se não é este o momento para resolver ou atenuar o problema de agitação marítima aparentemente criado com a construção do molhe norte no porto da Horta.

Em resposta às questões colocadas, o Capitão do porto da Horta afirmou que o LNEC é uma instituição idónea, tal como o LREC, e que são, ambas, entidades de excelência nas suas áreas de intervenção. Acrescentou que todos os projetos serão analisados de acordo com a segurança de navegação e operacionalidade dos portos.

Sobre o parecer do Comandante Rui Terra, que opera no porto de Cascais, o Comandante Rafael da Silva afirmou que considera o parecer errado.

Por fim, disse que não deve manifestar sobre opções políticas.

iii. Audição do Presidente da Câmara de Comércio e Indústria da Horta (CCIH), David Marcos

O Presidente da CCIH começou por referir que o porto da Horta é dos faialenses e que a CCIH emitiu um comunicado público, que reflete a posição dos empresários. Informou que reuniram várias vezes com a Portos dos Açores e concordaram que as obras não avançariam sem a realização do estudo de impacte ambiental e estudo em laboratório reduzido sobre a agitação marítima, cumprindo assim a promessa feita.

Considera que a dimensão económica do projeto é muito importante para o Faial, pois duplica a capacidade da marina e acautela a operacionalidade e segurança do porto, merecendo por isso o parecer favorável da CCIH.

Seguidamente, o Deputado Tiago Branco perguntou se a CCIH dispõe de dados concretos sobre o impacto económico deste projeto, se a CCIH teve reuniões com a Portos dos Açores e esclareceu as dúvidas existentes e se a CCIH emite parecer favorável, caso os estudos solicitados validem o projeto.

O Presidente da CCIH respondeu que o Faial tem um impacto de 250 milhões de euros no PIB da Região e o projeto teria um impacto de 15 a 20 milhões de euros no PIB, representando cerca de 7% a 8% do PIB. Referiu ainda que o turismo de cruzeiros é um negócio em crescimento e que entre 2014 a 2018 apenas foram cancelados 9% dos navios de cruzeiros, devido à ondulação. Indicou ainda que a relação com a Portos dos Açores é boa e permitiu esclareceu todas as dúvidas colocadas.

Posteriormente, o Deputado Luis Garcia pediu a clarificação do parecer da CCIH, para saber se este ficou condicionado a vários estudos e se o comunicado divulgado mereceu a concordância da mesa de turismo, visto esta ter uma posição diferente.

O Presidente da CCIH realçou que o comunicado é claro e indica que “a maioria dos empresários” não se manifestou contra o projeto, além do que a posição da mesa do turismo não teve a

autorização da Direção da CCIH. Salientou que a posição da CCIH é só uma e é da Direção e dos seus Órgãos Sociais, tendo sido realizadas várias reuniões e Assembleias Gerais, com as dúvidas a serem esclarecidas.

O Deputado Alonso Miguel disse que compreende a posição da CCIH sobre o impacto do projeto na economia e perguntou se esta não seria a altura de resolver o problema da agitação marítima e ondulação de norte.

O Presidente da CCIH respondeu que, se existirem condições para resolver este problema então poderia ser interessante, mas reconhece que os recursos são limitados e serão canalizados para a bacia sul.

O Deputado Tiago Branco interveio novamente para questionar se a mesa do turismo encomendou um estudo e se o disponibilizou publicamente.

Em reposta, o Presidente da CCIH indicou que o estudo foi solicitado pela Direção anterior da CCIH e não pela mesa do turismo, não tendo acesso ao mesmo.

iv. Audição do Presidente da Câmara Municipal da Horta (CMH), José Leonardo

O Presidente da CMH realçou a importância do porto da Horta para o Faial e que referiu que a autarquia tem vindo a auscultar a população e todos os interessados, desde 2015, tendo efetuado várias diligências e reuniões, com a Portos dos Açores, Governo, Conselho de Ilha, Câmara de Comércio e a sua mesa de turismo.

Das reuniões efetuadas, saíram várias propostas de alteração aos projetos apresentados e a Portos dos Açores mandou elaborar um estudo de impacte ambiental e um estudo sobre a agitação das águas, com vista a esclarecer as dúvidas existentes.

O Presidente da CMH considera que é fundamental que a obra avance, se todos os estudos solicitados sejam positivos e validados, atendendo à sua importância para a ilha do Faial.

Depois, o Deputado Tiago Branco questionou qual foi a postura da Portos dos Açores e do Governo Regional neste assunto e se houve abertura, humildade e disponibilidade em esclarecer as dúvidas existentes. Perguntou ainda se este projeto tem impacto na criação de emprego e geração de riqueza para o Faial e, caso os estudos sejam positivos, se a obra deve avançar.

Em resposta, o Presidente da CMH disse que sempre houve abertura do Governo e da Portos dos Açores para ouvir, esclarecer e alterar o projeto, tendo aumentado o valor previsto para o investimento, de 14 para 18 milhões de euros. Acrescentou que este projeto é fundamental para liderar a náutica de recreio nos Açores e vai permitir criar novas empresas e mais postos de trabalho para jovens, projetando o Faial internacionalmente.

Reiterou que, caso os estudos tenham um parecer positivo e permitam esclarecer as dúvidas, a Câmara Municipal da Horta emite um parecer positivo ao projeto. Considera que não é recomendável ficar só a estudar projetos e não avançar com a obra.

Por sua vez, o Deputado Luis Garcia perguntou se este investimento tem tido um percurso normal, uma vez que foi dividido em fases e que já conta com três versões diferentes do projeto. Questionou se o projeto já teria avançado se tivesse existido mais diálogo desde o início, se mantém a posição sobre a última versão do projeto e qual a leitura que faz sobre o novo estudo encomendado pela Portos dos Açores.

O Presidente da CMH disse que não quer passar mais uma legislatura de estudo em estudo, sem avançar com a obra, existindo abertura e diálogo, motivo pelo qual foram introduzidas alterações propostas ao projeto. A CMH dá parecer favorável ao projeto, desde que os estudos encomendados permitam esclarecer as dúvidas e tenham um parecer favorável.

Considera que as decisões e opiniões devem ser suportados por documentos técnicos, pelo que os novos estudos são bem-vindos e vão permitir esclarecer dúvidas. Afirmou que é preciso passar para a concretização do investimento.

O Deputado Tiago Branco perguntou se alguma vez sentiu que a Portos dos Açores e o Governo não estavam disponíveis para fazer estudos para suportar esta obra e se a mesa do turismo da CCIH manifestou oposição ao projeto e apresentou algum estudo para o efeito.

O Presidente da CMH respondeu que nunca soube bem se havia estudo ou parecer da mesa do turismo e que a Câmara Municipal da Horta pediu que o técnico responsável pelo estudo da mesa do turismo apresentasse o seu parecer e que, em conjunto com o técnico da Portos dos Açores, esclarecessem as dúvidas, mas tal desafio nunca foi aceite.

A terminar, o Presidente da CMH disse que o tempo começa a escassear e é preciso tomar uma decisão e concretizar o investimento.

v. Audição da Secretária Regional dos Transportes e Obras Públicas (SRTOP), Ana Cunha, acompanhada pelo Presidente da Portos dos Açores, S.A., Miguel Costa

A Secretária Regional começou por referir que este projeto não é recente, tendo existido um concurso, em 2017, que ficou deserto. Foram efetuadas diligências, envolvendo as diversas entidades interessadas do Faial, e feitas várias reuniões com a Comissão Municipal dos Assuntos do Mar – Câmara Municipal da Horta, com a participação dos técnicos da Portos dos Açores e do projetista, sempre com o objetivo de promover o diálogo e esclarecer as dúvidas.

Posteriormente, o projeto foi alterado, com os contributos apresentados, e foi novamente apresentado às entidades envolvidas, públicas e privadas.

Mais recentemente e depois do projeto estar concluído, a SRTOP informou que o LNEC foi contatado para realizar um ensaio em modelo reduzido, sendo que este projeto – porto da Horta é dos mais estudados e ensaiados a nível regional e nacional.

A SRTOP referiu ainda que depois será efetuado um estudo de impacte ambiental, estando o Governo dos Açores a esgotar todas as possibilidades de estudo e diálogo com todos os interessados, para que haja consenso sobre um investimento estruturado para o Faial.

Depois, o Deputado Paulo Mendes perguntou se os dados a utilizar no ensaio são atuais e se o ensaio em modelo reduzido depende da atualização dos dados. Questionou ainda sobre qual será a posição do Governo Regional, caso o ensaio em modelo reduzido dê uma indicação contrária ao do projeto.

Em resposta, a SRTOP disse que aos políticos cabe a decisão política e não técnica, pelo que se algum dos estudos vier contrariar o que consta no projeto, então o projeto não avançará, com toda a naturalidade. Referiu que este projeto tem mais de uma dezena de estudos efetuados e que os dados a utilizar serão definidos pelo LNEC.

Em complemente, o Presidente da Portos Açores indicou que o LNEC só trabalha com base em dados reais e atuais, tal como outras entidades idóneas, e que os dados são recolhidos com base na boia ondógrafo, de forma diária, ao longo de vários anos.

Seguidamente, o Deputado Tiago Branco perguntou com quem reuniu a Portos dos Açores e quantas vezes isso aconteceu, se foram apresentadas propostas alternativas, se as propostas apresentadas pela Comissão dos Assuntos do Mar foram estudadas, se implicavam um aumento do investimento e quais foram os resultados.

A SRTOP respondeu que as propostas apresentadas pela Comissão Municipal dos Assuntos do Mar foram bem recebidas, estudadas e até aplicadas. Acrescentou que o projeto da Portos dos Açores apresenta mais vantagens e potencialidades, face às alternativas, tendo sido recebidos vários pareceres escritos.

Por sua vez, o Presidente da Portos dos Açores referiu que a solução apresentada permite receber até 600 embarcações, o dobro do que recebe atualmente. Disse que, desde que tomou posse, já realizou mais de duas dezenas de reuniões, com várias entidades (Associações, Câmara Municipal, Mesa do Turismo da CCIH, Conselho de Ilha do Faial, entre outras), sendo que algumas reuniões foram repetidas. Afirmou que todas as propostas e soluções apresentadas foram estudadas e ensaiadas, até ao limite do que era possível fazer.

O Deputado Tiago Branco questionou se a Mesa do Turismo da CCIH apresentou algum estudo.

O Presidente da Portos dos Açores referiu que a Mesa do Turismo afirmou que tinha um estudo, tendo apenas lido um resumo e não entregue o estudo. Mais tarde, disse ter tido acesso ao estudo, datado de 2017, e que respeitava à primeira versão do projeto, estando por isso desatualizado e sem enquadramento no projeto em análise.

A SRTOP afirmou que nunca recebeu o estudo.

Seguidamente, o Deputado Luis Garcia perguntou se o Governo dos Açores está disponível para corrigir o projeto, caso os estudos concluam que o molhe norte tem implicações no porto. Questionou ainda se o Governo pretende avançar com as obras em terra e qual o ponto de situação do estudo de impacte ambiental.

Em resposta, a SRTOP mencionou que o estudo do LNEC é abrangente, obedece a critérios técnicos e será analisado pelo Governo, tal como as suas conclusões e implicações no projeto. Realçou que as obras em terra, integradas nesta empreitada, não poderão avançar porque é uma empreitada única e tem um calendário próprio.

Acrescentou que o estudo de impacte ambiental tem forte componente de discussão pública e é um processo amplamente participativo.

O Presidente da Portos dos Açores respondeu que todos os estudos são efetuados com base na realidade atual, abrangendo molhe norte, molhe sul e zona comercial, ou seja, toda a bacia da Horta. As obras em terra que eram possível realizar, já estão a decorrer.

Referiu que não é possível ter "águas paradas" e "agitação marítima" ao mesmo tempo, mas ainda assim foram encomendados mais dois estudos.

O Deputado Luis Garcia questionou se há alguma previsão para a duração dos estudos e quando será lançado o concurso da segunda fase do ordenamento do porto da Horta.

O Presidente da Portos dos Açores indicou que o estudo sobre a agitação marítima e águas paradas já está em curso e poderá ficar concluído em novembro, sendo que os estudos de impacte ambiental e em modelo reduzido irão avançar.

O estudo do LNEC depende da disponibilidade de meios, estando em curso a preparação dos procedimentos legais de contratação pública. Além disso, a data do lançamento do concurso depende da data de conclusão dos estudos.

A seguir, o Deputado Tiago Branco perguntou quantos pedidos de invernagem, para atracar no porto da Horta, são recusados por falta de condições. Pediu ainda para comentar e esclarecer as afirmações efetuadas, hoje, pelo primeiro peticionário – Sr. José Decq Mota, segundo o qual "avançar com as obras, sem saber os resultados dos estudos, seria criminoso".

A SRTOP respondeu que nenhum Governo ou Governante, em consciência, jamais fará uma obra, sem ter a devida validação técnica.

O Presidente da Portos dos Açores acrescentou que foram recusadas mais de 100 embarcações por ano, para serviços de acostagem e ancoradouro. Disse ainda que o que está em causa, são questões de segurança, devido à disposição atual das embarcações na bacia da Horta.

A terminar, o Presidente da Portos dos Açores realçou que este projeto permite separar as atividades e garantir maior segurança e operacionalidade, separando a zona comercial, das pescas e da náutica de recreio.

A Comissão de Economia recebeu os seguintes pareceres por escrito:

- Conselho de Ilha do Faial;
- APEDA - Associação de Produtores de Espécies Demersais dos Açores;
- Comandante Rui Terra;
- Comandante Lizuarte Machado.

4.º CAPÍTULO – CONCLUSÕES E PARECER

A Comissão de Economia deliberou, por unanimidade, com os votos favoráveis do PS, PSD, CDS e BE, pronunciar-se da seguinte forma:

1. A Petição foi subscrita por mais de 300 peticionários, pelo que reúne as condições legalmente definidas para ser apreciada em reunião Plenária;

2. O primeiro signatário disse que chegou a defender o crescimento do porto comercial da Horta, com a construção da doca nova e uma nova bacia, para a gare de passageiros e navios e cruzeiro. Mas considera que, com esta construção, a orientação do molhe norte passou a conflituar com a doca sul.

3. Os Peticionários manifestaram a sua preocupação com o futuro, designadamente com a operacionalidade do porto da Horta, pelo que defendem o estudo da movimentação das águas, em modelo reduzido. Defendem ainda que sejam iniciadas as obras fora do espelho da água.

4. O Capitão do Porto da Horta disse que o projeto vai permitir organizar o espaço e melhorar a segurança e navegabilidade do porto da Horta. Acrescentou que ao retirar o fundeamento das embarcações de recreio do meio da bacia, garante, desde logo, o aumento da segurança e contribui para separar as diferentes atividades, de acordo com os normativos legais.

5. Referiu que a entrada de 50 metros está de acordo com os parâmetros aceites internacionalmente e é mais do que suficiente para manobrar navios, pelo que não

compreende as dúvidas dos peticionários. Acrescentou que o enrocamento exterior dos cais projetado permite dissipar a energia das ondas e que concordava com a avaliação do projetista.

6. O Capitão do Porto da Horta disse ainda que a postura da Portos dos Açores e do Governo Regional foi de diálogo e de auscultação dos parceiros.

7. O Presidente da Câmara do Comércio e Indústria da Horta informou que reuniu várias vezes com a Portos dos Açores, tendo ficado acordado que as obras não avançariam sem a realização do estudo de impacte ambiental e estudo em laboratório reduzido sobre a agitação marítima.

8. Considera que a dimensão económica do projeto é muito importante para o Faial, pois duplica a capacidade da marina e acautela a operacionalidade e segurança do porto, merecendo por isso o parecer favorável da Câmara do Comércio da Horta.

9. O Presidente da Câmara Municipal da Horta referiu que a autarquia tem vindo a auscultar a população e todos os interessados, desde 2015, tendo efetuado várias diligências e reuniões, com a Portos dos Açores, Governo, Conselho de Ilha, Câmara de Comércio e mesa de turismo.

10. Referiu igualmente que foram efetuadas várias propostas de alteração aos projetos apresentados, o valor de investimento foi revisto e a Portos dos Açores mandou elaborar um estudo de impacte ambiental e um estudo sobre a agitação das águas. O Presidente da CMH considera que o tempo começa a escassear e é preciso tomar uma decisão e avançar com a obra, se os estudos forem positivos, atendendo à sua importância para a ilha do Faial.

11. A Secretária Regional afirmou que foram efetuadas diligências e reuniões, envolvendo as diversas entidades interessadas do Faial, com o objetivo de promover o diálogo, esclarecer as dúvidas e aperfeiçoar o projeto.

12. A SRTOP informou que o LNEC foi contatado para realizar um ensaio em modelo reduzido e depois será efetuado um estudo de impacte ambiental, estando o Governo dos Açores a esgotar todas as possibilidades de estudo e diálogo, para que haja consenso sobre o investimento projetado.

13. O Presidente da Portos dos Açores realçou que o estudo sobre a agitação marítima e águas paradas já está em curso e que este projeto permite separar as atividades e garantir maior segurança e operacionalidade.

14. Os Deputados da Comissão de Economia reconhecem que a auscultação e o diálogo com as entidades envolvidas, a partir de 2017, como indicam os peticionários, permitiram introduzir alterações no projeto.

15. Os Deputados da Comissão de Economia consideram que o investimento é muito importante para o Faial, pois duplica a capacidade da marina, separa as atividades e deve acautelar a operacionalidade e segurança do porto.

16. Os Deputados da Comissão de Economia consideram ainda que os estudos em modelo reduzido e de impacte ambiental vão trazer mais conhecimento sobre o porto da Horta e esclarecer as dúvidas existentes.

17. Do presente relatório deve ser dado conhecimento ao primeiro subscritor da petição.

Ponta Delgada, 24 de janeiro de 2020.

O Relator

Carlos Silva

O presente relatório foi aprovado por unanimidade.

Os pareceres recebidos constam em anexo.

A Presidente

Bárbara Torres Chaves

CONSELHO DE ILHA DO FAIAL

Exm.º Senhor
Presidente da Comissão Permanente
de Economia
ALRAA
R. Marcelino Lima
9900-122 HORTA

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
3277	10-10-2019	2221/2019	2019-11-11

ASSUNTO: **ENVIO DE PARECER – PETIÇÃO A FAVOR DA SUSPENSÃO DAS OBRAS DO PORTO DA HORTA**

Na sequência do pedido formulado no ofício supra citado, o Conselho de Ilha do Faial reunido extraordinariamente no passado dia 4 de novembro, deliberou remeter a V. Exª, o parecer emitido, sobre a petição a favor da suspensão das obras do Porto da Horta que anexo.

Com os melhores cumprimentos e consideração

O PRESIDENTE DO CONSELHO DE ILHA,

Guilherme Marinho Pinto de Sousa

Anexo: o citado
ZC

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
ARQUIVO
Entrada 3072 Proc. n.º 45/10.01
Data 019/11/13 N.º 41/XI

CONSELHO DE ILHA DO FAIAL

PARECER

(PETIÇÃO N.º41/XI - " A FAVOR DA SUSPENSÃO DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO CIVIL NO ESPELHO DE ÁGUA DO PORTO DA HORTA, TAL COMO SE ENCONTRAM PREVISTAS NA 2.ª FASE DO PROJETO DE REORDENAMENTO DO PORTO DA HORTA")

Por solicitação da Comissão Permanente de Economia da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, o Conselho de Ilha do Faial, reunido em 4 de novembro de 2019, nos termos da alínea e), do artigo 18, do DL Regional nº 21/99/A de 10 de julho, republicado pelo DL Regional nº 11/2015/A de 14 de abril de 2015, deliberou, por maioria, emitir o seguinte parecer sobre o documento em apreço:

1 – O Conselho de Ilha do Faial reconhece o interesse manifestado pelos peticionários através desta iniciativa e considera que é sempre, a todos os títulos, louvável qualquer manifestação dos Faialenses em prol da vida da sua comunidade.

2 – Considerando a centenária importância estratégica do porto da Horta, o seu contributo para o desenvolvimento económico para o Faial, nas vertentes náuticas com especial destaque para o iatismo internacional; Náutica de Recreio Internacional; Marítimo-turísticas; Pescas; Porto Comercial e de cruzeiros e o seu enquadramento numa das mais Belas Baías do Mundo, o Conselho de Ilha, reforçou novamente a importância estratégica da obra de reordenamento do Porto da Horta.

3 – Após um amplo debate largamente participado, sobre a petição em análise e, não tendo sido possível encontrar convergência sobre o parecer a emitir sobre a mesma, foi colocada à votação tendo sido aprovado por maioria, a emissão de parecer favorável.

4 – Para melhor fundamentar o sentido de voto, em relação à petição, junta-se em anexo as várias declarações de votos entregues à mesa do Conselho de ilha.

Horta, 04 de novembro de 2019

O PRESIDENTE DO CONSELHO DE ILHA DO FAIAL,

Guilherme Marinho Pinto de Sousa

Declaração de voto

João Alberto Bicudo decq Motta, membro do conselho de ilha do Faial, em representação da CGTP IN,vem fazer a seguinte declaração de voto em relação ao parecer do Conselho de Ilha do Faial sobre a Petição n.º 41/XI - " A FAVOR DA SUSPENSÃO DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO CIVIL NO ESPELHO DE ÁGUA DO PORTO DA HORTA, TAL COMO SE ENCONTRAM PREVISTAS NA 2.ª FASE DO PROJETO DE REORDENAMENTO DO PORTO DA HORTA"

Desde que foi apresentada a versão do projecto de reordenamento da bacia sul do porto da Horta com a construção de um extenso molhe dentro da bacia da doca, colocando em "área fechada" as marinas norte e sul a rampa de Sta. Cruz e a zona da pesca, cresceram, fortemente, na nossa sociedade as preocupações quanto ao futuro do Porto da Horta.

Como é sabido a orientação que foi dada à nova doca Norte gerou na bacia da doca Sul fenómenos de mar reflectido que diminuíram já diversos aspectos da operacionalidade do porto principal. Diminuir fortemente a área de mar da bacia da doca Sul, sem que antes se minimize esses fenómenos pode criar novas condicionantes à operacionalidade da doca principal. Por outro lado, fechar uma área de 95000 m2 apenas com uma boca de 50m de largura, sem se ponderar as consequências ambientais e operacionais, não é aceitável a nenhum título.

Entretanto, quer o Conselho de ilha quer a Assembleia Municipal, reuniram em Sessões Extraordinárias para "Análise da Situação do Porto da Horta".

As realizações dessas Sessões Extraordinárias tiveram um elevado sentido de oportunidade, na medida em que havendo, como houve, da parte do Governo Regional uma posição sistemática de desvalorizar, ou mesmo de ignorar, as preocupações e recomendações antes feitas pelo Concelho de Ilha, pela Assembleia Municipal, por instituições da sociedade, por vários partidos políticos e por muitos cidadãos individualmente considerados, se instalou na nossa comunidade a ideia de que a intervenção na bacia da doca Sul prevista na obra intitulada "Requalificação do Porto Comercial da Horta" seria feita, sem mais, nos termos em que está previsto na actual versão do projecto, independentemente de poder vir a prejudicar de modo muito sério e irreversível a operacionalidade, a segurança e a qualidade ambiental da parte maior desta infra-estrutura portuária que é essencial para esta ilha e para esta Região.

Dessas Sessões Extraordinárias podem retirar-se duas conclusões fundamentais:

A primeira conclusão é de confirmação da existência de muitíssimas preocupações na sociedade sobre o futuro do nosso porto perante a execução, tal como está, do projecto existente para a bacia da doca Sul. Essas preocupações centram-se nas consequências do mar reflectido na operacionalidade do cais comercial, na situação ambiental negativa que se poderá desenvolver

numa área portuária muito fechada concebida para estacionarem e operarem simultaneamente centenas de embarcações de recreio, de desporto e de pesca, na difícil e confusa operacionalidade que se poderá gerar numa entrada acentuadamente estreita para a zona de recreio, desporto e pesca, na ausência de soluções verdadeiramente cimentadas para o desporto náutico no âmbito desta obra e na redução fortíssima do espelho de água cada vez mais compartimentado por muros de betão e enrocamentos de pedra.

A segunda conclusão é a de que, quer o dono da obra por determinação do Governo Regional (Portos dos Açores, SA), quer o Engenheiro projectista demonstraram não estarem solidamente seguros da inexistência de consequências negativas futuras desta obra assim projectada, nada de substancial argumentaram sobre os perigos de consequências ambientais negativas e até confirmaram que os modelos matemáticos usados foram construídos com dados recolhidos antes da construção da nova doca Norte.

Por todas estas razões dei o meu voto favorável a esta petição com mais de 1700 assinaturas.

Assinalando de igual modo como positivo a Portos dos Açores, SA ter anunciado que irá mandar produzir um estudo de agitação marítima da bacia Sul do Porto da Horta, em modelo físico reduzido, ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), tendo presente a situação de projecto relativa à denominada "requalificação do Porto Comercial da Horta".

Horta, 04 de novembro de 2019

Declaração de Voto

Jorge Fernando Leal Gonçalves, residente na [illegible] /, com o cartão de cidadão nº. [illegible] na qualidade presidente da direção da Associação de Produtores de Espécies Demersais dos Açores, representando o sector das pescas neste conselho, venho por este meio justificar o meu voto na reunião extraordinária do Concelho de Ilha do Faial realizada no dia 5 de Novembro de 2019.

Votei a favor da suspensão das obras no espelho de água do Porto da Horta porque apresentei em 15 de Maio do corrente ano uma solução diferente à da Portos dos Açores, solicitando que a mesma fosse estudada porque oferece mais valências e tem menos impacto visual dentro de uma das baias mais bonitas do mundo.

Sou a favor que se construa o novo molhe com uma configuração ligeiramente diferente acostável pelos dois lados e roto para a circulação de água.

Que a entrada fique mais larga, dos 50 metros propostos passe para 60 metros.

Horta 07 de Novembro de 2019

Jorge Fernando Leal Gonçalves

CONSELHO DE ILHA DO FAIAL

DECLARAÇÃO SOBRE O SENTIDO DE VOTO

(PETIÇÃO N.º41/XI - " A FAVOR DA SUSPENSÃO DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO CIVIL NO ESPELHO DE ÁGUA DO PORTO DA HORTA, TAL COMO SE ENCONTRAM PREVISTAS NA 2.ª FASE DO PROJETO DE REORDENAMENTO DO PORTO DA HORTA")

Os Conselheiros, representantes do Grupo Municipal do PS, votam contra a PETIÇÃO N.º41/XI - " A FAVOR DA SUSPENSÃO DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO CIVIL NO ESPELHO DE ÁGUA DO PORTO DA HORTA, TAL COMO SE ENCONTRAM PREVISTAS NA 2.ª FASE DO PROJETO DE REORDENAMENTO DO PORTO DA HORTA", por entenderem que:

1 – Não havendo obra a decorrer, não há, consequentemente, nada a suspender;

2 – O estudo de impacto ambiental por si, só, vincula a execução ou não, da obra, conforme venha a ser o seu parecer. Ora se este parecer faz parte integrante do processo, como tal, não faz sentido existir uma petição a exigir que o mesmo seja realizado;

3 – O estudo em modelo reduzido, que entretanto já foi mandado realizar, pela Portos dos Açores, vai permitir, em definitivo, que se esclareçam todas e quaisquer dúvidas que ainda existam sobre o projeto em apreciação;

4 – Uma vez que, os signatários deste voto manifestam a urgência em executar a obra, após conclusão dos referidos estudos, de forma a colmatar os atuais constrangimentos existentes no Porto da Horta, e, uma vez que esta situação já está em decurso, não faz sentido a petição, podendo a mesma fazer atrasar ainda mais o início de uma obra que é muito importante para o Faial;

5 – Ao falar-se em avançar com obra em terra, suspendendo obra no mar, é discurso demagógico e de quem apenas quer confundir a opinião pública ou então é devidamente conhecedor do projeto, pois é impossível construírem-se as infraestruturas projetadas em terra sem o terrapleno no

cais comercial, que é, obviamente, obra de mar, pois uma parte dela é realizada no espelho de água;

6 – Algumas das obras em terra já estão a avançar e não dependem, rigorosamente nada, do investimento em análise, como são os casos do novo edifício para as atividades marítimo-turísticas e do novo Entreposto Frigorífico.

7 - Ao contrário de alguns, que parecem colocar interesses partidários à frente dos interesses dos faialenses, os representantes do GM do PS querem a concretização desta importante obra, fundamental para o desenvolvimento do Faial, reconhecendo que toda a abertura que tem havido por parte da Portos dos Açores, logo do Governo Regional, nomeadamente na auscultação das demais entidades de referencia na nossa ilha, e o estado em que os demais estudos já estão a ser desenvolvidos;

Quanto aos subscritores da Petição, enaltece-se a iniciativa, pois é sempre de louvar qualquer manifestação em prol dos interesses da sua comunidade, no entanto lamenta-se que muita da informação prestada aos mesmos não tenha sido devidamente esclarecedora quanto ao projeto em apreço.

Assim, atendendo ao exposto, os signatários entendem que o parecer do Conselho de Ilha do Faial deva ser negativo, por conseguinte votam contra, solicitando à mesa que esta declaração seja parte integrante do parecer a enviar à Assembleia Regional.

Os Conselheiros, representantes do Grupo Municipal do PS

OPINIÃO PESSOAL ACERCA DA PETIÇÃO N.º 41/XI

- "A FAVOR DA SUSPENSÃO DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO CIVIL NO ESPELHO DE ÁGUA DO PORTO DA HORTA, TAL COMO SE ENCONTRAM PREVISTAS A 2ª FASE DO PROJETO DE REORDENAMENTO DO PORTO DA HORTA" -

REFERÊNCIAS

Artigo de opinião, do próprio, com data de 19JUN19;

Artigo de opinião, do próprio, com data de 11JUL19;

Pedido de opinião, a título pessoal, pela Comissão Permanente de Economia (ALRAA), datado de 10OUT19.

APRESENTAÇÃO DO AUTOR / DECLARAÇÃO DE INTERESSES

Rui Terra, nascido e criado no Faial. Declaro que a opinião que se segue continua a ser pessoal e baseada na minha vivência do Porto da Horta e na experiência acumulada ao longo da minha carreira profissional. Reitero que não tenho filiação partidária ou laço contratual com nenhuma das entidades envolvidas ou quaisquer interesses, diretos ou indiretos, no desenvolvimento do atual projeto, pelo que manterei a minha opinião, solicitada, no plano estratégico e nunca no plano político, mantendo-me disponível para colaborar com todas as entidades intervenientes que tenham interesse em realmente acrescentar valor ao Porto da Horta.

Declaro ainda, para os efeitos tidos por convenientes, que sou subscritor da petição em análise, por correspondência ideológica e técnica, com a maioria dos argumentos apresentados e defendidos.

OPINIÃO SOBRE O PROJETO ATUAL

Recorrendo-me dos 2 artigos de opinião, escritos na 1ª pessoa, de acordo com as referências epígrafe e que anexo, é minha convicção pessoal de que, caso este projeto seja executado no moldes planeados, eventualmente cometer-se-ão diversos e graves erros, no que diz respeito à visão estratégica aplicável, que se considera quase inexistente, e ao

reordenamento previsto aplicar ao Porto da Horta, com consequências previsíveis e antecipáveis, que caso persistam, poderão levar várias gerações a recuperar.

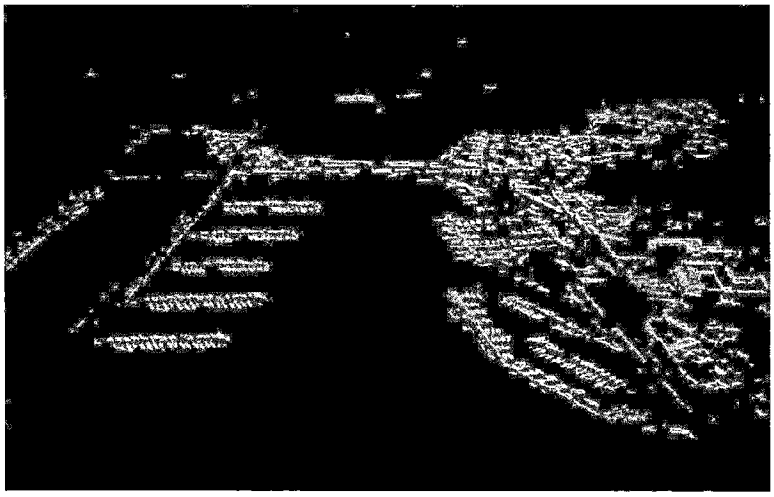
No primeiro artigo de opinião pessoal, sobre o mesmo tema, realizo diversas considerações, referências técnicas e objetivas, que considero importantes e que devem ser tidas em conta, por quem tem a responsabilidade de decidir sobre o porto da Horta, para que o possa fazer bem e fundamentadamente, acrescentando valor, segurança e eventualmente serviços ao porto da Horta, numa clara e bem definida visão estratégica para o mesmo.

Desta análise, surge como sugestão/recomendação, a imagem abaixo proposta, no intuito de dar resposta cabal à maioria dos operadores do porto da Horta, que se insurgem contra o atual projeto, aos quais devíamos estar a garantir uma resposta às suas solicitações e não a impor-lhes uma solução desadequada, a qualquer custo.

Aqui, na modesta opinião do signatário, o mais importante a registar será, investir o valor previsto e disponível, sim, mas nos sítios adequados a conferir uma maior segurança, eficácia, capacidades e serviços das infraestruturas do porto da Horta, eventualmente, por fases, assentes numa visão estratégica de valor acrescentado e bem definida no tempo.

Considera-se que, cimentar águas interiores, navegáveis, protegidas e de boa tença, assistem-se no futuro como a pior estratégia possível a adotar, hipotecando o futuro por várias gerações, assim como, potencialmente degradando as condições de segurança definidas acordo o Código ISPS, condições operacionais, e no limite, a capacidade de expansão do porto da Horta.

Porto da Horta – Visão proposta (em colaboração com diversos atores locais) – 2019



No segundo artigo de opinião, atento a todas as dúvidas e impasse que persiste na adequação técnica do atual projeto proposto, foi posto o enfoque na contribuição para o desenvolvimento de uma visão estratégica, através de uma análise metodológica realística que permita definir objetivos estratégicos para o Porto da Horta, que lhe permita posicionar-se e afirmar-se como um porto oceânico de referência e de escala.

Considera-se que só a partir dos problemas existentes devidamente identificados (já aludidos na 1ª parte deste artigo, em referência), estarão criadas condições de nos focar nas ações necessárias que, salvaguardando o futuro, possam de imediato, mitigar as fraquezas que este projeto apresenta e fazer face às ameaças a que este porto em específico está sujeito, utilizando as oportunidades existentes, para reforçar os pontos fortes também identificados.

Só tendo por base uma visão estratégica clara, é possível criar de raiz um projeto portuário (não comparável a pequenas marinas ou portinhos de menor dimensão ou frequência), o que se impõe para o Porto da Horta, que solidamente suportado em garantias científicas possa, desde o imediato, possibilitar a prossecução dos objetivos fundamentais de segurança, de qualidade dos serviços que se pretender oferecer e mantendo/melhorando os níveis de operação adequados a um porto oceânico, que no seu interior pretender albergar a marina oceânica, com uma capacidade aumentada e melhorada.

Continuo a acreditar que todos os Faialenses, os Açorianos e os Portugueses merecem melhor do Porto da Horta, quer pela posição geoestratégica que ocupa no Atlântico Norte, quer pelo importante papel que desempenha como Capital do Iatismo nos Açores.

CONCLUSÕES

Face ao exposto anteriormente, sou da opinião pessoal convicta, que:

- O atual projeto não reflete um investimento planeado, reforçador de condições de segurança e operacionais, nas infraestruturas portuárias do porto da Horta, caracterizando-se por semelhança, mais a um "remendo" na continuação das lacunas já evidenciadas e decorrentes da deficiente construção do Molhe Norte, do que um projeto qualitativo, condizente com os padrões necessários e condizentes com um porto oceânico e capital do Iatismo no Atlântico Norte, o que se pretende;

- O atual projeto não reflete uma visão estratégica a curto, médio ou longo prazo, o que se considera profundamente desadequado ao porto em questão;

- A suspensão peticionada, apenas referente às muito pouco fundamentadas, contextualizadas e repletas de opções técnicas duvidosas, projetadas para o plano de água do Porto do Horta, deve ser garantida por quem tenha esse poder de decidir.

- Por contraposição, refere-se que essa suspensão, não deve afetar a execução das obras previstas para a componente terrestre, sob pena de prejudicar ainda mais os operadores que delas dependem, encontrando-se alguns deles em situações altamente debilitadas, situação que agravou aquando da recente exposição à passagem devastadora do furação "Lorenzo".

- Deve ser reavaliado o projeto atual, assente em monitorização real de variáveis, no interior da bacia de manobra do porto da Horta, com recurso a equipamentos científicos adequados a esse efeito, por forma a que a Portos dos Açores, possa, a partir daí, apresentar um projeto consolidado, onde as soluções encontradas, não ponham em causa o espaço de manobra no interior do porto (logo, expandindo para o exterior, após obras de readequação do Molhe Norte, manifestamente curto e deficientemente orientado, face às condições de vento e ondulação predominante no local). Estas readequações, resultariam na minimização da agitação marítima dentro do porto (aumento das condições de segurança e manobra), assim como, evitariam a degradação ambiental da baía interior (garantindo-se a manutenção da Bandeira Azul, da bandeira *Quality Coast* e do galardão das Baías mais bonitas do Mundo), o que importa preservar a todo o custo.

Esperando ter contribuído para um melhor enquadramento e esclarecimento do que se deve pretender de uma visão estratégica clara, para um porto com as características naturais como as do porto da Horta, considero que sou manifestamente a **FAVOR DA SUSPENÇÃO** DAS OBRAS PREVISTAS, **APENAS PARA O PLANO DE ÁGUA**, TAL COMO PREVISTAS NA 2ª FASE DO PROJETO DE REORDENAMENTO DO PORTO DA HORTA.

Desejando a continuação de bons trabalhos atinentes às melhores soluções possíveis, mantenho-me ao dispor para contribuir do modo como entenderem pertinente, predispondo-me a colaborar com todas e quaisquer entidades que queiram acrescentar valor, segurança, visão estratégica e funcionalidades ao futuro porto da Horta, o meu porto de referência no mundo.

Com os meus melhores cumprimentos,

Rui Filipe da Silva Pereira da Terra

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
ARQUIVO
Entrada 2809 Proc. nº 45.10.01
Data 019/10/16 Nº 41 XI

Porto da Horta – Que visão estratégica? Ou quanta falta dela...

Artigo de Opinião por Rui Terra, em 19JUN19

REFERÊNCIAS:

a) Roteiro do Arquipélago dos Açores (1981)
b) Roteiro da Costa de Portugal – Arquipélago dos Açores – Volume 2 – Grupo Central (2010)

ENQUADRAMENTO:

Na sequência do convite para participar na Assembleia Municipal Extraordinária da Câmara Municipal da Horta, do passado dia 07 de junho de 2019, para dar o meu contributo/opinião pessoal sobre uma visão futura e estratégica para o porto da Horta, elaborei o presente documento numa perspetiva apartidária, desinteressada e sem carácter vinculativo à Marinha de Guerra Portuguesa.

A minha visão centra-se na análise das referências históricas, do meu conhecimento pessoal, académico e profissional sobre as variáveis que afetam o comportamento marítimo do porto da Horta e as possibilidades de mitigação das negativas, potencialização das positivas.

APRESENTAÇÃO DO AUTOR:

Sou Rui Terra, nascido e criado no Faial. Desde os meus 8 anos, tive o privilégio de aprender a andar à vela e regatear muito, honrando o Clube Naval da Horta, onde o nosso porto da Horta e a sua fantástica baía, sempre foram sentidos como casa. E ainda o são!

Sou Oficial da Marinha de Guerra Portuguesa, há 22 anos, licenciado pela Escola Naval, com estudos pós-graduados em Segurança da Informação (ISCPS), Curso de Promoção de Promoção a Oficial Superior (IUM), Autoridade Marítima Nacional (EAM) e presentemente a frequentar o Doutoramento em Relações Internacionais (ISCPS). Naveguei cerca de 15 anos em diversos navios da Marinha Portuguesa, tendo comandado dois: o NRP RIO MINHO e o NRP CUANZA. Em veleiros, naveguei no Navio-Escola Sagres e os veleiros de instrução de Cadetes da Escola Naval, o ex-NRP VEGA, NRP Zarco e o NRP Polar.

Naveguei por diversos mares e oceanos, onde tive a possibilidade de registar diferentes modelos de gestão portuária a nível internacional, sendo que a nível nacional,

pratiquei todos os portos e marinas existentes em Portugal Continental e ambos os Arquipélagos.

Desempenho atualmente o cargo de Capitão do Porto de Cascais e Comandante local da Policia Marítima e o Comando Operacional das Estações Salva-vidas de Cascais e da Ericeira, desde setembro de 2017.

QUESTÕES PRÉVIAS:

1. A minha opinião, não é de modo algum em contraposição ao parecer emitido pelo Exmo. Sr. Capitão do Porto da Horta. Esclareço ainda, que esse parecer, visa assegurar o estrito cumprimento da lei vigente aos projetos que se propõem e garantir as condições de segurança da sua implementação, seja qual for o projeto que lhe for apresentado. Ao passo que, a minha opinião, visa contribuir para um melhor e mais esclarecido eventual projeto a aplicar no futuro ao nosso porto da Horta, e se possível, dotado de uma visão estratégica (quase inexistente atualmente). A minha opinião é ainda alicerçada na minha experiência pessoal da Ilha, vivência e experiências adquiridas no porto da Horta, o que me permite hoje, dar contributos cívicos e técnicos no sentido de aumentar a cadeia de valor associada ao nosso porto. São dois contributos valiosos, a quem os saiba utilizar adequadamente e até muito complementares, inclusive sobre como melhor adequar/melhorar o Cais Norte.

2. Nenhum porto oceânico, de águas profundas ou com potencial para isso, pode assentar o seu modelo de gestão/ exploração/ modernização em ciclos de 4 anos, pelo que também nenhuma visão estratégica pode resultar da aplicação imediata de fundos de oportunidade ou apenas de calendários eleitorais. É imperativo ter uma visão, sustentada no tempo, com obrigações a ser asseguradas por todos os nossos representantes, a médio/longo prazo, para bem das comunidades que representam. Exemplo: quando as ligações aéreas falham, o porto e as suas características e serviços disponíveis, assumem uma importância ainda mais vital na Ilha do Faial.

3. Decorrente do meu percurso de vida, admito que acalento um forte desejo de que o nosso porto possa continuar a ser uma das bacias oceânicas mais bonitas do mundo e de que a sua operacionalidade/ segurança nunca sejam postas em causa.

É minha convicção, que caso se mantenha a rota traçada, a nossa baía poderá ficar posta em causa, apenas para agradar a um restrito número de pessoas, cuja visão pode estar francamente limitada por diminutos objetivos pessoais. Este projeto não reflete a maioria dos

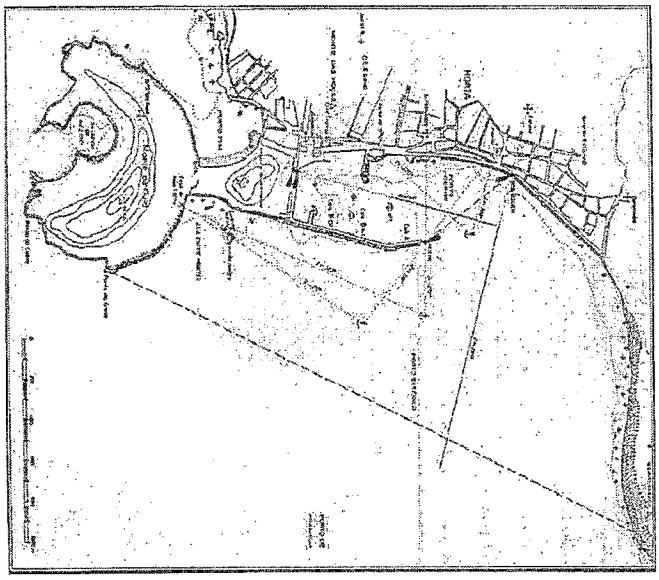
interessados/operadores a atuar no porto da Horta, como foi manifestamente evidente na passada Assembleia Municipal da Horta.

Admito que me causa muito estufactação usar a posição de um Presidente da Federação de Vela Francesa, em detrimento da opinião do Presidente de nossa Federação Portuguesa de Vela, para justificar este projeto. Será ele conivente com as vistas curtas de quem quer a todo a custo viabilizar movimentos de interesse próprio? E a opinião dos Faialenses, não é importante? E a nossa visão estratégica? A regional? A nacional?

Gostaria muito de demonstrar que muitos, como eu, ao cruzar o mundo, valorizamos muito a nossa atual baía, digna de reconhecimento nacional e internacional, o que muito eleva o seu valor intrínseco e a tornam numa referência no oceano Atlântico.

REFERÊNCIAS HISTÓRIAS

1. A reputada publicação do Instituto Hidrográfico (IH), na referência a), decorre da sistemática recolha de dados efetuada em todos os portos nacionais, diz textualmente que "... o porto da Horta era abrigado da ondulação de todos os quadrantes, exceto com temporais de SE e ondulação forte de N..." e ainda que "...estas desgastavam e quebravam amarras aos navios atracados, sendo este efeito conhecido por "mar do norte", tão evidente a todos os nossos operadores locais (até mesmo, a determinados pilotos a soldo, que falam em causa própria, fardados nos jardins das suas casas). Refere ainda sobre ventos refere "...o efeito do vento, no porto interior, é sempre muito sensível, obrigando a que os navios o levem em conta durante as suas manobras e eventualmente atracados...".

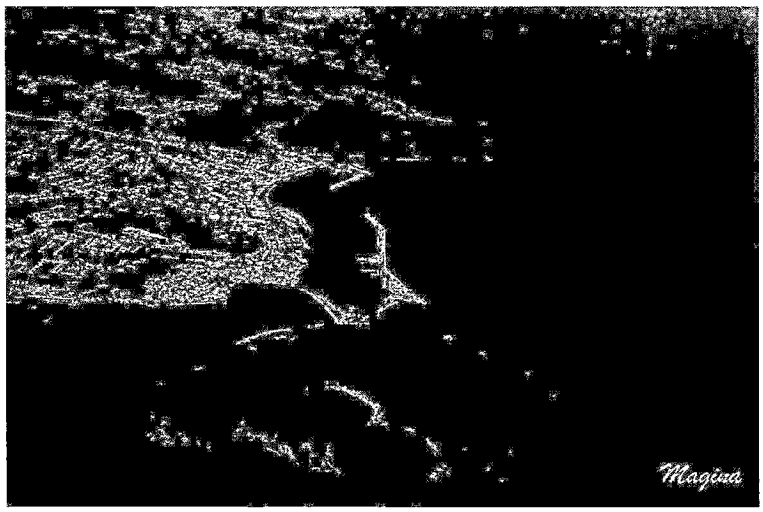


Porto da Horta – Roteiro IH - 1981

2. A mesma publicação do IH, em referência b), já atualizada em 2010, reflete as alterações decorrentes da observação local, incluindo, levantamentos científicos efetuados pelo próprio IH, da Capitania do Porto da Horta, Comando local do Polícia Marítima, Estação Salva-vidas, entre outros relatos de operadores locais, já contemplam a construção da marina original e a sua extensão, assim como, o do altamente debatido e muito pouco consensual Molhe Norte.

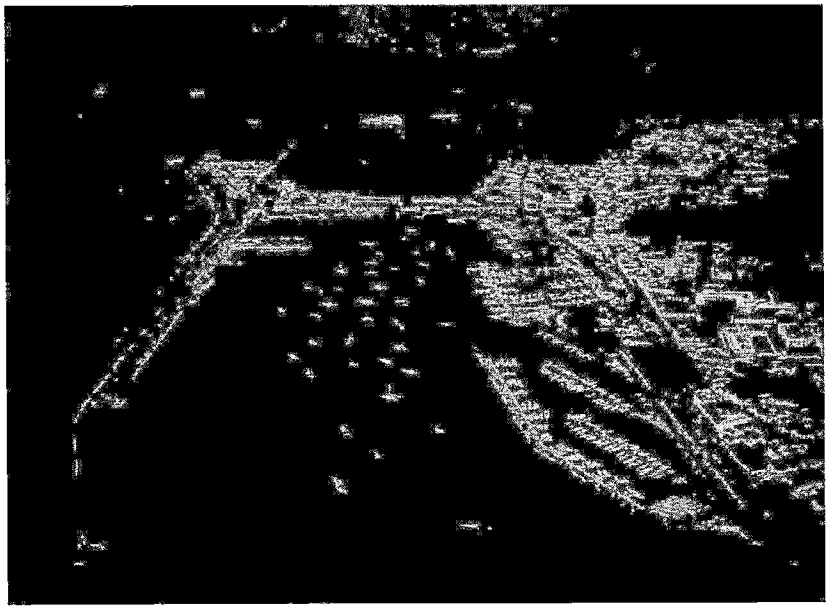
É evidente a qualquer leitor atento, que os alertas anteriormente referidos se mantém (vantagem da jurisprudência em relação ao modelos matemáticos, raramente falha....não há "Velhos do Restelo" nestas questões normalmente, apenas experiência acumulada, que se valoriza ou não), onde as consequências dos ventos "carpinteiros" e da ondulação no interior da baía (diferente de vaga de superfície, causada pelo vento), ficaram ainda mais agravadas. Estas consequências traduzem-se nas seguintes recomendações: por segurança/abatimento de navios, após a construção do Cais Norte "... deverá ser observado um resguardo de 1000 jardas", e ainda, "...praticar com velocidade muito moderada, porque é muito apertada a área de manobra...", e ainda, "...na zona adjacente à testa do molhe podem surgir correntes fortes que perturbem a manobra, pelo que os navios não devem descurar a hipótese de trabalhar com mais força de máquinas...".

Também refere que, caso as condições de manobra sejam verdadeiramente difíceis, os navios se devem socorrer da manobra do ferro para se afastar do cais ou recorrer a boias de amarração. De notar que hoje em dia, a maioria dos navios de maior porte já têm motores auxiliares de manobra, a vante e/ou à popa, o que facilita e muito as suas manobras.



Porto da Horta – Vista Aérea – José António Magina - 2019

3. Realço ainda que nesta última versão: "Na área do porto estão estipulados três fundeadouros, se bem que toda a área é de boa tença.", em que boa tença, para os menos conhecedores, significa também, possibilidade de fundear seguros na maioria das situações aplicáveis. Significa águas navegáveis e protegidas interiores. Significa que só por termos estas condições naturais à partida, o porto da Horta já tem excelentes condições naturais de segurança e operacionais à entrada, estadia, saída dos seus operadores. É também sinónimo de que todo o porto atualmente é utilizado como uma marina enorme.



Porto da Horta – Vista Aérea por João Filipe – 2019

FRAGILIDADES DO PROJETO ATUAL

1. Quando todos os portos oceânicos tendem/procuram, em geral, maiores espaços acostáveis e melhores bacias de manobras, especialmente em zonas de águas abrigadas e de boa tença, o atual projeto apresentado, estrangula a entrada e espaço de manobra a todas as atividades residentes (embarcações de pesca, embarcações de recreio, marítimo-turísticas, atividades de desportos náuticos e ao iatismo em geral).

A entrada de 50 mts projetada, cria um verdadeiro "Choke Point" (estrangeirismo aceite para ponto de estrangulamento), e ainda, "cimenta" parte significativa da nossa área de águas abrigadas e de boa tença, classificadas inclusive como uma das baías mais bonitas do

mundo, o que se considera muito prejudicial e revelador de uma enorme falta de visão estratégica.

2. Considero que o conceito abordado pelo Código ISPS, onde deve ser garantida uma separação de áreas de operação, para minoração de atritos e aumento de segurança, foi abordado do modo menos adequado. O "Choke Point" constitui-se como um atropelo bárbaro ao próprio Código ISPS.

Exemplo: Caso se verifique um incêndio de grandes dimensões ou na eventualidade de deteção de uma bomba na marina, assegurar a evacuação de todas a embarcações, à pressa, por uma entrada/saída com 50 mts será um verdadeiro desafio. Agravada ainda, pela orientação dessa entrada, transversal aos piores ventos e ondulação previsíveis no interior da bacia de manobra. Isto faz com os navios/veleiros, que lá entrem e saiam, o façam diagonalmente para não baterem em nenhum dos lados, ou seja, a teórica entrada/marina de 50 mts, fica de imediato reduzida a uns estimados 30 mts. Não é aceitável, pois tal quebra de segurança, põe em causa todos os faialenses e todos os seus visitantes.

No dia-a-dia, este "Choke Point", seria um ponto de paragem ou de espera desnecessário, onde todos os profissionais a operar neste porto passariam a ficar retidos, a aguardar vez, para entrar ou para sair, o que se constitui como um verdadeiro retrocesso à situação atualmente existente, sem limitações de movimentos/operação.

Para além das limitações descritas, de quantas maneiras mais prejudicará este "Choke Point" o nosso futuro desenvolvimento local? Ninguém sabe verdadeiramente.

3. É de prever que a aplicação dos fundos disponíveis para o reforço de instalações portuárias acabe por ser desvirtuada, pois acaba por ser direcionado para um aumento da capacidade da Marina da Horta, a qualquer custo.

O projeto apresentado, assenta somente em modelos matemáticos, que já deram provas no passado de terem falhado na projeção dos portos do Pico e São Jorge, com limitações de operação graves bem visíveis.

Daqui, surgem-me 3 questões imediatas:

3.1 – Se o objetivo é reforçar a capacidade estrutural, de operacionalidade e segurança do porto da Horta, porque estamos a falar de ampliações de marina, nesta fase? Ressalvo, nesta fase, porque num futuro a médio prazo, essa questão deve ser

posta, só e apenas, após a reposição das condições de segurança e operacionalidade do porto da Horta.

3.2 – Porque o temos de fazer à custa de cimento definitivo, no interior da nossa baía, com todas as implicações na bacia de manobra que isso implica?

Que não hajam ilusões, continuaremos a ser procurados por centenas de iatistas/veleiros e cada vez maiores, que continuarão a não ter lugar na marina para todos e continuarão a necessitar de fundear na restante bacia de manobra, sendo que com esta obra a realizar-se, ela diminuirá substancialmente a área de manobra no interior da bacia de manobra, o que no futuro representará ainda maiores dificuldades de manobra, inclusive para os pilotos e navegação mercante.

3.3 – Não existe um único estudo de impacto ambiental, que nos permita realmente concluir sobre os efeitos/consequências ambientais que esta obra em cimento acarreta, especialmente no que diz respeito ao estado sanitário das águas interiores, que passarão a ter menos movimentação e capacidade de renovação da água, com consequências garantidas na acumulação de lixos no seu interior e em última instância até podem pôr em causa a atribuição da nossa Bandeira Azul (ponto de valorização intrínseco do porto). É mesmo necessário cometer este erro? Quando em termos ambientais, se verificam tantas outras opções de mercado que permitem modelar cais de atracação temporários/estacados, desde que reunidas condições de segurança no seu interior?

Exemplos: Marina de La Rochelle (de onde, o referido Presidente da Federação Portuguesa de Vela Francesa pretende que venham os tais 200/300 veleiros em regata), Marina de Lagos (referência a nível nacional, ponto de extrema importância estratégica no eixo Mediterrâneo/Atlântico/Mar do Norte e em franca expansão.

4. Nós, capital do iatismo no Atlântico, podemos garantir uma melhor segurança aos mesmos, quando atracados/fundeados nas nossas águas navegáveis e abrigadas interiores. Construir uma estrutura definitiva em cimento, a título estratégico, revela-se como muito limitante e potencialmente como um erro colossal, sendo na minha perspetiva, a pior opção disponível. Podemos modernizar e otimizar a nossa baía de forma equilibrada e com recurso a pontões amovíveis/estacados. Uma fraca visão estratégica, seguida, por uma má decisão política, causará seguramente gigantescos custos para a corrigir. Não são adequadas e muito menos aceitáveis, respostas como: "(...) Não constitui um problema, o futuro não está

hipotecado. Investimos este fundo assim, vários milhões, mas se no futuro o mercado ditar diferente, podemos sempre destruir e fazer de novo".

Investir estrategicamente permitiria estender e melhorar a visão e serviços obtidos há 130 anos, aquando a construção do Molhe Velho.

Para reflexão: investe-se milhões numa infraestrutura, com a premissa de que não protege atualmente e poderá não dar resposta no futuro?

5. A melhoria das condições de estadia aos velejadores/iatistas de passagem, é sempre de considerar e deverá ser avaliada numa fase posterior. Primeiro, devem-se garantir as condições básicas de segurança adequadas a uma visão estratégica a médio/longo prazo. Pelo que se reitera a sugestão/recomendação anterior no sentido de se recorrer a cais amovíveis/estacados, tal como a maioria das marinas em Portugal, mas acima de tudo adaptáveis ao que o mercado vier a impor no futuro, sendo que, o cada vez maior, é o expectável.

Usemos todo o conhecimento científico e empírico ao nosso dispor, para fazer melhor e não para estragar o que já temos! Reitero, haja visão!

VISÃO

Nesta sequência, partilho a minha humilde visão, abaixo proposta, que é flexível e integradora da maioria dos outros contributos ouvidos na Assembleia Municipal. Esta implica, - compromisso político a médio/longo prazo, ainda que resulte em obra, por fases (atendendo a que não somos São Miguel, é algo a que nós, os Faialenses, já estamos habituados) e consiste em:

1. Criar/repor condições de segurança – melhorar o terminal Norte, estendendo-o a partir do seu cotovelo e eventualmente reorientando-o, por forma a conferir resguardo do "Mar do Norte", conhecido de todos os operadores/atores intervenientes no porto da Horta e que se encontram perfeitamente descritos e atuais nos Roteiros IH. Esta opção estratégica permitiria mitigar a ameaça que se verifica atualmente da entrada daquele tipo de ondulação, "que vem de longe" e tem muita força, rebentando com os cabos/espias de todo o tipo de embarcações (relembro com facilidade, todas as histórias ouvidas a ex-Comandantes de Corvetas, que praticavam o nosso porto, e que por diversas ocasiões tiveram de sair de emergência, porque se haviam quebrado quase todos os cabos de amarração disponíveis).

Permitiria ainda, que os ventos locais, conhecidos por "carpinteiros", não se fizessem sentir tanto quando limitados por esta obra de proteção, facilitariam em muito todas as manobras interiores em ambos os cais, Norte e Sul, para além de conferirem ainda melhor segurança a quem esteja fundeado na nossa baía (quantas memórias de atracações falhadas têm todos os homens do mar para contar, acerca de navios com limitações de manobra, por estarem expostos a estes ventos? Eu conheço várias.).

2. Esta redefinição ajudaria ainda a criar a estabilidade e a oportunidade de atracação a navios de maior porte e até de navios de passageiros (vulgo, paquetes), fazendo do porto da Horta, um excelente complemento ao porto de São Miguel, neste segmento.

Isto permitiria que uma nova rota turística fosse incrementada, com ganhos óbvios para ambos os portos, dado que muito provavelmente passaria a haver mais procura e melhor oferta. Seria expectável um acentuado impacto direto em toda a área comercial/turística na Ilha do Faial, ainda com potencial indireto nas economias locais do Pico e São Jorge.

Ocorre-me o slogan "Venha conhecer o Triângulo – 3 pelo preço de 1", que ganharia novo fôlego, onde este tipo de navio atracado no porto da Horta, por 3/4 dias, permitiria a possibilidade de visitar as 3 Ilhas do Triângulo (bem sei que a atual administração da Câmara do Comércio da Horta não consegue quantificar o quanto isto significa, porque nunca o teve de fazer, mas deixem-me partilhar a título de curiosidade, que a estadia de 5 paquetes/dia no porto de Lisboa, significa em termos de potencial comercial cerca de 45.000€/dia, entre embarques/desembarques, visitas guiadas, estadias, alimentação, animação turística, etc.). Reduzindo isto à nossa realidade insular, qualquer incremento no fator de sustentabilidade turística seria francamente positivo, certo?

Exemplo: O porto do Funchal, não muito maior que o nosso, tudo potencia e organiza a partir deste pressuposto. E isso garante-lhe uma sustentabilidade turística quase permanente, quando numa segunda fase, tudo isso é conjugado com a oferta hoteleira existente (onde quase não se verificam épocas baixas). Assim, todos ganham, desde que se verifique uma concertação entre os diversos operadores turísticos e comerciais locais.

3. Numa segunda fase, reforçando a minha visão a médio/longo prazo, devemos considerar a edificação de um molhe exterior ao atual e existente Molhe Sul (Cais Velho) e transformar o atual Cais Velho, num cais acostável de ambos os lados, com enrocamento absorvedor de energia na sua base de edificação. Esta edificação propunha-se, de um modo definito e estratégico a atingir todos os seguintes objetivos:

a. Aumentar a área protegida do porto da Horta, projetando-o para o seu exterior, aumentando a sua capacidade de cargas/descargas, quer de material quer de pessoas, em águas abrigadas e navegáveis;
b. Passar os navios de cargas/descargas, navegação mercante, para fora do alcance da baía interior, criando-se então a desejada separação de atividades, em consonância com o Código ISPS;
c. Garantir que a atual baía, nos moldes de excelência que tem, já protegida devidamente, fica a partir dessa altura, disponível para ser reordenada com os cais amovíveis, para aumento da capacidade atual da marina, com um potencial muito maior do que o atualmente projetado;
d. Garantir redundância na capacidade de atracação de navios de maior porte e navios de passageiros, com a adaptação/recuperação do Molhe Velho, que, permitindo a atracação de ambos os lados, duplicaria a sua capacidade operacional e de prestação de serviços.
e. Não pôr em causa o estatuto de extrema relevância turística, obtido na atribuição do galardão de uma das baías mais bonitas do mundo;
f. Não pôr em causa o importante estatuto conferido na atribuição da Bandeira Azul, na marina e no porto da Horta;
g. Não reduzir a capacidade de manobra na atual bacia existente;
h. Não criar pontos de estrangulamento às diversas atividades locais e permanentes;
i. Não criar pontos de acumulação de energia, no interior da bacia existente, decorrentes da visível e diagnosticada ondulação e ventos locais conhecidos.

Porto da Horta – Visão proposta (em colaboração com diversos atores locais) – 2019

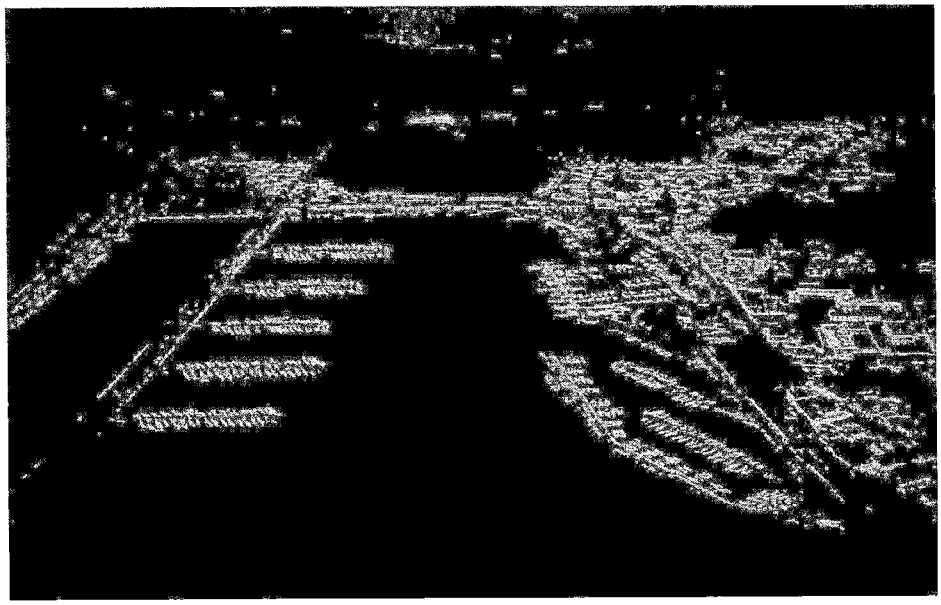
CONCLUSÕES

Considero que este breve apontamento de opinião pessoal, tem objetivos claros, referências importantes a serem tidas em conta, questões objetivas, às quais, quem tem a responsabilidade de decidir, deve atender o melhor possível.

Acima de tudo, tento contribuir para uma visão estratégica que permita ao porto da Horta, o meu porto de referência, voltar a posicionar-se e afirmar-se como um porto de futuro, voltado para o desenvolvimento e as oportunidades de mercado, baseando-se numa política de segurança e potencialização das suas águas abrigadas existentes.

Considero inclusive, que pela posição geoestratégica que o porto da Horta ocupa no coração do Açores, de Portugal e do Oceano Atlântico, este projeto/investimento deveria ser também cofinanciado e corresponsável o Governo da República, em estreita articulação com o Governo dos Açores, pois sem dúvida alguma, esta obra, que atualmente não passa de um "remendo" de mau gosto, deveria ser refletora de um desígnio e visão estratégica, regional e nacional, que não se verificam à data.

Termino, mantendo-me ao dispor, para contribuir e ajudar todos os que entendam pertinente a minha intervenção, em prol da comunidade que me iniciou no mar e me deu tanto do eu sou hoje, pelo qual sou e serei sempre grato.



Porto da Horta – Visão proposta (em colaboração com diversos atores locais) – 2019

Até breve, sobre este assunto,

Rui Terra

Porto da Horta – Que visão estratégica? Ou quanta falta dela... (Parte II)

Artigo de opinião por Rui Terra, de 11JUL19

REFERÊNCIAS ANTERIORES

Artigo de opinião, do autor, com data de 19JUN19;

Comunicado Meteorológicos – Instrumentos e Métodos de Observação, 3ª Edição, Instituto Hidrográfico.

APRESENTAÇÃO DO AUTOR / DECLARAÇÃO DE INTERESSES

Rui Terra, nascido e criado no Faial. Esta opinião continua a ser pessoal e baseada na minha vivência do Porto da Horta e na experiência acumulada ao longo da minha carreira profissional. Reitero que não tenho filiação partidária ou laço contratual com nenhuma das entidades envolvidas ou quaisquer interesses, diretos ou indiretos, no desenvolvimento do atual projeto, pelo que manterei a minha prestação de contributos no plano estratégico e nunca no plano político, mantendo-me disponível para colaborar com todas as entidades intervenientes que tenham interesse em realmente acrescentar valor ao Porto da Horta.

RISCO E FRAGILIDADES DO PROJETO ATUAL – ANÁLISE

Recorrendo a uma metodologia, assente numa matriz SWOT[1], pretende-se diagnosticar os pontos fortes e fracos do atual projeto, transcendendo os interesses próprios das entidades envolvidas e relacionando-o com a envolvente/contexto onde se inserem.

Esta análise divide-se em dois níveis: o Interno – que contempla os pontos Forte e os Fracos do atual projeto, e, o Externo – decorrentes da envolvente externa que condicionam e afetam o mesmo.

---

[1] Ferramenta que permite, de um modo sucinto, fazer um diagnóstico estratégico, neste caso, ao projeto previsto ser implementado no porto da Horta, 2ª Fase de Reordenamento do Porto da Horta.

As letras representadas pelo acrónimo, representam, respetivamente, *Strenghts* (pontos fortes), *Weaknesses* (pontos fracos), *Opportunities* (oportunidades), *Threats* (ameaças).

INTERNOS	**PONTOS FORTES (S)** 1. Aumento da capacidade da Marina da Horta (atracados a cais); 2. Franca abertura e disponibilidade política para investir no porto da Horta.
	PONTOS FRACOS (W) 1. Instabilidade marítima no interior, conhecida, que se manterá; 2. Inexistência de um estudo de correntes e marés realístico, dentro do porto; 3. Utilização de uma projeção matemática, que assenta em variáveis teóricas e desadequadas, ao interior do porto; 4. Criação de um *Choke Point*[2] no interior da baía; 5. Cimentação significativa/ definitiva de áreas de navegação abrigadas e de boa tença; 6. Inexistência de Estudo de Impacto Ambiental às consequências da obra projetada.
EXTERNOS	**OPORTUNIDADES (O)** 1. Possibilidade de investimento em estruturas portuárias, com recurso a fundos de oportunidade; 2. Possibilidade de, faseadamente, de resolver o Imperativo (segurança), o Estratégico (aumento de capacidade para o exterior, criação de redundâncias operacionais), e o Desejável (aumento de capacidade de atracação de grande capacidade e da marina). 3. Possibilidade de melhorar as condições de segurança e operacionais de todos os operadores residentes no Porto da Horta, a médio/longo prazo.
	AMEAÇAS (T) 1. Fraca visão estratégica; 2. Obriga a limitações físicas e permanentes ao atual porto; 3. Incompreensão do conceito e consequências de vaga[3] e ondulação[4]; 4. Afetação/implicações dos ventos e ondulação predominantes no interior da baía da Horta, com especial impacto no *Choke Point*; 5. Comprometimento da salubridade por insuficiente renovação das águas, com possível estagnação dos espelhos líquidos interiores; 6. Eventual perda da Bandeira Azul, do Galardão das Baía mais bonitas do Mundo e da mais recentemente obtida, Bandeira *Quality Coast*.

[2] Estrangeirismo aceite para ponto de estrangulamento.

[3] **Vaga** – sistema de ondas produzidas por vento que sopra na proximidade imediata do local e no momento da observação. Para prever as suas consequências, devemos somar a variação da maré, no local.

[4] **Ondulação** – sistema de ondas produzido por vento passado ou vento distante, a que se podem somar os efeitos da marés e ventos locais. Porque obriga a maior área de propagação, normalmente ocorre na sequência de grandes tempestades. Existem diversos relatos históricos de destruição de portos e cidades marítimas, por não se encontrarem protegidos à sua direção de propagação.

RISCO E FRAGILIDADES DO PROJETO ATUAL – RESULTADOS

Por forma a maximizar os resultados desta análise sumária, dever-se-ão tomar medidas que consigam estancar as fraquezas (W) e maximizar as forças, mantendo sempre em vista o objetivo final, que será sempre superar as ameaças, tentando beneficiar ao mesmo tempo das oportunidades existentes.

Neste seguimento, sugerem-se/recomendam-se as seguintes linhas de ação:

W1 – Reconfiguração e extensão do Molhe Norte (Imperativo);

W2 – Elaboração de estudo científico de monitorização do impacto da vaga e da ondulação no interior do porto da Horta (Imperativo);

W3 – Validação do modelo matemático utilizado, com a introdução no mesmo de variáveis reais e estudadas (resultantes do estudo W2), para uma melhor adaptação do projeto às necessidades em termos de segurança e operacionalidade existentes, no sentido da aplicação de uma visão estratégica adequada (Imperativo);

W4 – Construção de molhe de proteção exterior ao Molhe Velho (Sul), evitando a criação de *Choke Points* (Imperativo);

W5 – Investir em alternativas de modelação de interiores de porto (cais amovíveis ou estacados), que não reduzam a atual capacidade de águas abrigadas e de boa tença e que não limitem fisicamente os espaços de manobra existentes, o que pode pôr em causa a segurança e reduzir a capacidade operacional do próprio porto. Esta medida, visa garantir o futuro da instalação portuária em aberto, o que se revela, verdadeiramente estratégico (Imperativo);

W6 - Elaboração de estudo de impacto ambiental que reflita detalhadamente todas as consequências, durante e após a conclusão das obras projetadas (Imperativo);

Considera-se que a adoção destas linhas de ação, permitiria a médio/longo prazo, obter resultados/opções francamente diferentes dos atualmente propostos, reforçando os pontos positivos existentes, desde que se garanta a envolvência de todos atores/decisores/operadores, em prol de um melhor porto da Horta.

CONCLUSÕES

O objetivo deste artigo é contribuir para o desenvolvimento de uma visão estratégica, através de uma análise metodológica realística que permita definir objetivos estratégicos para

o Porto da Horta, que lhe permita posicionar-se e afirmar-se como um porto oceânico de referência e de escala.

O signatário considera que só a partir de devidamente identificados os problemas existentes (já aludidos na 1ª parte deste artigo, em referência), estarão criadas condições de nos focar nas ações necessárias que, salvaguardando o futuro, possam de imediato, mitigar as fraquezas que este projeto apresenta e fazer face às ameaças a que este porto em específico está sujeito, utilizando as oportunidades existentes, para reforçar os pontos fortes também identificados.

Só tendo por base uma visão estratégica clara, é possível criar de raiz um projeto portuário (não comparável a pequenas marinas ou canais do Panamá), que solidamente suportado em garantias científicas possa, desde o imediato, possibilitar a prossecução dos objetivos fundamentais de segurança, de qualidade dos serviços que se pretender oferecer e mantendo/melhorando os níveis de operação adequados a um porto oceânico, que no seu interior pretender albergar a marina oceânica, com uma capacidade aumentada e melhorada.

Continuo a acreditar que todos os Faialenses, os Açorianos e os Portugueses merecem melhor para o nosso porto da Horta, quer pela posição geoestratégica que ocupa no Atlântico Norte, quer pelo importante papel que desempenha como Capital do Iatismo nos Açores.

Até breve, sobre este assunto,

Rui Terra

PARECER SOBRE A PETIÇÃO Nº. 41/XI – "A FAVOR DA SUSPENSÃO DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO CIVIL NO ESPELHO DE ÁGUA DO PORTO DA HORTA, TAL COMO SE ENCONTRAM PREVISTAS NA 2ª. FASE DO PEOJETO DE REORDENAMENTO DO PORTO DA HORTA"

Lizuarte Manuel Machado

Master/Comandante da marinha mercante/Piloto Portuário

Licenciado em Gestão e Tecnologias Marítimas

2019-10 26

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
ARQUIVO
Entrada 3001 Proc. n.º 45.10.01
Data: 019/11/06 Nº 41/XI

ÍNDICE

1 – Enquadramento Histórico …….3

2 – Projeto de Reordenamento do Porto da Horta ……10

3 – A Proposta ……...12

3.1 – Agitação Marítima ao Largo ……....15

3.2 – Agitação Marítima à entrada do Porto ……... 17

3.3 – Agitação Marítima na Bacia Portuária ……... 18

4 – Conclusões ……. 20

4.1 – Cais Comercial …… 20

4.1 – Zona das Pescas …….. 20

4.3 – Zona das Atividades Marítimo-Turísticas …… ….. 20

4.4 – Zona da Marina Sul …… … 20

4.5 – Zona da Marina Norte …… ….20

5 – Petição Pública ……...…… …. 21

Na sequência do ofício a mim dirigido pela Exma. Presidente da Comissão Permanente de Economia da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, eis o que, sobre a questão solicitada, se me apraz dizer.

1 – ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

PORTO DA HORTA

Roteiro do Arquipélago dos Açores – IH – 1981

Em 1825 teve início a construção do Porto Velho de Santa Cruz. A obra ficou concluída em 1827.

Por Portaria de 31 de março de 1875 o Governo Português ordenou a construção de uma Doca na Ilha do Faial.

Com projeto do Engenheiro, oficial da Armada, Tibério Augusto Blanc, encarregado das obras públicas, a obra iniciou-se a 20 de março de 1876.

O tempo veio a demonstrar tratar-se de uma infraestrutura portuária de grande relevo regional, porta de entrada do Faial e ícone da sua projeção no mundo marítimo que, sempre foi, continua e continuará a ser, um Porto Comercial Misto, albergando a navegação comercial, a pesca e a náutica de recreio pelo que, só assim poderá ser analisado.

Na sequência de um violento temporal que assolou o Faial na década de 1950 que inundou, totalmente, toda a baixa da Cidade da Horta e provocou graves danos no molhe-cais da Doca, o Governo Português decidiu construir a Avenida Marginal, cuja obra teve início em 1956 e terminou em 1966.

Entre 1982 e 1986, decorreu a construção da Marina Norte.

Entre 1992 e 2000, decorreu a obra de reforço do molhe da Doca e a construção do Parque de Contentores,

Entre 2000 e 2002, a Marina foi ampliada para Sul.

Entre 2009 e 2012 foi construído, a Norte, o novo Terminal de Passageiros.

Em ANCORADOUROS das Ilhas dos Açores, da autoria do Capitão-tenente M. M. Sarmento Rodrigues, edição de 1943, pode ler-se:

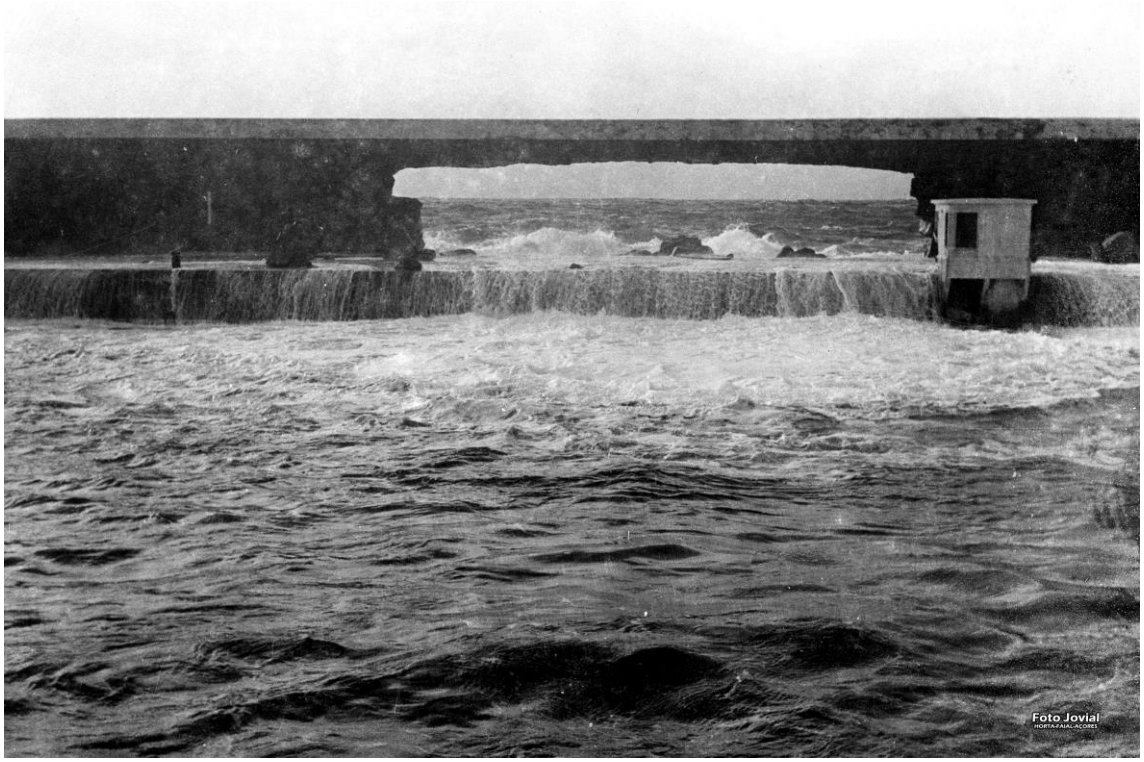
"*As muralhas são baixas dando pouco abrigo ao vento (do mar é completo), as amarrações são fracas. E ainda por cima, produzem-se às vezes dentro do pôrto correntes submarinas, as levadias, que chegam a fazer garrar os navios. Tudo isso prejudica a segurança. ... num temporal de SE, na Horta, no inverno de 1941, um navio de carga alemão rebentou seguidamente as sete amarras que o prendiam para terra, ficando durante todo o vendaval aguentado unicamente pelos ferros que tinha no fundo um à proa e outro*

pela popa. ... Aqui, venha de onde vier, o vento vem do mar. E como <<no mar há sempre vento>> ...".

Em ROTEIRO DO ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES, PUB. (N)-IH-128-SN de 1981 pode ler-se:

"O porto da Horta é abrigado da ondulação de todos os quadrantes, excepto com temporais de SE, em que o mar entra no porto depois de se reflectir na costa e com ondulação forte de N. ... Este efeito, conhecido por <<mar do norte>> surge inesperadamente quando há <<mares que vêm de longe>>". Acrescenta ainda que, *"O efeito do vento, no porto interior, é sempre muito sensível, obrigando a que os navios o levem em conta durante as suas manobras e eventualmente enquanto atracados."*, sendo este um fator comum a todos os portos da Região Autónoma dos Açores.

Face ao exposto, facilmente se percebe que tentar passar a ideia de que o Porto da Horta sempre foi um porto de águas calmas e sem incidentes, que só obras posteriores vieram alterar, não corresponde, de todo, à verdade. Existem registos de grandes galgamentos e forte agitação interior, anteriores a quaisquer obras no seu espelho líquido. Aliás, não foram poucas as vezes de grande dificuldade para embarcar nas Lanchas do Pico e que, os Cruzeiros, do Canal e das Ilhas, tiveram de passar a noite fundeados no exterior, por falta de segurança no interior, fenómeno comum a todos os portos açorianos. As fotografias seguintes demonstram isso mesmo.



Rombo na Muralha da Doca da Horta em 1952. Foto Jovial-Horta-Faial-Açores

F1

F2

F3

F4

F5

F6

F1, 2, 3 ,4, 5, 6 de 21 de outubro de 1999

2 – "**PROJETO DE REORDENAMENTO DO PORTO DA HORTA**".

Nota prévia – Conheço o projeto por duas vias, a saber:

- A Portos dos Açores remeteu a todos os Pilotos Portuários que manobram no Porto da Horta o projeto escolhido com pedido de parecer sobre as questões operacionais e de segurança. Respondi que, relativamente às questões operacionais, nada havia a opor já que não se colocavam quaisquer constrangimentos no acesso aos terminais comerciais. No que ás condições de segurança diz respeito, respondi que, a obra, ao separar as diferentes valências, em especial a valência comercial das restantes, se traduzia, em termos de segurança, num muito importante incremento da mesma.
- Pelas discussões públicas e pelos documentos nelas apresentados.

Face ao exposto todo o meu parecer se reporta a estas duas vias de conhecimento e, apenas, a estas.

Com o objetivo de aumentar a operacionalidade e as valências do Porto da Horta, foi elaborado, em 2007, o "**PROJETO DE REORDENAMENTO DO PORTO DA HORTA**".

Do projeto constam intervenções a Norte do porto original, criando uma nova zona portuária, já concluída, destinada ao tráfego de passageiros e, a Sul, na bacia do porto antigo e no saco deste separar e criar condições de abrigo para as diferentes valências, nomeadamente para a pesca que, há muito, com razão, o reclama.

O projeto foi, nos termos da lei, em agosto de 2007, objeto de Estudo de Impacte Ambiental, tendo por base as intervenções previstas. Foi, ainda, objeto de Avaliação de Impacte Ambiental com Declaração de Impacte Ambiental de 13 de fevereiro de 2008, com parecer favorável, condicionado ao cumprimento do estabelecido no anexo da DIA.

Dada a sua dimensão, foi dividido em fases, sendo a primeira fase o Terminal de Passageiros a Norte, já concluído.

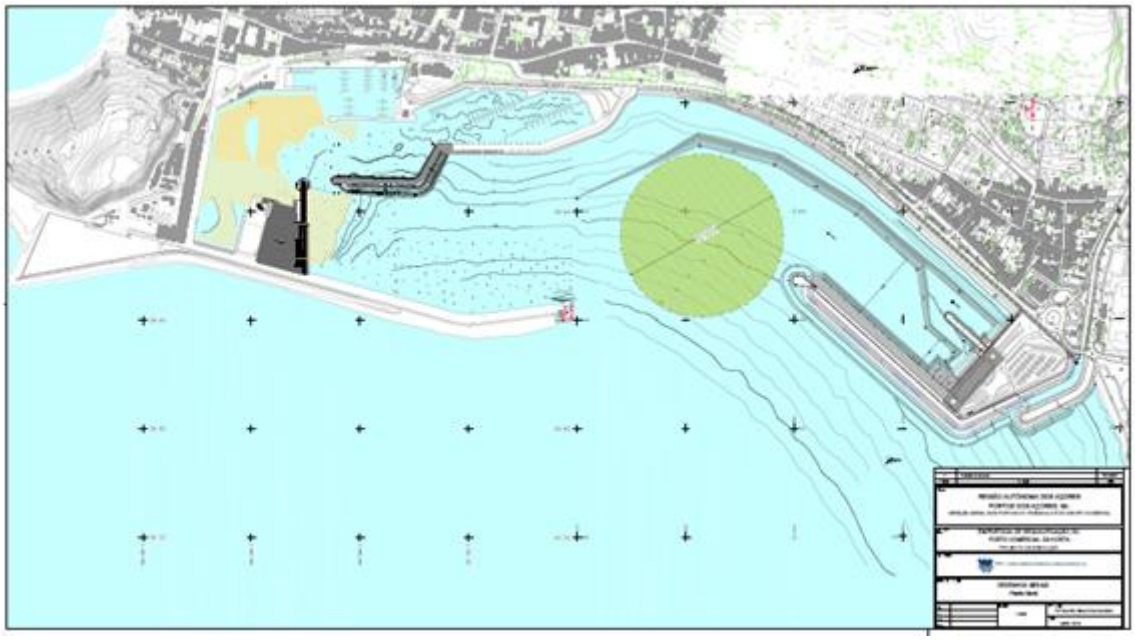
Por se tratar de uma infraestrutura portuária que alberga, para além do tráfego comercial, a pesca, a náutica de recreio e a marítimo-turística, as fases posteriores corresponderiam a duas empreitadas; uma da responsabilidade da Portos dos Açores e, outra, da responsabilidade da Direção Regional das Pescas e, tinham como objetivo:

- Estabilizar o espelho líquido;
- Separar as diversas valências;
- Captar frotas de passagem;
- Retirar o parqueamento de embarcações do Largo Manuel de Arriaga;
- Dinamizar novas atividades económicas.

Com o crescimento exponencial do, vulgarmente designado, iatismo a segurança é a questão mais urgente a resolver. Sabemos bem, que manobrar navios de média e grande dimensão a poucos metros de iates fundeados, é um risco que não pode continuar, como o provam algumas fotografias que por aí circulam, pese embora, com objetivo oposto. Tal só se resolve **criando uma separação física** entre os diversos tipos de tráfego e é urgente fazê-lo. O impacto de um acidente seria brutal para a imagem internacional do Porto da Horta, veja-se a fotografia seguinte.

Como se constata, não é possível manobrar, em segurança, em situações destas

3 – A PROPOSTA



Como se pode ver nas duas imagens anteriores a obra consta de:

- Um prolongamento, em molhe-cais que enraíza na cabeça do molhe da Marina Norte, prolonga-se para SE e, novamente, para Sul, paralelamente ao cais da Marina Sul, distando deste 107 mts e, criando uma frente acostável de 265 mts.

- A Este, anexo ao cais comercial, obra de abrigo para a pesca, Terrapleno para parqueamento de embarcações e estruturas para instalação de "*travellifts*".

O pedido de parecer que me é dirigido diz respeito, exclusivamente, a esta obra e às suas múltiplas interações portuárias – comerciais, operacionais e de segurança – e, nada mais. Quaisquer outros projetos que os peticionários tenham ou possam ter em mente, sobre os mesmos nada me é pedido, nem constam da petição. Tendo consciência de que esta questão, há muito, extravasou o plano técnico para se colocar no plano político, ater-me-ei, exclusivamente, às questões técnicas.

a) No que à operacionalidade diz respeito, a obra proposta, não coloca nenhum constrangimento, nem no acesso aos terminais comercias, nem à manobra.

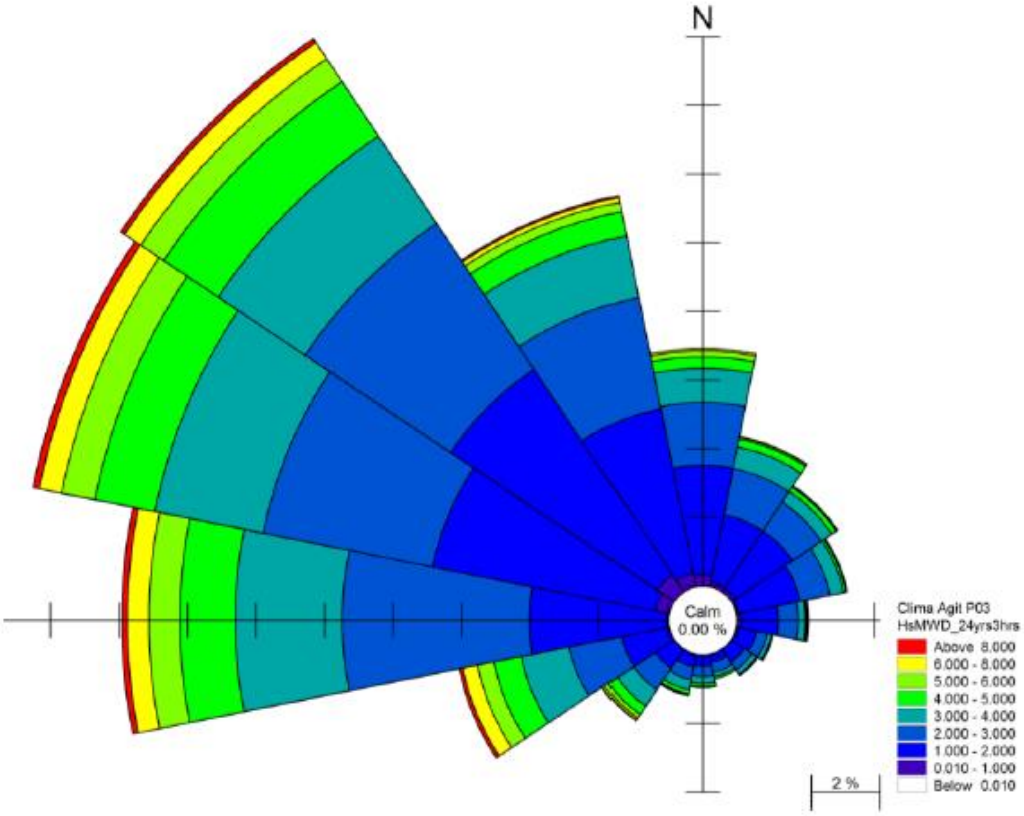
b) No que diz respeito à segurança, com a obra proposta, a separação entre valências traduz-se num enorme acréscimo deste parâmetro.

c) O acesso à nova bacia, com 50 mts, permite, com total segurança, independentemente das condições atmosféricas, a operação de embarcações com CFF de 40 mts, ou até um pouco mais, não criando qualquer "*Choke Point*". Veja-se os acessos das grandes marinas de referência nacionais e internacionais.

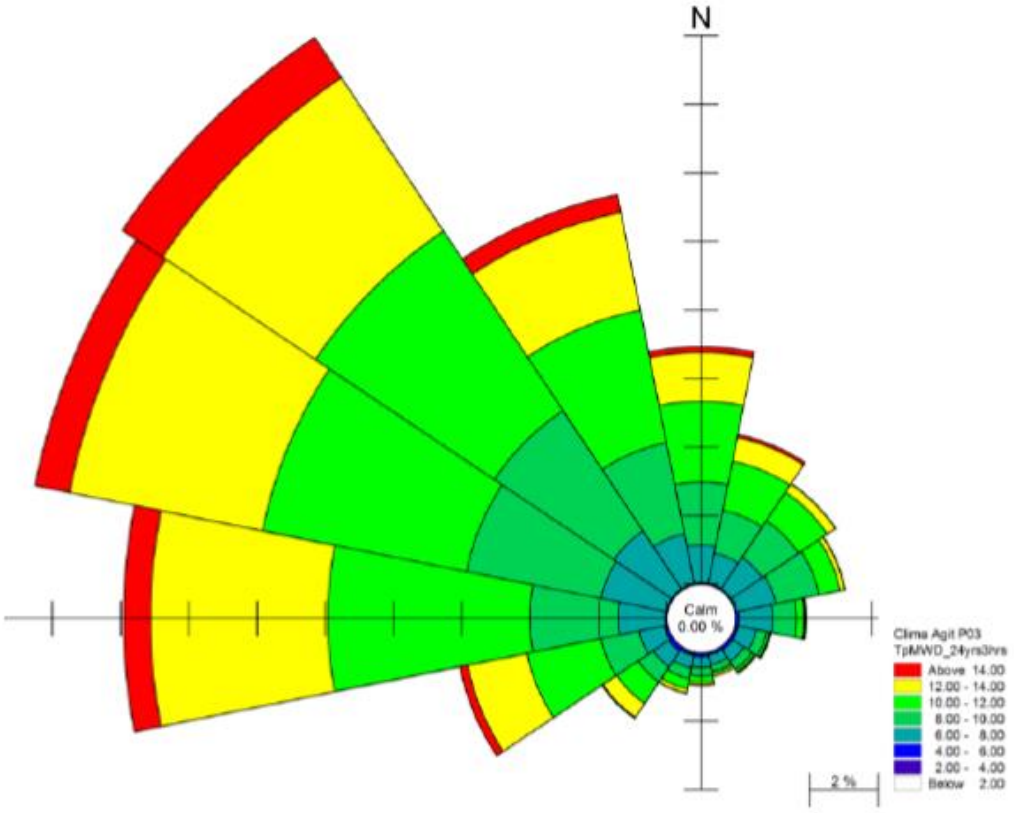
d) Quem conhece muitos portos sabe que, com as amplitudes de maré que se verificam no Porto da Horta, a estagnação de águas não se verificará. Tal será, todavia, confirmado pelo estudo hidrodinâmico do porto.

e) Vejamos a agitação marítima e os ventos predominantes:

3.1 - AGITAÇÃO MARÍTIMA AO LARGO



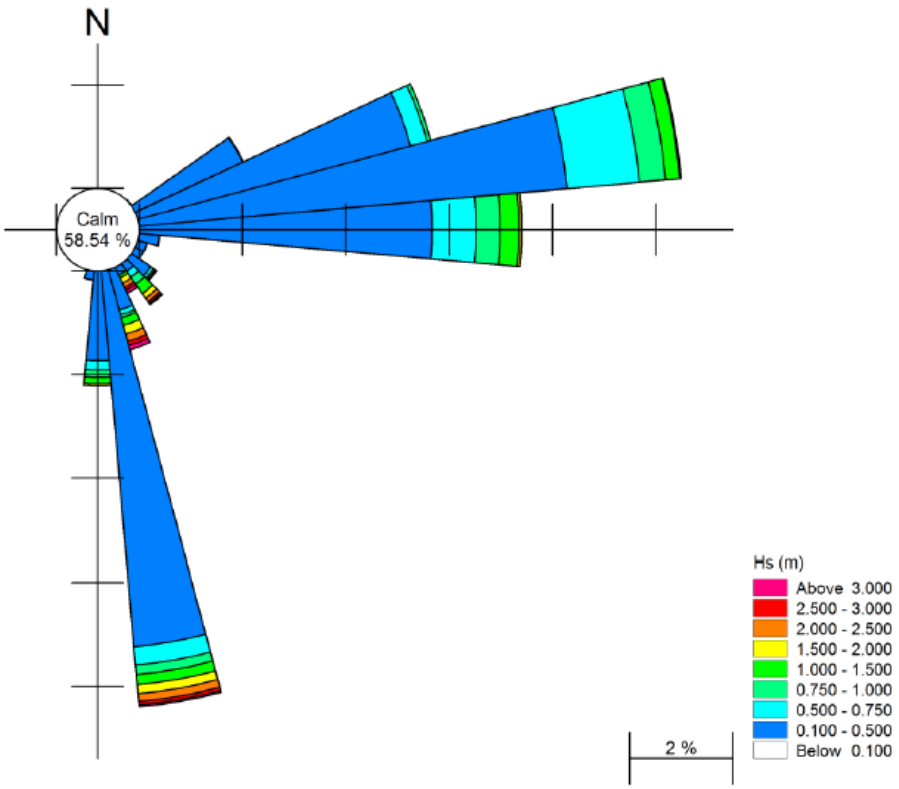
Agitação Marítima ao largo. Hs – Altura significativa



Agitação Marítima ao largo. Tp – Períodos de pico

Da análise dos dados da agitação marítima ao largo, constata-se que cerca de 66% das ondas provém do semicírculo compreendido entre SW e NNW. As maiores alturas das ondas estão compreendidas entre SW e NW. Aproximadamente 54% das ondas têm alturas significativas inferiores a 2,5 mts e 7% têm alturas significativas superiores a 5 mts. 86% das ondas têm períodos de pico entre os 6 e os 11 s.

3.2 - AGITAÇÃO MARÍTIMA À ENTRADA DO PORTO DA HORTA



Agitação Marítima à entrada do Porto da horta. Hs – Altura significativa

O efeito da própria ilha, conjugado com a proximidade das ilhas do Pico e de São Jorge, fazem com que, contrariamente ao que acontece ao largo onde se registam ondas de todas as direções, à entrada do porto, só se registam ondas compreendidas entre NE e SSW. Aproximadamente 62% das ondas tem direção entre E e ENE e 16,5% entre S e SSE de onde ocorrem as maiores alturas significativas daí a correta orientação do porto com entrada virada a Norte.

Com fortes temporais e violenta ondulação de NW/N esta contorna a Ponta da Espalamaca e, após alguma perda de energia, entra no porto, por vezes

com muita violência, como acima referido, ver ponto 1- Enquadramento Histórico.

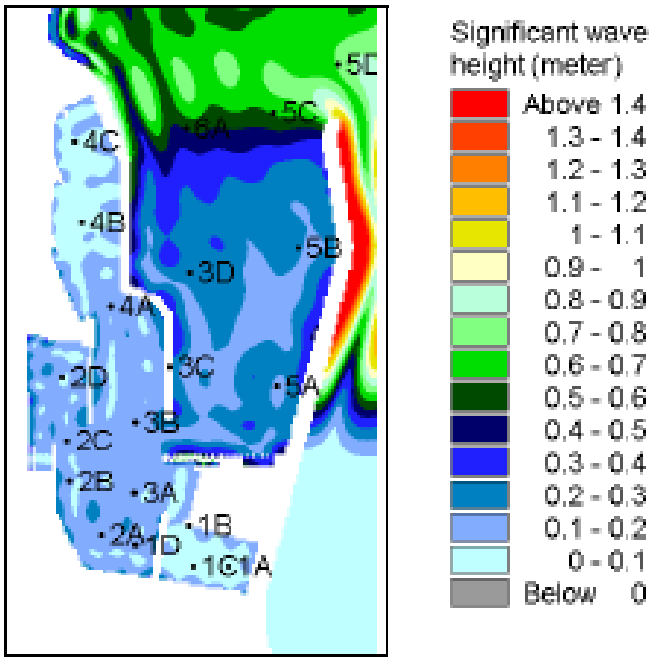
3.3 - AGITAÇÃO MARÍTIMA NA BACIA PORTUÁRIA

Nota: Consideram-se ondas com altura significativa de um metro (Hs = 1m) para possibilitar a obtenção de coeficientes de agitação nas diversas bacias do porto, os quais serão a base de uma matriz de transferência para a reconstituição dos regimes das bacias.

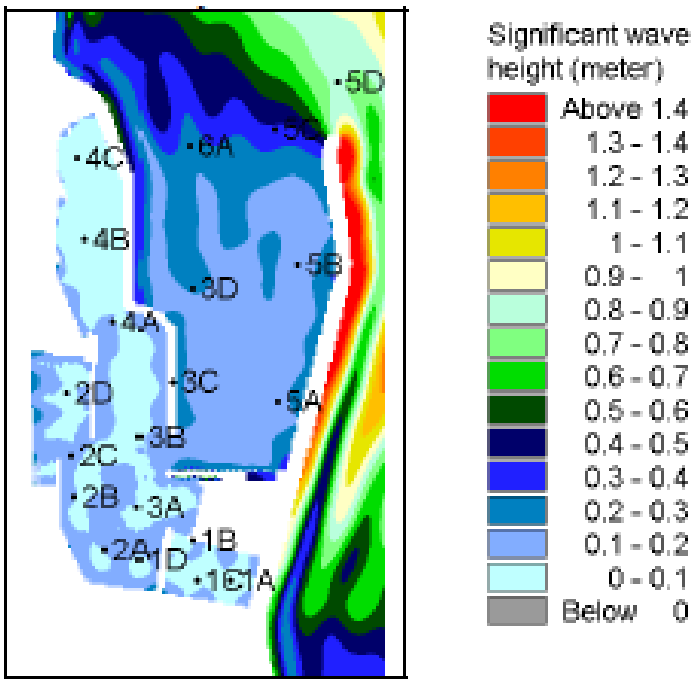
Vejamos as situações mais gravosas, NW/N e SE.

Com temporais de **NW** até **N** a vaga contorna a Ponta da Espalamaca e entra no porto com orientação de **NE/ENE**.

Neste caso a elevação do nível do espelho líquido e a calema são mais acentuadas e mais perigosas do que a agitação marítima provocada por vento de **NE/ENE**.



Agitação Marítima de **ENE**, Tp = 12 s, Hs = 1 m



Agitação Marítima de **SE**, Tp = 15 s, Hs = 1 m

4 – CONCLUSÕES

4.1 - Cais Comercial

A probabilidade de ocorrência de ondas com altura significativa (Hs) superior a 0,5 m é de 0,421% e de 0,431 na situação atual. **Melhora**.

4.2 – Zona das pescas

A probabilidade de ocorrência de ondas com altura significativa (Hs) superior a 0,2 m é de 0,124% e de 2,966% na situação atual. **Melhora**.

4.3 – Zona das Atividades Marítimo-Turísticas

A probabilidade de ocorrência de ondas com altura significativa (Hs) superior a 0,2 m é de 0,691% e de 1,837% na situação atual. **Melhora**.

4.4 – Zona da Marina Sul

A probabilidade de ocorrência de ondas com altura significativa (Hs) superior a 0,2 m é de 0,824% e de 0,741% na situação atual. **Piora**, embora de forma muito pouco significativo.

4.5 – Zona da Marina Norte

A probabilidade de ocorrência de ondas com altura significativa (Hs) superior a 0,2 m é de 0,068% e de 0,115% na situação atual. **Melhora** de forma muito significativa.

Em resumo, pode-se afirmar que a obra proposta permite:

- Manter a operacionalidade atual intacta;
- Separar, tanto quanto possível, as diferentes valências;
- Eliminar a necessidade de fundear embarcações na zona de manobra;
- Melhorar a segurança;
- Disponibilizar uma considerável zona acostável;
- Viabilizar a zona de Pescas.

Não vislumbro nenhuma razão para que não seja executada.

5 – Petição Pública

Sendo louvável a atitude dos peticionários ao exercerem o seu direito de participação cívica, recorrendo a uma das muitas formas que o estado de direito lhes confere, a mesma pouco comentário me merece. De resto, convém lembrar, que todos as questões colocadas no texto da petição não só não são novas como já foral amplamente debatidas e discutidas. Vejamos:

- Subscrevo as alíneas a), b) e c).
- Relativamente às alíneas d), e) e f), da ampla discussão pública resultou claro que nenhuma das suas considerações ficou provada, antes pelo contrário. Com a solução proposta "*as funções primordiais do Porto da Horta*", não só não são penalizadas como até são melhoradas, como atrás se viu. Todas as opiniões manifestadas, com

exceção da Portos dos Açores e do Projetista, foram-no a título pessoal e não por "*entidades idóneas*". Ficou, também, claro que da solução proposta não "*resultará o estrangulamento da bacia interior do porto comercial*".

- Na alínea g) onde se lê "*um impacto fortemente negativo nas condições de operacionalidade e segurança do porto*", devia ler-se, **um impacto fortemente positivo nas condições de operacionalidade e segurança do porto**, porque é justamente esse o resultado da separação das diversas valências.
- As alíneas h) e i) fariam sentido se tal já não estivesse a ser devidamente acautelado. Como é público, estão em fase de aquisição os equipamentos para o estudo da oscilação do espelho líquido da bacia portuária e, todo o projeto, segue para ensaio em modelo reduzido no Laboratório Nacional de Engenharia Civil.
- Todas as considerações da alínea j) já constam das alíneas anteriores.
- Subscrevo a alínea k) quando afirma, "*a imperiosa obrigação de assegurar o desenvolvimento sustentável da Baía da Horta, por forma a não comprometer irremediavelmente o seu futuro*". Acresce que é justamente isso que está a ser feito.

Na sua componente resolutiva, pontos 1 e 2, é recomendado que se faça, justamente, o que está a ser feito. Não posso concordar com a pretensão de tornar vinculativos os pareceres de entidades locais não executivas, pese embora entenda que devam ser, atentamente, escutadas.

APEDA
Associação de Produtores de Espécies Demersais dos Açores

Exma. Sra.
Presidente da Comissão Permanente de Economia
Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores
Rua Marcelino Lima
9901-858

V/Ref.	V/Data	N/Ref.	N/Data
S/3279/2019	10-10-2019	2019/037	12-11-2019

Assunto: PARECER SOBRE A PETIÇÃON°41/XI

A Associação de Produtores de Espécies Demersais dos Açores deliberou na última Assembleia Geral que eram necessários mais dados para que os seus associados se prenunciassem, os mesmos solicitaram que fossem feitas mais diligências com vista a estudar a movimentação de massas de água dentro do Porto da Horta.

Somos a favor que se esgotem todas as hipótese/possibilidades com vista a encontrar a melhor solução, uma solução que venha ao encontro do desenvolvimento da Ilha do Faial e da Região.

É preciso ter-se em atenção que as obras portuárias custam muito dinheiro ao Erário Publico e, uma vez executadas, não podem ser desmanchadas hoje para voltarem a ser reconstruidas amanhã, por isto, tem que se encontrar sempre a melhor solução, de preferência com o maior número de utilizadores deste espaço.

Após a apresentação da última versão de projeto sobre o Porto da Horta pela Portos dos Açores apresentámos uma alternativa que julgamos dever ser estudada, na nossa opinião oferece mais valências e tem menos impacto visual dentro de uma das baías mais belas do mundo.

Após várias conversas com alguns dos nossos associados, a APEDA considera necessária a realização das obras de requalificação do porto da Horta.

Contribuinte: 512069174
Sede: Edifício da Lotaçor- Cais de St. Cruz da Horta
9900-172 Horta
Telefone e Fax: 292 392 180
E-mail: apeda@sapo.pt
www.pescazores.com

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
ARQUIVO
Entrada 3060 Proc. n.º 45.10.01
Data 019/11/13 N.º 41/XI

Estaremos de acordo com as mesmas se forem tidas em consideração as seguintes sugestões:

- A construção do novo molhe com uma configuração ligeiramente diferente, conforme desenho entregue à Portos dos Açores, acostável pelos dois lados.
- Que a entrada fique mais larga.

Nunca é demais referir que cada metro de cais acostável, no interior da nossa baía, é vital para todos os operadores.
Como não somos especialistas em construção de obras marítimas, não nos pronunciamos sobre o método a utilizar, mas temos visto em muitos portos, cais construídos com "aduelas" ou com "estacas", para evitar a reflexão das ondas e permitir uma melhor circulação da água.

Por isto somos a favor da suspensão das obras no espelho de água para que sejam estudadas outras alternativas, temos dúvidas da solução apresentada pela Portos dos Açores.

Sem outro assunto com os melhores cumprimentos.

O Presidente da Direção

Jorge Fernando Leal Gonçalves

Contribuinte: 512069174
Sede: Edifício da Lotaçor- Cais de St. Cruz da Horta
9900-172 Horta
Telefone e Fax: 292 392 180
E-mail: apeda@sapo.pt
www.pescazores.com