

CONSELHO DE ILHA DE SÃO JORGE

Paços do Concelho
Rua de São João - 9800-539 VELAS

Ex mo. Sr.

Presidente da Comissão de Assuntos
Parlamentares, Ambiente e Trabalho
Rua Marcelino Lima
9901-858 Horta

Sua referência
1461

Sua Comunicação

Nossa referência

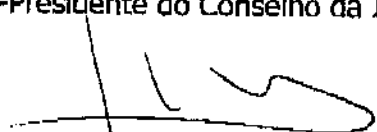
Data
09-04-10

**ASSUNTO: PROPOSTA DE DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL N.º 23/2009 -
"APROVA O PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO
TERRITÓRIO DOS AÇORES (PROTA)"**

Na sequência do V. ofício Ref. 1461 datado de 19-03-10, junto se envia a V. Exa. Conforme solicitado, parecer do Conselho de Ilha de São Jorge sobre a proposta do Decreto Legislativo Regional referido em epígrafe.

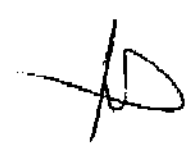
Com os melhores cumprimentos,

O Vice-Presidente do Conselho da Ilha de São Jorge



João Gabriel Santos

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada 1424	Proc. Nº <u>102</u>
Data: <u>10/04/12</u> Nº <u>23/2009</u>	



CONSELHO DE ILHA DE SÃO JORGE
Paços do Concelho
Rua de São João – 9800-539 VELAS

Ex mo. Sr.

Presidente da Comissão de Assuntos
Parlamentares, Ambiente e Trabalho

Em reunião extraordinária de 8 de Abril de 2010, o Concelho de Ilha de São Jorge, deliberou emitir o seguinte parecer sobre a proposta de Decreto Legislativo Regional N.º23/2009 que "Aprova o Plano Regional de Ordenamento do Território dos Açores (PROTA)":

Análise global

O PROTA aborda questões que em termos abstractos, tanto podem ajudar o desenvolvimento da ilha, como também condicioná-lo em áreas bastante vastas, tornando-se em mais um elemento condicionante da utilização do território, vinculativo para as entidades públicas que implica a introdução de alterações nos planos municipais de ordenamento do território, mais taxativo em relação aos condicionantes do que na apresentação das suas alternativas compensadoras ao nosso desenvolvimento.

Pensamos que este deverá ser um documento que defenda uma economia de escala, harmoniosa e coerente para toda a Região. Contudo verificamos que está condicionado a antigas divisões administrativas da região e das suas ilhas, pelo que algumas das soluções apresentadas parecem ser equacionadas nessa base, surgindo mesmo como "um documento centralizador que não prevê, isenta e adequadamente, o desenvolvimento da Região

Autónoma dos Açores como um todo”, contrariando assim o que frequentemente vem referenciado como uma prioridade regional.

È exemplo disso a política de transportes proposta, fundamental para o desenvolvimento de São Jorge. Assim, não podemos aceitar que este documento represente um retrocesso em relação à situação actual, quer ao nível dos transportes de mercadorias, em que com a criação de plataformas logísticas se troca o certo pelo duvidoso, quer ao nível do transporte marítimo de passageiros em que não se aposta na revitalização do triângulo Terceira - S. Jorge - Graciosa, apesar da importância das ligações marítimas para o desenvolvimento da Ilha e das mesmas estarem actualmente contempladas como obrigações de serviço público.

Plano Regional de Ordenamento do Território dos Açores (Anexo à proposta de DLR)

Capítulo I

Os objectivos estratégicos do PROTA, o seu âmbito territorial e o conteúdo material e documental do documento não nos merecem reparo, salvo a cartografia e grafismo cuja qualidade dificulta ou impossibilita mesmo muitas vezes a correcta interpretação e subsequente colisão com a cartografia dos planos já em vigor.

Capítulo II

A presente proposta do Plano Regional de Ordenamento do Território define opções e estratégias na gestão e planificação territorial a médio/longo prazo, com o propósito de dotar os Açores de um modelo territorial global compatível com objectivos estratégicos de um desenvolvimento económico, social e ambiental sustentável. Estabelece medidas de articulação com políticas nacionais de ordenamento do território e cria um quadro de referência regional para a elaboração de planos no âmbito do ordenamento do território.

Este capítulo desenvolve uma visão estratégica global de suporte ao PROTA que consideramos adequada, estabelecendo ainda uma visão ambiciosa pensada para uma vigência de 10 anos, mas actualmente condicionada até 2016, que por vezes vai além do âmbito do PROTA.

Há contudo o perigo da "visão" que orienta toda a estruturação do PROTA, ser demasiado optimista no panorama actual Açoriano, o que poderá ser um entrave a maximização da utilidade e estratégia deste instrumento e elevar de tal modo a fasquia que se corra um elevado risco de defraudar, à partida, as expectativas criadas.

Capítulo III

Sintetiza as implicações sobre o território do arquipélago de quatro sistemas estruturantes.

1-Sistemas produtivos

Ao nível do sector agro-florestal e agro-alimentar, o PROTA considera que "São Jorge é um exemplo de presença relevante de agricultura profissionalizada e competitiva", passando a estratégia para S. Jorge pela valorização e diversificação da produção do queijo e reforço das condições de exploração em modo de produção biológico.

Apesar disso, não são evidenciadas zonas de captação e respectivas redes de distribuição de água para as explorações, apesar da importância que a água tem na qualidade do leite e na boa higienização dos equipamentos de ordenha.

Consideramos também necessário, tal como é proposto para outras ilhas, a criação de "unidades de extensão tecnológica e científica" que contribuam para estimular a diversificação da produção, disseminar conhecimentos juntos dos produtores e promover sistemas agro-florestais com elevado valor económico e ecológico.

Achamos ainda que seria pertinente salvaguardar neste documento uma forte campanha de divulgação da marca Queijo São Jorge, nomeadamente nos

mercados Europeus, permitindo em simultâneo divulgar a marca e a Região Açores.

Qualificação e diversificação do desenvolvimento da fileira turística

Relativamente à estratégia para esta fileira e apesar das recentes alterações ao POTRAA, consideramos que o número de camas referenciado para S. Jorge (que representa apenas cerca de 3.1% do total regional) é insuficiente podendo originar constrangimentos ao desenvolvimento deste sector pelo que deverá ser reforçado.

Consideramos Fraco o potenciamento do recurso "Mar", sendo necessária uma maior aposta nas actividades relacionadas com este recurso, nomeadamente pesca lúdica, transporte marítimo e actividades náuticas, reforçando os equipamentos e infra-estruturas que as suportem e potenciem, nomeadamente a construção de um núcleo de recreio náutico na Calheta e a melhoria das condições nos diversos portos de classe D da ilha.


Também o aproveitamento do "Produto Turístico" Fajãs, o nosso património natural, cultural e sociológico deveriam ser objecto de um melhor aproveitamento.

Impacte das infra-estruturas de transporte nos sistemas produtivos

É salientada a importância de "modernização e/ou expansão de zonas portuárias e aeroportuárias", contudo e embora sendo um dos grandes constrangimentos para a Ilha de São Jorge, a questão da ampliação do Porto Comercial de São Jorge, o qual é classificado como um Porto de classe B, não está previsto neste diploma, o que se torna contraditório até porque se trata de um compromisso assumido pelo Governo Regional.

Outra questão que aparentemente não faz sentido é a classificação sugerida para os aeroportos dos Açores, nomeadamente a classificação do Aeroporto de São Jorge, como um Aeroporto Regional, não o posicionando no futuro como uma Gateway, à semelhança do Faial, Pico e St.^a Maria.

Eficiência e autonomia energética

Em S. Jorge apenas é referida a valorização dos parques eólicos, consideramos contudo que existente potencial para a produção de energia hídrica, tal como é indicado noutro capítulo deste documento. 

Representação cartográfica

A Representação cartográfica associada aos sistemas produtivos em São Jorge, não assinala o Perímetro de Ordenamento Agrário de Santo Antão / Topo criado pela Portaria n.º1/2009 de 9 de Janeiro de 2009, nem faz qualquer menção à criação do POA Biscoitos -Ribeira Seca.

A estrada regional que liga a Calheta a Santo Antão e ao Topo também não está assinalada na totalidade.

Não está assinalado o porto de classe D da Urzelina.

Relativamente às áreas de extracção de inertes, nem todas não estão representadas cartograficamente. Tal facto não poderá ser impeditivo de uma futura legalização das mesmas, desde que não existam condicionantes que o impeçam.

2-Sistemas de protecção e valorização ambiental

Implicações do quadro socio-económico

A ilha de São Jorge, mesmo sendo uma ilha da coesão tem uma realidade diferente de todas as outras ilhas deste grupo (Corvo, Flores, Graciosa e Santa Maria) devido aos seus cerca de 60km de comprimento, à sua orografia, com declives muito acentuados que impedem uma ocupação regular e homogénea do território; pela concentração de estruturas e de investimento público (Ex. Aeroporto e porto comercial), que tem originado fluxos internos de migração (de Este para Oeste e de Norte para Sul) e um desenvolvimento de serviços e comércio de forma desequilibrada.

Consideramos preocupante a perda demográfica e o envelhecimento da população que se está a verificar na generalidade das zonas rurais de São Jorge e que poderá por em causa a sustentabilidade, ambiental, cultural e económica dessas localidades, sendo necessárias medidas específicas para travar o seu despovoamento e resolver alguns problemas estruturais que subsistem.

Implicações das políticas de defesa nacional, segurança e protecção civil

Não há referência a mecanismos e estratégias de prevenção, mitigação e adaptação a catástrofes naturais climatéricas, apesar das alterações climáticas globais serem muito discutidas na actualidade.

Consideramos que além de serem tomadas medidas de redução da ocupação de zonas de maior risco sísmico, também deverão ser tomadas medidas preventivas que salvaguardem a possibilidade de prestar socorro ou permitir uma eventual evacuação em caso de catástrofe, nomeadamente a construção de acessos alternativos às duas vilas.

Representação cartográfica

Com os planos intermédios concluídos e com a aplicação do PROTA, a ilha fica com bastante mais de 50% do seu território com restrições, para além de "serventias" e estradas, cursos de água, aeroporto ou futuro parque de combustíveis, o que vai implicar, com certeza, que a disponibilidade de zonas *aedificandi* se concentram mais nos sítios pouco atractivos para investidores (zona norte) e, por essa razão, com menos apetência para fomentar o desenvolvimento da ilha.

Refira-se que dada a orografia da ilha de S. Jorge, a existência de um plano de ordenamento territorial com um raio de protecção de 500 metros deve ser repensada, pois em determinadas zonas significa mais de 1/4 da largura da ilha, o que nos parece não ter sido levado adequadamente em conta.

3-Sistema urbano e rural

Opções estratégicas de matriz territorial

Consideramos que as condicionantes impostas para as zonas rurais, em termos de construção e remodelação devem ser mínimas, não só pela pouca pressão demográfica existente, como para evitar a migração para os meios urbanos e facilitar a fixação de jovens

A par disso, deverão ser criados instrumentos de fomento à recuperação de habitação nas zonas Rurais de forma a diminuir a migração e a fomentar o Turismo de habitação e em espaço rural, contribuindo também para manter o equilíbrio paisagístico territorial necessário para o turismo.

Representação cartográfica

É referido que a malha de crescimento urbano da Vila da Calheta é dificultada pela orografia, contudo existe espaço de crescimento para o lado da Fajã Grande, logo deve ser indicado também como sentido de crescimento urbano, em paralelo com a zona da Relvinha e Rua de Baixo/São Bartolomeu.

Relativamente à malha de crescimento urbana no concelho das Velas devem ser consideradas, mais áreas de expansão entre as Velas - Manadas, particularmente Zona das Figueira (Rosais) - São Pedro (Velas), Queimada e Urzelina.

Estas correcções devem ser efectuadas para salvaguardar que o PROTA não constituirá um entrave aquando das revisões dos planos directores municipais e POOC.

Também, como é do conhecimento geral os PDM's e POOC da Ilha de São Jorge em vigor, possuem deficiências na caracterização das actuais malhas urbanas, logo, a representação cartográfica aqui exposta sofre dos mesmos erros. Assim, somos de opinião que tal situação deve ser revista para que no futuro seja possível (em sede de revisão) melhorar os restantes documentos de regulamentação da ocupação do território da ilha.

Somos também de opinião que neste mapa devem ser salvaguardadas as áreas de expansão industrial.

4-Sistema de acessibilidades e equipamentos

Acessibilidades e transportes

Para o caso de São Jorge, especificamente, não se percebe porque não se representam elxos de ligação marítima inter-ilhas de proximidade para a ilha Terceira. Por outro lado, as obrigações de serviço público prevêm que se

contemple a Calheta, contudo o PROTA não define ligações desta para as outras ilhas do "triângulo" bem como para a Terceira.

Consideramos que há que criar e estimular, com uma forte aposta nos transportes marítimos, um espaço urbano policêntrico alargado a todo o grupo central, incluindo também Angra do Heroísmo - Calheta - Velas e Santa Cruz da Graciosa - Velas.

Telecomunicações

Em São Jorge existem locais sem cobertura da rede móvel GSM e de rede de banda larga móvel, pelo que é imprescindível assegurar uma adequada cobertura ao nível das telecomunicações.

Representação cartográfica

O Porto da Calheta é assinalado como porto de classe C, é actualmente um ponto de saída de passageiros e mercadorias de ligação a Angra do Heroísmo, São Roque e Horta, (falta a sinalética de eixo de ligação marítima e entrada e saída por via marítima).

As obras efectuadas recentemente neste porto permitem que a entrada e saída de pessoas e mercadorias se realize com grande comodidade, no entanto continua a não ser possível a entrada *e saída de viaturas neste porto, o que põe entaves ao turismo.*

Capítulo IV

2-Esquema global de ordenamento.

Relativamente ao grupo Central consideramos que as diferentes economias precisam de estar mais ligadas, permitindo uma mais fluida comunicação de pessoas e bens, só assim conseguimos uma plena integração

dos diferentes espaços económicos (Ilhas) de forma a termos uma economia mais forte com uma melhor dimensão económica.

Assim, consideramos que o modelo de desenvolvimento do grupo central deve ser visto numa óptica global e não por núcleos, que só poderão ser usados para políticas específicas de desenvolvimento, pelo que o reforço das ligações marítimas deverá abranger também a ligação com a Terceira e Graciosa.

Nessa perspectiva o mapa com o Modelo Territorial do Arquipélago deverá ser alterado e o Espaço Marítimo do Triângulo alargando-o a todo o grupo central, com a dinamização de dois triângulos de ligações marítimas, o triângulo Pico – Faial – São Jorge, onde um dos vértices se centra no porto das Velas, e o triângulo Graciosa – Terceira – São Jorge.

Com a melhoria das ligações e do encurtamento destas, os benefícios seriam evidentes, não só nas trocas comerciais, mas também no turismo e só assim conseguiremos as sinergias necessárias para o desenvolvimento de todas as parcelas.

Consideramos ainda importante que no modelo de transporte marítimo para os Açores exista um Barco com uma capacidade mais reduzida, do que os que habitualmente operam no Verão, para viabilizar uma utilização durante todo o ano e abranja os Portos da Madalena, Calheta e Praia na Graciosa;

3-Modelo territorial por unidade ilha

Faltam medidas específicas de valorização das nossas fajãs, o condicionamento dos empreendimentos turísticos tradicionais sem indicação de práticas alternativas, a definição de áreas adequadas de expansão, são questões que merecem maior e melhor ponderação.

Apesar de São Jorge estar muito dependente da agro-pecuária e de ser necessário assegurar um desenvolvimento sustentável não é feita qualquer referência ao projecto do Ecomuseu.

Capitulo V

4-Normas específicas de carácter territorial

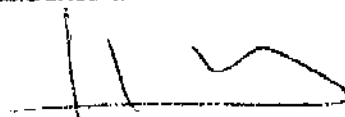
Relativamente ao grupo Central consideramos que as diferentes economias precisam de estar mais ligadas, permitindo uma mais fluida comunicação de pessoas e bens. Só assim conseguimos uma plena integração dos diferentes espaços económicos (ilhas) de forma a termos uma economia mais forte com uma melhor dimensão económica, pelo que a aposta no triângulo Faial – Pico - S. Jorge deve ser complementada com o triângulo Terceira - S. Jorge – Graciosa. Funcionando como uma alavanca necessária ao nosso desenvolvimento, criando boas condições de circulação de pessoas e bens inter-ilhas aos cerca de 100.000 habitantes das ilhas Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico e Faial, só assim se criará um espaço que no seu conjunto gera um mercado com alguma dimensão que permita potenciar um maior desenvolvimento e uma maior integração económica das ilhas pequenas para o desenvolvimento quer ao nível do mercado interno quer para o exterior.

Considerações Finais

O conselho de Ilha de São Jorge emite, por unanimidade, parecer negativo a este documento na sua versão actual, solicitando que o Decreto Legislativo Regional que venha a ser aprovado contemple as propostas, correcções e considerações manifestadas por este conselho.

Velas, 8 de Abril de 2010,

O Vice-Presidente do Concelho de Ilha de São Jorge



João Gabriel Santos