

## 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 mantereirei 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.

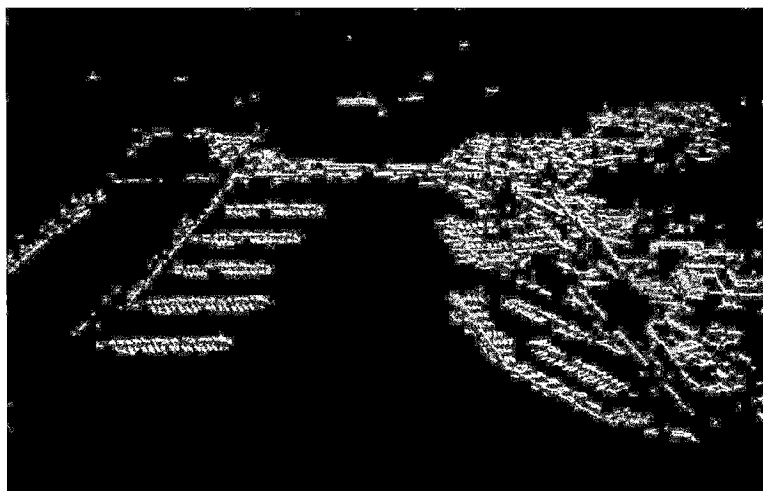
No primeiro artigo de opinião pessoal, sobre o mesmo tema, realizo diversas considerações, referências técnicas e objetivas, que considero importantes e que devem ser tidas em conta, por quem tem a responsabilidade de decidir sobre o porto da Horta, para que o possa fazer bem e fundamentadamente, acrescentando 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 latismo 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 latismo 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 furacão "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 SUSPENSÃO 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. n.º	45.10.01
Data	019.10.16
N.º	41 x1

## 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

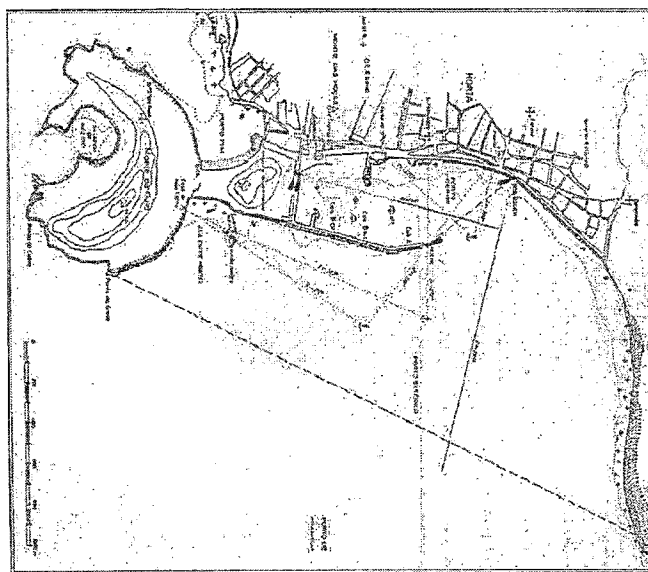
interessados/operadores a atuar no porto da Horta, como foi manifestamente evidente na passada Assembleia Municipal da Horta.

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..."

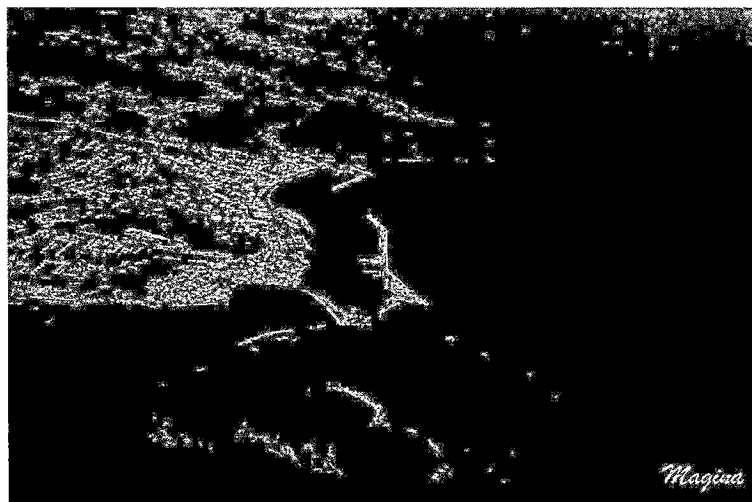


Porto da Horta – Roteiro IH - 1981

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 mantêm (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...”.

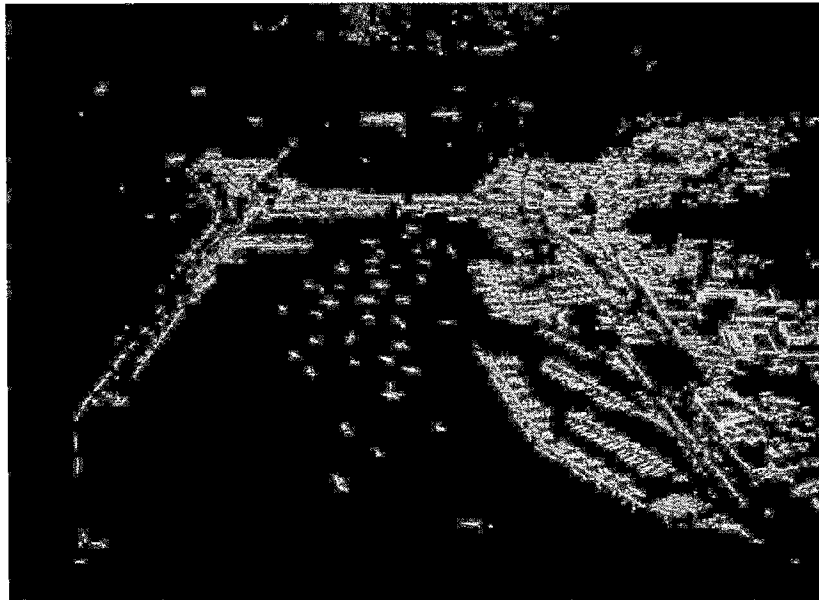
Também refere que, caso as condições de manobra sejam verdadeiramente difíceis, os navios se devem socorrer da manobra do ferro para se afastar do cais ou recorrer a boias de amarração. De notar que hoje em dia, a maioria dos navios de maior porte já têm motores auxiliares de manobra, a vante e/ou à 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 as 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/repôr 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 atracções 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 atracção a navios de maior porte e até de navios de passageiros (vulgo, paquetês), fazendo do porto da Horta, um excelente complemento ao porto de São Miguel, neste segmento.

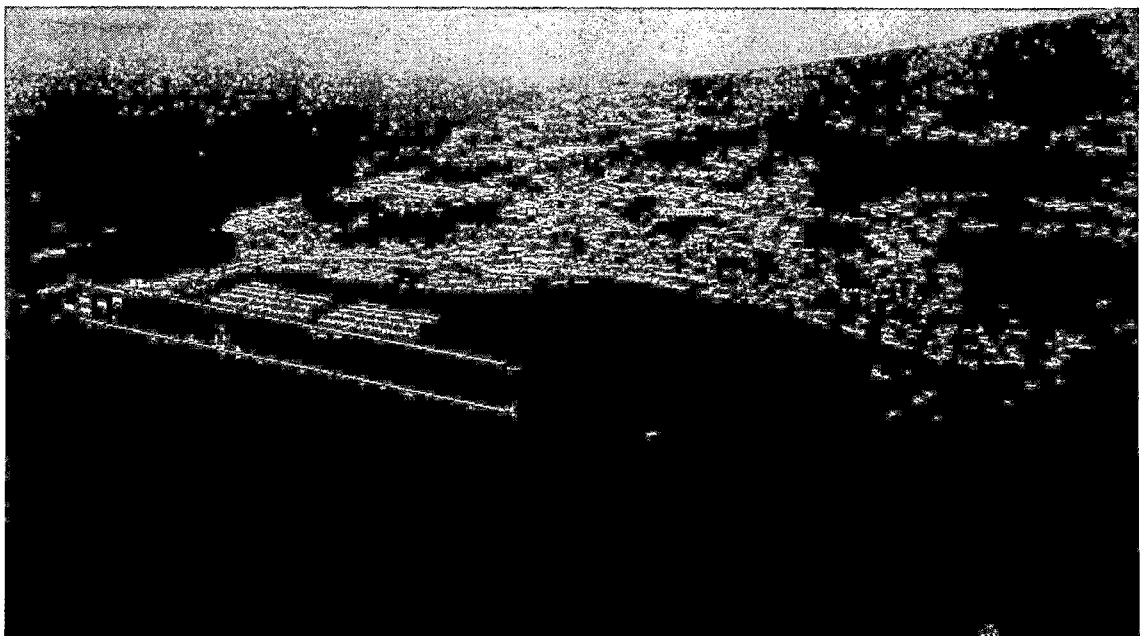
Isto permitiria que uma nova rota turística fosse incrementada, com ganhos óbvios para ambos os portos, dado que muito provavelmente passaria a haver mais procura e melhor oferta. Seria expectável um acentuado impacto direto em toda a área comercial/turística na Ilha do Faial, ainda com potencial indireto 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 paquetês/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 definido 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 mantere 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<sup>1</sup>, 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.

---

<sup>1</sup> 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, *Strengths* (pontos fortes), *Weaknesses* (pontos fracos), *Opportunities* (oportunidades), *Threats* (ameaças).

<b>INTERNOS</b>	<b>PONTOS FORTES (S)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aumento da capacidade da Marina da Horta (atracados a cais);</li> <li>2. Franca abertura e disponibilidade política para investir no porto da Horta.</li> </ol>
<b>EXTERNOS</b>	<b>PONTOS FRACOS (W)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Instabilidade marítima no interior, conhecida, que se manterá;</li> <li>2. Inexistência de um estudo de correntes e marés realístico, dentro do porto;</li> <li>3. Utilização de uma projeção matemática, que assenta em variáveis teóricas e desadequadas, ao interior do porto;</li> <li>4. Criação de um <i>Choke Point</i><sup>2</sup> no interior da baía;</li> <li>5. Cimentação significativa/ definitiva de áreas de navegação abrigadas e de boa tença;</li> <li>6. Inexistência de Estudo de Impacto Ambiental às consequências da obra projetada.</li> </ol>
<b>EXTERNOS</b>	<b>OPORTUNIDADES (O)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Possibilidade de investimento em estruturas portuárias, com recurso a fundos de oportunidade;</li> <li>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).</li> <li>3. Possibilidade de melhorar as condições de segurança e operacionais de todos os operadores residentes no Porto da Horta, a médio/longo prazo.</li> </ol>
<b>EXTERNOS</b>	<b>AMEAÇAS (T)</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fraca visão estratégica;</li> <li>2. Obriga a limitações físicas e permanentes ao atual porto;</li> <li>3. Incompreensão do conceito e consequências de vaga<sup>3</sup> e ondulação<sup>4</sup>;</li> <li>4. Afetação/implicações dos ventos e ondulação predominantes no interior da baía da Horta, com especial impacto no <i>Choke Point</i>;</li> <li>5. Comprometimento da salubridade por insuficiente renovação das águas, com possível estagnação dos espelhos líquidos interiores;</li> <li>6. Eventual perda da Bandeira Azul, do Galardão das Baía mais bonitas do Mundo e da mais recentemente obtida, Bandeira <i>Quality Coast</i>.</li> </ol>

<sup>2</sup> Estrangeirismo aceite para ponto de estrangulamento.

<sup>3</sup> **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.

<sup>4</sup> **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 latismo nos Açores.

Até breve, sobre este assunto,

Rui Terra