



BOLETIM OFICIAL

SUMÁRIO

CONSELHO DE MINISTROS:

Decreto-Lei nº 19/2004:

Aprova o regulamento para autorização de serviços de transporte aéreo internacional não regular (Charter).

Resolução nº 9/2004:

Dispensa o concurso público e o concurso limitado para a elaboração dos Projectos de Arquitectura e de todas as

Engenharias» para a futura construção do Hospital do Sal, sito na Vila de Espargos - Ilha do Sal.

Resolução nº 10/2004:

Determina a elaboração do EROT de Santiago.

CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 19/2004

de 24 de Maio

O objectivo deste diploma é criar um quadro regulamentar que estimule as operações internacionais não regulares (charter) em Cabo Verde, estabelecendo regras mínimas para a protecção dos interesses dos utentes desta modalidade de serviços, a fim de se constituir no país um ambiente facilitador da promoção do turismo.

Reconhecendo que a regulamentação dos serviços de transporte aéreo internacional não regular propicia ao Estado a devida protecção dos serviços regulares, e que ao mesmo tempo pode fomentar e dinamizar o mercado de transporte aéreo;

Considerando o facto de o regulamento anteriormente existente, o Decreto nº 10/80, de 3 de Março, por se mostrar inadequado aos interesses actuais de Cabo Verde, ter sido expressamente revogado pelo Código Aeronáutico, tendo criado um vazio de lei;

Consciente de que um quadro legal regulador rígido para a autorização de serviços internacionais não regulares (charter) pode constituir um factor de inibição do desenvolvimento do país, particularmente da actividade turística;

Convencido de que pela sua riqueza natural, diversidade e património cultural, Cabo Verde é um destino turístico atractivo;

Reconhecendo o papel catalisador do transporte aéreo internacional no desenvolvimento deste sector de actividade económica;

Assim,

Nos termos, do nº 1 do artigo 164º do Decreto-Legislativo nº 1/2001, de 20 de Agosto;

No uso da faculdade conferida pela alínea c) do artigo 203º da Constituição da República, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1º

Aprovação

É aprovado o regulamento para autorização de serviços de transporte aéreo internacional não regular (charter), publicado como anexo I ao presente Decreto-Lei, de que faz parte integrante.

Artigo 2º

Modelos de Impressos

Os modelos dos impressos a preencher para que seja autorizada a realização de serviços de transporte aéreo internacional não regular (charter) são publicados como anexo II ao presente Decreto-Lei, de que fazem parte integrante.

Artigo 3º

Entrada em vigor

Este diploma entra em vigor imediatamente após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros.

José Maria Pereira Neves, Manuel Inocêncio Sousa

Promulgado em 17 de Maio de 2004

Publique-se.

O Presidente da República, PEDRO VERONA RODRIGUES PIRES

Referendado em 18 de Maio de 2004

O Primeiro Ministro, *José Maria Pereira Neves*.

ANEXO I

REGULAMENTO PARA AUTORIZAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NÃO REGULAR (CHARTER)**I. Critérios Básicos de Orientação**

1. O presente regulamento é aplicável aos serviços de transporte aéreo internacional não regular que incluem as seguintes categorias:

- Fretamentos de grupo (grupo de afinidade; grupo sem afinidade);
- Fretamentos tudo incluído (Inclusive Tour Charter - ITC);
- Fretamentos de entidade singular ou uso próprio;
- Outros Fretamentos (vãos para fins humanitários e/ou de emergência, vão para serviços de táxi aéreo, vão para estudantes, vão para acontecimentos especiais, vão exclusivamente para cargas).

1.2 Entende-se por serviço de transporte aéreo não regular, todo o serviço de transporte aéreo que não está sujeito a frequências, itinerários e horários pré fixados, ainda que um determinado serviço seja prestado através de uma série de vôos.

1.3 Para efeitos do presente regulamento as categorias de operações internacionais não regulares têm o seguinte significado:

- a) Consideram-se vôos para grupo de afinidade aqueles em que é afretada uma aeronave para uso exclusivo de um ou vários grupos, constituídos por membros de uma associação ou clube, cujos objectivos principais não sejam os de viagem e que tenham suficiente afinidade, que o distinga do público em geral, antes do pedido de fretamento;
- b) Consideram-se vôos para grupo sem afinidade ou fretamento com reserva antecipada (*Advanced Booking Charter*) aqueles em que uma ou mais agências de viagens freta a capacidade total ou parcial duma aeronave e vende-os ao público, sujeitando-se a determinadas regras, que podem incluir os seguintes requisitos: pagamento antecipado, inscrição prévia, requisitos mínimos de permanência, penalização por cancelamento, limitações de *stop-over*;
- c) Consideram-se viagens tudo incluído (ITC) aqueles em que uma ou mais agências de viagens turísticas (ou seja um agente de viagens que vende a viagem em conjunto com o alojamento e outros serviços em terra, por um preço global) freta a capacidade total ou parcial duma aeronave para o transporte de passageiros que tenham comprado o pacote ITC;
- d) Consideram-se vôos de entidade singular ou uso próprio aqueles em que uma pessoa ou corporação privada freta uma aeronave, unicamente para seu uso próprio, para o transporte de passageiros ou carga, assumindo a totalidade dos gastos, sem a comparticipação directa ou indirecta de outros;

- e) Consideram-se vôos para fins humanitários e/ou de emergência aqueles em que é afretada uma aeronave com o objectivo de satisfazer necessidades humanitárias ou de emergência;
- f) Consideram-se vôos para serviço de taxi aéreo aqueles em que é afretada uma aeronave para o transporte de passageiros, mediante pedido ocasional e imediato de fretamento;
- g) Consideram-se vôos para estudantes aqueles em que é afretada a capacidade total de uma aeronave, para o transporte de estudantes que frequentem, em regime de permanência, um estabelecimento de ensino reconhecido;
- h) Consideram-se vôos para acontecimentos especiais aqueles em que é afretada uma aeronave para transportar grupos de pessoas, para assistir ou participar num acontecimento especial de carácter religioso, desportivo, cultural, social, profissional ou outro;
- i) Consideram-se vôos exclusivamente para cargas aqueles em que é afretada uma aeronave para o transporte exclusivamente de cargas de expedidores e público em geral.

1.4 A solicitação de serviços de transporte aéreo internacional não regular (charter) deverá ser dirigida ao Instituto da Aeronáutica Civil (IAC) pelos operadores de transporte aéreo regulares, não regulares ou seus representantes, agentes de viagem, pessoas jurídicas e singulares comprovadamente idóneas.

1.5 O processo de solicitação de autorização de operações internacionais não regulares deve ser acompanhado por:

- a) Cópia do contrato de afretamento entre a transportadora aérea e o organizador de vôos charter, quando aplicável;
- b) Garantia bancária emitida por um banco domiciliado em Cabo Verde com o objectivo de assegurar o cumprimento das obrigações assumidas em relação aos passageiros no âmbito do contrato de afretamento e o pagamento de taxas e outros encargos pelos quais seja responsável;
- c) Cópias dos certificados de seguro por danos causados a passageiros, bagagem e carga e a terceiros à superfície;
- d) Cópia do certificado de operador aéreo (AOC) que habilite o operador a realizar serviços de transporte aéreo não regular (charter);
- e) Cópia do certificado de navegabilidade da(s) aeronave(s).

2. Na avaliação das solicitações para a realização de serviços aéreos internacionais não regulares, o IAC terá em consideração o papel que desempenha esses serviços para satisfazer a procura do público utente, a sua contribuição na promoção e desenvolvimento do turismo, o desenvolvimento do sistema de transporte aéreo ou qualquer outra razão de interesse nacional.

2.1. O IAC, se entender de interesse público e tendo em conta os factores de equilíbrio e concorrência, poderá

recusar a solicitação para a realização de serviços aéreos internacionais não regulares ou condicioná-las a determinadas rotas, frequências e horários.

2.2 Não é permitida o embarque de tráfego num ponto do território cabo-verdiano com destino a outro ponto do mesmo território (cabotagem), salvo mediante autorização especial do IAC.

2.3. Os operadores dos serviços aéreos internacionais não regulares deverão informar ao IAC as tarifas a ser aplicadas, não podendo estas nunca ser inferiores ao custo da operação.

2.4. Em caso de cancelamento do vôo o responsável pelo Charter deverá comunicar formalmente ao IAC esse cancelamento.

2.5. As aeronaves estrangeiras autorizadas a realizar operações internacionais não regulares ficam sujeitas ao cumprimento das normas estabelecidas para a entrada, sobrevôo e saída de aeronaves e demais requisitos estabelecidos pelo IAC.

II. Procedimentos Administrativos

1. A solicitação de operações de serviços de transporte aéreo internacional não regular (charter) deverá ser dirigida ao Instituto da Aeronáutica Civil (IAC), com antecedência mínima de 5 (cinco) dias da data de realização da operação.

1.1 Excepcionalmente poderá ser autorizada a realização de operações, cuja solicitação tenha sido feita com menos de cinco dias de antecedência.

1.2 O pedido feito através dos Formulários A e AS (Anexo) e acompanhado de cópias dos documentos constantes do ponto I - 1.5 a) a e) deste regulamento, deverá ser remetido para:

Instituto da Aeronáutica Civil
 CP 371 – Praia, República de Cabo Verde
 Fax: (238)- 611075
 Telefone: (238)-603430/31/32
 e-mail: dgeral@acivil.gov.cv

1.3 Para a realização de vôos de entidade singular, com fins humanitários ou de ambulância e taxis de passageiros é necessária a notificação prévia ao Instituto da Aeronáutica Civil com pelo menos 1 (um) dia útil de antecedência e deverá conter as seguintes informações:

- a) nome do operador;
- b) tipo e marcas de registo de aeronave;
- c) data e hora de chegada ao e partida do aeroporto cabo-verdiano;
- d) lugares de embarque e/ou desembarque no estrangeiro, conforme o caso, de passageiros e/ou carga;
- e) motivo do vôo e numero de passageiros e/ou natureza e quantidade de carga; e
- f) nome e endereço do fretador, quando aplicável.

1.3.1 Para os vôos com fins humanitários e de emergência, em casos muito excepcionais, será aceite como notificação suficiente a informação contida no plano de vôo, desde que adequadas aos serviços de controlo de tráfego aéreo e de fronteira.

ANEXO II

FORMULÁRIO A


**FORMULÁRIO PARA PEDIDO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE
AÉREO INTERNACIONAL NÃO REGULAR EM CABO VERDE**

INSTITUTO DA AERONÁUTICA CIVIL

Telefone: (+238) 603430/31/32
(Civil Aviation Authority)
C. P. 371- Cidade da Praia
AFTN: GVPYAYX
República de Cabo Verde

Telefax: (+238) 611075

e-mail: dgeral@acivil.gov.cv

Transportador/Operador:		Código3-letras
Endereço:		
Telefone:	AFTN:	
Fax:	E-mail:	

Fretador:		
Endereço:		
Telefone:	AFTN:	
Fax:	E-mail:	

CATEGORIA DE VÔO (S)

Assinale (X) conforme apropriado

ANEXOS

Assinale (X) os Documentos anexados

a) Vôo para grupos de afinidade		1) Certificado de Operador Aéreo	
b) Vôo para grupos sem afinidade ou fretamento com reserva antecipada		2) Seguro de responsabilidade civil sobre terceiros à superfície	
c) Viagens tudo incluído (ITC)		3) Seguro de Passageiros, Bagagens e Carga	
d) Vôo de entidade singular ou uso próprio		4) Contrato de fretamento (quando aplicável)	
e) Vôo com fins humanitários e/ou de emergência		5) Certificado de navegabilidade de aeronaves	
f) Vôo para serviço de taxi aéreo		6) Garantia bancária	
g) Vôo para estudantes		7) Programa de Vôos (Formulário A-S)	
h) Vôo para acontecimentos especiais		8) Lista de Aeronaves e Marcas de Registo (Formulário A-S)	
i) Vôo exclusivamente para cargas		9)	
j) Outro (descrever):		10)	
		Obs.: Podem ser solicitados elementos adicionais	

Observações:

--

Autorização, Data e Assinatura

--

**Data e Assinatura
(Operador/Transportador/Representante)**

--

Instituto da Aeronáutica Civil – IAC

Se necessário, utilize folhas adicionais

FORM A



REQUEST FORM FOR INTERNATIONAL NON-SCHEDULE AIR SERVICES IN CAPE VERDE

INSTITUTO DA AERONÁUTICA CIVIL

Telephone: (+238) 603430/31/32
 (Civil Aviation Authority)
 C. P. 371- Cidade da Praia
 AFTN: GVPRYAYX
 República de Cabo Verde

Telefax: (+238) 611075

e-mail: dgeral@acivil.gov.cv

Carrier/Operator:		3-letter code
Address:		
Telephone:	AFTN:	
Fax:	E-mail:	

Charterer:		
Address:		
Telephone:	AFTN:	
Fax:	E-mail:	

CATEGORY OF FLIGHT(S)

Mark (X) as appropriate

ANNEXES

Mark (X) attached Documents

a) Affinity charter flight		1) Air Operator Certificate (AOC)	
b) Advanced booking charter flight (ABC)		2) Third Party Liability Insurance	
c) Inclusive tour charter flight (ITC)		3) Passenger, Baggage and Cargo Liability Insurance	
d) Single entity or own - use flight		4) Charter Agreement (if applicable)	
e) Humanitarian or emergency flight		5) Airworthiness Certificate(s)	
f) Taxi - class passenger flight		6) Bank Guarantee	
g) Student charter flight		7) Flight Program (Form A-S)	
h) Special event charter flight		8) List of aircraft and Registrations Marks (Form A-S)	
i) Cargo charter flight		9)	
j) Other (describe):		10)	
		Note: Additional elements may be required	

Remarks:

Permission Stamp, Date and Signature

Date and Signature (Operator/Carrier/Representative)

Instituto da Aeronáutica Civil – IAC

use additional sheets if necessary

FORMULÁRIO A-S



**FORMULÁRIO PARA PEDIDO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE
AÉREO INTERNACIONAL NÃO REGULAR EM CABO VERDE**

INSTITUTO DA AERONÁUTICA CIVIL

Telefone: (+238) 603430/31/32
(Civil Aviation Authority)
C. P. 371- Cidade da Praia
AFTN: GVPYAYX
República de Cabo Verde

Telefax: (+238) 611075
e-mail: dgeral@acivil.gov.cv

Transportador/Operador:		Código	3-
		letras	
Endereço:			
Telefone:		AFTN:	
Fax:		E-mail:	

PROGRAMA DE VÔOS

Período de Operação	Número de Vôo	Dia	Ponto de Embarque	Ponto de Desembarque	Obs.:

LISTA DE AERONAVES

Marcas de Registo	Tipo/Modelo/Série	Configuração

Observações:

Autorização, Data e Assinatura

**Data e Assinatura
(Operador/Transportador/Representante)**

/ /

Instituto da Aeronáutica Civil – IAC

Se necessário, utilize folhas adicionais

FORM A-S



REQUEST FORM FOR INTERNATIONAL NON-SCHEDULE AIR SERVICES IN CAPE VERDE

INSTITUTO DA AERONÁUTICA CIVIL

Telephone: (+238) 603430/31/32
 (Civil Aviation Authority)
 C. P. 371- Cidade da Praia
 AFTN: GVPRYAYX
 República de Cabo Verde

Telefax: (+238) 611075

e-mail: dgeral@acivil.gov.cv

Carrier/Operator:		3-letter code
Address:		
Telephone:	AFTN:	
Fax:	E-mail:	

FLIGHT PROGRAM

Period of Operation	Flight Number	Day	Point of Embarkation	Point of Disembarkation	Remark

AIRCRAFT LIST

Registration Marks	Type/Series	Configuration

Remarks:

Permission Stamp, Date and Signature

Date and Signature (Operator/Carrier/Representative)

Instituto da Aeronáutica Civil – IAC

use additional sheets if necessary

Supplementary to Form A

Resolução n.º 9/2004

de 24 de Maio

Considerando a urgente necessidade em dotar a ilha do Sal de uma estrutura hospitalar bem equipada e moderna, com capacidade para responder às demandas da população da ilha, dos turistas que a visitam, dos passageiros que transitam pelo Aeroporto Amílcar Cabral e, sobretudo, honrar compromissos internacionais na área de aeronáutica civil;

Considerando a urgência premente de realização de um conjunto de acções necessárias à sua materialização, nomeadamente a elaboração dos Projectos de Arquitectura e todos os Projectos de Especialidades para a obra em causa;

No uso da faculdade conferida pelo n.º 2 do artigo 260º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1º

São dispensados o concurso público e o concurso limitado para a elaboração dos «Projectos de Arquitectura e de todas as Engenharias» para a futura construção do Hospital do Sal, sito na Vila de Espargos – Ilha do Sal nos termos da alínea b) do n.º 2 e dos n.º 4, 5 e 6 do artigo 47º, todos do Decreto-Lei n.º 31/94, de 2 de Maio, bem como no artigo 3º e na alínea e) do artigo 4º, ambos do Decreto-Regulamentar n.º 6/94, de 2 Maio.

Artigo 2º

A adjudicação será por ajuste directo, precedido de consulta nos termos da Lei, designando-se o Ministro das Infra-estruturas e Transportes para a assinatura dos contratos respectivos.

Artigo 3º

Esta Resolução entra em vigor no dia imediato ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros.

José Maria Pereira Neves

Publique-se.

O Primeiro Ministro, *José Maria Pereira Neves*.

Resolução n.º 10/2004

de 24 de Maio

A política de ordenamento do território e de planeamento urbanístico a ser prosseguida pelo Governo e pelas Câmaras Municipais, bem como pelas diversas políticas sectoriais relevantes devem contrariar as tendências, que ainda subsistem, para um acentuado

fluxo campo / cidades / zonas urbanas, com a consequente concentração demográfica e expansão urbanística.

As tendências existentes, são responsáveis, não apenas por assimetrias regionais, mas por excessivas pressões urbanísticas sobre áreas urbanas, sobre o litoral e sobre zonas ambientalmente sensíveis, pela ocupação de solos urbanos de forma anárquica e de solos com vocação agrícola ou florestal, para além de propiciarem o crescimento das áreas sub-urbanas na periferia das cidades e centros urbanos principais, de que o exemplo mais paradigmático é a Cidade da Praia, de que resultam espaços urbanos desqualificados do ponto de vista urbanístico e ambiental, insuficientemente servidos de espaços verdes, equipamentos e infra-estrutura, o que contribui para a degradação da qualidade de vida das populações.

Esse crescimento excessivo das zonas urbanas e as consequentes deseconomias sociais, ambientais e económicas que lhe estão associadas, exige, por conseguinte, a implementação urgente de medidas de políticas eficientes e eficazes de Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico.

Como é, por demais conhecido, Cabo Verde é um país em desenvolvimento caracterizado por uma enorme escassez de recursos naturais e de infraestruturas básicas e produtivas e que, ademais, apresenta uma acentuada fragilidade dos ecossistemas e da biodiversidade.

Assim, o desenvolvimento económico e social de Cabo Verde passa, necessariamente, pela continuação do esforço de dotação de infraestruturas básicas e produtivas que se pretende seja encarada numa perspectiva de defesa e salvaguarda do território e dos recursos naturais, ou seja numa perspectiva clara de desenvolvimento sustentável.

Por outro lado, sendo o país constituído por ilhas, e imperiosos que as políticas apontem expressamente no sentido do processo de desenvolvimento ser equilibrado e harmonioso, abarcando o conjunto das ilhas, em função das vocações e das vantagens comparativas.

Assim, os documentos estratégicos do Governo, em particular o Programa do Governo, as Grandes Opções do Plano e o Plano Nacional de Desenvolvimento 2002-2006 apontam claramente a definição e a implementação de uma política nacional de ordenamento do território que seja um dos principais instrumentos para a materialização do paradigma do desenvolvimento sustentável.

Por outro lado, as políticas de ordenamento do território devem ser o espaço de concertação e coordenação da expressão espacial das diferentes políticas sectoriais, numa perspectiva de definição estratégica da ocupação do território, à luz do modelo de desenvolvimento adoptado, da concepção do sistema urbano, da localização das principais infra-estruturas e da promoção das necessárias articulações entre as redes e equipamentos

estruturantes da gestão territorial, salvaguardando os recursos e os valores naturais, bem como os sistemas indispensáveis à utilização sustentável do território.

Daí que, as políticas de ordenamento do território nacional devem, por conseguinte, traduzir e apoiar as grandes opções estratégicas definidas para o país, numa óptica de construção de unidade na diversidade, visando:

- a) Garantir a existência de um quadro de referência global para as estratégias de desenvolvimento de médio e longo prazo de forma a conferir maior coerência à acção pública e permitir que a iniciativa privada integre objectivos de desenvolvimento nacional, regional e local;
- b) Reforçar a coesão nacional, através do combate às assimetrias regionais, da valorização dos recursos endógenos em particular dos ambientais e culturais e da consolidação das vantagens competitivas de cada região e do fomento das relações de inter-acção e de solidariedade inter-regional.

O Governo entende, pois, que a Política Nacional de Ordenamento do Território deve abarcar todo o território nacional, ter por objecto de intervenção as actividades com forte impacte sobre o território e estribar-se na prevalência de uma "cultura" de articulação, de concertação, de coordenação e de complementaridade, por parte dos sectores envolvidos.

Uma Política Nacional do Ordenamento do Território que, por um lado, propicie o desenvolvimento do conjunto das ilhas e que, por outro lado, seja integrador e articulador das várias políticas de defesa do ambiente e dos recursos naturais e de dotação de infra-estruturas básicas e produtivas, pelo que se torna imperioso que:

- a) As ilhas, com um todo sejam objecto da elaboração de Instrumentos Regionais de Ordenamento do Território, como meio de conceber e implementar políticas articuladas de ordenamento e de desenvolvimento;
- b) As zonas urbanas do país funcionem como um sistema urbano hierarquizado e sejam dotadas de equipamentos, infra-estruturas e serviços urbanos;
- c) Os espaços rurais e as bacias hidrográficas sejam objecto de um ordenamento eficiente e da dotação de infra-estruturas que permitam um equilíbrio eficiente entre as populações e as actividades humanas, por uma utilização eficiente dos recursos;
- d) As bacias hidrográficas, em particular, pela sua importância e abrangência, sejam consideradas unidades operativas de ordenamento do território, em que, a par das actividades da agricultura, silvicultura e pecuária, sejam considerados os espaços

urbanos, as infra-estruturas em geral e os equipamentos;

- e) A rede nacional de áreas protegidas tenham um regime de protecção e de salvaguarda que seja assumido como um autêntico imperativo nacional, uma vez que a natureza insular do país, associado a acções nefastas de factores climáticos e antrópicos, vêm contribuindo para a degradação do património natural;
- f) O desenvolvimento do turismo, por provocar uma grande pressão sobre o território e os recursos naturais, particularmente os hídricos, os respectivos empreendimentos sejam precedidos da elaboração de planos de ordenamento e de planeamento urbanístico, de estudos de impacte ambiental e de estudos de diversas especialidades;
- g) As zonas costeiras, sendo caracterizadas como portadoras de enormes potencialidades, mas também de acentuada fragilidade dos ecossistemas, requeiram uma atenção especial em termos de ordenamento, para que sua utilização ao serviço do desenvolvimento não engendre situações de excessiva pressão e degradação ambiental e ecológica.

Considerando que:

1. A Lei de Bases do Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico (LBOTPU) estabelece um Sistema de Gestão do Território, de âmbito nacional (define o quadro estratégico para o ordenamento do espaço nacional), regional (define o quadro estratégico para o ordenamento do espaço regional), e municipal (define, de acordo com as directrizes de âmbito nacional e regional o regime de uso do solo e a respectiva programação), cujos Instrumentos de Desenvolvimento Territorial (de natureza estratégica) e de Planeamento Territorial (de natureza regulamentar) são os seguintes :

1.1. Instrumentos de Desenvolvimento Territorial:

- a) O Esquema Nacional de Ordenamento do Território (ENOT), cujas directrizes e orientações fundamentais traduzem um modelo de organização espacial que terá em conta o sistema urbano, as redes, as infra-estruturas e outros equipamentos de interesse nacional, bem como as áreas de interesse nacional em termos agrícolas, ambientais e patrimoniais;
- b) Os Esquemas Regionais de Ordenamento do Território (EROT) que, de acordo com as directrizes definidas a nível nacional e tendo em conta a evolução demográfica e as perspectivas de desenvolvimento económico, social e cultural, estabelecem as orientações para o ordenamento do território regional e

definem as redes regionais de infra-estruturas e transportes, constituindo o quadro de referência para elaboração dos planos municipais de ordenamento, devendo ser acompanhados de um esquema representando o modelo territorial proposto.

1.2. Instrumentos de Planeamento Territorial:

- a) O Plano Director Municipal (PDM), que com base na estratégia de desenvolvimento local, estabelece a estrutura espacial, a classificação básica do solo, bem como parâmetros de ocupação, considerando a implantação dos equipamentos sociais, e desenvolve a qualificação dos solos urbano e rural;
- b) O Plano de Desenvolvimento Urbano (PDU), que desenvolve, em especial, a qualificação do solo urbano;
- c) O Plano Detalhado (PD), que define com detalhe o uso de qualquer área delimitada do território municipal, em particular áreas urbanas.

2. Na ausência do Esquema Nacional de Ordenamento do Território, os Esquemas regionais de Ordenamento do Território são chamados a desempenhar um papel de suma importância na dimensão de orientações à nova geração de Planos Municipais de Ordenamento do Território, particularmente dos Planos Directores Municipais (PDM).

3. A necessidade de, nos termos do n.º 1 do Artigo 27º da Lei de Bases, determinar a elaboração do EROT de Santiago, fixar os respectivos princípios orientadores e os objectivos estratégicos.

Assim:

No uso da faculdade conferida pelo n.º 2 do artigo 260º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1º

1. Determina-se a elaboração do EROT de Santiago.

2. A tarefa referida no número anterior incumbe à Direcção Geral do Ordenamento do Território e Habitat (DGOH), mediante o lançamento de concurso para a selecção de um gabinete com capacidade técnica para o efeito.

Artigo 2º

1. A elaboração do EROT será acompanhada, ao abrigo dos n.ºs 2 e 3 do artigo 27º da LBOTPU, por uma Comissão de Acompanhamento integrada por representantes das seguintes instituições:

- a) Câmaras Municipais de Santiago;
- b) Sectores com impacte sobre o território, tais como administração local, ambiente, turismo,

indústria, energia, desenvolvimento rural, marinha e portos, infra-estruturas, educação, saúde;

- c) Entidades representativas da sociedade civil e das classes profissionais, tais como Ordem dos Engenheiros, Ordem dos Arquitectos, Associação Comercial de Sotavento, Câmara de Comercio, Indústria e Serviços de Sotavento.

2. Compete à DGOH convocar e presidir às Reuniões da Comissão de Acompanhamento referida no número anterior.

Artigo 3º

São princípios orientadores e objectivos estratégicos para a elaboração do EROT de Santiago, os seguintes:

1. A estruturação do território insular de acordo com o modelo e a estratégia de desenvolvimento económico e social sustentável, promovendo uma maior coesão territorial e social, a qual na óptica da política de Ordenamento do Território pressupõe, nomeadamente, a adopção das seguintes orientações:

- a. Uma visão insular, atendendo às grandes questões nacionais, que respeite os princípios de desenvolvimento equilibrado e sustentável assumidos e que ambicione um posicionamento internacional mais competitivo do País e de Santiago;
- b. Um modelo de crescimento policêntrico baseado numa estreita articulação entre sistema urbano, redes estruturantes viárias e de transportes, acessibilidades, portos, aeroportos, saneamento, energia, informação, comunicação e conhecimento, estrutura do povoamento, rede fundamental de conservação da natureza, em especial de áreas protegidas ou classificadas, mobilidade e fluxos da interdependência e de solidariedade inter-municipal e regional;
- c. Medidas de discriminação positiva, no quadro das políticas de desenvolvimento regional e local, a favor de áreas com menor potencial de desenvolvimento ou com graves problemas estruturais de reconversão económica;
- d. Definição racional e coerente da distribuição territorial das principais infra-estruturas e das redes estruturantes da organização das actividades económicas em articulação com as grandes opções em matéria de localização estratégica dos investimentos.

2. Estimular o desenvolvimento regional e local, garantindo a equidade no acesso as infra-estruturas, equipamentos colectivos e serviços de interesse geral.

3. Estabelecer normas gerais de ocupação, transformação e utilização do solo que permitam salvaguardar e valorizar os recursos naturais, promover a sua utilização sustentável, bem como garantir a protecção dos valores ambientais e do património natural, paisagístico e sócio-cultural da ilha de Santiago.

4. Definir princípios, orientações e critérios que promovam formas de ocupação e transformação do solo pelas actividades humanas, designadamente quanto à implantação de actividades económicas, à estrutura do povoamento e à expansão urbana, o que requer, na óptica das políticas do ordenamento do território, a adopção das orientações seguintes:

- a. Adopção de um modelo de ocupação territorial orientado para a coesão social e territorial, estruturado em torno de um sistema urbano policêntrico que contrarie as tendências para a urbanização contínua e desordenada ao longo da faixa litoral, a concentração demográfica nas áreas urbanas e a desertificação das zonas agrícolas;
- b. Programação da necessária expansão dos aglomerados urbanos e contenção dos fenómenos de construção dispersa e urbanização difusa;
- c. Regulamentação dos critérios de reclassificação do solo rural como solo urbano e exigência da respectiva fundamentação técnica, à luz dos valores em presença, das perspectivas de desenvolvimento económico e social e das redes de infra-estruturas e equipamentos colectivos;
- d. Associação da edificabilidade em espaço rural a critérios de sustentabilidade, dimensão e conexão com o desenvolvimento de explorações agrícolas, florestais ou afins;
- e. Desenvolvimento de programas habitacionais orientados para áreas e necessidades específicas;
- f. Definição de critérios territoriais básicos de implantação e desenvolvimento dos vários tipos de actividades económicas, atendendo, em particular, às especificidades e sensibilidade ambiental e paisagística das áreas sobre as quais se fazem sentir impactes directos;
- g. Promoção da qualidade de vida das populações e melhoria do ambiente urbano, bem como da requalificação urbanística e patrimonial, nomeadamente nos centros históricos, nos centros urbanos e nas zonas suburbanas ou degradadas;
- h. Articulação das opções de gestão territorial com as políticas sectoriais em matéria de

acessibilidades, transportes e comunicações, bem como de oferta de equipamentos e serviços públicos;

- i. Produção de formas integradoras de ocupação e transformação dos espaços construídos que favoreçam a salvaguarda da estrutura ecológica urbana, a renovação dos ecossistemas, a expansão dos espaços verdes e a mobilidade sustentável, por forma a combater a excessiva especialização funcional, contrariando situações de segregação e exclusão espacial e permitam a colmatação e densificação dos aglomerados urbanos existentes.

5. Compatibilizar opções, políticas e instrumentos de gestão territorial, incluindo os de âmbito sectorial, promovendo a coerência horizontal entre sectores distintos com incidência espacial, bem como favorecer iniciativas e comportamentos dos particulares e dos agentes económicos da ilha de Santiago, convergentes com os objectivos definidos, o que pressupõe:

- a. Aprofundamento da cooperação e articulação entre a política de ordenamento do território e as políticas sectoriais;
- b. Aperfeiçoamento da articulação entre os instrumentos de gestão territorial e de política de solos;
- c. Definição de critérios territoriais básicos de delimitação e selecção de áreas de planeamento territorial e sectorial;
- d. Reforço da cooperação inter-municipal e inter-regional no planeamento e gestão de iniciativas e investimentos.

Artigo 4º

Os objectivos e as orientações estratégicas enunciadas no artigo anterior devem ser adoptadas, desde já, no acompanhamento da elaboração dos planos municipais de ordenamento do território de Santiago, particularmente dos Planos Directores Municipais.

Artigo 5º

Esta Resolução entra em vigor no dia imediato ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros

José Maria Pereira Neves

Publique-se.

O Primeiro Ministro, *José Maria Pereira Neves*

Na secção de vendas da Imprensa Nacional Encontra à vendá as seguintes Brochuras

Imposto Único Sobre o Património IUP	300\$00
Imposto Único Sobre o Rendimento IUR.....	850\$00
Código das Empresas Comercias e Registo de Firmas	1400\$00
I Volume do Imposto Sobre o Valor Acrescentado IVA	700\$00
II Volume do Imposto Sobre o Valor Acrescentado IVA	400\$00



BOLETIM OFICIAL

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001

AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao Boletim Oficial desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.

Sendo possível, a Administração da Imprensa Nacional agradece o envio dos originais sob a forma de suporte electrónico (Disquete, CD, Zip, ou email).

Os prazos de reclamação de faltas do Boletim Oficial para o Concelho da Praia, demais concelhos e estrangeiro são, respectivamente, 10, 30 e 60 dias contados da sua publicação.

Toda a correspondência quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do Boletim Oficial deve ser enviada à Administração da Imprensa Nacional.

A inserção nos Boletins Oficiais depende da ordem de publicação neles aposta, competentemente assinada e autenticada com o selo branco, ou, na falta deste, com o carimbo a óleo dos serviços donde provenham.

Não serão publicados anúncios que não venham acompanhados da importância precisa para garantir o seu custo



Av. Amílcar Cabral Calçada Diogo Gomes, cidade da Praia, República Cabo Verde.
C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09
Email: incv@cvtelcom.cv

ASSINATURAS

Para o país:			Para países de expressão portuguesa:		
	Ano	Semestre		Ano	Semestre
I Série	5 000\$00	3 700\$00	I Série	6 700\$00	5 200\$00
II Série	3 500\$00	2 200\$00	II Série	4 800\$00	3 800\$00
III Série	3 000\$00	2 000\$00	III Série	4 000\$00	3 000\$00
AVULSO por cada página		10\$00	Para outros países:		
Os períodos de assinaturas contam-se por anos civis e seus semestres. Os números publicados antes de ser tomada a assinatura, são considerados venda avulsa.			I Série	7 200\$00	6 200\$00
			II Série	5 800\$00	4 800\$00
			III Série	5 000\$00	4 000\$00
AVULSO por cada página					10\$00

PREÇO DOS AVISOS E ANÚNCIOS

1 Página	5 000\$00
1/2 Página	2 500\$00
1/4 Página	1 000\$00

Quando o anúncio for exclusivamente de tab. las int. realdaas no texto, será o respectivo preço acrescentado de 50%.

PREÇO DESTE NÚMERO — 120\$00