



# BOLETIM OFICIAL

---

---

## SUMÁRIO

### ASSEMBLEIA NACIONAL:

#### Ordem do Dia:

Da Sessão Plenária do dia 23 de Junho e seguintes:

#### Resolução n° 74/VII/2008:

Cria uma Comissão Eventual de Redacção.

#### Resolução n° 75/VII/2008:

Aprova, para ratificação, o Protocolo de Emenda da Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

#### Declaração:

Eleição da deputada Hermínia Gomes da Cruz Curado Ferreira para o cargo de secretário da mesa da Assembleia Nacional.

#### Despacho de Substituição n° 53/VII/2008:

Substituindo o Deputado Mário Ramos Pereira Silva por André Lopes Afonso.

#### MINISTÉRIO DA ECONOMIA, CRESCIMENTO E COMPETITIVIDADE E MINISTÉRIO DA DESCENTRALIZAÇÃO, HABITAÇÃO E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO:

#### Portaria n° 20/2008:

Aprova o Plano de Ordenamento Turístico (POT) da Zona de Desenvolvimento Turístico Integral de Chaves.

## ASSEMBLEIA NACIONAL

## Ordem do Dia

A Assembleia Nacional aprovou a Ordem do Dia abaixo indicada para a Sessão Plenária do dia 23 de Junho de 2008 e seguintes:

**I – Questões de Política Interna e Externa**

- Debate sobre o estado de ligação entre as ilhas e a política de transporte e circulação de pessoas e bens.

**II – Perguntas dos Deputados ao Governo****III – Aprovação de Propostas e Projectos de Lei:**

- 1) Proposta de Lei Investigação Criminal (Segunda deliberação).
- 2) Proposta de Lei que altera o artigo 425º-A, do Código Eleitoral, aprovado pela Lei nº 92/V/99, de 8 de Fevereiro, e alterada pela Lei nº 118/V/2000, de 24 de Abril, e pela Lei nº 12/VII/2007, de 22 de Junho.
- 3) Proposta de Lei que altera a tabela de taxas do imposto sobre consumos especiais.

**IV – Aprovação de Propostas de Resolução:**

- 1) Protocolo Relativo a uma Emenda à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, Adoptado em Montreal a 10 de Maio de 1984.
- 2) Acordo entre a República de Cabo Verde e o Reino de Espanha sobre Vigilância Conjunta dos Espaços Marítimos sob soberania e jurisdição de Cabo Verde.

V – Eleição de um Secretário da Mesa da Assembleia Nacional (nº 3 do artigo 29º do Regimento da Assembleia Nacional).

Assembleia Nacional, na Praia, aos 23 de Junho de 2008. – O Presidente, *Aristides Raimundo Lima*.

**Resolução nº 74/VII/2008**

de 7 de Julho

A Assembleia Nacional vota, nos termos da alínea *n*) do artigo 174º da Constituição, a seguinte Resolução:

Artigo 1º

É criada, ao abrigo do artigo 172º, nº 1, do Regimento da Assembleia Nacional, uma Comissão Eventual de Redacção com a seguinte composição:

- Vanuza Tatiana Fernandes Cardoso (PAICV)  
– Presidente
- Felisberto Henrique Carvalho Cardoso (MPD)

- Ernesto Che Guevara Mendes Barbosa da Silva (PAICV)

- João Carlos Cabral Varela Semedo (MPD)

- Afonso Silva Mendes da Fonseca (PAICV)

Artigo 2º

A Comissão extingue-se uma vez realizada a redacção final dos textos legislativos.

Aprovada em 24 de Junho de 2008.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Aristides Raimundo Lima*.

**Resolução nº 75/VII/2008**

de 7 de Julho

A Assembleia Nacional vota, nos termos da alínea *a*) do artigo 178º da Constituição, a seguinte Resolução:

Artigo 1º

É aprovado, para ratificação, o Protocolo de Emenda da Convenção sobre Aviação Civil Internacional que aprova o artigo 3 bis da Convenção de Chicago de 1944, adoptado em Montreal, em 10 de Maio de 1984, cujo texto autêntico em inglês e a respectiva tradução em língua portuguesa fazem parte integrante da presente Resolução.

Artigo 2º

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação e o Acordo referido no artigo anterior produz efeitos em conformidade com o que nele se estipula.

Aprovada em 25 de Junho de 2008.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Aristides Raimundo Lima*

ARTICLE 3BIS

Protocol relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation, Signed at Montreal on 10 May 1984 [Article 3bis]

The Assembly of the International Civil Aviation Organization

Having met in its twenty-fifth Session (Extraordinary) at Montreal on 10 May 1984,

Having noted that international civil aviation can greatly help to create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world, yet its abuse can become a threat to general security,

Having noted that it is desirable to avoid friction and to promote that cooperation between nations and peoples upon which the peace of the world depends,

Having noted that it is necessary that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner,

Having noted that in keeping with elementary considerations of humanity the safety and the lives of persons on board civil aircraft must be assured,

Having noted that in the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944 the contracting States

- recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory,
- undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft, and
- agree not to use civil aviation for any purpose inconsistent with the aims of the Convention,

Having Noted the resolve of the contracting States to take appropriate measures designed to prevent the violation of other States' airspace and the use of civil aviation for purposes inconsistent with the aims of the Convention and to enhance further the safety of international civil aviation,

Having Noted the general desire of contracting States to reaffirm the principle of non-use of weapons against civil aircraft in flight,

1. Decides that it is desirable therefore to amend the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944,

2. Approves, in accordance with the provision of Article 94(a) of the Convention aforesaid, the following proposed amendment to the said Convention:

ARTICLE 3BIS

Insert, after Article 3, a new Article 3 bis:

“Article 3 bis

- (a) The contracting States recognize that every State must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight and that, in case of interception, the lives of persons on board and the safety of aircraft must not be endangered. This provision shall not be interpreted as modifying in any way the rights and obligations of States set forth in the Charter of the United Nations.
- (b) The contracting States recognize that every State, in the exercise of its sovereignty, is entitled to require the landing at some designated airport of a civil aircraft flying above its territory without authority or if there are reasonable grounds to conclude that it is being used for any purpose inconsistent with the aims of this Convention; it may also give such aircraft any other instructions to put an end to such violations. For this purpose, the contracting

States may resort to any appropriate means consistent with relevant rules of international law, including the relevant provisions of this Convention, specifically paragraph (a) of this Article. Each contracting State agrees to publish its regulations in force regarding the interception of civil aircraft.

- (c) Every civil aircraft shall comply with an order given in conformity with paragraph (b) of this Article. To this end each contracting State shall establish all necessary provisions in its national laws or regulations to make such compliance mandatory for any civil aircraft registered in that State or operated by an operator who has his principal place of business or permanent residence in that State. Each contracting State shall make any violation of such applicable laws or regulations punishable by severe penalties and shall submit the case to its competent authorities in accordance with its laws or regulations.

- (d) Each contracting State shall take appropriate measures to prohibit the deliberate use of any civil aircraft registered in that State or operated by an operator who has his principal place of business or permanent residence in that State for any purpose inconsistent with the aims of this Convention. This provision shall not affect paragraph (a) or derogate from paragraphs (b) and (c) of this Article”.

3. Specifies, pursuant to the provision of the said Article 94(a) of the said Convention, one hundred and two as the number of contracting States upon whose ratification the proposed amendment aforesaid shall come into force, and

4. Resolves that the Secretary General of the International Civil Aviation Organization draw up a Protocol, in the English, French, Russian and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, embodying the proposed amendment above-mentioned and the matter hereinafter appearing:

- (a) The Protocol shall be signed by the President of the Assembly and its Secretary General.
- (b) The Protocol shall be open to ratification by any State which has ratified or adhered to the said Convention on International Civil Aviation.
- (c) The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.
- (d) The Protocol shall come into force in respect of the States which have ratified it on the date on which the one hundred and second instrument of ratification is so deposited.
- (e) The Secretary General shall immediately notify all contracting States of the date of deposit of each ratification of the Protocol.

(f) The Secretary General shall notify all States parties to the said Convention of the date on which the Protocol comes into force.

(g) With respect to any contracting State ratifying the Protocol after the date aforesaid, the Protocol shall come into force upon deposit of its instrument of ratification with the International Civil Aviation Organization.

Consequently, pursuant to the aforesaid action of the Assembly, This Protocol has been drawn up by the Secretary General of the Organization.

In Witness Whereof, the President and the Secretary General of the aforesaid Twenty-fifth Session (Extraordinary) of the Assembly of the International Civil Aviation Organization, being authorized thereto by the Assembly, sign this Protocol.

Done at Montreal on the 10th day of May of the year one thousand nine hundred and eighty-four, in a single document in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. This Protocol shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Secretary General of the Organization to all States parties to the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944.

President of the 25th Session (Extraordinary) of the Assembly, *Assad Kotaité*

Secretary General, *Yves Lambert*

### **Protocolo Relativo a uma Emenda à Convenção sobre Aviação Civil Internacional**

#### **A Assembleia da Organização de Aviação Civil Internacional**

Tendo-se reunido na sua Vigésima Quinta Sessão (Extraordinária) em Montreal, em 10 de Maio de 1984,

Considerando que a aviação civil internacional pode ajudar significativamente a criar e a preservar a amizade e a compreensão entre as nações e os povos do mundo, enquanto o seu abuso pode constituir uma ameaça à segurança geral;

Considerando que é desejável evitar atritos entre os povos e as nações e preservar entre os mesmos a cooperação sobre a qual depende a paz do mundo;

Considerando que é necessário que a aviação civil internacional possa se desenvolver de maneira segura e ordenada;

Considerando que, consoante considerações humanitárias elementares, a segurança e as vidas das pessoas a bordo das aeronaves civis devem ser preservadas;

Considerando que, na Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, a 7 de Dezembro de 1944, os Estados Contratantes:

- Reconhecem que cada Estado tem a soberania completa e exclusiva sobre o espaço aéreo situado acima do seu território;

- Comprometem-se a ter em conta a segurança da navegação das aeronaves civis, ao estabelecerem regulamentos aplicáveis às aeronaves do Estado;

- Acordam em não utilizar a aviação civil para propósitos incompatíveis com os objectivos da Convenção;

Considerando que os Estados Contratantes resolveram adoptar medidas apropriadas, para evitar que se viole o espaço aéreo de outros Estados e que se empregue a aviação civil para fins incompatíveis com os objectivos da Convenção, e para reforçar a segurança da aviação civil internacional;

Considerando o desejo geral dos Estados Contratantes de reafirmarem o princípio de não recorrer ao emprego de armas contra aeronaves civis em voo;

1. Decide, por conseguinte, que é desejável emendar a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, a 7 de Dezembro de 1944.

2. Aprova, em virtude do disposto no Artigo 94 (a) da referida Convenção, a seguinte emenda proposta à mesma:

Inserir, após o Artigo 3º, o novo Artigo 3º bis

#### **Artigo 3 – bis**

(a) Os Estados Contratantes reconhecem que cada Estado deve abster-se de recorrer ao uso das armas contra aeronaves civis em voo e que, em caso de interceptação, não devem ser postas em perigo a vida dos ocupantes das aeronaves nem a segurança destas. Esta disposição não deverá ser interpretada como modificando de algum modo os direitos e obrigações dos Estados estipulados na Carta das Nações Unidas;

(b) Os Estados Contratantes reconhecem que cada Estado, no exercício da sua soberania, tem o direito de exigir a aterragem, num aeroporto designado, de uma aeronave civil que sobrevoe sem autorização o seu território, ou se tiver motivos razoáveis para concluir que a aeronave está a ser utilizada para fins incompatíveis com os objectivos da presente Convenção; pode igualmente dar a essa aeronave quaisquer outras instruções necessárias para pôr termo a tais violações. Com esta finalidade, os Estados Contratantes podem recorrer a todos os meios adequados compatíveis com as regras pertinentes do direito internacional, incluindo as disposições pertinentes da presente Convenção e, especificamente, o parágrafo a) do presente artigo. Cada Estado Contratante concorda em publicar os seus regulamentos em vigor para a interceptação das aeronaves civis;

(c) Toda a aeronave civil deverá acatar uma ordem dada em conformidade com a alínea b) do presente artigo. Para tal, cada Estado Contratante tomará as medidas necessárias nas suas leis e



regulamentos nacionais para obrigar ao cumprimento de tal ordem qualquer aeronave civil matriculada nesse Estado ou utilizada por um operador que tenha a sede principal da sua exploração ou a sua residência permanente no seu território. Cada Estado Contratante providenciará para que a violação dessas leis ou regulamentos aplicáveis seja passível de severas sanções e submeterá o caso às suas autoridades competentes, de acordo com as suas leis nacionais;

- (d) Cada Estado Contratante adoptará as medidas adequadas à proibição do uso deliberado de aeronaves civis registadas nesse Estado ou utilizadas por um operador que tenha a sua sede principal ou a sua residência permanente no dito Estado para fins incompatíveis com os objectivos da presente Convenção. Esta disposição não prejudicará o disposto na alínea a) nem derogará as alíneas b) e c) do presente artigo.

3. Prescreve que de conformidade com a disposição da alínea a) do artigo 94º da referida convenção, o número de Estados Contratantes cuja ratificação se requer para a emenda da proposta anteriormente em vigor é de cento e dois, e

Resolve que o Secretário da Organização da Aviação Civil Internacional estabelecerá em idiomas Inglês, Francês, Espanhol e Russo, fazendo cada um igualmente fé, um protocolo relativo à emenda anteriormente referida e estabelecendo as seguintes disposições:

- a) O Protocolo será assinado pelo Presidente da Assembleia e do Secretário-geral,
- b) O Protocolo estará aberto à ratificação de todos os Estados que tenham ratificado a Convenção Sobre Aviação Civil Internacional ou a ela tenham aderido,
- c) Os instrumentos de ratificação serão depositados junto da Organização da Aviação Civil Internacional,
- d) O Protocolo entrará em vigor para os Estados que o tenham ratificado na data em que se deposite o centésimo segundo instrumento de ratificação,
- e) O Secretário-geral notificará imediatamente a todos os Estados Contratantes da data do depósito de cada ratificação do Protocolo,
- f) O Secretário-geral notificará imediatamente a todos os Estados Partes da referida convenção da data de entrada em vigor do Protocolo,
- g) Relativamente a qualquer Estado Contratante que ratifique o Protocolo depois da data anteriormente referida, o Protocolo entrará em vigor a partir do depósito do seu instrumento de ratificação junto da Organização da Aviação Civil Internacional,

Em consequência, conforme a decisão anteriormente referida da Assembleia,

O presente Protocolo foi redigido pelo Secretário-geral da organização.

Em testemunho do qual, o Presidente e o Secretário-Geral do vigésimo quinto período de sessões da Assembleia da Organização da Aviação Civil Internacional, devidamente autorizados pela Assembleia, assinam o presente Protocolo.

Feito em Montreal, em 10 de Maio de mil novecentos e oitenta e quatro em um documento único redigido em Inglês Francês, espanhol e Russo, fazendo cada um igualmente fé. O presente Protocolo será depositado nos arquivos da Organização da Aviação Civil Internacional, e o Secretario Geral emitirá cópias certificadas, conformes, a todos os Estados Partes da Convenção da Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

Presidente de 25º período de Sessões (Extraordinário) da Assembleia, *Assad Kotaite*

Secretario Geral, *Yves Lambert*

---

### Declaração

Declara-se, para os devidos efeitos, que foi eleita, nos termos do artigo 28º do Regimento da Assembleia Nacional, a Deputada Hermínia Gomes da Cruz Curado Ferreira, para o cargo de Secretário da Mesa da Assembleia Nacional.

Praia, aos 25 de Junho de 2008.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Aristides Raimundo Lima*.

---

### Gabinete do Presidente

#### Despacho Substituição nº 49/VII/2008

Ao abrigo do disposto na alínea b) do artigo 24º do Regimento da Assembleia Nacional, conjugado com o disposto nos artigos 4º, 5º e nº2 do artigo 6º do Estatuto dos Deputados, defiro, a requerimento do Grupo Parlamentar do MPD, o pedido de substituição temporária de mandato do Deputado Mário Ramos Pereira Silva, eleito na lista do MPD pelo Circulo Eleitoral de Santa Catarina, pelo candidato não eleito da mesma lista, Senhor André Lopes Afonso.

Publique-se.

Assembleia Nacional, aos 23 de Junho de 2008. – O Presidente, *Aristides Raimundo Lima*.

**MINISTÉRIO DA ECONOMIA,  
CRESCIMENTO E COMPETITIVIDADE  
E MINISTÉRIO DA DESCENTRALIZAÇÃO,  
HABITAÇÃO E ORDENAMENTO  
DO TERRITÓRIO**

**Portaria nº 20/2008**

de 7 de Julho

**Preâmbulo**

O Governo de Cabo Verde decidiu promover, na ilha da Boa Vista, um perfil de desenvolvimento turístico de alta qualidade, eleito como aquele que permite criar uma imagem renovada do país enquanto destino turístico mundial e, simultaneamente, maximizar a criação de emprego, o desenvolvimento e a riqueza nacionais. Ao perfil da oferta turística que se almeja são indissociáveis, por seu turno, três ideias fundamentais: baixa densidade na ocupação do solo, respeito e valorização activa do ambiente e existência de uma rede de infra-estruturas fiável e capaz de responder às necessidades da procura.

Para que tais ideias fundamentais se possam transformar, no terreno, em realidade operativa, é absolutamente necessário um planeamento prévio e responsável, que ordene racionalmente o território, enquadre e norteie a acção das entidades públicas e oriente e discipline a actuação dos particulares.

O Plano de Ordenamento Turístico (POT) da Zona de Desenvolvimento Turístico Integral (ZDTI) de Chave, de que o respectivo Regulamento é a expressão normativa, prossegue aqueles fins utilizando a forma jurídica que a lei prescreve: o plano especial de ordenamento do território. O POT de Chave é, por conseguinte, o plano especial de ordenamento do território que concretiza, no território da ZDTI de Chave, a política sectorial do turismo adoptada pelo Governo para a ilha da Boa Vista, estabelecendo o quadro espacial de um conjunto coerente de actuações no sector do turismo com impacto na organização do território daquela ZDTI.

Impõem-se algumas considerações sobre o conteúdo do POT e as grandes opções de planeamento que nele foram vertidas, mas antes há que mencionar dois factos, que, sendo-lhe alheios, em muito ditaram aquele conteúdo. São factos com os quais o planeador teve de se conformar, erigidos como realidades anteriores, ou pressupostos, da sua tarefa de planear.

Trata-se, em primeiro lugar, da existência, ou pré-existência, de vários empreendimentos turísticos localizados no interior da ZDTI de Chave, quer já construídos e em funcionamento, quer em construção, quer ainda em fases anteriores de instalação, mas de onde decorrem já direitos adquiridos. São, nalguns casos, empreendimentos cujo perfil se afasta daquele que o Governo traçou para a ilha da Boa Vista, mas cuja integração no conjunto da ZDTI terá que ser assegurada, e da forma mais criteriosa possível, para que desse conjunto resulte uma realidade integrada, articulada e coerente.

Em segundo lugar, deparou-se o planeador com a necessidade incontornável, e já real, da expansão para Sul do tecido urbano da vila de Sal Rei, o que, no terreno, se traduz numa incursão de uma ocupação não necessariamente turística do solo no território da ZDTI de Chave. Este facto, que colide com a afectação integral e exclusivamente turística que resulta da declaração de uma porção de território como ZDTI, ditou a reclassificação, por via do ordenamento do POT, de uma área com sensivelmente 51 hectares do território afecto ao desenvolvimento turístico. Para salvaguarda da coerência dos princípios que enformam a lei, tal área deverá ser definitivamente desanexada da ZDTI, mediante uma nova delimitação da ZDTI de Chave.

Entrando no conteúdo preceptivo do POT, e na matéria das grandes opções de planeamento que foram nele vertidas, enumeram-se, numa ordem lógica e sistemática, os seguintes capítulos:

1. Delimitação precisa, no território, dos usos e ocupações do solo permitidos;
2. Prescrição das regras e medidas de protecção e valorização ambiental;
3. Concepção dos sistemas de infra-estruturas essenciais;
4. Gestão da execução do POT.

No âmbito do primeiro destes capítulos, a tarefa do planeador inicia-se com a delimitação, no território, das áreas nas quais concorrem factores, físicos ou jurídicos, que impedem ou restringem a ocupação do solo, edificada ou não. Trata-se de eleger e apurar as condicionantes à ocupação.

O POT de Chave apurou condicionantes ambientais e jurídicas. São do primeiro tipo as Zonas de amortecimento, concebidas em atenção à protecção dos valores ambientais que ditaram a criação da Reserva Natural da Boa Esperança, localizada a Nordeste da ZDTI; são também do primeiro tipo os Corredores de circulação de areia, destinados a assegurar a passagem desimpedida, pela ZDTI de Chave, da areia que circula num sistema, complexo e delicado, que envolve a totalidade da ilha da Boavista; ainda na classe ambiental das condicionantes à ocupação do solo, segue-se a Zona de protecção da Ribeira do Rabil, concebida para garantir a subsistência dos ecossistemas muito particulares e frágeis que ocorrem ao longo de todo o percurso da ribeira e, com maior incidência, na área da sua desembocadura.

Do segundo tipo de condicionantes – as jurídicas – referiu-se já as Pré-existências e a Zona de expansão urbana da vila de Sal Rei. O POT consagra, além destas, as Faixas de protecção aeroportuária e a Faixa de protecção à Via Estruturante, eixo rodoviário que constituirá o pilar da circulação viária da ilha, cujo traçado, ainda que provisório, prevê-se atravessar a ZDTI de Chave em dois pontos, que importa manter desimpedidos de qualquer ocupação.

Por último, têm referência expressa, enquanto condicionantes, as servidões administrativas e as restrições

de utilidade pública, de onde sobressai o domínio público marítimo, cuja área, delimitada na lei, não é susceptível de ocupação.

De todas as condicionantes acima referidas, o POT dá uma definição precisa, tanto no território como no regime do uso e ocupação do solo que lhes correspondem. E das condicionantes, assim delimitadas no espaço, obtém-se, por exclusão de partes, a área susceptível de uso e ocupação turísticos, na qual e para a qual se ordena territorialmente o desenvolvimento turístico cujo perfil foi previamente adoptado pelo Governo.

Uma vez apurada a área globalmente afecta ao desenvolvimento turístico, cabe ao planeador determinar, por um lado, quais os usos e os tipos de ocupação concretos que cada fracção de solo deve comportar e, por outro, quais as cargas de edificabilidade que cada uma dessas fracções pode suportar, para que do seu conjunto resulte um perfil de oferta turística global compatível com as decisões adoptadas no plano político.

Nesta tarefa, o planeador socorreu-se de estudos geotécnicos, geológicos, litológicos, geodinâmicos e paisagísticos. E do cruzamento dessas disciplinas apurou cinco classes ou categorias de solos, para cada uma das quais reservou um determinado tipo de uso e pelas quais distribuiu a carga de edificabilidade, globalmente considerada como compatível com uma oferta turística de alta qualidade. No final deste exercício, obteve-se, com referência ao território da ZDTI susceptível de ocupação, um quadro espacial suficientemente preciso de distribuição dos usos e das ocupações, edificadas e não edificadas.

As peças desenhadas que acompanham o POT permitem, à luz daquela distribuição, determinar com rigor qual a carga edilícia e qual a utilização possível e recomendável num qualquer lote ou fracção de terreno que caiba no referido território da ZDTI susceptível de ocupação, qualquer que seja a configuração ou dimensão desse lote ou fracção.

Assim, o primeiro dos capítulos acima enumerados conclui com uma organização espacial do uso e ocupação do solo que permite a qualquer promotor saber o que pode e o que não pode fazer num dado lote, dando-lhe os dados territorialmente suficientes para configurar o empreendimento turístico cuja construção pretende promover, preparando, e submetendo à entidade a quem compete a gestão e administração da ZDTI, os Projectos de Ordenamento Detalhado, na sua componente de ordenamento do território.

No segundo capítulo em que se divide o conteúdo preceptivo do POT – Ambiente e Paisagem – o plano contém uma série de directrizes, de adopção obrigatória, que visam a mitigação dos impactos ambientais tipicamente produzidos por um conjunto de actividades impactantes, também elas típicas. Além deste grupo de disposições ambientais, que podem classificar-se de “disciplinadoras”, o POT elege três temas ambientais e paisagisticamente relevantes, elevados no plano a critérios chave de protecção e valorização ambiental da ZDTI de Chave. São eles a Desembocadura da Ribeira do Rabil, com a sua zona húmida, as Formações dunares, presentes com

maior incidência no Sul da ZDTI, e a Tamareira, cujos exemplares, cada vez mais raros, se encontram maioritariamente no Nordeste da ZDTI. Para cada um destes temas, que constituem em si próprios ecossistemas, simples ou complexos, o POT estabelece regras especiais de protecção e orientações para a sua valorização activa, a cargo tanto da entidade incumbida da gestão e administração da ZDTI, como dos empreendimentos turísticos, que em muito podem beneficiar com a “marca” ambiental e paisagística que consigam imprimir e promover.

No terceiro capítulo supra enumerado – as Infra-estruturas – o POT concebe cinco sistemas essenciais. São eles: o Sistema rodoviário, o Sistema de distribuição de energia eléctrica e comunicações, o Sistema de produção e distribuição de água potável, o Sistema de saneamento, tratamento e aproveitamento de águas recicladas e o Sistema de recolha de resíduos sólidos.

Para cada um destes sistemas, o POT, depois de os descrever, estabelece as regras técnicas de adopção mínima obrigatória e indica os traçados e localizações tecnicamente mais convenientes para as redes e os equipamentos fundamentais da ZDTI – aqueles que servem a generalidade dos empreendimentos turísticos, existentes e a construir. Quanto às redes e equipamentos “internos” de cada empreendimento, o POT enuncia os requisitos técnicos mínimos obrigatórios, deixando os traçados e as localizações ao critério do promotor, a estabelecer em sede de Projecto de Ordenamento Detalhado.

No que respeita ao dimensionamento das capacidades dos sistemas de infra-estruturas, o POT estabelece, no Relatório do Plano, os valores considerados mínimos para fazer face a picos de consumo no quadro da ocupação máxima da ZDTI, indicando os critérios de referência que permitiram apurar tais valores. No plano normativo, a questão do dimensionamento das capacidades das redes e equipamentos, por se tratar de uma realidade intrinsecamente evolutiva, é confiada à gestão criteriosa da execução do POT, a cargo da entidade a quem incumbe, por lei, a gestão e administração da ZDTI de Chave.

No quarto e último capítulo em que se pode dividir o conteúdo preceptivo do Regulamento – a execução do POT – o plano estabelece algumas regras que se impõem aos promotores, designadamente no que respeita à forma e ao conteúdo dos instrumentos subordinados de ordenamento e projecto na ZDTI – os Projectos de Ordenamento Detalhado e os Projectos de Obras e de Edificação. O corpo principal deste capítulo, porém, reside na enunciação dos critérios gerais que devem presidir à gestão da execução do POT, a cargo das entidades a quem a lei confie, no todo ou em parte, actos de gestão com incidência no território da ZDTI, de entre elas sobressaindo, na sua vocação genérica, a Sociedade de Desenvolvimento Turístico das Ilhas da Boa Vista e Maio (SDTIBM).

Em conclusão, foi intenção do planeador imprimir uma rigidez considerável na caracterização e classificação do solo, para efeitos do seu uso e ocupação, nos máximos de edificabilidade, nas medidas de protecção ambiental que estabeleceu e na concepção dos sistemas de infra-estruturas fundamentais. Já em matéria dos traçados,



localização e dimensionamento das redes e equipamentos dessas infra-estruturas, o POT deixa alguma margem de discricionariedade, tanto à entidade a quem a lei confiou a gestão e administração da ZDTI, como aos promotores turísticos, para que uma e outros possam, sempre e em cada momento, adaptar, da forma mais eficaz e eficiente, a configuração e o dimensionamento dessas redes e equipamentos ao nível das necessidades que então se prevejam e às opções de desenho urbano de cada empreendimento turístico.

Finalmente, no que respeita ao corpo genérico de decisões do “quando” e “como” executar o programa de desenvolvimento turístico global que subjaz ao POT, o planeador não quis, nem seria aceitável que o procurasse fazer, substituir-se à entidade legalmente competente para, precisamente, gerir e administrar a ZDTI. Limita-se o POT, aqui, a formular os critérios fundamentais que devem pautar aquela gestão, deixando ao gestor o poder de melhor julgar o momento e a forma de executar aquele programa de desenvolvimento turístico, em articulação estreita com os promotores e em auscultação permanente do mercado.

O POT de Chave, na sua expressão normativa que é o Regulamento, disciplina o desenvolvimento turístico, com particular incidência na sua vertente territorial, norteando-o para um determinado perfil de oferta, adoptado no plano político. Como instrumento de ordenamento que é, visa igualmente clarificar as regras e os procedimentos que enformem e agilizem aquele desenvolvimento, inspirando, nos cidadãos e nos promotores, nacionais ou estrangeiros, a confiança que apenas a transparência e a previsibilidade, jurídica e técnica, permitem conquistar e manter.

Assim:

Atento ao parecer da Comissão de Acompanhamento, na qual o Município da Boa Vista esteve representado;

Ao abrigo da alínea c) do n.º 7, da Base XVI, do Decreto-Legislativo n.º 1/2006, de 13 de Fevereiro;

Manda o Governo de Cabo Verde, pelos Ministros da Economia, Crescimento e Competitividade da Descentralização e da Habitação e Ordenamento do Território, o seguinte:

Artigo 1.º

#### Aprovação

É aprovado o Plano de Ordenamento Turístico (POT) da Zona de Desenvolvimento Turístico Integral de Chave, cujo regulamento e respectivos anexos são publicados juntos com a presente portaria, dela fazendo parte integrante.

Artigo 2.º

#### Entrada em vigor

A presente Portaria entre em vigor na data da sua publicação.

Gabinetes dos Ministros da Economia, Crescimento e Competitividade e da Descentralização, Habitação e Ordenamento do Território, na Praia, aos 26 de Junho de 2008. — Os Ministros, *José Brito - Ramiro Azevedo*.

## PLANO DE ORDENAMENTO TURÍSTICO DA ZDTI DE CHAVE

### REGULAMENTO

#### CAPÍTULO

#### Disposições gerais

Artigo 1º

##### Natureza

1. A Zona de Desenvolvimento Turístico Integral (ZDTI) de Chave é, nos termos e para os efeitos do disposto nos artigos 23º do Decreto-Legislativo n.º 2/2007, de 19 de Julho, e 4º do Decreto-Legislativo n.º 2/93, de 1 de Fevereiro, uma reserva parcial em cujo território só são permitidos o uso e ocupação turísticos.

2. O Plano de Ordenamento Turístico (POT) de Chave, de que este Regulamento faz parte integrante, é, nos termos e para os efeitos da Base XII do Decreto-Legislativo n.º 1/2006, de 13 de Fevereiro, o plano especial de ordenamento do território que concretiza, no território da ZDTI de Chave, a política sectorial do turismo adoptada para a ilha da Boavista, estabelecendo o quadro espacial de um conjunto coerente de actuações no sector do turismo com impacto na organização do território daquela ZDTI.

3. O POT de Chave não actua, por conseguinte, como instrumento de ordenamento global da área da ZDTI de Chave.

Artigo 2º

##### Objecto e âmbito espacial de aplicação do Plano

1. O POT de Chave define, nos termos do artigo 7º do Decreto-Legislativo n.º 2/93, de 1 de Fevereiro, o uso e ocupação do solo da ZDTI de Chave e desenvolve e concretiza, para o território dessa reserva, as matérias enunciadas no n.º 2 do artigo 14º do mesmo diploma.

2. O POT de Chave abrange todo o território da ZDTI de Chave, criada pelo Decreto Regulamentar n.º 7/94, de 23 de Maio e com a delimitação que lhe foi dada pelo Decreto Regulamentar n.º 7/2007, de 19 de Março, sem prejuízo do disposto no número 3 do artigo 13º deste Regulamento.

Artigo 3º

##### Hierarquia e Complementaridade

1. Todas as acções, de iniciativa pública ou particular, que impliquem o uso ou ocupação do solo da ZDTI de Chave e que caiam no objecto do POT respeitam obrigatoriamente as disposições deste Regulamento e seus anexos, sem prejuízo do que se disponha noutras normas legais ou regulamentares de hierarquia superior.

2. Nas matérias que constituem o seu objecto, o POT de Chave complementa e desenvolve as normas legais aplicáveis, não as contrariando.

3. Os casos não disciplinados por este Regulamento regem-se pelo disposto na demais legislação aplicável, designadamente no Decreto-Legislativo n.º 2/93, de 1 de Fevereiro.



4. O POT contém a disciplina do uso e ocupação turísticos do solo do território da ZDTI de Chave e, bem assim, os parâmetros e as orientações urbanísticas e ambientais que deverão ser respeitados e concretizados pelos Projectos de Ordenamento Detalhado e Projectos de Obra e Edificação que venham a ser elaborados após a sua entrada em vigor.

5. O presente POT não derroga as aprovações, licenciamentos e autorizações válidos à data da sua publicação.

Artigo 4º

**Vigência e revisão**

O POT de Chave entra em vigor e torna-se plenamente eficaz na data da publicação do acto da sua aprovação final, devendo ser revisto nos termos da legislação aplicável.

Artigo 5º

**Elementos que compõem o Plano**

O POT de Chave é documentalmente composto por:

1. Peças escritas:

- a) Regulamento do Plano;
- b) Relatório do Plano – domínio urbanístico;
- c) Relatório do Plano – domínio ambiental e paisagístico.

2. Peças desenhadas:

- a) Planta de localização da ZDTI de Chave (escala 1/100.000);
- b) Planta de divisão da ZDTI em Subzonas (escala 1/25.000);
- c) Carta Síntese de Condicionantes (escala 1/10.000);
- d) Carta Síntese de Condicionantes sobre a ortofotocarta (escala 1/10.000);
- e) Carta síntese de apuramento de áreas para cálculo de edificabilidade (escala 1/10.000);
- f) Carta geral de aptidões geológico-geotécnicas (escala 1/10.000);
- g) Carta síntese de apuramento de aptidões para implantação turística (escala 1/10.000);
- h) Carta geral de distribuição densidades relativas (escala 1/10.000);
- i) Carta geral de distribuição da edificabilidade por categoria do solo (escala 1/10.000);
- j) Planta da rede viária (escala 1/10.000);
- k) Esquema geral das redes de infra-estruturas – Energia e Comunicações (escala 1/10.000);
- l) Esquema geral das redes de infra-estruturas – Abastecimento de água (escala 1/10.000);
- m) Esquema geral das redes de infra-estruturas – Saneamento (escala 1/10.000);
- n) Esquema geral das redes de infra-estruturas – Resíduos Sólidos (escala 1/10.000);

o) Carta síntese do Plano (escala 1/10.000);

p) Carta síntese do Plano – Zona Chave Norte (escala 1/2.000);

q) Carta síntese do Plano – Zona Chave Centro (escala 1/2.000);

r) Carta síntese do Plano – Zona Chave Sul (escala 1/2.000).

Artigo 6

**Definições**

1. A terminologia adoptada neste Regulamento toma por base as definições constantes da legislação em vigor.

2. Além das definições a que se refere o número anterior, são estabelecidas, neste Regulamento, as seguintes:

- a) *POT* - Plano de Ordenamento Turístico de Chave;
- b) *ZDTI* – Zona de Desenvolvimento Turístico Integral de Chave;
- c) *Ocupação nova do solo* - qualquer ocupação turística do solo da ZDTI, edificada ou não, que seja posterior à entrada em vigor do POT;
- d) *Condicionantes* - factores e circunstâncias, de natureza jurídica ou física, que impedem ou restringem a ocupação nova do solo;
- e) *Área apurada para desenvolvimento turístico* – espaço da ZDTI subtraído das áreas sujeitas a condicionantes impeditivas da ocupação nova do solo;
- f) *Categoria de solo* - classificação do solo da área apurada para desenvolvimento turístico que atende às características geológicas, geotécnicas, geodinâmicas e litológicas do terreno, para efeitos da determinação do uso que nele é mais apropriado;
- g) *Perfil de uso turístico* – padrão de oferta turística que apela à articulação do tipo e nível do alojamento com o tipo e nível dos serviços oferecidos, de forma que se possa determinar tanto o nível da qualidade como o tipo de turista alvo de determinado empreendimento;
- h) *Subzona* - uma das três partes em que, para efeitos de perfil do uso turístico adoptado, o POT subdivide a ZDTI (Norte, Centro e Sul);
- i) *Edificabilidade* - quantidade, em m<sup>2</sup>, de construção ou edificação acima do solo numa dada área de referência;
- j) *Índice de edificabilidade* - divisão, apresentada em percentagem, da edificabilidade pela área de referência;
- k) *Via estruturante* – estrada, com traçado provisório, que ligará o futuro porto de mar da ilha da Boavista ao aeroporto internacional da Boavista e às três Zonas de Desenvolvimento Turístico Integral existentes na ilha.

## CAPÍTULO II

**Caracterização geral do território da ZDTI de Chave**

## Secção I

**Caracterização geral**

## Artigo 7º

**Área e localização**

A ZDTI de Chave abrange uma área com 1.654 hectares, localizada na costa Oeste da Ilha da Boavista, a Sul da vila de Sal Rei, conforme Planta de localização da ZDTI de Chave.

## Artigo 8º

**Condicionantes à ocupação nova do solo**

1. São identificados, com incidência no território da ZDTI, factores e circunstâncias que condicionam a ocupação nova do solo, impedindo-a ou restringindo-a, consoantes os casos.

2. Constituem, neste sentido, condicionantes à ocupação nova do solo:

- a) As pré-existências;
- b) A “interface” com a vila de Sal Rei;
- c) As condicionantes de cariz ambiental;
- d) As faixas de Protecção;
- e) As servidões administrativas e restrições de utilidade pública.

3. As condicionantes indicadas no número anterior são definidas na secção II deste capítulo.

## Artigo 9º

**Área apurada para desenvolvimento turístico**

1. A área que, no território da ZDTI, não está afectada pelas condicionantes impeditivas da ocupação nova do solo constitui, por exclusão de partes, a área apurada para desenvolvimento turístico.

2. A área apurada para desenvolvimento turístico é definida na secção III deste capítulo.

## Artigo 10º

**Categorias de solo**

1. A área apurada para desenvolvimento turístico classifica-se, atentas as características geológicas, geotécnicas, geodinâmicas e litológicas do terreno, numa das seguintes categorias de solo:

- a) Solo de Categoria I;
- b) Solo de Categoria II;
- c) Solo de Categoria III;
- d) Solo de Categoria IV;
- e) Solo de Categoria V.

2. Cada categoria de solo distribui-se, no território, em várias unidades independentes.

3. A cada categoria de solo corresponde um regime de ocupação e uso do solo distinto e a cada uma das unidades em que se decompõem as categorias de solo corresponde um índice de edificabilidade próprio.

4. As categorias de solo indicadas no número 1 e, bem assim, as unidades em que cada uma se decompõe, são definidas na secção IV deste capítulo.

## Artigo 11º

**Subzonas da ZDTI de Chave**

1. O território da ZDTI é dividido, atento o perfil de uso turístico que este Regulamento define, nas seguintes três grandes áreas, ou subzonas:

- a) Subzona de Chave-Norte;
- b) Subzona de Chave-Centro;
- c) Subzona de Chave-Sul.

2. As subzonas indicadas no número anterior são descritas na secção V deste capítulo e delimitadas na Planta de divisão da ZDTI em Subzonas.

3. O perfil de uso turístico e as orientações e parâmetros urbanísticos que este Regulamento prescreve são concretizados e desenvolvidos separadamente, no Capítulo III, para cada uma das três subzonas acima enunciadas.

## Secção II

**Condicionantes da ocupação nova do solo**

## Artigo 12º

**Pré-existências**

1. Existem, no território da ZDTI, os seguintes empreendimentos turísticos já construídos, em construção, aprovados ou em curso de aprovação:

- a) Dunas Park Village;
- b) Venta Club;
- c) Areias de Chave;
- d) Imovista;
- e) Turitur – Chaves Beach Resort;
- f) GDP – Chave.

2. Os empreendimentos a que se refere o número anterior, que ocupam uma área total de 249,02 hectares, constituem “Pré-existências” para efeitos da regulamentação do POT e estão delimitados na Carta Síntese de Condicionantes.

3. Dadas as situações de facto existentes no terreno e os direitos ou legítimas expectativas juridicamente relevantes, o POT não disciplina a ocupação nova do solo nas áreas comprometidas pelos empreendimentos indicados no número 1, aplicando-se, todavia, as restantes disposições deste Regulamento que não contrariem aqueles direitos ou legítimas expectativas.

## Artigo 13º

**“Interface” com a vila de Sal Rei**

1. É criada, no território da ZDTI, a “Zona de interface com a vila de Sal Rei” com a área com 51,91 hectares, delimitada na Carta Síntese de Condicionantes.

2. A Zona de “interface” com a vila de Sal Rei constitui simultaneamente um remate do espaço urbano a Norte e uma zona de transição entre a ocupação urbana da vila e a ocupação turística da ZDTI.

3. Não se prevendo para a Zona de “interface” com a vila de Sal Rei uma afectação exclusivamente turística, o POT não dispõe sobre o uso e a ocupação nova do solo que a constitui, devendo essa matéria ser tratada pelos instrumentos de planeamento territorial de iniciativa municipal, uma vez formalizada a desanexação dessa área do território da ZDTI de Chave, nos termos prescritos na lei.

## Artigo 14º

**Condicionantes de cariz ambiental – Reserva Natural da Boa Esperança**

1. São criadas, no território da ZDTI, três “Zonas de amortecimento” com a área total de 60,60 hectares, delimitadas na Carta Síntese de Condicionantes.

2. Nas Zonas de amortecimento referidas no número anterior é proibida qualquer ocupação ou utilização do solo, à excepção da construção ou instalação de infra-estruturas de interesse público.

3. O POT determina ainda, nas áreas a Sul das Zonas de amortecimento, uma especial limitação da densidade de ocupação edificada do solo, organizada em faixas sucessivas de muito baixa densidade, baixa densidade e média densidade, patentes na Carta geral de distribuição de densidades relativas, em que o índice de edificabilidade máximo admitido é de 5%, 8% e 15%, respectivamente.

4. O regime do uso e ocupação do solo das áreas a que se refere o número anterior é concretizado nos artigos 29º e 35º deste Regulamento.

5. A regulação, pelo POT, do uso e ocupação do solo das áreas de sobreposição com a Reserva Natural da Boa Esperança, e, bem assim, das áreas limítrofes daquela área protegida, de que trata o presente artigo, funda-se no disposto nas alíneas k) e l) do artigo 13º do Decreto-Lei nº 3/2003, de 24 de Fevereiro, com a redacção introduzida pelo artigo 4º do Decreto-Lei 44/2006, de 28 de Agosto.

## Artigo 15º

**Condicionantes de cariz ambiental – circulação de areia**

1. São criados dois “Corredores de circulação de areia” com a área total de 232,84 hectares, delimitados na Carta Síntese de Condicionantes.

2. Na área afecta aos Corredores de circulação de areia a que se refere o número anterior é proibida qualquer ocupação ou utilização do solo, excepto aquelas que concretizem intervenções especiais relacionadas com a gestão do fluxo de areias.

## Artigo 16º

**Condicionantes de cariz ambiental – Ribeira do Rabil**

1. É criada a “Zona de protecção da Ribeira do Rabil” com a área de 43,62 hectares, delimitada na Carta Síntese de Condicionantes.

2. É proibida qualquer ocupação ou utilização do solo na zona de protecção a que se refere o número anterior, sem prejuízo do disposto no Art.º 33.

## Artigo 17º

**Faixas de protecção – Aeroporto Internacional da Boavista**

1. O POT estabelece duas “Faixas de protecção aeroportuária” com a área total de 157,77 hectares, delimitadas na Carta Síntese de Condicionantes.

2. É proibida a ocupação edificada do solo nas faixas de protecção a que se refere o número anterior, podendo aí, contudo, serem introduzidos tratamentos paisagísticos e espaços susceptíveis de fruição.

## Artigo 18º

**Faixas de protecção – Via estruturante**

1. O POT assegura a disponibilidade do solo para a construção da futura Via estruturante da ilha da Boavista, incluindo uma faixa de protecção de 70 metros para cada lado do limite do seu traçado provisório, tal como consta da Carta Síntese de Condicionantes.

2. A faixa de protecção a que se refere o número anterior ocupa, na ZDTI, uma área com 28,71 hectares.

3. É proibida qualquer ocupação do solo na faixa de protecção a que se refere o número anterior, podendo aí, contudo, serem introduzidos tratamentos paisagísticos.

## Artigo 19º

**Servidões administrativas e restrições de utilidade pública**

São, no território da ZDTI de Chave, observadas todas as servidões administrativas e restrições de utilidade pública constantes da legislação em vigor, além da delimitação da orla marítima a que se refere a alínea e) do artigo 3º da Lei nº 44/VI/2004, de 12 de Julho, patente na Carta Síntese de Condicionantes.

## Secção III

**Área apurada para o desenvolvimento turístico**

## Artigo 20º

**Área apurada para o desenvolvimento turístico**

1. Deduzidas, do território da ZDTI, as áreas sujeitas a condicionantes impeditivas da ocupação, apura-se uma área com 801,39 hectares, exclusivamente afectada ao desenvolvimento turístico e passível de ocupação nova do solo nos termos do Capítulo III deste Regulamento.

2. A área apurada para o desenvolvimento turístico na ZDTI de Chave é delimitada na Carta síntese de apuramento de áreas para cálculo de edificabilidade.

## Secção IV

## Artigo 22º

**Categorias de solo****Solo de Categoria II**

## Artigo 21º

**Solo de Categoria I**

1. Classifica-se na Categoria I aquele solo que, no âmbito da área apurada para desenvolvimento turístico, é considerado, do ponto de vista geológico, geotécnico, geodinâmico e litológico, apto, sem reservas, para a ocupação edificada.

2. O solo da Categoria I forma as 26 unidades independentes que constam da Carta geral de distribuição da edificabilidade por categoria do solo, com as designações I-A a I-Z e com as áreas seguintes:

Unidades	Área (ha)
I-A	1,41
I-B	5,61
I-C	0,84
I-D	0,64
I-E	21,11
I-F	0,31
I-G	0,42
I-H	0,43
I-I	0,45
I-J	1,46
I-K	1,31
I-L	34,88
I-M	0,59
I-N	18,81
I-O	5,66
I-P	1,89
I-Q	0,52
I-R	0,77
I-S	0,82
I-T	2,48
I-U	27,52
I-V	2,00
I-W	66,69
I-X	143,08
I-Y	2,66
I-Z	2,12

1. Classifica-se na Categoria II aquele solo que, no âmbito da área apurada para desenvolvimento turístico, é considerado, do ponto de vista geológico, geotécnico, geodinâmico e litológico, apto, com reservas, para a ocupação edificada.

2. O solo da Categoria II forma as 22 unidades independentes que constam da Carta geral de distribuição da edificabilidade por categoria do solo, com as designações II-A a II-V e com áreas seguintes:

Unidades	Área (ha)
II-A	7,08
II-B	2,53
II-C	0,72
II-D	0,06
II-E	0,26
II-F	1,82
II-G	0,67
II-H	1,92
II-I	10,94
II-J	0,16
II-K	0,34
II-L	5,68
II-M	0,15
II-N	26,16
II-O	0,90
II-P	150,21
II-Q	1,71
II-R	19,81
II-S	27,56
II-T	12,23
II-U	5,18
II-V	0,10

## Artigo 23º

**Solo de Categoria III**

1. Classifica-se na Categoria III aquele solo que, no âmbito da área apurada para desenvolvimento turístico, é considerado, do ponto de vista geológico, geotécnico, geodinâmico e litológico, não apto para a ocupação edificada por causa apenas da sua altitude em relação ao nível do mar.



2. O solo da Categoria III forma as 2 unidades independentes que constam da Carta geral de distribuição da edificabilidade por categoria do solo, com as designações III-A e III-B e com as áreas seguintes:

Unidades	Área (ha)
III-A	10,64
III-B	37,23

Artigo 24º

**Solo de Categoria IV**

1. Classifica-se na Categoria IV aquele solo que, no âmbito da área apurada para desenvolvimento turístico, é considerado, do ponto de vista geológico, geotécnico, geodinâmico e litológico, não apto para a ocupação edificada.

2. O solo da Categoria IV forma as 14 unidades independentes que constam da Carta geral de distribuição da edificabilidade por categoria do solo, com as designações IV-A a IV-N e com as áreas seguintes:

Unidades	Área (ha)
IV-A	0,82
IV-B	0,15
IV-C	2,45
IV-D	0,25
IV-E	0,19
IV-F	0,19
IV-G	2,91
IV-H	1,26
IV-I	0,62
IV-J	0,48
IV-K	3,03
IV-L	0,19
IV-M	0,43
IV-N	0,48

Artigo 25º

**Solo de Categoria V**

1. Classifica-se na Categoria V aquele solo que, no âmbito da área apurada para desenvolvimento turístico, é considerado, do ponto de vista geológico e geotécnico, não apto para qualquer tipo de ocupação, edificada ou outra.

2. O solo da Categoria V forma as 15 unidades independentes que constam da Carta geral de distribuição da edificabilidade por categoria do solo, com as designações V-A a V-O e com as áreas seguintes:

Unidades	Área (ha)
V-A	1,07
V-B	5,52
V-C	0,18
V-D	2,49
V-E	1,90
V-F	2,60
V-G	2,39
V-H	84,92
V-I	0,19
V-J	1,86
V-K	2,95
V-L	8,15
V-M	1,43
V-N	3,57
V-O	0,18

Secção V

**Subzonas da ZDTI de Chave**

Artigo 26º

**Subzona de Chave Norte**

1. O POT individualiza, no âmbito do território da ZDTI de Chave e atento o perfil de uso turístico que para aí se prescreve, uma área com 725 hectares designada “Subzona de Chave Norte” e delimitada na Planta de divisão da ZDTI em Subzonas.

2. Esta subzona compreende uma área apurada para o desenvolvimento turístico com 224,02 hectares.

3. O perfil de uso turístico e as orientações e parâmetros urbanísticos específicos para a Subzona de Chave Norte são regulados na Secção II do Capítulo III deste Regulamento.

Artigo 27º

**Subzona de Chave Centro**

1. O POT individualiza, no âmbito do território da ZDTI de Chave e atento o perfil de uso turístico que para aí se prescreve, uma área com 613 hectares designada “Subzona de Chave Centro” e delimitada na Planta de divisão da ZDTI em Subzonas.

2. Esta subzona compreende uma área apurada para o desenvolvimento turístico com 261,38 hectares.

3. O perfil de uso turístico e as orientações e parâmetros urbanísticos específicos para a Subzona de Chave Centro são regulados na Secção III do Capítulo III deste Regulamento.

Artigo 28º

**Subzona de Chave Sul**

1. O POT individualiza, no âmbito do território da ZDTI de Chave e atento o perfil de uso turístico que para aí se prescreve, uma área com 316 hectares designada “Subzona de Chave Sul” e delimitada na Planta de divisão da ZDTI em Subzonas.

2. Esta subzona compreende uma área apurada para o desenvolvimento turístico com 315,98 hectares.

3. O perfil de uso turístico e as orientações e parâmetros urbanísticos específicos para a Subzona de Chave Sul são regulados na Secção IV do Capítulo III deste Regulamento.

### CAPÍTULO III

#### Orientações e parâmetros urbanísticos para a ocupação nova do solo

##### Secção I

##### Disposições gerais

##### Artigo 29º

##### Orientações gerais na ocupação das diferentes categorias de solo

Na elaboração dos Projectos de Ordenamento Detalhado deve atender-se às seguintes orientações gerais no que respeita a ocupação das várias categorias de solo:

- a) O solo da Categoria I destina-se preferencialmente à ocupação nova edificada;
- b) O solo da Categoria II destina-se tanto à ocupação nova edificada como à ocupação nova não edificada, devendo a conjugação de uma e outra atender a critérios de boa articulação funcional;
- c) O solo da Categoria III pode destinar-se à ocupação nova edificada desde que nele sejam previamente realizados trabalhos de elevação da cota ou adoptadas outras soluções construtivas tecnicamente adequadas;
- d) O solo da Categoria IV destina-se a ocupação nova não edificada, devendo nele implantar-se zonas verdes, de arranjo paisagístico, desportivas, recreativas e de lazer, admitindo-se aí apenas a instalação dos equipamentos de apoio edificados que sejam exclusivamente afectos à manutenção e fruição dessas zonas;
- e) O solo da Categoria V deve manter-se intocado, sendo aí proibida qualquer ocupação e utilização, exceptuando atravessamentos, desde que concebidos e mantidos de forma técnica, paisagística e ambientalmente adequada.

##### Artigo 30º

##### Orientações gerais na articulação dos diferentes empreendimentos

1. Na elaboração dos Projectos de Ordenamento Detalhado, deve promover-se, sempre que possível, a articulação do empreendimento que se projecta com os empreendimentos já existentes ou com aqueles que tenham projectos já aprovados, de forma a obter-se continuidades na oferta de serviços turísticos e, no final, um sentido de conjunto no âmbito da ZDTI.

2. A articulação da oferta turística que se pretende promover pressupõe o estabelecimento de acessibilidades

internas que permitam a ligação dos diferentes empreendimentos turísticos entre si, formando um sistema de tipo matricial propiciador de diversas opções de circulação aos utentes.

3. Deve promover-se a diversificação da oferta turística, quer no que respeita aos “standards” e variantes das unidades de alojamento, quer no que concerne à variedade de serviços, equipamentos, oferta de actividades desportivas e de animação turística.

##### Artigo 31º

##### Edificabilidade máxima geral na ZDTI de Chave

A área apurada para desenvolvimento turístico na ZDTI de Chave comporta uma edificabilidade máxima geral de 981.383,78 m<sup>2</sup>, o que corresponde a um índice de edificabilidade máximo geral de 12,25%.

##### Secção II

##### Subzona de Chave Norte

##### Artigo 32º

##### Perfil de uso turístico

Na Subzona de Chave Norte deve adoptar-se um perfil de uso turístico de qualidade média-alta, respeitando-se tendencialmente os seguintes parâmetros:

- a) A componente hoteleira deve utilizar entre 30% e 40% da edificabilidade máxima aí admitida, definida no artigo 34º;
- b) Não devem instalar-se unidades hoteleiras do tipo *all inclusive* sem balcão aberto;
- c) Deve dar-se preferência a unidades hoteleiras do tipo Hotel Boutique, Hotel Clube de Golfe, Hotel 5\*, Hotel SPA e Hotel 4\* superior;
- d) A componente de serviços deve utilizar entre 2,5% e 3,5% da edificabilidade máxima aí admitida, definida no artigo 34º, devendo incluir comércio e restauração de qualidade;
- e) A percentagem de utilização da edificabilidade máxima admitida pela componente imobiliária depende da articulação específica que, em cada Projecto de Ordenamento Detalhado, venha a ser dada às componentes hoteleira e de serviços;
- f) No imobiliário devem seguir-se padrões de alta qualidade no que respeita à previsão das áreas unitárias, à arquitectura dos edifícios, ao nível da construção e acabamentos e aos espaços envolventes.

##### Artigo 33º

##### Orientações gerais

1. Como forma de assegurar a continuidade dos empreendimentos novos com as pré-existências da Subzona de Chave Centro, deve prever-se a construção

de um acesso em ponte sobre a Ribeira do Rabil, sendo recomendável a introdução de um campo de golfe, para articulação com aquele que está já previsto para o empreendimento “Imovista”.

2. Na Subzona de Chave Norte, a oferta turística de actividades de lazer deve ser preferencialmente orientada para a temática ambiental, favorecendo-se a articulação com a Reserva Natural da Boa Esperança e promovendo-se a criação de um Observatório de aves e de um Centro de Interpretação Ambiental dedicado aos temas “dunas” e “tamareira”, integrado em empreendimento turístico mas com acesso público livre, com as localizações previstas nas alíneas d) e e) do número 1 do artigo 46º deste Regulamento.

3. O projecto do atravessamento em ponte sobre a Ribeira do Rabil, a que se refere o número 1, deve ter em conta as razões de natureza ambiental que ditaram a criação da zona de protecção da Ribeira do Rabil, prevista no artigo 16º, devendo ser especialmente concebido de forma a minimizar os impactes ambientais negativos induzidos por tal infra-estrutura.

Artigo 34º

**Edificabilidade máxima geral na Subzona de Chave Norte**

A área apurada para o desenvolvimento turístico na Subzona de Chave Norte comporta o máximo geral de 210.137,02 m2 de edificabilidade, o que traduz um índice de edificabilidade máximo geral de 9,38%.

Artigo 35º

**Repartição da edificabilidade por categorias de solo**

Na Subzona de Chave Norte, os valores máximos estabelecidos no artigo anterior distribuem-se pelas unidades das categorias de solo, a que se refere a Secção IV do Capítulo II deste Regulamento, de acordo com a tabela seguinte:

*a) Solo da Categoria I*

Unidades	área (ha)	edificabilidade (m2)	índice de edificabilidade (%)
I-A	1,41	890,54	6,30
I-B	5,61	3.530,54	6,30
I-C	0,84	530,53	6,30
I-D	0,64	403,02	6,30
I-E	21,11	13.292,53	6,30
I-F	0,31	317,98	10,23
I-G	0,42	428,81	10,23
I-H	0,43	436,18	10,23
I-I	0,45	463,44	10,23
I-J	1,46	1.493,68	10,23
I-K	1,31	1.341,60	10,23
I-L	34,88	35.695,09	10,23

I-M	0,59	604,53	10,23
I-N	18,81	44.496,22	23,65
I-O	5,66	13.380,80	23,65
I-P	1,89	4.476,59	23,65
I-Q	0,52	1.220,74	23,65
I-R	0,77	1.812,77	23,65
I-S	0,82	1.950,43	23,65

*b) Solo da Categoria II*

Unidades	área (ha)	edificabilidade (m2)	índice de edificabilidade (%)
II-A	7,08	2.510,26	3,55
II-B	2,53	898,56	3,55
II-C	0,72	256,84	3,55
II-D	0,06	21,21	3,55
II-E	0,26	93,16	3,55
II-F	1,82	645,13	3,55
II-G	0,67	236,62	3,55
II-H	1,92	913,64	4,76
II-I	10,94	5.211,16	4,76
II-J	0,16	73,95	4,76
II-K	0,34	160,48	4,76
II-L	5,68	2.703,25	4,76
II-M	0,15	166,60	10,97
II-N	26,16	28.692,35	10,97

*c) Solo da Categoria III*

Unidades	área (ha)	edificabilidade (m2)	índice de edificabilidade (%)
III-A	10,64	9.065,83	8,52
III-B	37,23	31.718,38	8,52

*d) As unidades de solo das Categoria IV e V não admitem ocupação edificada.*

Secção III

**Subzona de Chave Centro**

Artigo 36º

**Perfil de uso turístico**

Na Subzona de Chave Centro deve adoptar-se um perfil de uso turístico de qualidade média-alta, respeitando-se tendencialmente os seguintes parâmetros:

*a) A componente hoteleira deve utilizar entre 25% e 35% da edificabilidade máxima aí admitida, definida no artigo 38º;*

*b) Não devem instalar-se unidades hoteleiras do tipo all inclusive sem balcão aberto, admitindo-se, porém, regimes de meia pensão e pensão*

completa com previsão de venda de serviços aos utentes não hóspedes, nomeadamente serviços de restauração, actividades desportivas e de animação;

- c) Deve dar-se preferência a unidades hoteleiras de 5\*, Hotel Golfe de 5\*, Hotéis Boutique e, em número muito limitado, a unidades de 4\* superior;
- d) A componente de serviços deve utilizar entre 4% e 5% da edificabilidade máxima aí admitida, definida no artigo 38º, devendo incluir comércio e restauração de qualidade;
- e) A percentagem de utilização da edificabilidade máxima admitida pela componente imobiliária depende da articulação específica que, em cada Projecto de Ordenamento Detalhado, venha a ser dada à componente hoteleira e à de serviços;
- f) No imobiliário é aceitável a prevalência dos apartamentos sobre as “villas”, desde que naqueles se observem elevados padrões de qualidade.

Artigo 37º

#### Orientações gerais

Uma vez que na Subzona de Chave Centro a quase totalidade da frente costeira se encontra já ocupada por pré-existências, deve promover-se, nos novos empreendimentos, a valorização do interior com temáticas alternativas de articulação da hotelaria e imobiliário de qualidade e com actividades e equipamentos compatíveis, devendo dar-se preferência à instalação de campos de golfe e outras actividades que possam tirar partido das terras baixas, que se apresentam dominantes nesta subzona.

Artigo 38º

#### Edificabilidade máxima geral na Subzona de Chave Centro

A área apurada para o desenvolvimento turístico na Subzona de Chave Centro comporta o máximo geral de 392.066,55 m<sup>2</sup> de edificabilidade, o que traduz um índice de edificabilidade máximo geral de 15%.

Artigo 39º

#### Repartição da edificabilidade por categorias de solo

Na Subzona de Chave Centro, os valores máximos estabelecidos no artigo anterior distribuem-se pelas categorias de solo, a que se refere a Secção IV do Capítulo II deste Regulamento, de acordo com a tabela seguinte:

- a) Unidades de solo da Categoria I

Unidades	área (ha)	edificabilidade (m <sup>2</sup> )	índice de edificabilidade (%)
I-T	2,48	5.918,39	23,84
I-U	27,52	65.597,79	23,84
I-V	2,00	4.765,46	23,84
I-W	66,69	158.958,12	23,84

b) Unidades de solo da Categoria II			
II-O	0,90	924,73	10,26
II-P	150,21	154.148,78	10,26
II-Q	1,71	1.752,99	10,26

- c) Não existem unidades de solo da categoria III na Subzona de Chave Centro;
- d) As unidades de solo da Categoria IV e V não admitem ocupação edificada.

Secção IV

#### Subzona de Chave Sul

Artigo 40º

#### Perfil de uso turístico

Na Subzona de Chave Sul deve adoptar-se um perfil de uso turístico de qualidade alta e muito alta, respeitando-se tendencialmente os seguintes parâmetros:

- a) A componente hoteleira deve utilizar entre 20% e 30% da edificabilidade máxima aí admitida, definida no artigo 42º;
- b) Não devem instalar-se unidades hoteleiras do tipo *all inclusive* sem balcão aberto;
- c) Deve dar-se preferência a unidades hoteleiras do tipo Hotel SPA, hotel Boutique e hotéis de 5\* e ou 5\* Golfe;
- d) A componente de serviços deve utilizar entre 3,5% e 4,5% da edificabilidade máxima aí admitida, definida no artigo 42º, devendo incluir comércio e restauração de alta qualidade;
- e) A percentagem de utilização da edificabilidade máxima admitida pela componente imobiliária depende da articulação específica que, em cada Projecto de Ordenamento Detalhado, venha a ser dada à componente hoteleira e à de serviços;
- f) No imobiliário deve dar-se prevalência às “villas” sobre os apartamentos, seguindo-se parâmetros de muito grande exigência no que respeita à qualidade arquitectónica das construções e dos respectivos enquadramentos paisagísticos.

Artigo 41º

#### Orientações gerais

1. Considerando a existência de algumas áreas com cota mais elevada, sem restrições à ocupação edificada, prevê-se o seu integral aproveitamento para fruição de vistas e acesso à praia, recomendando-se o aproveitamento dessas áreas para a implantação de unidades hoteleiras de maior “standard” e exclusividade.

2. Relativamente às áreas com cota mais baixa, nomeadamente as que se encontram vizinhas do cordão dunar, recomenda-se a sua articulação com a praia através da criação de percursos pedonais sobrelevados, preferentemente sob a forma de pontes em madeira, devidamente articulados com a rede de acessibilidades internas, viária ou pedonal.



3. Preconiza-se, além disso, um esforço de valorização do interior com um tratamento paisagístico especialmente cuidado, que integre áreas verdes, campos de golfe de alta qualidade e uma oferta alargada de actividades de desporto e lazer.

Artigo 42º

**Edificabilidade máxima geral na Subzona de Chave Sul**

A área apurada para o desenvolvimento turístico na Subzona de Chave Sul comporta o máximo geral de 379.180,21 m<sup>2</sup> de edificabilidade, o que traduz um índice de edificabilidade máximo geral de 12%.

Artigo 43º

**Repartição da edificabilidade por categorias de solo**

Na Subzona de Chave Sul, os valores máximos estabelecidos no artigo anterior distribuem-se pelas categorias de solo, a que se refere a Secção IV do Capítulo II deste Regulamento, de acordo com a tabela seguinte:

a) Unidades de solo da Categoria I

Unidades	área (ha)	edificabilidade (m <sup>2</sup> )	índice de edificabilidade (%)
I-X	143,08	293.550,71	20,52
I-Y	2,66	5.447,07	20,52
I-Z	2,12	4.346,38	20,52

b) Unidades de solo da Categoria II

Unidades	área (ha)	edificabilidade (m <sup>2</sup> )	índice de edificabilidade (%)
II-R	19,81	23.152,91	11,69
II-S	27,56	32.215,63	11,69
II-T	12,23	14.295,82	11,69
II-U	5,18	6.053,27	11,69
II-V	0,10	118,42	11,69

c) Não existem unidades de solo das categorias III e IV na Subzona de Chave Sul;

d) As unidades de solo da Categoria V não admitem ocupação edificada.

**CAPÍTULO IV**

**Orientações e regras nos domínios do ambiente e da paisagem**

Secção I

**Disposições gerais**

Artigo 44º

**Disposições gerais**

1. As orientações e regras constantes deste capítulo visam contribuir para a compatibilização do desenvolvimento turístico previsto para a ZDTI de Chave não só com a protecção, mas sobretudo com a valorização dos recursos naturais ambiental e paisagisticamente relevantes, de

forma a promover-se um desenvolvimento ecologicamente sustentável, reforçando-se assim o alcance das condicionantes de cariz ambiental e das orientações e parâmetros urbanísticos para a ocupação nova do solo, estabelecidos nos Capítulos II e III deste Regulamento, respectivamente.

2. Para além das Condicionantes da ocupação nova do solo de cariz ambiental, a que se referem os artigos 14º a 16º, o POT contém regras especiais de protecção relativas aos seguintes ecossistemas:

- a) Desembocadura da Ribeira do Rabil;
- b) Formações dunares;
- c) Tamareiras.

3. O POT contém ainda uma série de regras, ou medidas de adopção obrigatória, de mitigação dos impactos ambientais induzidos por um conjunto tipificado de actividades susceptíveis de os provocar.

Secção II

**Desembocadura da Ribeira do Rabil**

Artigo 45º

**Descrição**

1. Toda a Ribeira do Rabil e a zona húmida que se forma na sua desembocadura, onde existe um encharcamento contínuo de água salobra, constitui uma área de excepcional valor ambiental.

2. A desembocadura da ribeira, que alberga um habitat ideal para numerosas espécies de aves, tanto como lugar de invernada como de permanência, e que acolhe grandes massas de vegetação psamófila e halófila, compreende, no entanto, ecossistemas extremamente sensíveis a qualquer tipo de alteração do meio.

3. Salientam-se, de entre os ecossistemas aí existentes, os seguintes:

- a) Laguna salobra com importante coberto de vegetação halófila, destacando-se o *Zigophyllum waterlotii* e a *Patellifolia probumbens*;
- b) Grande concentração e variedade avícola, dadas as condições excepcionais para invernada que a zona oferece para inúmeras espécies migratórias, particularmente durante as migrações afro-europeias e trans-saharianas que ocorrem entre os meses de Setembro e Março;
- c) Existência de grandes dunas semifixadas por tarrafes cuja acumulação e dinâmica se encontra associada às descargas anuais da Ribeira do Rabil decorrentes das chuvas;
- d) Envolvência dunar na qual se encontram excepcionalmente preservadas as condições ancestrais do ecossistema arenoso da ilha da Boavista.

4. A Desembocadura da Ribeira do Rabil apresenta-se pois, do ponto de vista ambiental, como uma das áreas da ZDTI mais ricas e simultaneamente mais frágeis e delicadas, onde tanto a biodiversidade animal e vegetal que alberga como as singularidades ecológicas que a caracterizam exigem a adopção de regras especiais de protecção, para além da proibição estabelecida no número 2 do artigo 16º.

Artigo 46º

**Regras especiais de protecção**

1. A fim de minimizar o impacto induzido pelo desenvolvimento turístico nos ecossistemas a que se refere o artigo anterior, o POT estabelece as seguintes regras especiais de protecção da zona da desembocadura da Ribeira do Rabil:

- a) Nos trabalhos de construção civil que envolvam a movimentação de terra ou de areia, deve evitar-se todo e qualquer derrame ou invasão desses materiais em qualquer ponto do curso ou leito da ribeira;
- b) Deve assegurar-se que a circulação de veículos, principalmente aqueles que participem em trabalhos de construção civil, não provoque a erosão das formações dunares nem a perturbação das unidades ecológicas referidas no artigo anterior;
- c) Devem adoptar-se medidas destinadas a aumentar o grau de protecção permanente de todas as zonas sensíveis da Ribeira do Rabil, especialmente a zona húmida e a vegetação das margens da ribeira, tais como:
  - i. Limitação do acesso a pessoal autorizado;
  - ii. Restrição e controle das actividades que se realizem na sua vizinhança imediata.
- d) Deve promover-se a instalação de um Observatório de aves nas imediações da desembocadura da ribeira, devidamente projectado para se enquadrar na mancha da paisagem circundante;
- e) Deve promover-se a instalação de um Centro de Interpretação Ambiental especialmente dirigido ao estudo e monitorização do ecossistema dunar e da tamareira, com a localização assinalada na Carta Síntese do Plano;
- f) Na zona da desembocadura da ribeira deve permitir-se tão só a circulação pedonal, limitada a percursos predefinidos.

2. A gestão dos equipamentos a que se referem as alíneas d) e e) do número anterior deve ser exercida articuladamente e pode ser assegurada por um empreendimento turístico, devendo, no entanto, garantir-se o acesso público.

3. A especial protecção dos ecossistemas existentes na desembocadura da Ribeira do Rabil, assim como da en-

volvente paisagística natural de que essa área beneficia, deve constituir um argumento importante na promoção de um perfil de desenvolvimento turístico ambientalmente responsável.

Secção III

**Formações dunares**

Artigo 47º

**Descrição**

1. Os sistemas dunares, após atingirem determinados estados de maturação e equilíbrio dinâmico, constituem a fronteira entre os meios terrestre e marinho, sendo as formações naturais que melhor representam o dinamismo e a fragilidade do meio litoral.

2. Para além do seu valor ambiental e paisagístico, salientam-se, de entre as funções ambientalmente relevantes das formações dunares, as seguintes:

- a) Protecção e conservação da costa, constituindo sistemas naturais muito eficazes contra a erosão do litoral;
- b) Reserva natural de areia para a alimentação das praias;
- c) Prevenção da invasão de areia para o interior do território, com consequências graves para as actividades e ocupações humanas aí estabelecidas;
- d) Disposição morfológica do solo propícia à cobertura vegetal de espécies autóctones com importância paisagística própria.

3. As formações dunares apresentam-se, pois, do ponto de vista ambiental, como um dos ecossistemas mais importantes e simultaneamente mais frágeis e delicados da ZDTI, exigindo a adopção de regras especiais de protecção, para além das proibições estabelecidas no número 2 do artigo 15º e nas alíneas d) dos artigos 35º, 39º e 43º deste Regulamento.

Artigo 48º

**Regras especiais de protecção**

1. A fim de minimizar o impacto induzido pelo desenvolvimento turístico no ecossistema a que se refere o artigo anterior, o POT estabelece as seguintes regras especiais de protecção:

- a) Devem conservar-se as formações dunares consolidadas existentes;
- b) Na configuração do desenho urbano dos empreendimentos turísticos e dos equipamentos de infra-estruturas, deve ter-se em atenção a influência dos ventos dominantes na formação e manutenção dos sistemas dunares, adoptando-se, quando a proximidade em relação às dunas assim o recomende, uma localização e uma orientação adequadas;
- c) É proibida a extracção de areia nos campos de dunas ou nas formações dunares isoladas;

- d) É proibida a destruição da cobertura vegetal existente nas formações dunares;
- e) É proibida a circulação de veículos “todo o terreno”, incluindo motociclos, nos campos de dunas ou nas formações dunares isoladas;
- f) É proibida a circulação pedonal fora das pistas ou passagens especialmente concebidas e traçadas.

2. Os empreendimentos turísticos são especialmente incumbidos de promover o cumprimento, pelos seus utentes, das regras estabelecidas nas alíneas d), e) e f) do número anterior.

3. O Centro de Interpretação Ambiental, a que se refere o artigo 46º, constitui um veículo importante de sensibilização da população, residente e turística, para a importância da protecção dos sistemas dunares.

#### Secção IV

#### Tamareiras

#### Artigo 49º

#### Descrição

1. Existe, com maior incidência na Subzona de Chave Norte, uma quantidade importante de exemplares de tamareira (*Phoenix atlântica / dactylifera*), espécie que, em ligação com as formações dunares, constitui um elemento autóctone determinante na envolvente paisagística que caracteriza a ZDTI de Chave.

2. A tamareira, intimamente ligada à formação e manutenção dos sistemas dunares, encontra actualmente a sua sobrevivência ameaçada.

3. Entre outros factores que determinam a ameaça referida no número anterior, salientam-se os seguintes:

- a) A introdução da acácia americana (*Prosopis sp.*) que, com a sua grande capacidade de adaptação, capta a quase totalidade da água existente no subsolo;
- b) A retenção artificial da circulação das areias, que determina a deterioração gradual dos sistemas dunares favoráveis à subsistência da tamareira.

4. A tamareira apresenta-se, pois, do ponto de vista ambiental e paisagístico, como um elemento essencial dos ecossistemas e da paisagem da ZDTI, cuja protecção exige a adopção de regras especiais.

#### Artigo 50º

#### Regras especiais de protecção

1. A fim de promover a subsistência e a recuperação da tamareira, o POT adopta as seguintes regras especiais de protecção:

- a) Deve evitar-se o derrube das tamareiras existentes ou a deterioração da morfologia do solo onde estão implantadas, constituindo-se o

agente da actividade impactante na obrigação, caso aquele derrube ou deterioração se revelem absolutamente necessários, de transplantar as espécies afectadas para local próximo e idóneo, utilizando técnicas de transplante e manutenção adequadas;

- b) Na avaliação dos Projectos de Ordenamento Detalhado, na componente paisagística e ambiental, são especialmente valorizados planos de utilização e protecção da tamareira;
- c) Deve utilizar-se a água reciclada pelo sistema de tratamento de águas residuais para rega das tamareiras existentes;
- d) Deve promover-se o desmonte sistemático das acácias existentes no interior da área de palmar e, em sua substituição, a replantação de tarrafes nas massas de areia que não estejam localizadas dentro dos corredores de circulação de areia a que se refere o artigo 15º.

2. O Centro de Interpretação Ambiental a que se refere o artigo 46º constitui um veículo importante de sensibilização da população, residente e turística, para a importância da protecção da tamareira.

#### Secção V

#### Mitigação de impactos ambientais típicos

#### Artigo 51º

#### Medidas de mitigação

1. São estabelecidas, na Matriz de Mitigação dos Impactos Ambientais, anexa ao Regulamento, medidas, de adopção obrigatória, que visam mitigar os impactos ambientais induzidos por um conjunto tipificado de actividades susceptíveis de os provocar.

2. A Matriz a que se refere o número anterior contém a identificação das actividades susceptíveis de produzir impactos ambientais negativos típicos, a descrição desses impactos e o enunciado da medida de mitigação correspondente.

#### CAPÍTULO V

#### Infra-estruturas

#### Secção I

#### Disposições gerais

#### Artigo 52º

#### Disposições gerais

1. Para efeitos deste Regulamento, as redes de infra-estruturas previstas para a ZDTI de Chave dividem-se em “primárias” e “secundárias ou locais”, consoante sejam de utilização comum aos vários empreendimentos turísticos, ou, pelo contrário, sirvam apenas um desses empreendimentos e se localizem no interior do respectivo lote.

2. Em regra, o traçado ou localização das redes primárias de infra-estruturas e, bem assim, as características técnicas gerais dessas redes, são definidos no POT.

3. Por seu turno, e em regra, o traçado ou localização das redes secundárias de infra-estruturas é definido em sede de Projecto de Ordenamento Detalhado, de acordo com as opções de desenho urbano de cada empreendimento turístico, estabelecendo o POT, contudo, determinados requisitos técnicos mínimos que devem ser observados na configuração e dimensionamento dessas redes.

4. À excepção do que se prescreve para o sistema rodoviário, em que o dimensionamento das várias classes de vias estabelecido no POT deve ser adoptado desde o início da sua execução, o dimensionamento mínimo da capacidade das restantes redes de infra-estruturas deve ser, em cada momento, aquele que se revele tecnicamente suficiente para satisfazer as necessidades máximas, ainda que pontuais, determinadas com referência à ocupação edificada do solo da ZDTI então existente.

5. O POT estabelece regras sobre a localização de equipamentos e redes de infra-estruturas que se situem no território da ZDTI, pressupondo, mas não determinando, a localização dos equipamentos e redes que se situam fora desse território.

6. Sem prejuízo do disposto no número anterior, o POT prevê a instalação, com carácter temporário ou provisório, de infra-estruturas de produção de electricidade e água potável e de tratamento de águas residuais, a localizar na parcela técnica da “Águas e Energia da Boa Vista” (AEB), a definir.

7. Todas as redes subterrâneas previstas nos artigos seguintes devem ser preferencialmente dotadas de túneis de acesso de modo a assegurar a facilidade e rapidez nas operações de manutenção, reparação e renovação.

#### Artigo 53º

##### Redes de infra-estruturas

O POT prevê e regula os seguintes sistemas de infra-estruturas:

- a) Sistema rodoviário;
- b) Sistema de distribuição de energia eléctrica e comunicações;
- c) Sistema de produção e distribuição de água potável;
- d) Sistema de saneamento e aproveitamento de águas residuais;
- e) Sistema de recolha de resíduos sólidos.

#### Secção II

##### Sistema rodoviário

#### Artigo 54º

##### Descrição do sistema

1. O sistema rodoviário da ZDTI consiste na rede viária que estabelece a articulação dos empreendimentos turísticos e dos acessos públicos à praia com as estradas actualmente existentes, nomeadamente a estrada que liga o Aeroporto Internacional da Boavista à vila de Sal Rei, e, no futuro, a Via estruturante.

2. A ligação da rede viária da ZDTI à estrada que liga o Aeroporto Internacional da Boavista à vila de Sal Rei faz-se por rotundas a construir nessa estrada, de onde partem, para o interior da ZDTI, radiais de ligação às vias principais, que, por sua vez, se articulam com os acessos públicos à praia e com as vias secundárias.

3. A rede viária da ZDTI de Chave compõe-se, por conseguinte, pelas seguintes classes de vias:

- a) Vias de ligação;
- b) Vias principais, que formam a rede viária primária;
- c) Vias de acesso público à praia;
- d) Vias secundárias e vias de acesso local, que formam as redes viárias secundárias e locais.

4. O POT estabelece ainda regras sobre o dimensionamento de espaços para estacionamento de veículos.

5. Para além das classes de vias que se indicam no número 3, os Projectos de Ordenamento Detalhado podem eventualmente prever outras, sujeitas aos traçados e dimensionamentos ditados pelas especificidades de cada empreendimento turístico.

#### Artigo 55º

##### Vias de ligação

1. As vias de ligação asseguram a articulação da rede viária primária à futura Via estruturante e, enquanto esta não entrar em funcionamento, às estradas actualmente existentes, nomeadamente à estrada que liga o Aeroporto Internacional da Boavista à vila de Sal Rei.

2. O traçado das vias de ligação consta da Planta da rede viária.

3. A articulação das vias de ligação, tanto com a futura Via estruturante como com a estrada actual de ligação do Aeroporto Internacional da Boavista à vila de Sal Rei, deve ser feita por intermédio de rotundas dotadas de um raio mínimo equivalente à largura da via mais larga.

4. As vias de ligação devem ter dois sentidos e possuir um perfil transversal de 7,00 metros, com valetas laterais a executar de acordo com o perfil transversal previsto no Plano dos perfis-tipo das vias.

#### Artigo 56º

##### Rede viária primária

1. As vias principais, que formam a rede viária primária, são as vias fundamentais de circulação interna dentro da ZDTI, a partir das quais se articulam as vias de acesso público à praia, as vias secundárias e, com estas, os vários empreendimentos turísticos entre si.

2. O traçado das vias principais consta da Planta da rede viária, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

3. Excepcionalmente, pode o traçado de uma determinada via principal ser alterado em sede de Projecto de Ordenamento Detalhado, desde que o troço a alterar se encontre no interior de determinado empreendimento turístico e da alteração não seja afectada a circulação interna na ZDTI e a articulação dos vários empreendimentos entre si.



4. A articulação das vias principais com as vias de ligação deve ser feita por rotundas, com um raio mínimo equivalente à largura da via mais larga.

5. A articulação das vias principais com as vias secundárias deverá ser feita preferentemente por rotundas, com um raio mínimo equivalente à largura da via mais larga ou, quando justificado, por entroncamento.

6. As vias principais devem ter dois sentidos e possuir um perfil transversal mínimo de 7,00 metros, com passeios laterais dotados de uma largura mínima de 2,00 metros, a executar de acordo com o seguinte perfil transversal previsto no Plano dos perfis-tipo das vias.

7. Excepcionalmente, a via principal que faz o atravessamento da Ribeira do Rabil deve possuir um perfil transversal mínimo de 6,00 metros, com passeios laterais dotados de uma largura mínima de 1,50 metros, a executar de acordo com o perfil transversal previsto no Plano dos perfis-tipo das vias para o tipo “via principal especial”.

#### Artigo 57º

##### Vias de acesso público à praia

1. O POT prevê três pontos que asseguram, na ZDTI, o acesso público à frente de praia em locais diferenciados.

2. O traçado das vias de acesso público à praia consta da Planta da rede viária.

3. As vias de acesso público à praia devem ter o perfil transversal que seja considerado adequado ao volume previsível de utentes a servir.

4. Os pontos de acesso à praia devem ser dotados de infra-estruturas de apoio, incluindo estacionamento automóvel e apoios de segurança balnear.

#### Artigo 58º

##### Redes viárias secundárias e locais

1. As redes viárias secundárias e locais abrangem dois tipos de vias, que diferem nos valores mínimos dos requisitos que o POT para elas define:

- a) As vias secundárias;
- b) As vias de acesso local.

2. Designam-se “vias secundárias” as vias que, dentro do lote de determinado empreendimento turístico, asseguram a circulação interna e permitem a ligação rodoviária entre dois ou mais pontos da rede viária primária, constituindo, assim, vias complementares de articulação interna dentro da ZDTI.

3. Designam-se “vias de acesso local” as vias que, dentro do lote de determinado empreendimento turístico, se limitam a servir especificamente as componentes de alojamento e os equipamentos e serviços aí existentes.

4. O traçado das redes viárias secundárias e locais, que abrangem as vias secundárias e as vias de acesso

local, é definido em sede de Projecto de Ordenamento Detalhado, de acordo com as opções de desenho urbano de cada empreendimento turístico.

5. O POT estabelece, porém, os seguintes requisitos mínimos:

- a) As vias secundárias devem ter dois sentidos e possuir um perfil transversal de 6,00 metros, com passeios laterais dotados de uma largura mínima de 1,50 metros, a executar de acordo com o perfil transversal previsto no Plano dos perfis-tipo das vias.
- b) As vias de acesso local devem ter o perfil transversal que, em sede de Projecto de Ordenamento detalhado, seja considerado adequado ao volume de utentes a servir, não podendo, no entanto, apresentar uma faixa de rodagem de largura inferior a 4,80 metros, sendo que os passeios laterais, quando existam, não devem ter uma largura inferior a 1,50 metros, a executar de acordo com o perfil transversal previsto no Plano dos perfis-tipo das vias.

#### Artigo 59º

##### Orientação paisagística geral

Todas as classes de vias previstas no POT podem incluir faixas ajardinadas intercaladas entre os dois sentidos das faixas de rodagem e entre estas e os passeios, não relevando tais faixas para a determinação do perfil transversal definido para cada classe de via.

#### Artigo 60º

##### Estacionamento

1. O dimensionamento dos espaços para estacionamento de veículos é definido em sede de Projecto de Ordenamento Detalhado em conformidade com o perfil de desenvolvimento turístico adoptado para cada empreendimento turístico, devendo repartir-se especificamente pelas seguintes componentes:

- a) Hotelaria;
- b) Imobiliário turístico;
- c) Comércio, equipamentos e serviços.

2. Na elaboração dos Projectos de Ordenamento Detalhado, devem ter-se em consideração os seguintes valores, ainda que meramente indicativos:

- a) Para a componente de hotelaria, 1 lugar de estacionamento por cada cinco quartos;
- b) Para a componente de imobiliário, 1 lugar de estacionamento por fogo;
- c) Para a componente de comércio, equipamento e serviços, 1 lugar de estacionamento por cada 25 m<sup>2</sup> de área bruta de construção.

## Secção III

## Artigo 63º

**Sistema de transporte e distribuição de energia eléctrica e comunicações**

## Artigo 61º

**Orientação geral sobre utilização energética na ZDTI de Chave**

1. Na ZDTI de Chave, a energia de base para assegurar as necessidades gerais de consumo deve ser a energia eléctrica.

2. Em casos devidamente justificados, e apenas para as unidades hoteleiras e unidades independentes de restauração, é admissível a utilização de gás butano ou propano.

## Artigo 62º

**Descrição do sistema**

1 O sistema de transporte e distribuição de energia eléctrica na ZDTI de Chave consiste na rede de transporte que liga a subestação, prevista para a zona a Sul do Aeroporto Internacional da Boavista, aos pontos de interligação com a rede de transporte e distribuição interna da ZDTI, a partir dos quais se faz o transporte de energia até aos pontos de interligação com as redes de distribuição locais dos empreendimentos turísticos.

2. O transporte de energia eléctrica desde a fonte exterior até aos pontos de interligação com a rede interna da ZDTI faz-se por linha aérea em Média Tensão, que passa a ser subterrânea a partir desses pontos até à sua ligação às redes locais dos empreendimentos turísticos, onde se procede à sua conversão em Baixa Tensão através de Postos de Transformação.

3. O sistema de transporte e distribuição de energia eléctrica previsto no POT compõe-se, por conseguinte, pelas seguintes redes:

- a) Rede de transporte aéreo em Média Tensão;
- b) Rede de distribuição primária;
- c) Redes de distribuição secundárias ou locais.

4. O POT não trata do sistema de produção de energia eléctrica que serve a ZDTI de Chave, uma vez que tal produção é assegurada por central a localizar fora da ZDTI.

5. É pressuposto do POT, porém, que o sistema de produção de energia eléctrica a que se refere o número anterior tenha a capacidade de produção suficiente para, sempre e em cada momento, satisfazer as necessidades máximas, ainda que pontuais, determinadas com referência à ocupação edificada do solo da ZDTI então existente.

6. Numa primeira fase do funcionamento do sistema a que se refere este artigo prevê-se que o fornecimento de energia eléctrica à ZDTI seja assegurado por central provisória de produção de energia eléctrica, com capacidade máxima de 7Mw, a localizar na parcela técnica da AEB.

**Rede de transporte aéreo em Média Tensão**

1. A rede de transporte por cabo aéreo assegura o fornecimento de energia eléctrica em Média Tensão à rede de distribuição primária, através de pontos de interligação.

2. O traçado da rede de transporte aéreo em Média Tensão, que acompanha a estrada actual que liga o Aeroporto Internacional da Boavista à vila de Sal Rei, e os pontos de interligação com a rede de distribuição primária são os que constam do Esquema geral das redes de infra-estruturas – Energia e Comunicações.

## Artigo 64º

**Rede de distribuição primária**

1. A rede de distribuição primária assegura o transporte e o fornecimento de energia eléctrica em Média Tensão às redes de distribuição secundárias ou locais, através de pontos de interligação.

2. A rede de distribuição primária utiliza unicamente percursos subterrâneos.

3. O traçado da rede de distribuição primária é o que consta do Esquema geral das redes de infra-estruturas – Energia e Comunicações, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

4. No caso de ser excepcionalmente admitida, em sede de Projecto de Ordenamento Detalhado e ao abrigo do disposto no número 3 do artigo 56º, uma modificação no traçado de determinado troço de uma via principal, o traçado da rede de distribuição primária poderá acompanhar o traçado alterado dessa via principal, desde que a esta alteração não obstem razões de ordem técnica.

## Artigo 65º

**Redes de distribuição secundárias ou locais**

1. As redes de distribuição secundárias ou locais asseguram o fornecimento de energia eléctrica no âmbito dos empreendimentos turísticos, contendo os Postos de Transformação em Baixa Tensão que se revelem necessários.

2. O traçado das redes de distribuição secundárias ou locais e, bem assim, a localização dos Postos de Transformação, devem ser definidos em sede de Projecto de Ordenamento Detalhado, de acordo com as respectivas opções de desenho urbano.

## Artigo 66º

**Redes de comunicações**

1. As redes de comunicações devem utilizar condutas subterrâneas que permitam a instalação de cabo de fibra óptica ou cabo coaxial, admitindo-se, numa fase inicial da execução do POT, que os empreendimentos turísticos instalem e utilizem redes via rádio (GSM).

2. A rede de comunicações compõe-se por uma rede primária e por várias redes secundárias ou locais, consoante sirva a generalidade dos empreendimentos turísticos ou apenas um em particular.

3. O traçado da rede de comunicações primária deve coincidir com o traçado da rede primária de distribuição de energia eléctrica e é o que consta do Esquema geral das redes de infra-estruturas – Energia e Comunicações, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

4. Aplica-se, no que respeita a possíveis alterações no traçado da rede de comunicações primária, o disposto no número 4 do artigo 64º.

5. O traçado das redes de comunicações secundárias ou locais deve coincidir com o traçado das redes secundárias de distribuição de energia eléctrica, tal como definido em sede de Projecto de Ordenamento Detalhado, de acordo com as respectivas opções de desenho urbano.

#### Secção IV

### Sistema de produção e distribuição de água potável

#### Artigo 67º

##### Descrição do sistema

1. O sistema de produção e distribuição de água potável consiste na articulação da unidade de produção, que compreende a captação, dessalinização e tratamento de água do mar, com a rede de adução, com os reservatórios de acumulação e com as redes de distribuição interna da ZDTI.

2. A água potável, uma vez disponibilizada pela Estação de Tratamento de Água (ETA) e armazenada em reservatório principal, é encaminhada por gravidade através de uma conduta adutora que a conduz para os diversos reservatórios intermédios, a partir dos quais é aduzida por gravidade para a rede de distribuição primária da ZDTI e, daí, para as redes de distribuição secundárias ou locais dos empreendimentos turísticos.

3. Para obter um grau elevado de fiabilidade no fornecimento de água potável às redes de distribuição secundárias ou locais, são previstos circuitos alternativos de transporte e distribuição, através da introdução, em determinados pontos da rede de adução, de válvulas de seccionamento.

4. O sistema de produção e distribuição de água potável previsto no POT compõe-se, por conseguinte, pelos seguintes equipamentos e redes:

- a) Produção de água potável;
- b) Reservatório principal;
- c) Rede de adução;
- d) Reservatórios intermédios;
- e) Válvulas de seccionamento;
- f) Rede de distribuição primária;
- g) Redes de distribuição secundárias ou locais.

5. No território da ZDTI de Chave, todas as redes de distribuição de água potável, incluindo a rede de adução, devem ser subterrâneas.

#### Artigo 68º

##### Produção de água potável

1. A água para consumo humano na ZDTI de Chave deve ser produzida por dessalinização da água do mar processada em Estação de Tratamento de Água (ETA), com tratamento potabilizador adequado.

2. O ponto de captação da água do mar deve situar-se na zona do Baguincho, devendo a ETA provisória localizar-se na parcela técnica da AEB.

3. A ETA definitiva deverá ter a localização que melhor satisfaça as prescrições do POT.

4. A ETA deve possuir a capacidade de produção suficiente para, sempre e em cada momento, satisfazer as necessidades máximas, ainda que pontuais, determinadas com referência à ocupação edificada do solo da ZDTI então existente.

#### Artigo 69º

##### Reservatório principal

1. A água produzida pela ETA a que se refere o número anterior deve ser bombeada e transportada, por conduta de transporte, até a um reservatório principal, a erigir na zona do Rabil em terreno de cota elevada, que assegure a armazenagem da água potável suficiente para abastecer a vila de Sal Rei, a povoação do Rabil, a ZDTI de Chave e a ZDTI do Morro de Areia.

2. O traçado da conduta de transporte a que se refere o número anterior, na parte do percurso que se situa na ZDTI de Chave, é definida no POT, como consta do Esquema geral das redes de infra-estruturas – Abastecimento de água.

3. O traçado da conduta de transporte, na parte exterior da ZDTI, e, bem assim, a localização do reservatório principal, identificado em planta com a sigla “R5”, são pressupostos de execução do POT e, como tal, constam igualmente do Esquema geral das redes de infra-estruturas – Abastecimento de água.

#### Artigo 70º

##### Rede de adução

1. A rede de adução consiste no sistema de condutas adutoras que asseguram:

- a) O transporte de água potável, por gravidade, desde o reservatório principal até aos reservatórios intermédios;
- b) O transporte de água potável, por gravidade, desde os reservatórios intermédios até aos nós de ligação com a rede de distribuição primária.

2. O traçado das condutas adutoras, nas partes do seu percurso que se situa na ZDTI de Chave, é definida no POT, como consta do Esquema geral das redes de infra-estruturas – Abastecimento de água.

3. O traçado das condutas adutoras, na parte exterior da ZDTI, é pressuposto de execução do POT e, como tal, consta igualmente do Esquema geral das redes de infra-estruturas – Abastecimento de água.

## Artigo 71º

**Reservatórios intermédios**

1. A água potável, antes de ser introduzida, por gravidade, na rede de distribuição primária, é acumulada em cinco reservatórios intermédios, instalados em terreno com cota de elevação intermédia em relação àquela rede e ao reservatório principal a que se refere o artigo 69º.

2. A localização dos reservatórios intermédios que devam instalar-se no território da ZDTI de Chave, identificados em planta com as siglas “R1” e “R2”, é a que consta do Esquema geral das redes de infra-estruturas – Abastecimento de água.

3. A localização dos reservatórios intermédios que devam instalar-se fora do território da ZDTI, identificados em planta com as siglas “R3”, “R4” e “R6” é pressuposto de execução do POT e, como tal, consta igualmente do Esquema geral das redes de infra-estruturas – Abastecimento de água.

## Artigo 72º

**Válvulas de seccionamento**

1. O POT prevê a instalação, ao longo do traçado da conduta adutora, de válvulas de seccionamento, que, em caso de ocorrerem avarias nalguma secção da rede de adução ou da rede de distribuição primária, permitem a entrada em funcionamento de circuitos alternativos de fornecimento de água potável às redes de distribuição secundárias ou locais.

2. Em situação normal de bom funcionamento do sistema, as válvulas de seccionamento a que se refere o número anterior permanecem fechadas.

3. A localização das válvulas de seccionamento que devam instalar-se no território da ZDTI de Chave é a que consta do Esquema geral das redes de infra-estruturas – Abastecimento de água.

4. A localização da válvula de seccionamento que deve instalar-se fora do território da ZDTI de Chave é pressuposto de execução do POT e, como tal, consta igualmente do Esquema geral das redes de infra-estruturas – Abastecimento de água.

## Artigo 73º

**Rede de distribuição primária**

1. A rede de distribuição primária assegura o transporte de água potável desde os nós de ligação com a rede adutora até aos nós de ligação com as redes de distribuição secundárias ou locais.

2. O traçado da rede de distribuição primária deve acompanhar, em regra, o traçado das vias principais e é o que consta do Esquema geral das redes de infra-estruturas – Abastecimento de água, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

3. Aplica-se, no que respeita a possíveis alterações no traçado da rede de distribuição primária, o disposto no número 4 do artigo 64º.

## Artigo 74º

**Redes de distribuição secundárias ou locais**

1. As redes de distribuição secundárias ou locais asseguram o fornecimento de água potável no interior dos empreendimentos turísticos.

2. O traçado das redes de distribuição secundárias ou locais deve ser definido em sede de Projecto de Ordenamento Detalhado, de acordo com as respectivas opções de desenho urbano.

## Secção V

**Sistema de saneamento e aproveitamento de águas residuais**

## Artigo 75º

**Descrição do sistema**

1. O sistema de saneamento e aproveitamento de água reciclada consiste na articulação dos seguintes subsistemas:

- a) Saneamento de águas residuais;
- b) Tratamento de águas residuais e armazenagem de água reciclada;
- c) Distribuição de água reciclada, para utilização em regas.

2. As águas residuais são drenadas, desde os empreendimentos turísticos até duas estações de tratamento de águas residuais (ETAR) por intermédio de redes de saneamento secundário ou local e de rede de saneamento primário, para serem transportadas e distribuídas, uma vez recicladas e armazenadas, para os empreendimentos turísticos que delas tenham necessidade, através de rede de distribuição primária e de redes de distribuição secundárias ou locais.

3. O sistema de saneamento e aproveitamento de água reciclada previsto no POT compõe-se, por conseguinte, pelos seguintes equipamentos e redes:

- a) Redes de saneamento secundárias ou locais;
- b) Rede de saneamento primário;
- c) Estações e condutas elevatórias;
- d) Tratamento e armazenagem de águas recicladas;
- e) Rede de distribuição primária de água reciclada;
- f) Redes de distribuição secundárias ou locais de água reciclada.

4. Todas as redes de saneamento e de distribuição de água reciclada devem ser subterrâneas.

1. Numa primeira fase do funcionamento do sistema a que se refere este artigo prevê-se que o tratamento de águas residuais seja assegurado por ETAR provisória a localizar na parcela técnica da AEB.



## Artigo 76º

**Rede de saneamento secundária ou local**

1. As redes de saneamento secundárias ou locais asseguram a drenagem das águas residuais no interior dos empreendimentos turísticos, encaminhando-as para a rede de saneamento primária, através de nós de ligação.

2. O traçado das redes de saneamento secundárias ou locais deve ser definido em sede de Projecto de Ordenamento Detalhado, de acordo com as respectivas opções de desenho urbano.

## Artigo 77º

**Rede de saneamento primária**

1. A rede de saneamento primária consiste num sistema de colectores que assegura a drenagem de águas residuais desde os nós de ligação com as redes de saneamento secundárias ou locais até às duas ETAR, a fim de serem recicladas.

2. Uma vez que o POT prevê a instalação de duas ETAR, nos extremos Norte e Sul da ZDTI de Chave, e dado que entre essas duas estações corre a Ribeira do Rabil, cujo atravessamento por colector de águas residuais acarretaria riscos ambientais consideráveis, a rede de saneamento primária divide-se em duas partes, perfeitamente independentes:

- a) Parte Norte, que recolhe os efluentes gerados na Subzona de Chave Norte, juntamente com os oriundos da vila de Sal Rei, e os drena para a ETAR localizada a Norte da ZDTI;
- b) Parte Sul, que recolhe os efluentes gerados nas Subzonas de Chave Centro e Chave Sul, juntamente com os oriundos do Aeroporto Internacional da Boavista e da povoação do Rabil, e os drena para a ETAR localizada a Sul da ZDTI.

3. O traçado da rede de saneamento primária deve acompanhar, em regra, a rede viária primária e consta do Esquema geral das redes de infra-estruturas – Saneamento, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

4. Aplica-se, no que respeita a possíveis alterações no traçado da rede de saneamento primária, o disposto no número 4 do artigo 64º.

## Artigo 78º

**Estações e Condutas elevatórias**

1. Os colectores que constituem a rede de saneamento primária contêm, ao longo do seu traçado, estações elevatórias, associadas a condutas elevatórias, que permitem assegurar a drenagem gravítica das águas residuais sem que o enterramento da rede ultrapasse, em qualquer ponto do seu percurso, os 5 metros de profundidade.

2. As estações elevatórias a que se refere o número anterior devem ser devidamente desodorizadas.

3. As estações elevatórias e as condutas elevatórias previstas neste artigo têm, respectivamente, a localização e o traçado constantes do Esquema geral das redes de infra-estruturas – Saneamento.

## Artigo 79º

**Águas pluviais**

As águas pluviais devem ser drenadas para o sistema de saneamento, através de sumidouros devidamente sifonados para evitar a propagação de odores, e consequentemente encaminhadas para as duas ETAR juntamente com as águas residuais.

## Artigo 80º

**Tratamento de águas residuais**

1. O sistema de tratamento de águas residuais da ZDTI de Chave previsto no POT determina a construção de duas ETAR, capazes de assegurar um tratamento terciário dos efluentes que permitam a sua utilização para regas.

2. As ETAR devem localizar-se nos extremos opostos, Norte e Sul, da ZDTI de Chave, como consta do Esquema geral das redes de infra-estruturas – Saneamento.

3. As ETAR devem possuir a capacidade de tratamento suficiente para, sempre e em cada momento, satisfazer, pelo menos, os escoamentos máximos de águas residuais, ainda que pontuais, determinados com referência à ocupação edificada do solo da ZDTI então existente.

4. Cada ETAR deve possuir um reservatório anexo para armazenagem de água reciclada, a partir do qual essa água seja directamente bombeada para a rede de distribuição primária.

## Artigo 81º

**Rede de distribuição primária de água reciclada**

1. A rede de distribuição primária assegura o transporte de água reciclada desde os reservatórios de armazenagem a que se refere o artigo anterior até aos nós de ligação com as redes de distribuição secundárias ou locais.

2. O traçado e dimensionamento da rede de distribuição primária dependem da localização e do volume das necessidades de água reciclada, factores que dependem, por seu turno, do perfil de desenvolvimento turístico e da localização concreta que os empreendimentos turísticos venham a ter, devendo sempre que possível, contudo, aquele traçado acompanhar a rede de distribuição primária de água potável.

## Artigo 82º

**Rede de distribuição secundária de água reciclada**

1. As redes de distribuição secundárias ou locais asseguram o fornecimento de água reciclada no âmbito dos empreendimentos turísticos, recebendo-a da rede primária através de pontos de ligação.

2. O traçado das redes de distribuição secundárias ou locais e, bem assim, a localização dos pontos de ligação a que se refere o número anterior, devem ser definidos em sede de Projecto de Ordenamento Detalhado, de acordo com as respectivas opções de desenho urbano.

## Secção VI

**Sistema de recolha de resíduos sólidos**

## Artigo 83º

**Descrição do sistema**

1. O sistema de recolha de resíduos sólidos previsto no POT para a ZDTI de Chave consiste na articulação da recolha local, realizada pelos empreendimentos turísticos, com o serviço público de recolha, através de pontos de interface situados dentro e fora da ZDTI.

2. As redes locais de recolha, a cargo de cada empreendimento turístico, procedem à recolha interna ou local dos resíduos, à sua separação e deposição em pontos de “interface”, onde tais resíduos são posteriormente recolhidos e encaminhados para o destino final pela entidade a quem incumba este serviço público.

3. O sistema de recolha de resíduos sólidos previsto no POT compõe-se, por conseguinte, pelos seguintes equipamentos e redes:

- a) Redes de recolha local;
- b) Pontos de “interface”;
- c) Rede de recolha pública.

## Artigo 84º

**Redes de recolha local**

1. As redes de recolha local consistem na organização, a cargo dos empreendimentos turísticos, da recolha, concentração em pontos internos de deposição, separação e transporte dos resíduos sólidos produzidos nos respectivos empreendimentos até aos pontos de “interface” com o serviço público de recolha.

2. Os resíduos devem ser separados, para reciclagem futura, segundo quatro classes:

- a) Orgânicos (indiscriminados);
- b) Vidro;
- c) Embalagens (metal e plástico);
- d) Papel.

3. A organização das redes de recolha local, incluindo a localização dos pontos internos de deposição, deve ser definida em sede de Projecto de Ordenamento Detalhado, com base nas prescrições do POT e nas directrizes e instruções do prestador do serviço público de recolha.

## Artigo 85º

**Pontos de “interface”**

1. O POT prevê a instalação de pontos de “interface” entre as redes locais e a rede pública de recolha de resíduos sólidos.

2. Os pontos de “interface” são constituídos por contentores com a capacidade unitária de referência de 30 m<sup>3</sup>, dotados de tampas amovíveis, tanto para os resíduos indiferenciados como para os resíduos separados.

3. Os contentores a que se refere o número anterior devem ficar situados numa plataforma inferior para que os veículos de recolha local possam descarregar os seus resíduos, encontrando-se estes veículos numa plataforma superior com de 3,5 metros de altura.

4. Na implantação dos pontos de “interface” deve ser prestada especial atenção à impermeabilização do solo e ao seu enquadramento paisagístico, de forma a prevenir prejuízos ambientais e visuais.

5. A localização dos pontos de “interface” que devam instalar-se no território da ZDTI de Chave é a que consta do Esquema geral das redes de infra-estruturas – Resíduos Sólidos.

6. A localização dos pontos de “interface” que devam instalar-se fora do território da ZDTI de Chave é pressuposto de execução do POT e, como tal, consta igualmente do Esquema geral das redes de infra-estruturas – Resíduos Sólidos.

7. Os pontos de “interface” devem possuir, em número de contentores, a capacidade de suficiente para, sempre e em cada momento, satisfazer as deposições máximas de resíduos sólidos, ainda que pontuais, determinados com referência à ocupação edificada do solo da ZDTI então existente.

## Artigo 86º

**Rede de recolha pública**

1. A rede de recolha pública consiste na organização, a cargo da entidade pública ou concessionária competente, da recolha dos resíduos depositados nos pontos de “interface” pelos empreendimentos turísticos, para seu posterior transporte para o destino final.

2. O POT não dispõe sobre a organização da rede de recolha pública.

## CAPÍTULO VI

**Execução do POT**

## Artigo 87º

**Gestão da execução do POT**

1. À entidade a quem, nos termos da lei, incumbe a gestão e administração da ZDTI de Chave cabe especialmente promover e assegurar a aplicação das disposições do POT, designadamente:

- a) Na negociação com os promotores dos parâmetros que definem o perfil de desenvolvimento turístico dos empreendimentos turísticos que pretendem desenvolver;
- b) Na negociação e fixação das obrigações dos promotores, incluindo, mas não se limitando, aquelas a que se refere o artigo 23º do Decreto-Legislativo n.º 2/93, de 1 de Fevereiro;
- c) Na discussão, avaliação e aprovação das soluções de ordenamento, urbanísticas, arquitectónicas

e infra-estruturais contidas nos Projectos de Ordenamento Detalhado e Projectos de Obras e Edificação;

- d) Na discussão e avaliação do dimensionamento das redes e equipamentos de infra-estruturas não secundárias ou locais que eventualmente se localizem no interior dos lotes afectos aos empreendimentos turísticos.

2. No faseamento da construção e dimensionamento das redes de infra-estruturas, a entidade a que se refere o número anterior em, bem assim aquelas que tenham, por lei, competência sectorial, devem assegurar que a respectiva capacidade permita tecnicamente, sempre e em cada momento, a satisfação das necessidades máximas, ainda que pontuais, determinadas com referência à ocupação edificada do solo da ZDTI então existente.

3. Na elaboração dos cálculos do dimensionamento das redes de infra-estruturas a que se refere o número anterior devem ser tomados em consideração os parâmetros técnicos indicados, no POT, para o cenário de ocupação máxima do solo na ZDTI de Chave.

4. A entidade gestora da ZDTI de Chave é especialmente responsável pela gestão do faseamento da execução do POT, tendo em atenção a sustentabilidade económica, social e ambiental do desenvolvimento turístico determinado pela ocupação edificada do solo na ZDTI e a capacidade que as redes de infra-estruturas possuam, em cada momento, de assegurar a cabal satisfação das necessidades de consumo induzidas por aquele desenvolvimento, de forma a evitar-se a ocorrência de rupturas.

5. A ocupação nova do solo na parte da Subzona de Chave Norte situada a Nordeste da actual estrada que liga Sal Rei ao Rabil só deve, em qualquer dos casos, iniciar-se após a entrada em funcionamento da Via estruturante.

#### Artigo 88º

##### Projectos de Ordenamento Detalhado

1. O ordenamento das áreas de implantação de uso e ocupação turísticos na ZDTI, incluindo-se nessas áreas o espaço afecto a equipamentos sociais e de lazer e a redes e equipamentos de infra-estruturas, é pormenorizado pelos Projectos de Ordenamento Detalhado, a elaborar, em regra, pelos promotores.

2. O Projecto de Ordenamento Detalhado é um instrumento de planeamento que rege a inserção, no território do lote a que respeita, dos vários tipos de uso e ocupação turística do solo que, no conjunto, constituem um empreendimento turístico.

3. Os Projectos de Ordenamento Detalhado devem ocupar-se das matérias indicadas no número 1 do artigo 15º do Decreto-Legislativo nº 2/93, de 1 de Fevereiro, e daquelas que este Regulamento determina, designadamente:

- a) Concepção urbanística geral do empreendimento e definição do perfil de desenvolvimento turístico acolhido;
- b) Delimitação das áreas de edificação, de lazer, paisagísticas e de protecção ambiental;

c) Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do empreendimento;

d) Definição das medidas de mitigação de impactos ambientais adoptadas;

e) Delimitação de áreas de arborização e indicação das espécies a plantar;

f) Esquema de espaços livres;

g) Esquema dos equipamentos sociais e de lazer;

h) Traçado e dimensionamento da rede viária secundária e local e, bem assim, da rede primária e das vias de ligação ou de acesso público à praia que se localizem, por imposição do POT, no interior do lote em causa;

i) Esquema de estacionamento de veículos;

j) Traçado e dimensionamento da rede secundária ou local de distribuição de energia eléctrica e, bem assim, das rede primária ou de transporte aéreo em Média Tensão que se localizem, por imposição do POT, no interior do lote em causa;

k) Traçado e dimensionamento da rede secundária ou local de comunicações e, bem assim, da rede primária que se localize, por imposição do POT, no interior do lote em causa;

l) Traçado e dimensionamento da rede secundária ou local de distribuição de água potável e, bem assim, traçado e dimensionamento da redes primária e de adução e localização e dimensionamento dos depósitos intermédios e das válvulas de seccionamento que se localizem, por imposição do POT, dentro do lote em causa;

m) Traçado e dimensionamento da rede secundária ou local de saneamento de águas residuais e, bem assim, traçado e dimensionamento da rede primária e localização das estações e condutas elevatórias que se localizem, por imposição do POT, dentro do lote em causa;

n) Traçado e dimensionamento da rede secundária ou local de distribuição de água reciclada e, bem assim, da rede principal que se localize, por imposição do POT, dentro do lote em causa;

o) Rede de recolha de resíduos sólidos;

p) Programa de manutenção das redes e equipamentos de infra-estruturas, incluindo daqueles que, localizando-se no interior do lote em causa, sejam de utilização geral;

q) Programa de execução do empreendimento e respectivo plano de financiamento.

4. A proposta, em sede de Projecto de Ordenamento Detalhado, de alteração ao traçado, definido no POT, de determinado troço de uma via principal e, com ela, da eventual alteração correspondente no traçado de determinados troços das restantes redes primárias de infra-estruturas, deve ser especialmente fundamentada, devendo ainda ser inequivocamente demonstrado, do

ponto de vista técnico, que as alterações propostas aos traçados definidos no POT em nada afectam a eficiência e a fiabilidade das redes primárias em causa.

5. Os Projectos de Ordenamento Detalhado devem ser documentalmente compostos por:

- a) Planta de localização do lote afecto ao empreendimento;
- b) Planta geral de ordenamento do empreendimento, à escala 1/500;
- c) Regulamento geral do projecto;
- d) Relatório ou memória de fins, que fundamente as soluções adoptadas no Regulamento e na Planta geral de ordenamento.

6. Os Projectos de Ordenamento Detalhado são aprovados pela entidade a quem incumbe a gestão e administração da ZDTI.

7. A entidade a que se refere o número anterior pode igualmente, em acordo com promotores, elaborar Projectos de Ordenamento Detalhado.

Artigo 89º

#### Projectos de Obras e Edificação

1. As redes e equipamentos de infra-estruturas e de serviços da ZDTI devem ser executadas de harmonia com os respectivos projectos de obras.

2. Os edifícios hoteleiros, de alojamento, de equipamentos comerciais, sociais, desportivos e de lazer, devem ser executados de harmonia com os respectivos projectos arquitectónicos de edificação.

3. Os projectos referidos nos números anteriores são aprovados pela entidade a quem incumbe a gestão e administração da ZDTI.

Artigo 90º

#### Apresentação dos projectos

Os Projectos de Ordenamento Detalhado e os Projectos de Obras e Edificação são apresentados à entidade competente para a sua aprovação em três vias impressas e numa via em suporte digital.

Artigo 91º

#### Regime de cedências

1. O POT determina a transferência para o domínio público, do Estado ou do Município da Boavista, conforme o disponha a lei, das seguintes redes ou equipamentos previstos neste Regulamento, ainda que localizados no interior dos lotes dos empreendimentos turísticos:

- a) Vias de ligação;
- b) Vias de acesso à praia;
- c) Vias principais;
- d) Vias secundárias;
- e) Rede de transporte aéreo em Média Tensão de energia eléctrica;
- f) Rede de distribuição primária de energia eléctrica;
- g) Rede de comunicações primária;

- h) Estação de Tratamento de Água (ETA);
- i) Rede de adução de água potável;
- j) Reservatórios intermédios de água potável;
- k) Rede de distribuição primária de água potável;
- l) Rede de saneamento primária de águas residuais;
- m) Estações e Conduitas elevatórias;
- n) Estação de tratamento de águas residuais (ETAR);
- o) Rede de distribuição primária de água reciclada;
- p) Pontos de “interface” de recolha de resíduos sólidos.

2. No caso de existirem concessões de serviços públicos, ou outras formas juridicamente equiparáveis de transferência de actividade pública para entidades privadas, com incidência nas redes e equipamentos a que se refere o número anterior, a cedência dominial aí prescrita opera nos termos estabelecidos nos respectivos instrumentos jurídicos.

3. Além da cedência a que se referem os números anteriores, aplica-se, na ZDTI de Chave, o regime das cedências urbanísticas que resulte directamente da lei geral, na medida estrita em que tal regime seja compatível com o uso e ocupação do solo exclusivamente turísticos que os diplomas legais a que alude o número 1 do artigo 1º reservam para esse território.

## CAPÍTULO VII

### Disposições finais

Artigo 92º

#### Anexos

Constituem anexos ao Regulamento, do qual fazem parte integrante, as seguintes peças escritas e desenhadas:

- a) Planta de localização da ZDTI de Chave;
- b) Planta de divisão da ZDTI em Subzonas;
- c) Carta Síntese de Condicionantes;
- d) Carta síntese de apuramento de áreas para cálculo de edificabilidade;
- e) Carta geral de distribuição da edificabilidade por categoria do solo;
- f) Carta Síntese do Plano;
- g) Matriz de Mitigação dos Impactos Ambientais.
- h) Planta da rede viária;
- i) Plano dos perfis-tipo das vias;
- j) Esquema geral das redes de infra-estruturas – Energia e Comunicações;
- k) Esquema geral das redes de infra-estruturas – Abastecimento de água;
- l) Esquema geral das redes de infra-estruturas – Saneamento;
- m) Esquema geral das redes de infra-estruturas – Resíduos Sólidos.



ANEXOS

Planta de localização da ZDTI de Chave



PLANO DE ORDENAMENTO TURÍSTICO DE ZDTI CHAVE  
ILHA DA BOA VISTA - CABO VERDE

Planta de localização da ZDTI de Chave

Escala: 1/100.000

WGS84-UTM/27N

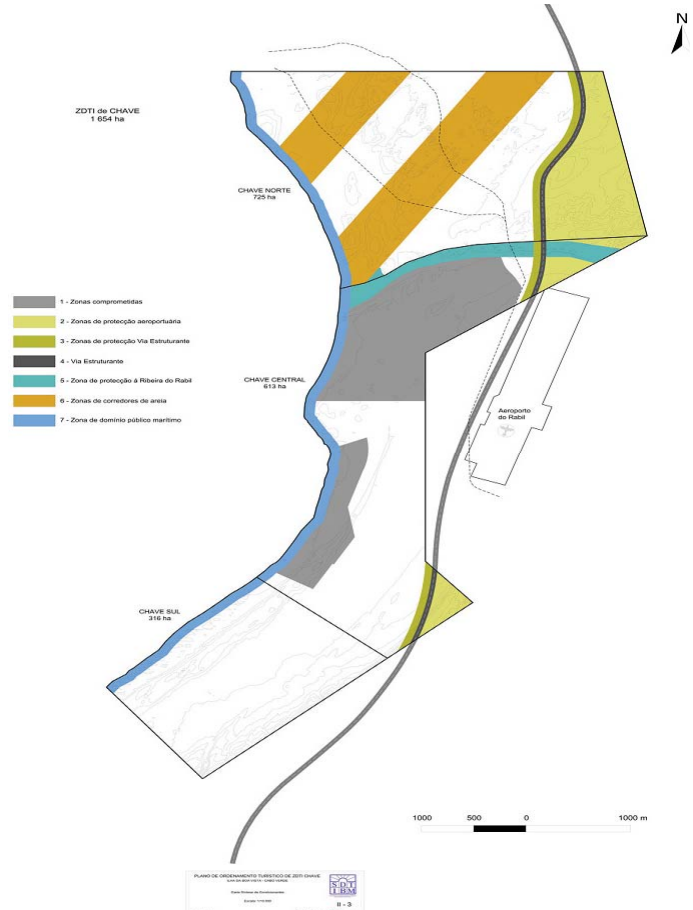
Data: Março/2008

SDT  
IBM

II - 1

SUN Cabo Verde

Carta Síntese de Condicionantes



PLANO DE ORDENAMENTO TURÍSTICO DE ZDTI CHAVE  
ILHA DA BOA VISTA - CABO VERDE

Carta síntese de condicionantes

Escala: 1/100.000

WGS84-UTM/27N

Data: Março/2008

SDT  
IBM

II - 3

SUN Cabo Verde

Planta de divisão da ZDTI em Subzonas



PLANO DE ORDENAMENTO TURÍSTICO DE ZDTI CHAVE  
ILHA DA BOA VISTA - CABO VERDE

Planta de divisão da ZDTI em Sub-zonas

Escala: 1/25.000

WGS84-UTM/27N

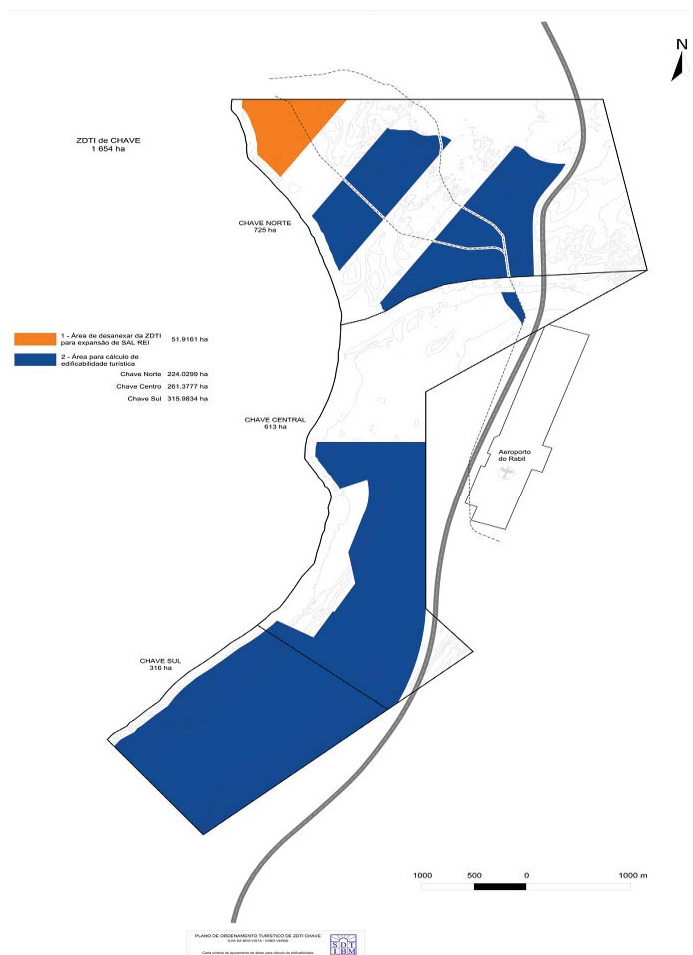
Data: Março/2008

SDT  
IBM

II - 2

SUN Cabo Verde

Carta síntese de apuramento de áreas para cálculo de edificabilidade



PLANO DE ORDENAMENTO TURÍSTICO DE ZDTI CHAVE  
ILHA DA BOA VISTA - CABO VERDE

Carta síntese de apuramento de áreas para cálculo de edificabilidade

Escala: 1/100.000

WGS84-UTM/27N

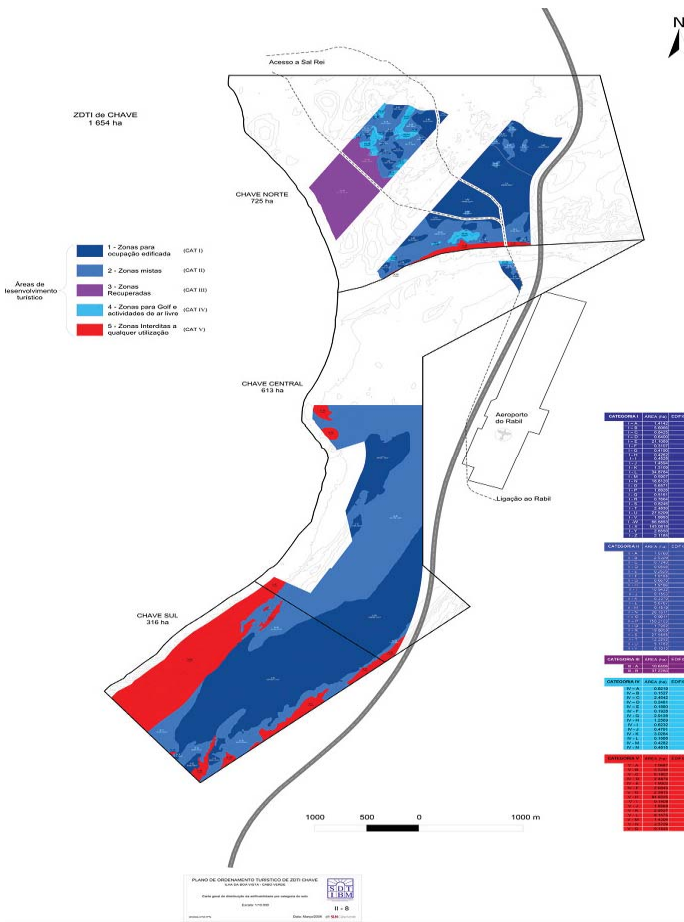
Data: Março/2008

SDT  
IBM

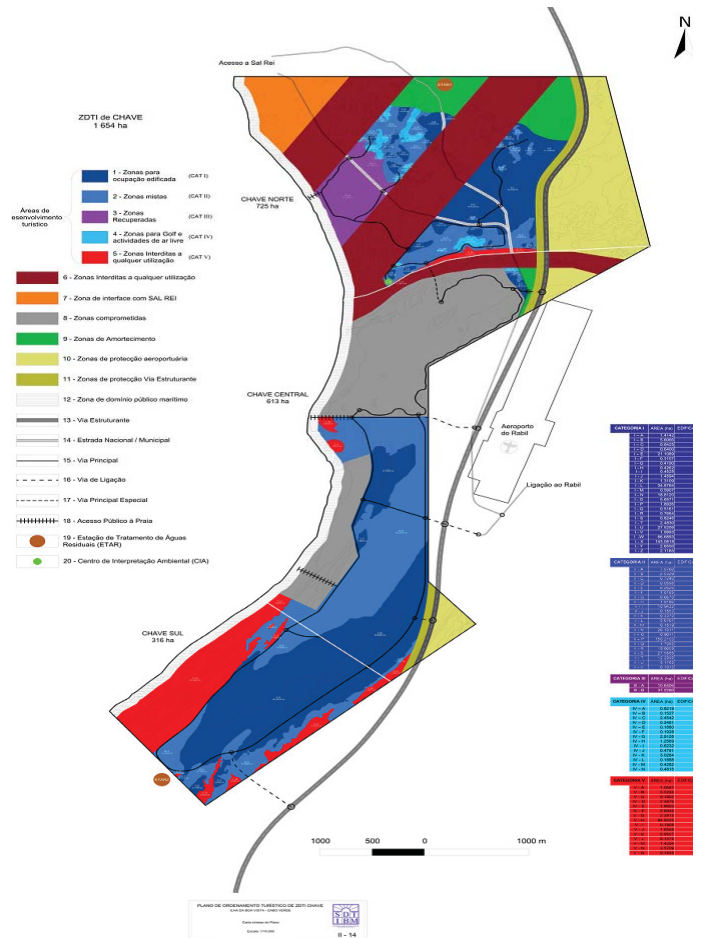
II - 4

SUN Cabo Verde

**Carta Geral de distribuição da edificabilidade por categoria de solo**



**Carta Síntese do Plano**



**Matriz de mitigação dos Impactos Ambientais**

Actividades impactantes	Descrição dos impactos	Medidas de mitigação
Preparação de terreno para implantação das obras.	Modificações da estrutura do solo.	Analisar cuidadosamente o local de forma a garantir a implantação correcta do empreendimento, evitando alterações da topografia natural.
Construção de tapumes e estaleiros.	Alterações dos fluxos após o término dos trabalhos.	Impermeabilizar a plataforma dos estaleiros para reduzir possível infiltração de poluentes.  Conceber sistema adequado de drenagem de águas pluviais e de lavagens.
Depósitos ou abandono de materiais e equipamentos para construção.  Construção de vias de acesso rodoviário	Efeitos barreira e riscos de inundações.  Mudanças nos fluxos hidráulicos.  Destruição de unidades geológicas ou ecológicas importantes do ponto de vista turístico ou criação de condições propícias à erosão.	Colocar os materiais e equipamentos de apoio à construção em locais apropriados e previamente destinados para o efeito.  Identificar correctamente as vias de acesso rodoviário.
Presença de restos de combustíveis e lubrificantes nos estaleiros resultantes de manutenção de viaturas e equipamentos.	Contaminação/poluição da água.	Afastar os estaleiros das linhas de água.  Conceber sistemas de decantação de águas pluviais para evitar eventuais contaminações ou poluição de águas.

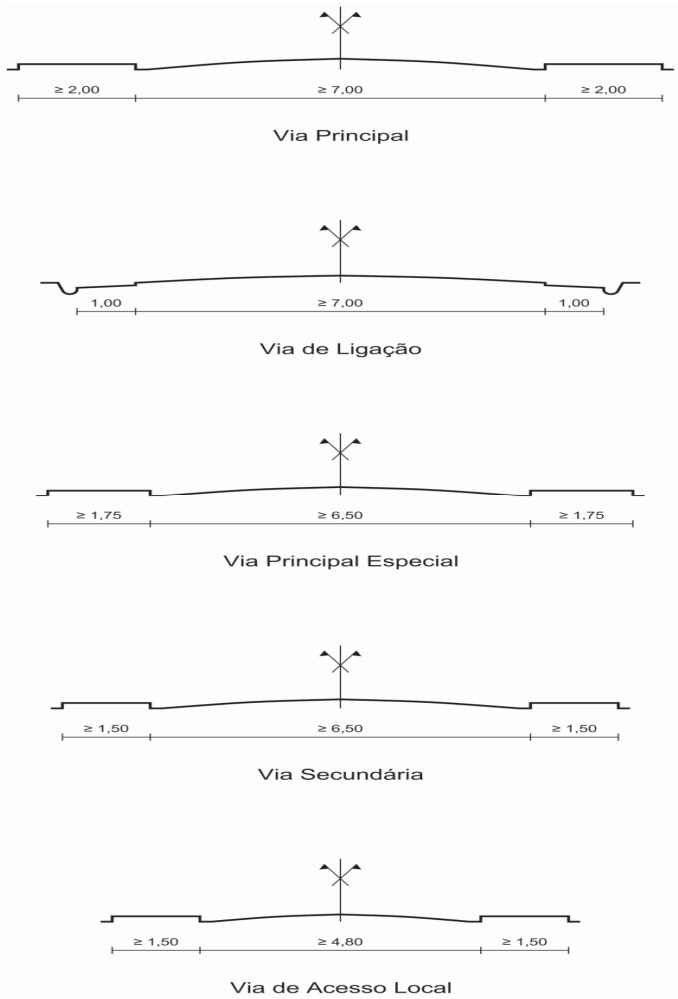


<p>Escavação e aterro durante a fase de preparação de estaleiro para implantação do empreendimento turístico.</p> <p>Preparação de terreno para implantação das obras.</p>	<p>Modificação e/ou destruição da cobertura vegetal.</p> <p>Alteração do ecossistema de ribeiras pela deposição de terras e areia (edifícios, campo de golfe, etc.).</p>	<p>Implantar os estaleiros nos locais com menos vegetação possível e evitar a produção de partículas sólidas em suspensão.</p> <p>Instalar relvado e plantar espécies arbustivas e arbóreas no campo de golfe, de acordo com as condições edafoclimáticas locais.</p>
<p>Escavação e aterro durante a fase de preparação de estaleiro e implantação do empreendimento turístico.</p>	<p>Alteração dos habitats e/ou destruição de espécies animais.</p> <p>Perturbação (ruído e luz).</p> <p>Deposição de terras e areia em ribeiras.</p>	<p>Limitar a destruição de habitats ao estritamente necessário.</p> <p>Manter as possibilidades de retorno de espécies migratórias.</p> <p>Evitar intercepção dos corredores ecológicos.</p> <p>Manter as condições propícias para a circulação da fauna, possibilitando o fluxo genético entre as espécies.</p> <p>Evitar barulhos e luzes incidentes.</p> <p>Não deitar areia e terras no tramo final e superior da ribeira.</p>
<p>Funcionamento de máquinas pesadas e equipamentos durante obras de construção civil.</p>	<p>Aumento dos níveis sonoros (contínuos e pontuais).</p>	<p>Usar protectores auriculares.</p> <p>Utilizar cabines insonorizadas.</p> <p>Durante o dia o nível do ruído não deve ultrapassar os 70 dB(A) e à noite 55 dB(A).</p>
<p>Funcionamento de máquinas e equipamentos.</p>	<p>Poluição atmosférica.</p>	<p>Borrifar os estaleiros e vias de circulação de viaturas com água para evitar emissões de partículas sólidas.</p> <p>Eliminar os resíduos sólidos em locais apropriados.</p> <p>Fazer manutenção adequada dos equipamentos e das viaturas.</p>
<p>Implantação dos tapumes e das diferentes componentes do complexo turístico.</p> <p>Circulação pedonal e trânsito de veículos.</p>	<p>Degradação da qualidade do meio ambiente.</p> <p>Degradação visual e desorganização espacial.</p> <p>Alteração significativa paisagem.</p>	<p>Vedar adequadamente as áreas de intervenção.</p> <p>Assegurar a organização visual e espacial.</p> <p>Limitar os prazos de construção ao estritamente necessário.</p> <p>Condicionar a circulação de viaturas e pessoas nas dunas.</p> <p>Evitar plantação de espécies exóticas.</p> <p>Evitar modificação da topografia natural das dunas que interrompem os ciclos de deposição e transporte das areias.</p>
<p>Manutenção de viaturas, utilização de casas de banho, lavagens do empreendimento turístico.</p> <p>Rega do relvado de campo de golfe, tratamento fitossanitário e adubação química.</p> <p>Produção de resíduos sólidos.</p>	<p>Derrame de combustíveis e óleos usados.</p> <p>Produção de águas residuais.</p> <p>Poluição/contaminação do solo.</p>	<p>Utilizar separadores de óleo nas oficinas e parques de estacionamento cobertos.</p> <p>Manter a rede de drenagens com boas condições de funcionamento.</p> <p>Privilegiar a luta integrada ou a utilização adequada dos pesticidas no tratamento fitossanitário.</p> <p>Recolher e tratar os resíduos sólidos urbanos.</p> <p>Efectuar a rega do relvado no período nocturno.</p> <p>Manter a relva com a água mínima de rega.</p>

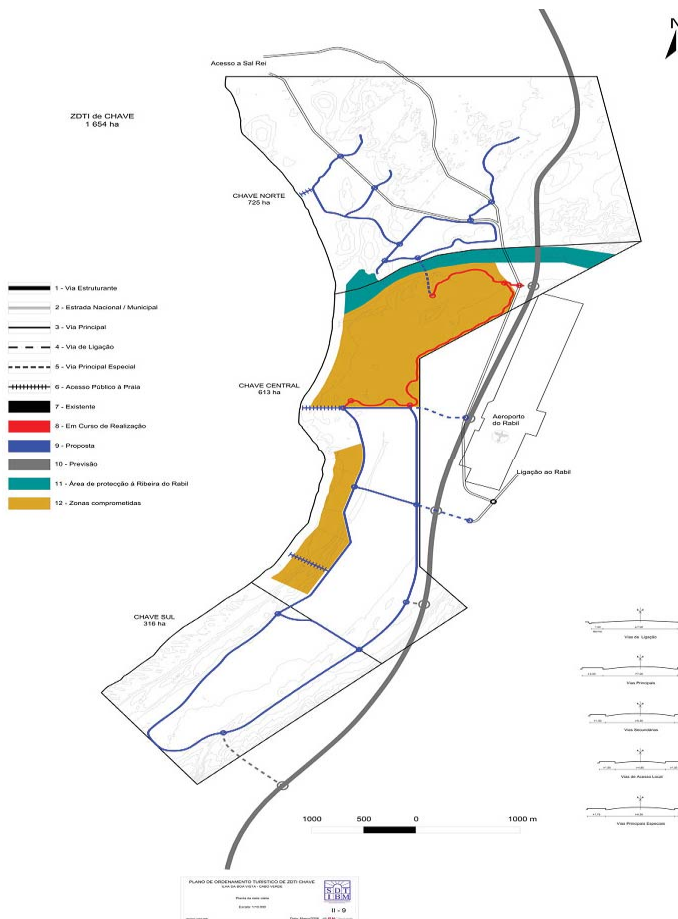
<p>Presença de equipamentos e materiais no espaço não coberto do empreendimento.</p>	<p>Perda de qualidade das águas.</p> <p>Efeitos barreira e riscos de inundações.</p> <p>Mudanças nos fluxos hidráulicos.</p> <p>Afectação de massas de águas superficiais.</p>	<p>Construir sistemas de recolha de águas pluviais para serem utilizadas no empreendimento.</p> <p>Prever dispositivos de decantação nas vias de circulação para reduzir a concentração de poluentes.</p>
<p>Manutenção de viaturas.</p> <p>Tratamento inadequado de água para consumo.</p> <p>Afectação de massas de águas superficiais.</p> <p>Tratamento de águas residuais inadequado. Aplicação de fertilizantes e pesticidas no tratamento fitossanitário do campo de golfe.</p>	<p>Contaminação/Poluição da água</p>	<p>A água para consumo e para piscina deverá ter as condições físico-químicas e biológicas adequadas.</p> <p>A água para rega do relvado deverá satisfazer as normas vigentes.</p> <p>As águas residuais deverão ser tratadas em ETAR antes da sua rejeição no ambiente ou do seu uso na rega.</p> <p>Utilizar sempre que possível adubos de libertação lenta e optar por tratamentos mecânicos e de luta integrada contra doenças e pragas.</p> <p>Reduzir ao máximo a utilização de pesticidas.</p>
<p>Utilização da piscina</p>	<p>Poluição da água</p>	<p>Gestão adequada da piscina</p>
<p>Plantação de espécies não adaptadas às condições edafocológicas locais.</p> <p>Rega com águas residuais não adequadas.</p>	<p>Degradação da cobertura vegetal.</p>	<p>Promover a utilização preferencial de espécies endémicas adaptadas às condições locais.</p> <p>Elaborar e executar um plano de erradicação de acácia americana (<i>Prosopis spp</i>).</p> <p>Garantir a manutenção adequada dos campos de golfe.</p> <p>Utilizar águas residuais tratadas na rega de campo de golfe.</p> <p>Reduzir ao máximo a utilização de pesticidas.</p> <p>Aplicar fertilizantes de forma racional.</p> <p>Utilizar, sempre que possível, adubos de libertação lenta e optar por tratamentos mecânicos e de luta integrada contra doenças e pragas.</p>
<p>Circulação desorganizada de visitantes.</p> <p>Implantação de infra-estruturas.</p> <p>Funcionamento de grupos electrogêneos e circulação de viaturas.</p>	<p>Alteração dos habitats, e/ou Destruição de espécies Perturbação (ruído e luminosidade) Efeito de barreira.</p>	<p>Garantir a manutenção das áreas verdes e dos habitats.</p> <p>Manter as possibilidades de retorno para espécies migratórias.</p> <p>Evitar intercepção dos corredores ecológicos.</p> <p>Manter as condições propícias para a circulação da fauna, possibilitando o fluxo genético entre as espécies.</p> <p>Promover a construção de um Observatório de Aves, na desembocadura da Ribeira Grande.</p>
<p>Funcionamento de grupos electrogêneos.</p> <p>Circulação de viaturas e máquinas.</p> <p>Funcionamento dos locais de diversão nocturna.</p>	<p>Aumento dos níveis sonoros (contínuos e pontuais).</p>	<p>Insonorizar os locais de diversão nocturna (durante o dia o nível do ruído não deve ultrapassar os 70 dB(A) e à noite 55 dB(A)).</p> <p>Insonorizar os grupos electrogêneos.</p>
<p>Funcionamento de grupos electrogêneos.</p> <p>Circulação de viaturas e, máquinas.</p> <p>Tratamento de águas residuais.</p>	<p>Poluição atmosférica. (poeiras, fuligem, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> SO<sub>2</sub>, COVs e HC', etc.).</p>	<p>Borrifar as vias de circulação de viaturas com água para evitar emissões de partículas sólidas.</p> <p>Eliminar os resíduos sólidos em locais apropriados.</p> <p>Fazer manutenção adequada de equipamentos e viaturas.</p>



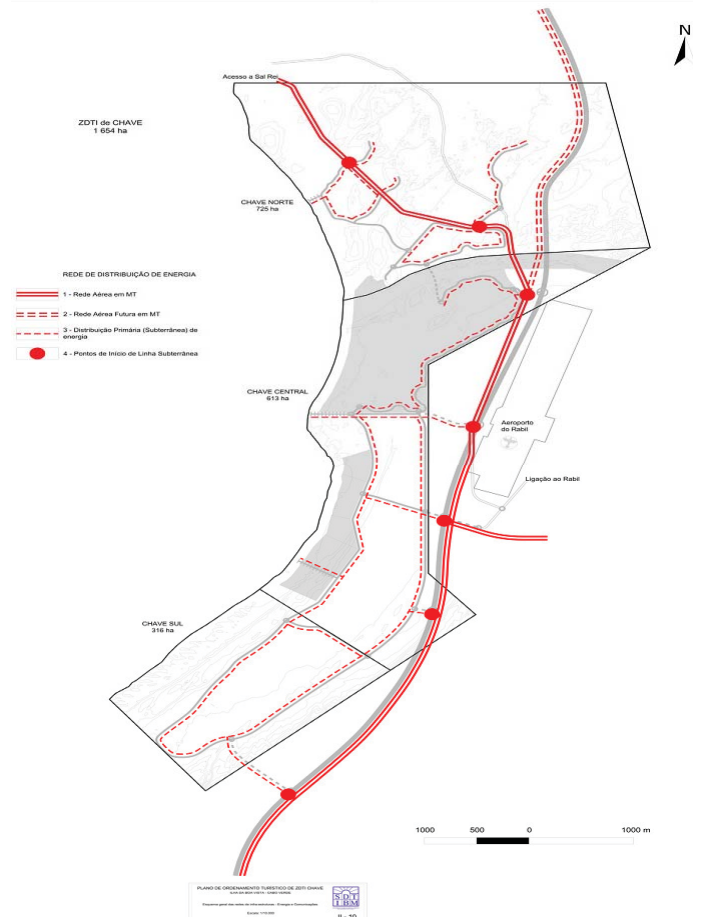
### Plano dos perfis-tipo das vias



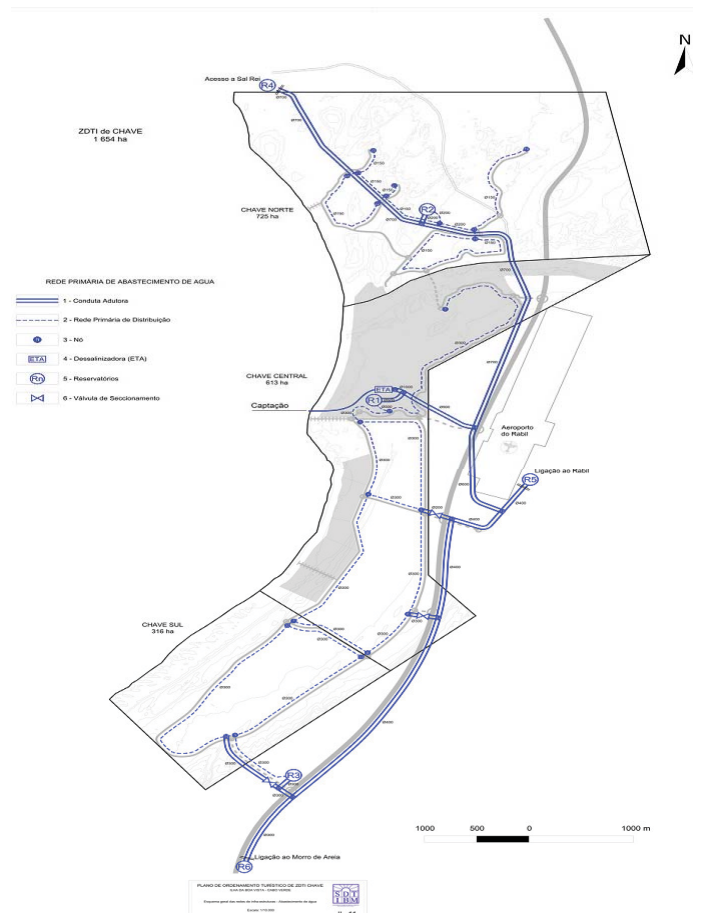
### Planta da rede viária



### Esquema geral das redes de infra-estruturas - Energia e Comunicações

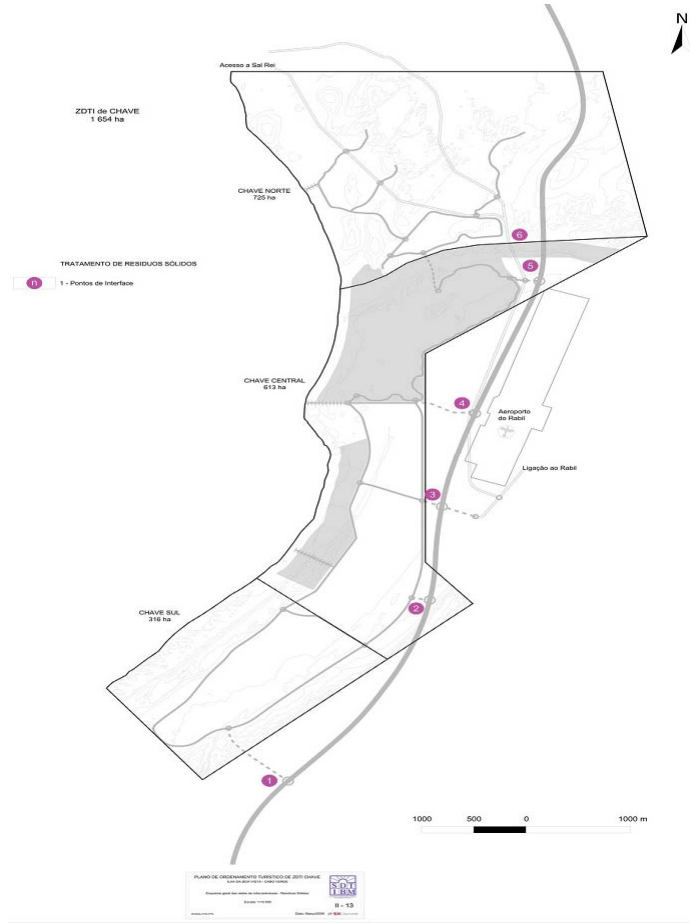
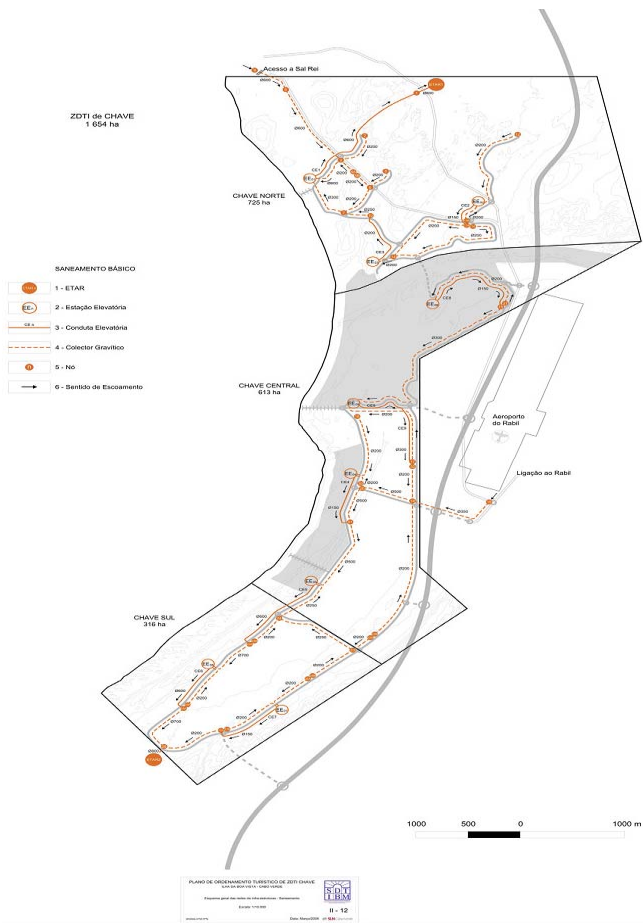


### Esquema geral das redes de infra-estruturas - Abastecimento de água



**Esquema geral das redes de infra-estruturas - Saneamento**

**Esquema geral das redes de infra-estruturas - Resíduos Sólidos**



Os Ministros, José Brito - Ramiro Azevedo.



**BOLETIM OFICIAL**

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



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@gov1.gov.cv

Site: www.incv.gov.cv

**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.

**ASSINATURAS**

Para o país:

	Ano	Semestre
I Série .....	8.386\$00	6.205\$00
II Série.....	5.770\$00	3.627\$00
III Série .....	4.731\$00	3.154\$00

Para países estrangeiros:

	Ano	Semestre
I Série .....	11.237\$00	8.721\$00
II Série.....	7.913\$00	6.265\$00
III Série .....	6.309\$00	4.731\$00

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.

AVULSO por cada página ..... 15\$00

**PREÇO DOS AVISOS E ANÚNCIOS**

1 Página .....	8.386\$00
1/2 Página .....	4.193\$00
1/4 Página .....	1.677\$00

Quando o anúncio for exclusivamente de tabelas intercaladas no texto, será o respectivo espaço acrescentado de 50%.

**PREÇO DESTA NÚMERO — 510\$00**