

# **RESUMO NÃO TÉCNICO DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL**

**A28/IC1 – Viana do Castelo/Caminha –  
Troço Norte Riba de Âncora/Caminha**

**Nó de Vilar de Mouros Sul**

**Setembro 2005**

**Índice:**

O que é o resumo não técnico? .....	2
Quem é que propõe e licencia o projecto?.....	2
Porque é necessário o Nó de Vilar de Mouros Sul? .....	3
Como é o Nó de Vilar de Mouros Sul? .....	5
Onde se localiza o Nó de Vilar de Mouros Sul? .....	7
Elementos afectados pelo projecto.....	9

## **O QUE É O RESUMO NÃO TÉCNICO?**

Este Resumo Não Técnico faz parte do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) referente ao Nó de Vilar de Mouros Sul, integrado no Troço Norte desenvolvido entre Riba de Âncora e Caminha da Auto-Estrada n.º 28/Itinerário Complementar n.º 1 (IC1), entre Viana do Castelo e Caminha, tendo este estudo sido realizado em Abril e Maio de 2005.

Este EIA teve como objectivo analisar de modo claro os impactes associados ao Projecto de Execução do Nó de Vilar de Mouros de modo a que se possa tomar uma decisão sobre a viabilidade ambiental desse mesmo projecto, e em que condições é que ele poderá ser concretizado.

No caso de pretender obter informações mais aprofundadas sobre os efeitos que o projecto do Nó de Vilar de Mouros Sul poderá ter sobre o ambiente deverá consultar o EIA que se encontra disponível na Câmara Municipal de Caminha, na Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte, no Porto, e no Instituto do Ambiente em Lisboa.

## **QUEM É QUE PROPÕE E LICENCIA O PROJECTO?**

A entidade proponente do projecto é representada pelo consórcio EUROSCUT NORTE S.A., a qual é responsável por projectar e construir os lanços rodoviários que integram a Concessão SCUT do Norte Litoral, nomeadamente os lanços da A28/IC1 entre Viana do Castelo e Caminha, bem como as respectivas ligações à rede viária local, incluindo o Nó de Vilar de Mouros Sul.

Relativamente à entidade licenciadora do projecto, esta é constituída pela Estradas de Portugal, E.P.E.

## **PORQUE É NECESSÁRIO O NÓ DE VILAR DE MOUROS SUL?**

Ao nível local, o Nó de Vilar de Mouros Sul constitui uma ligação da A28/IC1 à EN301, permitindo o acesso directo à A28/IC1 por parte dos habitantes das povoações que se localizam na sua envolvente (nas freguesias de Argela e Vilar de Mouros).

Não obstante a população ter vindo a demonstrar grande oposição ao traçado da A28/IC1, esta oposição tem-se verificado principalmente no que respeita à Ligação a Caminha. Inclusivamente, a própria Câmara Municipal de Caminha admite as vantagens proporcionadas em termos de acessibilidades pelo projecto da A28/IC1.

Com a supressão do Nó de Vilar de Mouros Norte (por recomendação da Comissão de Avaliação relativamente ao Estudo Prévio da Ligação a Caminha, lançado também integrado na Concessão SCUT Norte Litoral), o troço entre Riba de Âncora e Caminha não apresentava qualquer nó de ligação à rede viária local entre o Nó de Argela e o final da A28/IC1 (na Ligação a Caminha), perfazendo um total de cerca de 8 quilómetros.

O Nó de Vilar de Mouros Sul vem assim colmatar esta lacuna na A28/IC1, servindo melhor a população residente principalmente em Vilar de Mouros e Argela. Analisando o tráfego que o Nó de Vilar de Mouros Sul (ver capítulo seguinte – *Como é o Nó de Vilar de Mouros Sul*) mobilizará pode concluir-se que a sua utilização é reduzida quando comparada com o tráfego expectável para a A28/IC1 (cerca de 4%), no troço onde o Nó de implementar, pelo que a utilização deste mesmo nó será eminentemente local, servindo principalmente as populações das freguesias de Argela e de Vilar de Mouros.

Além disso, os impactes associados à implementação da A28/IC1 – Viana do Castelo/Caminha, Troço Norte - Riba de Âncora/Caminha são compensados pelo acesso directo da população a esta infra-estrutura rodoviária sem portagens, que proporcionará deslocações rápidas e nas condições de segurança rodoviária adequadas que a rede viária actual (EN301 e EN13) não assegura.

Este acesso directo potencia uma utilização mais eficaz por todos os utentes da A28/IC1, com consideráveis melhorias dos serviços prestados pela rede rodoviária, que contribuirá para a dinamização regional, canalizando para o interior do território nacional actividades produtivas e melhorando as suas condições de acesso aos principais pólos de desenvolvimento (Viana do Castelo, Porto, Braga, Galiza).

Por outro lado, os objectivos do Nó em estudo enquadram-se nos objectivos gerais da A28/IC1, que pretende constituir uma alternativa à EN13, a qual constitui o eixo rodoviário fundamental na zona do Norte Litoral, apresentando uma orientação Sul - Norte, e ligando a cidade de Viana do Castelo e todas as que se situam a Norte desta, a Caminha

Esta via, a EN13, é actualmente a única estrada que distribui o tráfego ao longo do litoral, numa zona que é servida principalmente por Estradas Nacionais. A capacidade de escoamento do tráfego desta via apresenta-se actualmente completamente esgotada, existindo congestionamentos constantes, situação que se tende a agravar devido ao aumento do volume de tráfego de ano para ano.

Para além disso, o facto da EN13 permitir uma acessibilidade directa a todas as populações em seu redor, fez com que existisse um crescimento continuado de aglomerados urbanos à sua volta, verificando-se actualmente problemas de segurança e incomodidade ambiental em grande parte da sua extensão, sendo impossível o seu alargamento ao longo de grande parte da via devido à proximidade de habitações.

Sendo assim, o troço principal da A28/IC1 entre Viana do Castelo e Caminha (onde se insere o Nó de Vilar de Mouros Sul) pretende constituir uma alternativa rodoviária capaz de captar o tráfego que circula na EN13, passando este tráfego (em particular o de médio e longo curso) a preferir a circulação ao longo da A28/IC1, evitando a passagem pelo interior das localidades e aumentando a segurança rodoviária. Ao mesmo tempo existirá uma redução do número e duração de situações de trânsito lento.

No Desenho 1, no final do presente RNT, apresenta-se, para além do projecto em estudo, a rede viária da área de estudo, incluindo a EN13 (considerado o eixo

rodoviário fundamental da zona do Litoral Norte), e a EN301, estrada à qual o Nó de Vilar de Mouros Sul se liga e que permite o acesso à EN13.

No Desenho 2 efectua-se o enquadramento regional e nacional do Nó de Vilar de Mouros Sul e da Concessão SCUT Norte Litoral.

## COMO É O NÓ DE VILAR DE MOUROS SUL?

O Nó de Vilar de Mouros Sul localiza-se ao quilómetro 9+100 do Troço Norte - Riba de Âncora/Caminha, englobado no Lanço Viana do Castelo/Caminha, da Auto-Estrada A28/IC1 que integra a Concessão SCUT do Norte Litoral.

O nó tem uma configuração geométrica tipo “trompete” e está orientado a Norte. Os ramos que constituem o nó em estudo, estabelecem as seguintes ligações:

- ? Ramo A – Riba de Âncora/Vilar de Mouros
- ? Ramo B – Vilar de Mouros/Caminha;
- ? Ramo A+B – Vilar de Mouros/Riba de Âncora e Caminha;
- ? Ramo C – Caminha/Vilar de Mouros;
- ? Ramo D – Vilar de Mouros/Riba de Âncora.

A ligação com a EN301 no final do Ramo A+B, faz-se por meio de uma rotunda de nível.

O tráfego para Nó de Vilar de Mouros Sul encontra-se apresentado seguidamente, tanto para o período diurno, como para o período nocturno (cenário optimista)

Quadro 1 – Dados de Tráfego – Nó de Vilar de Mouros Sul – Período Diurno

Lanço	Tráfego Médio Diário Previsto (veículos/dia – Período Diurno)			
	2005	2010	2020	2030
Nó de Vilar de Mouros Sul	529	637	730	764

Quadro 2 – Dados de Tráfego – Nó de Vilar de Mouros Sul – Período Nocturno

Lanço	Tráfego Médio Diário Previsto (veículos/dia – Período Nocturno)			
	2005	2010	2020	2030
Nó de Vilar de Mouros Sul	53	64	73	76

Relativamente ao cenário pessimista, os valores são os seguintes:

Quadro 3 – Dados de Tráfego – Nó de Vilar de Mouros Sul – Período Diurno

Lanço	Tráfego Médio Diário Previsto (veículos/dia – Período Diurno)			
	2005	2010	2020	2030
Nó de Vilar de Mouros Sul	476	573	657	688

Quadro 4 – Dados de Tráfego – Nó de Vilar de Mouros Sul – Período Nocturno

Lanço	Tráfego Médio Diário Previsto (veículos/dia – Período Nocturno)			
	2005	2010	2020	2030
Nó de Vilar de Mouros Sul	48	57	66	68

Os veículos pesados correspondem a 16% do tráfego médio diário previsto.

Tomando em consideração os diferentes ramos do Nó de Vilar de Mouros Sul, estes terão a seguinte utilização, em percentagem relativamente ao tráfego total mobilizado pelo Nó:

- Ramo A+B - Vilar de Mouros/Riba de Âncora e Caminha: 100%
- Ramo A - Riba de Âncora/Vilar de Mouros: 33.33%
- Ramo B - Vilar de Mouros/Caminha: 16.66%
- Ramo C - Caminha/Vilar de Mouros: 16.66%
- Ramo D - Vilar de Mouros/Riba de Âncora: 33.33%
- Rotunda: 100%

## ONDE SE LOCALIZA O NÓ DE VILAR DE MOUROS SUL?

O Nó de Vilar de Mouros Sul encontra-se localizado na região Norte (NUT II), na sub-região do Minho-Lima (NUT III) e no concelho de Caminha, abrangendo as freguesias de Vilar de Mouros e de Argela.

Nas figuras seguintes é possível visualizar o projecto ao nível do concelho de Caminha e das freguesias de Vilar de Mouros e de Argela.

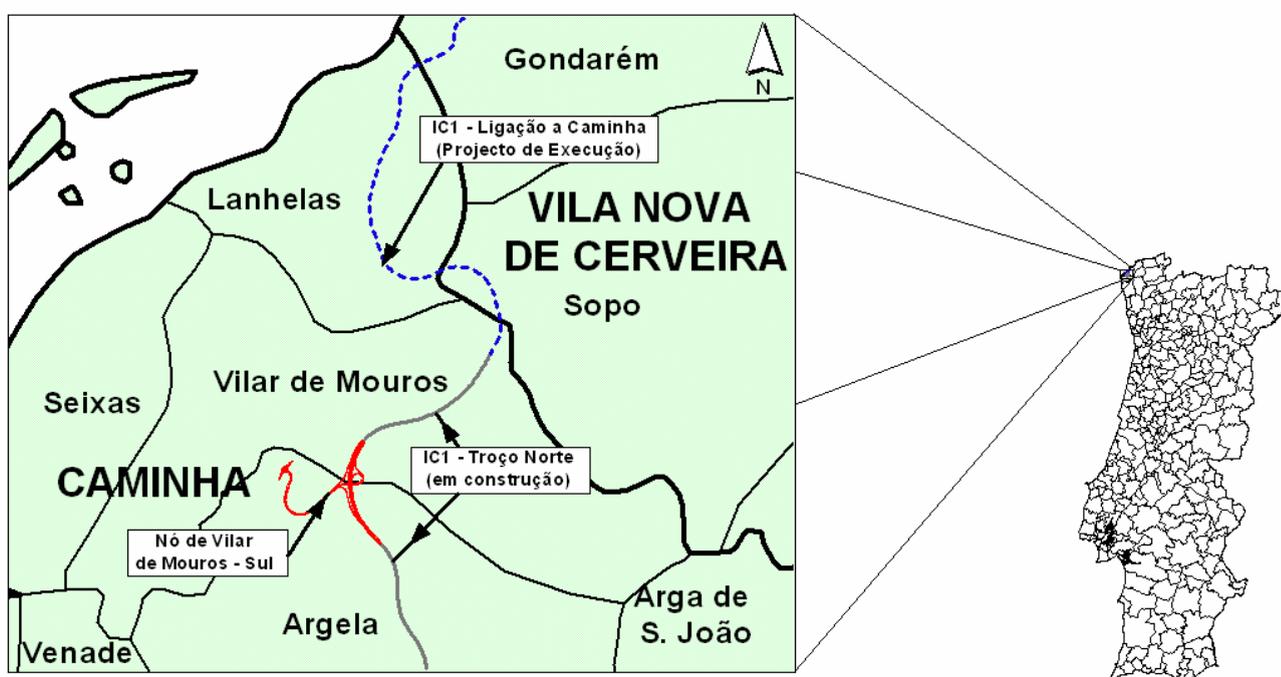


Figura 1 – Localização do Nó de Vilar de Mouros Sul ao nível do Concelho de Caminha e das freguesias de Vilar de Mouros e Argela



Figura 2 - Localização do Nó de Vilar de Mouros Sul ao nível do Concelho de Caminha e das freguesias de Vilar de Mouros e Argela

No Desenho 1, no final do presente RNT, apresenta-se, para além do projecto em estudo, a rede viária da área de estudo, incluindo a EN13 (considerado o eixo rodoviário fundamental da zona do Litoral Norte), e a EN301, estrada à qual o Nó de Vilar de Mouros Sul se liga e que permite o acesso à EN13.

No Desenho 2 efectua-se o enquadramento regional e nacional do Nó de Vilar de Mouros Sul e da Concessão SCUT Norte Litoral.

No Desenho 3 apresenta-se a implantação ao nível local do Nó de Vilar de Mouros Sul, tendo por base a fotografia aérea.

## **ELEMENTOS AFECTADOS PELO PROJECTO**

Uma infra-estrutura como uma via rodoviária provoca sempre alterações nos vários elementos que constituem o ambiente, sendo estas alterações, na maioria dos casos, possíveis de minimizar através de um conjunto de acções que se podem tomar durante a construção e exploração da via rodoviária em questão.

Sendo assim, analisar-se-ão de seguida os vários elementos afectados durante as duas fases do projecto, a fase de construção da via e a fase da sua utilização pelo utente.

No final do presente Resumo Não Técnico apresenta-se uma Carta Síntese de Impactes (Desenho 4), onde todos os aspectos abordados poderão ser visualizados.

### ***Geologia***

A região em estudo é caracterizada por uma sucessão de relevos, separados por vales estreitos e declivosos ou por pequenas depressões originadas por erosão diferencial. Esta corresponde a uma região de natureza essencialmente montanhosa, com alguns relevos graníticos entre rochas xistentas com relevo mais suave.

Destaca-se a Norte da área onde se prevê a construção do Nó de Vilar de Mouros, a Serra de Góis, com 344 m de altitude, formada por rochas graníticas, enquanto a restante área corresponde a xistos.

As altitudes a que se desenvolve o traçado do Nó em estudo variam entre os 2 e os 170m.

Os principais problemas para a geologia que podem advir da construção do Nó, dizem respeito à necessidade de construção de aterros e escavações, sendo necessário a plantação de vegetação dos taludes, para que não existam deslizamentos de terra e para reduzir ao mínimo as suas movimentações.

Apresenta-se no quadro seguinte os volumes de terras que se prevê movimentar durante a construção do Nó de Vilar de Mouros Sul.

Quadro 5 - Volumes de terras previstos nas escavações e aterros a realizar no Nó de Vilar de Mouros Sul

<b>RAMO</b>	<b>Volume de Escavação (m<sup>3</sup>)</b>	<b>Volume de Aterro (m<sup>3</sup>)</b>
A+B	112 000	24 000
A	0	113 000
B	4 000	11 000
C	12 000	67 000
D	28 000	10 000
Caminhos Paralelos	2321	1182
<b>Total</b>	<b>158 321</b>	<b>226 182</b>

Como se pode verificar a partir do quadro anterior, o volume de terras necessário para a realização dos aterros é superior ao volume de terras necessário para a realização das escavações. Deste modo é necessário na construção do Nó recorrer a terras de outro local. Estas terras serão obtidas a partir das terras sobrantes de outros lanços da A28/IC1, nomeadamente do Troço Norte, Riba de Âncora/Caminha, onde se verifica excesso de terras.

### ***Águas Subterrâneas***

As águas subterrâneas desta região são utilizadas para abastecimento doméstico e para fins agrícolas. Os principais problemas sobre estas águas ocorrem quando a via já se encontra em fase de utilização, e estão relacionados com a água da chuva que cai no pavimento da estrada, e depois escorre para os solos ou linhas de água próximas, arrastando consigo alguns poluentes.

Também se prevê durante a fase de construção, a afectação de algumas minas de água utilizadas para abastecimento doméstico e rega e de algumas condutas. Para que estas minas não sejam destruídas, as mesmas serão protegidas através de uma galeria de betão. As condutas afectadas serão repostas através de caixas que permitem a sua passagem por baixo da estrada.

### ***Solos e Uso Actual do Solo***

Para a caracterização dos solos deve ser tomada em consideração a sua aptidão para a agricultura, por exemplo, e o seu uso actual, que corresponde ao que é efectivamente plantado ou cultivado.

Sendo assim, na área de estudo, os solos não são apropriados para uma agricultura intensiva ou moderadamente intensiva, sendo esta aptidão maior quando nos aproximamos das linhas de água (exp. do Rio Coura).

Em relação ao uso actual do solo, a área em estudo é utilizada para florestas de produção de pinheiro bravo, sendo que as áreas agrícolas se restringem às zonas de baixa onde os solos são mais propícios.

Os principais problemas que podem ocorrer com a construção de uma via rodoviária, são os que resultam da compactação do solo para a colocação do asfalto, e que irá obrigar à remoção de uma camada de solos que, por sua vez, será permanentemente substituída por uma via rodoviária.

Para evitar que os solos de melhor capacidade agrícola sejam afectados, serão restringidas as actividades necessárias à construção, nomeadamente a construção de acessos temporários nestes locais, por forma a que estes solos sejam afectados ao mínimo.

### ***Águas Superficiais***

O Nó de Vilar de Mouros desenvolve-se na bacia hidrográfica do Rio Coura, atravessando alguns dos seus afluentes, os quais só se manifestam após grandes chuvadas.

Enquanto a fase de construção decorrer, o principal impacte que se pode verificar é a emissão de poeiras que se podem depositar nas linhas de água, afluentes do Rio Coura de pequena expressão, atravessadas pelo traçado em estudo ou nas suas proximidades.

De modo a que as poeiras não se depositem nas linhas de água e que não se verifiquem impactes negativos, encontram-se propostas medidas de minimização que evitam a ocorrência dos mesmos.

Durante a fase de exploração, ou seja, quando os automóveis começarem a circular na via, existirão poluentes provenientes dos tubos de escape, dos travões e outros, que se depositarão na estrada e que serão arrastados pelas águas da chuva, podendo poluir as linhas de água que são atravessadas pela via.

Para que isso não aconteça, será realizada uma verificação periódica da qualidade da água nas linhas de água referidas, de modo a perceber-se se é necessário a implementação de outras medidas de minimização.

### ***Qualidade do Ar***

A qualidade do ar na área em estudo pode ser classificada como “Boa”, pois embora se observe a presença de vias com muito tráfego, nomeadamente a EN3 e a A28/IC1 (que começará a funcionar ainda em 2005), a região possui características que favorecem a dispersão poluente como sejam o regime de ventos.

Durante a fase de construção, o principal impacte consiste na emissão de poeiras, associada às desmatações, movimentação de terras, circulação de veículos em terrenos de terra e ao transporte de materiais. A emissão de emissões de gases de combustão dos veículos e equipamento da obra constituirá outro dos impactes

previstos. Porém, foram identificadas algumas medidas de modo a diminuir estes impactes negativos tais como:

- o as terras sujeitas a movimentações e os caminhos de terra devem ser frequentemente humedecidas;
- o os materiais em pó, facilmente dispersos pelo vento, devem ser cobertos e/ou humedecidos;
- o As rodas dos veículos pesados devem ser lavados antes de saírem da zona de obra, sempre que se preveja a sua circulação em estradas públicas alcatroadas;
- o os equipamento, máquinas e veículos da obra devem ser inspeccionados e mantidos em boas condições de funcionamento, de modo a evitar má carburação responsável por uma maior emissão de poluentes atmosféricos.

Sendo estas emissões temporárias e diminuídas pela aplicação das medidas mencionadas, considera-se que os efeitos negativos sobre a qualidade do ar na fase de construção não são muito significativos.

Durante a exploração do projecto prevê-se que o principal efeito negativo seja a emissão de poluentes atmosféricas devido à circulação de veículos. Para verificar o comportamento dos poluentes emitidos (monóxido de carbono e dióxido de azoto) foi elaborado um estudo tendo em consideração todas as habitações próximas do projecto e diversos outros factores, entre eles as condições meteorológicas da região. Através deste estudo verificou-se que mesmo em condições climatológicas críticas<sup>1</sup> (cenário crítico), cuja probabilidade de ocorrer é reduzida, os valores de dióxido de azoto e monóxido de carbono estão muito abaixo dos respectivos limites legais. Por este motivo considera-se que a existência no Nó de Vilar de Mouros não irá provocar uma diminuição significativa na qualidade do ar, não prejudicando deste modo as populações que se encontram próximas deste.

---

<sup>1</sup> Velocidade e direcção do vento, temperatura, entre outras que favorecem as maiores concentração de poluentes atmosféricos.

## **Ruído**

O tráfego rodoviário que circula na EN301, assim como as operações realizadas na construção do troço do IC1/A28 - Riba de Âncora/Caminha, constituem as principais fontes de ruído na área em estudo. No entanto, as medições acústicas realizadas nas várias habitações localizadas entre os 125 m e os 255 m do nó, permitem concluir que o ambiente sonoro da área de implementação do projecto se encontra pouco perturbado.

Em termos de impacte no ambiente sonoro há que distinguir duas fases: a fase de construção do Nó de Vilar de Mouros e a fase de exploração.

O ruído produzido durante a fase de construção tem como fonte principal a maquinaria utilizada, geralmente maquinaria pesada, que origina ruídos de carácter contínuo - se bem que com níveis muito flutuantes - e ruídos de tipo impulsivo. Como fonte secundária destaca-se o ruído originado fundamentalmente pelo tráfego de veículos pesados que tem como ponto de partida ou de chegada as próprias obras.

Para que a afectação das edificações de uso sensível existentes na envolvente do Nó seja mínima, os trabalhos a realizar durante a fase de construção serão desenvolvidos apenas durante os dias úteis, entre as 7h00 e as 18h00.

Em relação à fase de exploração do projecto, com o auxílio do programa *Mithra 4.0* procedeu-se à simulação dos níveis sonoros que serão emitidos pelo tráfego rodoviário que irá circular no futuro Nó de Vilar de Mouros. Os valores obtidos para o ano de 2005 oscilaram entre os 35,9 dB(A) e os 45,7 dB(A) durante o período diurno e os 29,7 dB(A) e os 39,4 dB(A) durante o período nocturno.

Assim, tendo em conta os níveis sonoros perspectivados para a fase de exploração do projecto em análise, os impactes associados são considerados negativos e pouco significativos, reflectindo o reduzido volume de tráfego que circulará no Nó.

No entanto, os níveis sonoros perspectivados actualmente deverão ser aferidos ao longo do tempo com base em campanhas de monitorização, uma vez que o modelo

de previsão se baseia em dados de tráfego que poderão sofrer alterações (aumentar ou diminuir) com o decorrer do tempo.

Assim, no caso em que a campanha de monitorização revele a necessidade de se implementarem medidas de protecção acústica, deverá ser elaborado um Projecto de Protecção Sonora, e logo após a colocação das medidas mitigadoras de ruído, deverá ser realizada outra campanha de monitorização sobre as habitações em causa.

### ***Componente Biológica***

Este ponto pretende caracterizar o ambiente afectado do ponto de vista animal e vegetal que possa existir na área de estudo.

Sendo assim, verifica-se que, na sua zona mais a Norte, a área de estudo é extremamente importante dada a existência dos estuários dos rios Minho e Coura. Esta área possui quatro diferentes estatutos de protecção legal: é Sítio da Rede Natura 2000, é uma Zona de Protecção Especial para as Aves (ZPE) e ainda uma IBA (*Área Importante para Aves* – estatuto concedido por uma organização internacional que se dedica ao estudo e protecção das aves).

Neste local a vegetação é muito natural, sendo constituída por campos agrícolas, carvalhais, bosques mistos (de carvalho-roble, amieiro, salgueiro e sanguinho-de-água), vegetação ripícola (junto aos cursos de água), caniçais, juncais e pinhais antigos. Estes locais são muito importantes para os animais silvestres, uma vez que lhes proporcionam abrigo e alimento.

As afectações mais negativas para a diversidade ecológica verificam-se nas zonas em que a via passa muito próximo do rio Coura, nomeadamente na rotunda de ligação à EN301, imediatamente adjacente às zonas classificadas.

Durante a fase de construção, a desmatação e decapagem dos solos vão provocar a destruição da vegetação destes locais, que é ainda bastante natural. Devido a isto, os animais silvestres vão ser também bastante afectados, uma vez que é nessas zonas que se abrigam, alimentam e reproduzem.

Para minimizar estes problemas propõe-se que estas acções sejam restringidas às áreas estritamente necessárias para a obra. As estradas para acesso das máquinas não devem ser construídas próximo de rios ou ribeiras, em carvalhais ou nas zonas referidas anteriormente. Os trabalhadores devem ser devidamente informados de todos estes pormenores, assim como do cuidado que devem ter a manusear substâncias tóxicas. Recomenda-se também que os trabalhos de desmatção não sejam efectuados na altura de reprodução dos animais, ou seja entre Março e Julho.

### ***Componente Social***

O projecto em estudo desenvolve-se no concelho de Caminha e freguesias de Vilar de Mouros e Argela.

Durante a construção de projectos deste tipo os problemas que surgem tradicionalmente nas zonas mais próximas ao projecto são temporários, e estão associados ao incómodo causado pela construção (por exemplo, o funcionamento e deslocação de máquinas pesadas), que geram ruído ou poeiras.

No entanto, no presente estudo, tendo em consideração o afastamento das habitações locais ao projecto, considera-se que estes problemas serão muito reduzidos ou praticamente nulos.

Quanto aos problemas que possam ser causados pelo corte de vias, sugere-se que estes sejam minimizados construindo um caminho alternativo temporário à EN301 e pelo corte faseado dos caminhos rurais.

Durante as obras deverá ser dado um contacto telefónico às Juntas de Freguesia para resolver qualquer problema que possa surgir e que não esteja previsto.

As vias serão todas repostas pelo que não se esperam problemas ao nível da mobilidade das populações. Pelo contrário, a ligação ao IC1 facilitará a sua deslocação a núcleos de maior dimensão, com equipamentos não existentes nas freguesias mais próximas à ligação, beneficiando particularmente as populações de Vilar de Mouros e Argela.

Esta facilitação da mobilidade poderá ainda valorizar as habitações locais e fazer com que mais pessoas se venham a fixar nestes locais, contribuindo ainda para a fixação de jovens, contrariando a tendência de envelhecimento da população.

### ***Planeamento e Gestão do Território***

Os principais problemas que podem ocorrer com a construção de um Nó rodoviário dizem respeito à alteração do tipo de usos existente, devido à sua construção e a todas as acções necessárias à construção. Para além disso, é provável que haja uma expansão das zonas urbanas ao longo do Nó.

Para minimizar os efeitos negativos nas zonas mais sensíveis (essencialmente áreas naturais e REN) devem restringir-se as actividades necessárias à construção, como a construção de acessos temporários nestes locais, por forma a que estes áreas sejam afectadas ao mínimo.

Estas acções são consideradas como impactes negativos, mas de reduzida significância, tendo em conta que na empreitada de construção do Nó de Vilar de Mouros Sul será utilizado o estaleiro cuja localização foi definida no âmbito do RECAPE do IC1 – Viana do Castelo/ Caminha, Troço Norte - Riba de Âncora/ Caminha, correspondendo esta área a um terreno ocupado com mato e pinheiros dispersos, confrontando com uma área para a qual está prevista uma zona industrial.

Em termos de condicionantes e restrições de utilidade pública verificou-se que o Nó irá afectar essencialmente áreas pertencentes ao regime da REN, principalmente afectas a áreas com risco de erosão e linhas de água afluentes do Rio Coura.

Por fim, quanto às classes de ordenamento do território verifica-se que a construção do Nó irá afectar espaços sensíveis, como os espaços naturais – Matas de protecção e Matos (1,78 e 3,71 ha, respectivamente); espaços florestais – Mata de produção (2,34 ha); e, em menor grau, espaços agrícolas (aproximadamente 0,45 ha).

Face ao exposto, pode assim concluir-se que, do ponto de vista do ordenamento do território, a construção do Nó de Vilar de Mouros Sul induzirá *impactes positivos significativos* ao nível da melhoria das acessibilidades, concretizando os objectivos do planeamento municipal e da sua estratégia de desenvolvimento local, apesar do projecto não coincidir com o “espaço canal” reservado para o IC1 no PDM de Caminha.

Durante a exploração da via as Câmaras Municipais deverão limitar a concessão de licenças de construção para que não haja uma proliferação de casas em zonas que não são espaços urbanos e urbanizáveis, de modo a não aumentar a pressão urbana sobre os campos agrícolas, florestais e naturais, ao longo da nova infraestrutura.

### **Património**

Para a área de estudo foi realizado um levantamento bibliográfico, cartográfico e de campo do património existente na zona onde o Nó de Vilar de Mouros Sul vai ser construído, tendo-se verificado 5 elementos com valor patrimonial distribuídos pelo Património Arqueológico, Património Arquitectónico e construções com Interesse Etnográfico.

Em termos de impactes durante a construção da via concluiu-se que não vão ser afectados quaisquer sítios arqueológicos, imóveis ou conjuntos arquitectónicos. Indirectamente esperam-se impactes sobre a ocorrência n.º 2 – Bouças (Mamoá pré histórica).

Os impactes indirectos poderão ser causados pela circulação de maquinaria, abertura dos acessos à obra e pelos trabalhos associados à construção (desmatações, escavações e terraplanagens).

A construção do Nó de Vilar de Mouros Sul comporta estes impactes negativos sobre o Património mas são minimizáveis através de medidas como o acompanhamento arqueológico e a sinalização dos mesmos.

### ***Paisagem***

A paisagem da área de estudo caracteriza-se por ser um território ordenado, com vales férteis, onde os recursos naturais e a ocupação humana se integram de forma harmoniosa e onde persistem diversas técnicas tradicionais.

Os fundos de vale são ocupados por povoações e por terrenos agrícolas muito férteis e compartimentados. Nas encostas e cumeadas predominam os povoamentos florestais ou matos naturais.

O Nó afectará principalmente áreas ocupadas por pinheiros e eucaliptos e matos.

Os principais aspectos negativos da implementação do nó na paisagem dizem respeito à construção dos aterros, escavações, viadutos e rotundas.

A construção destas obras causará uma alteração na paisagem a que as pessoas estão já habituadas, fazendo diminuir a sua qualidade.

Para que esta afectação seja mínima, a vegetação existente será sempre que possível mantida, reduzindo-se os cortes ao mínimo necessário. Deste modo, a agressão efectuada sobre a paisagem será menor, garantindo-se ao, mesmo tempo, a protecção do solo contra a erosão.

Foi realizado um projecto de integração paisagística que, tendo em consideração as características do local, procura integrar a nova infra-estrutura no meio envolvente, de forma a agredir o menos possível a paisagem.

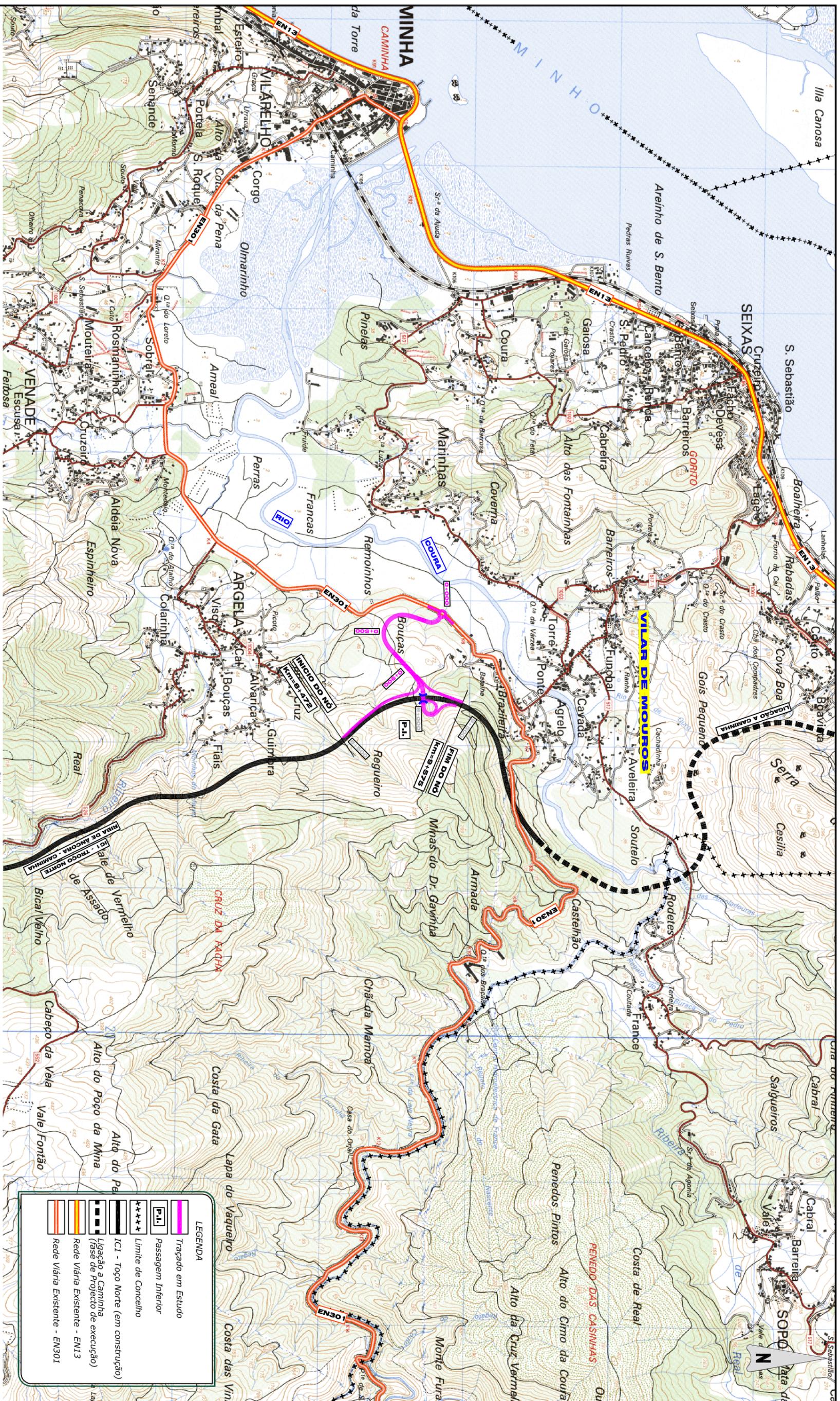
Para que este objectivo seja cumprido, as espécies escolhidas para serem plantadas e sementeas garantirão o rápido revestimento das áreas afectadas pelas obras, de modo a reduzir ao mínimo o tempo em que o solo ficará desprotegido.

Desenho 1 – Traçado e Área em Estudo

Desenho 2 – Enquadramento Regional e Nacional

Desenho 3 – Localização do Nó de Vilar de Mouros Sul

Desenho 4 – Carta Síntese de Impactes



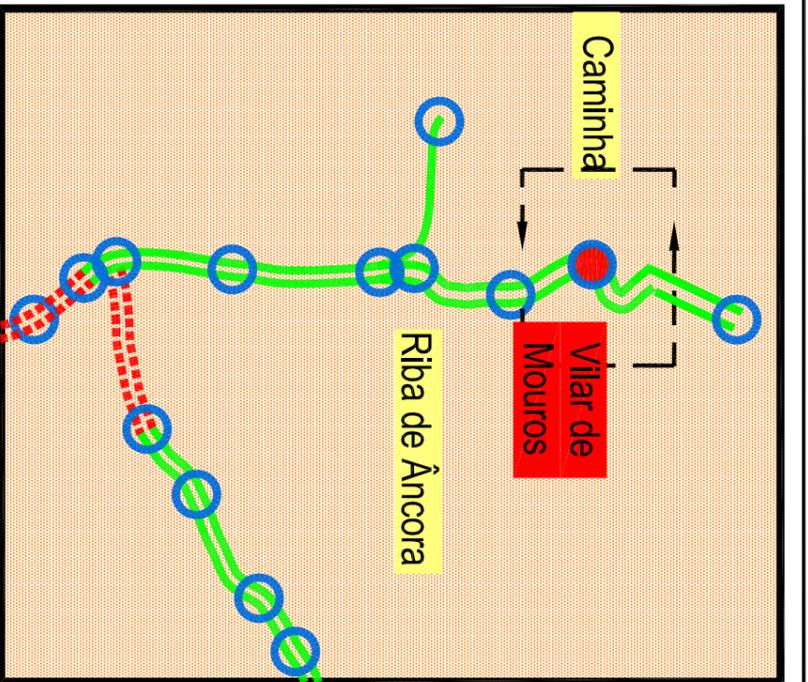
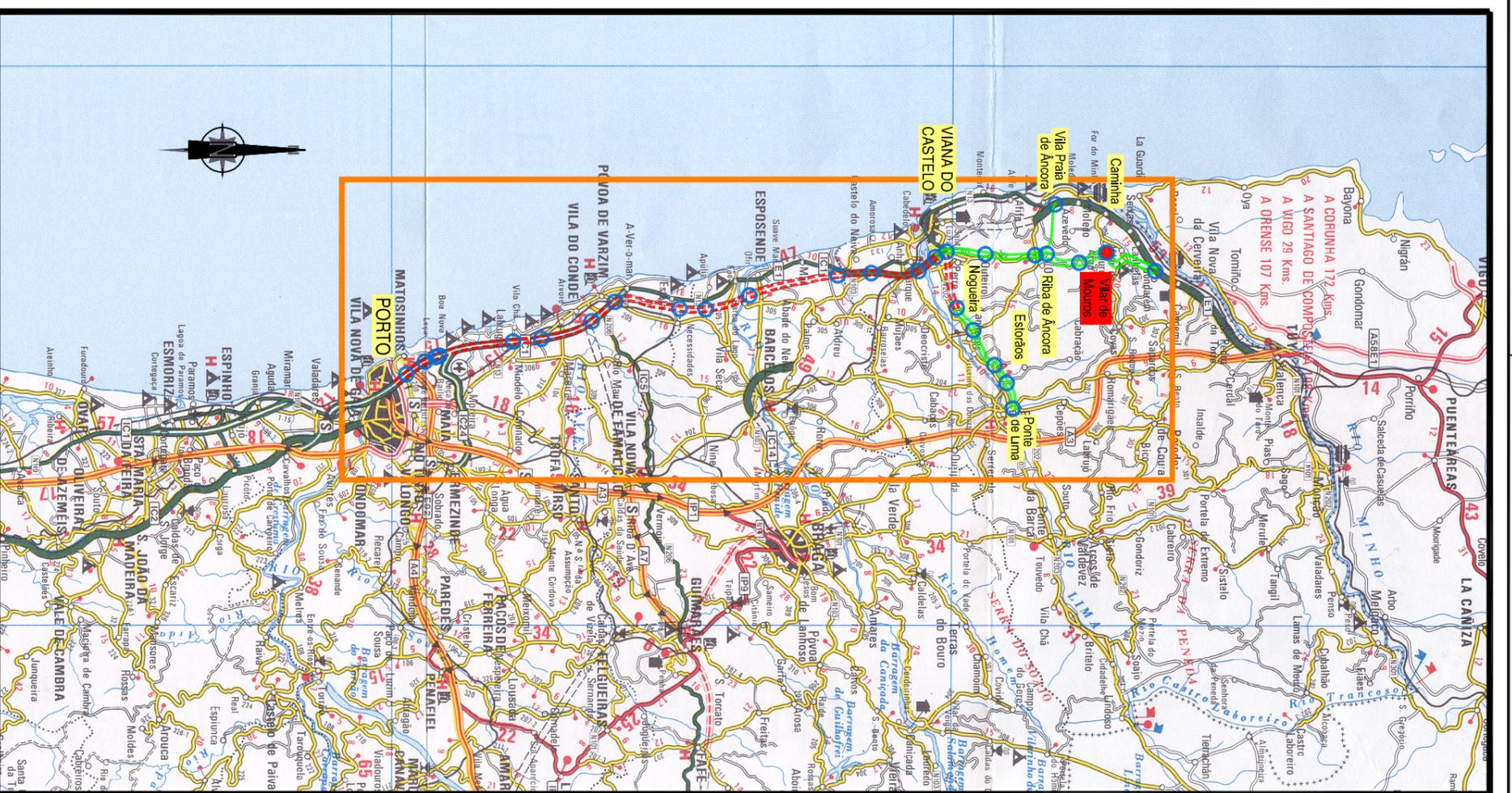
Fonte: Carta Militar de Portugal - Instituto Geográfico do Exército - escala 1:25000 (folha: 14)

LEGENDA	
	Trçado em Estudo
	Passagem Interior
	Limite de Concelho
	ICI - Togo Norte (em construção)
	Ligação a Caminha (fase de Projecto de execução)
	Rede Viária Existente - EN13
	Rede Viária Existente - EN301

## EIA do Nó de Vila de Mours Sul

Trçado e Área de Estudo

<p>Estadística de Portugal, E.P.E.</p>		<p>Avançada da República nº 59 7ª andar 1050-109 Lisboa - am@ueritas.pt</p>	
<p>Director do Projecto:</p>	<p>Margarida Monteiro</p>	<p>Director de Projecto:</p>	<p>Margarida Monteiro</p>
<p>Escala:</p>	<p>1 / 25000</p>	<p>Data:</p>	<p>Setembro 2005</p>
<p>Documento nº:</p>	<p>1</p>	<p>Documento nº:</p>	<p>1</p>



**LEGENDA:**

- REDE VIARIA EXISTENTE
- REDE VIARIA EXISTENTE OU EM CONSTRUÇÃO A INTEGRAR NA CONCESSÃO SCUT DO NORTE LITORAL
- REDE VIARIA A CONSTRUIR NA CONCESSÃO SCUT DO NORTE LITORAL

**CONCESSÃO SCUT DO NORTE LITORAL**

LANÇOS E SUBLANÇOS DE AUTOESTRADA A CONSTRUIR

- A27 NOGUEIRA - ESTORAÇOS
- A27 ESTORAÇOS - PONTE DE LIMA (IP1/A9)
- A28 VIANA DO CASTELO (A27) - CAMINHA

LANÇOS PARA EFEITOS DE CONSERVAÇÃO E EXPLORAÇÃO EM REGIME DE PORTAGEM SCUT

- A27 VIANA DO CASTELO - NOGUEIRA
- A28 PORTO - VIANA DO CASTELO (A27)



