

**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 PROJETO 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 N.º 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. Sarmiento Rodrigues, edição de 1943, pode ler-se:

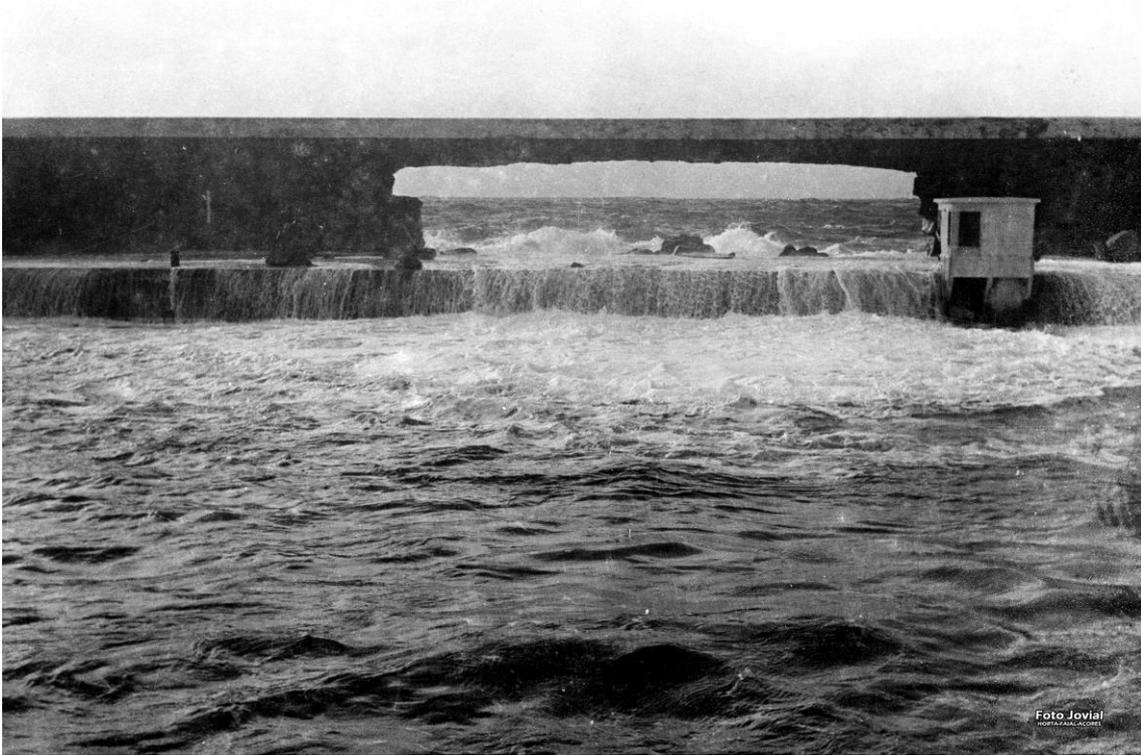
“As muralhas são baixas dando pouco abrigo ao vento (do mar é completo), as amarrações são fracas. E ainda por cima, produzem-se às vezes dentro do pôrto correntes submarinas, as levadias, que chegam a fazer garrar os navios. Tudo isso prejudica a segurança. ... num temporal de SE, na Horta, no inverno 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-Faiial-
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 às 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 estacionamento 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:

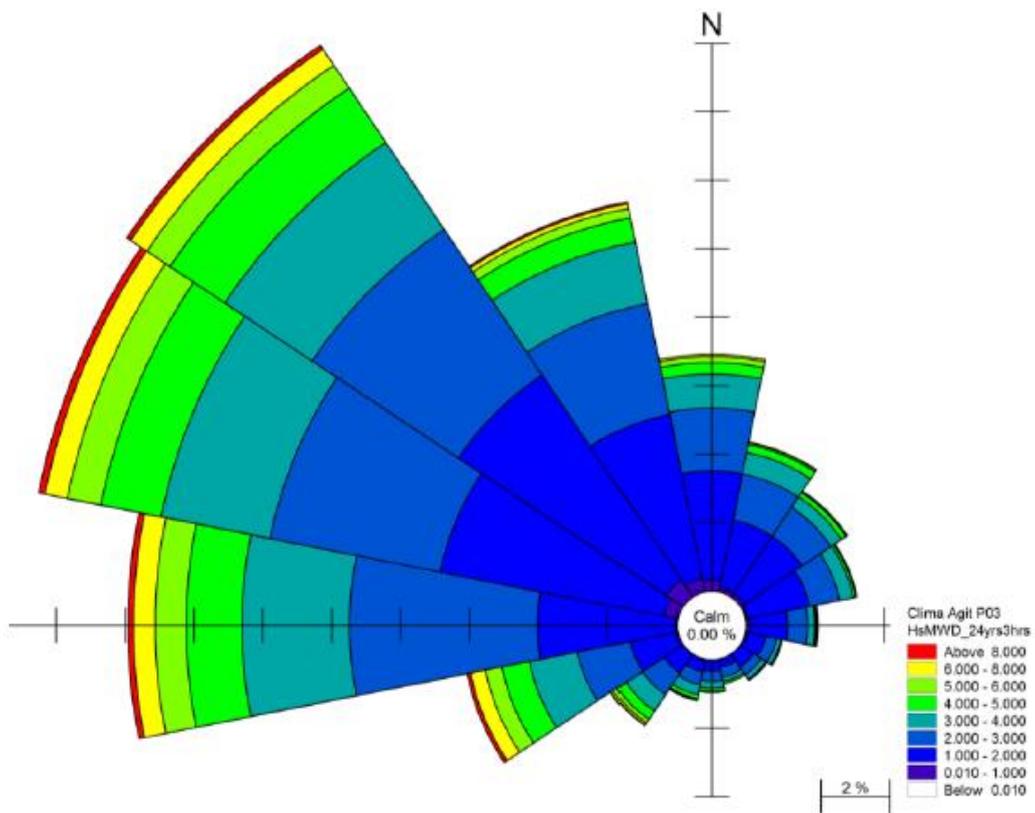
- Um prolongamento, em molhe-cais que enraíza na cabeça do molhe da Marina Norte, prolonga-se para SE e, novamente, para Sul, paralelamente ao cais da Marina Sul, distando deste 107 mts e, criando uma frente acostável de 265 mts.
- A Este, anexo ao cais comercial, obra de abrigo para a pesca, Terrapleno 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.

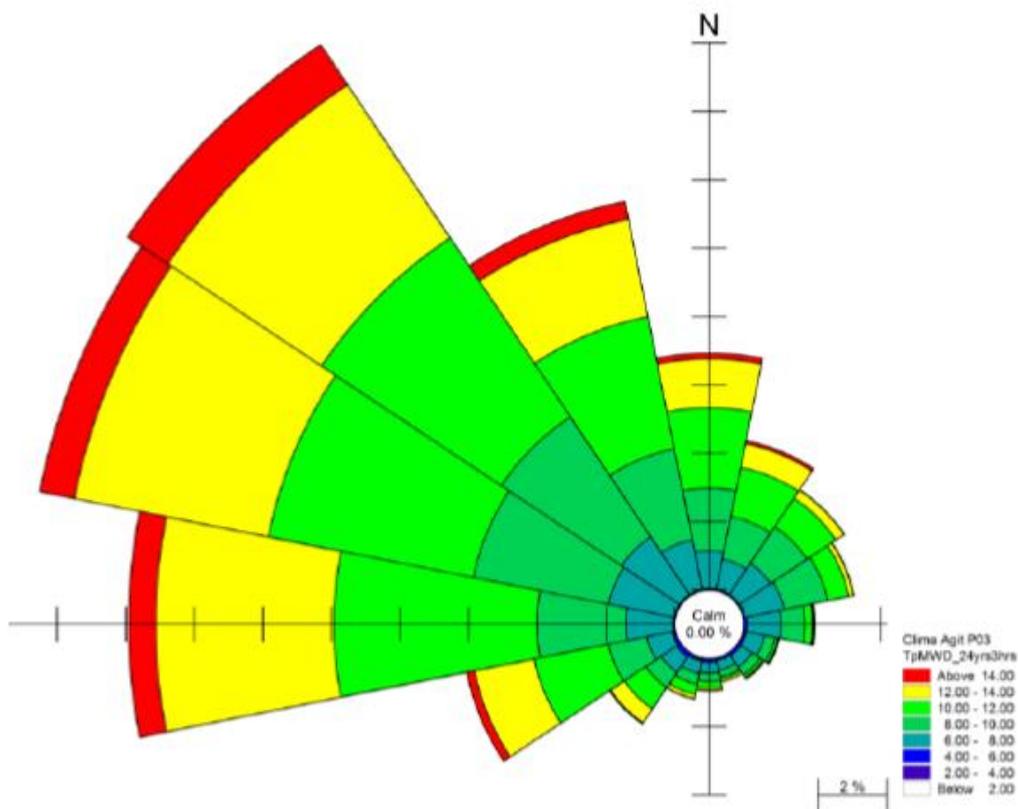
- a) No que à operacionalidade diz respeito, a obra proposta, não coloca nenhum constrangimento, nem no acesso aos terminais comerciais, nem à manobra.
- b) No que diz respeito à segurança, com a obra proposta, a separação entre valências traduz-se num enorme acréscimo deste parâmetro.
- c) O acesso 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



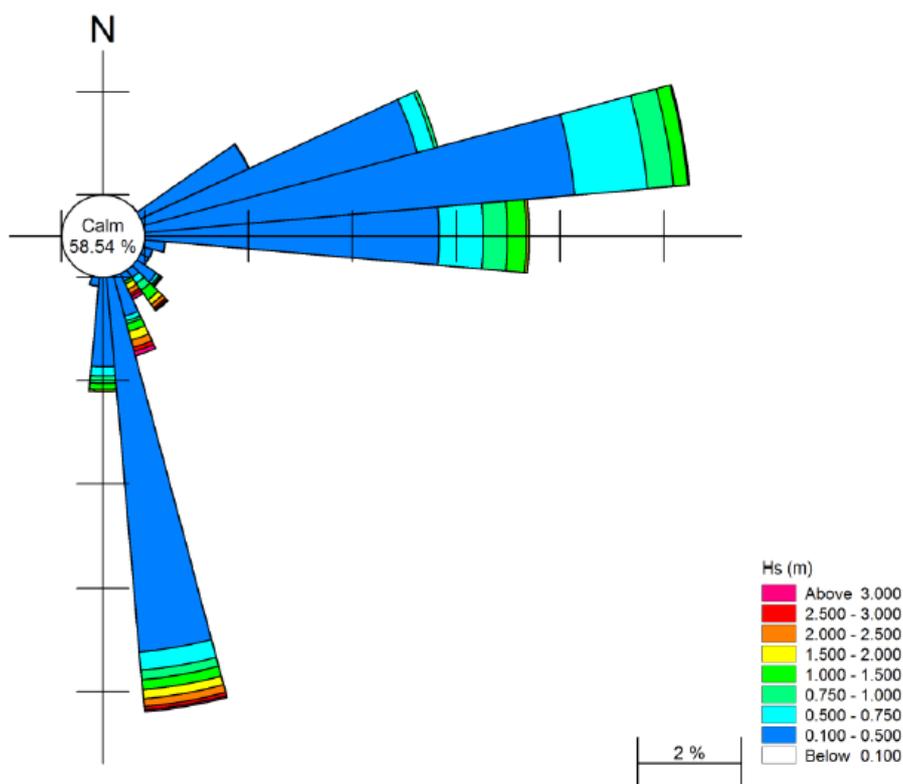
Agitação Marítima ao largo. Hs – Altura significativa



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.

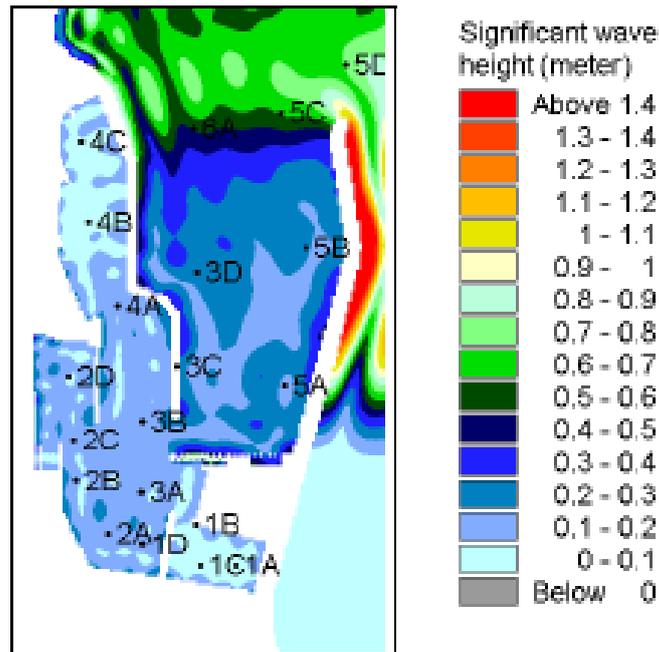
3.3 - AGITAÇÃO MARÍTIMA NA BACIA PORTUÁRIA

Nota: Consideram-se ondas com altura significativa de um metro ($H_s = 1\text{m}$) 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.

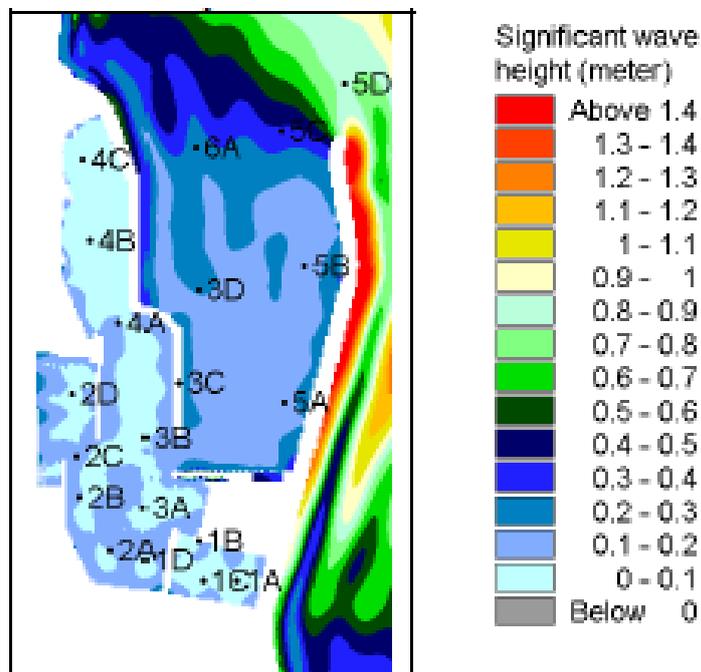
Vejamos as situações mais gravosas, NW/N e SE.

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**, $T_p = 12$ s, $H_s = 1$ m



Agitação Marítima de **SE**, $T_p = 15$ s, $H_s = 1$ m

4 – CONCLUSÕES

4.1 - Cais Comercial

A probabilidade de ocorrência de ondas com altura significativa (H_s) 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 (H_s) 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 (H_s) 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 (H_s) 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 (H_s) 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 todas as questões colocadas no texto da petição não só não são novas como já foram amplamente debatidas e discutidas. Vejamos:

- Subcrevo 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.