624

IDAD - Instituto do Ambiente e Desenvolvimento
Campus Universitário
3810 AVEIRO – Portugal
Tel: 034-400800; Fax: 034-382876; E-mail: sec@idad.ua.pt

Estudo de Impacte Ambiental

Centro Náutico de Montemor-o-Velho

Volume III – Resumo Não Técnico

REL 33.99 - 99/17

Julho 1999

O presente relatório é parte integrante do Estudo de Impacte Ambiental do Centro Náutico de Montemor-o-Velho, o qual é composto por:

Volume I – Relatório Síntese

Volume II – Documentos complementares

Volume III – Resumo Não Técnico

Equipa Técnica

O presente estudo foi elaborado por:

Miguel Coutinho (Doutor em Ciências Aplicadas ao Ambiente)

Julieta Costa (Mestre em Ciências das Zonas Costeiras)

Miguel Conceição (Engenheiro do Ambiente)

Jorge Rua (Engenheiro do Ambiente)

Ana Paula Mata (Engenheira do Ambiente)

Sara Lemos (Engenheira do Ambiente)

Paulo Fonseca (Engenheiro geológico)

Ana Paula Brandão (Arquitecta paisagista)

Sérgio Bento (finalista de Planeamento Regional e Urbano)

Cláudia Stattmiller (finalista de Engenharia do Ambiente)

Indice

QUE DOCUMENTO É ESTE ? 5

PARA QUE SERVE O RESUMO NÃO TÉCNICO ? 5

QUEM ELABOROU O ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL ? 5

QUAL O OBJECTIVO DO PROJECTO ? 6

EM QUE CONSISTE O PROJECTO ? 6

COMO SERÁ FEITA A CONSTRUÇÃO DA PISTA ? 7

COMO É A REGIÃO PREVISTA PARA A INSTALAÇÃO DO PROJECTO ? 7

QUE EFEITOS TEM A REALIZAÇÃO DO PROJECTO ? 10

QUE MEDIDAS PODERÃO SER ADOPTADAS PARA REDUZIR OS EFEITOS NEGATIVOS? 13

QUE CONCLUSÕES SE PODEM TIRAR DO ESTUDO REALIZADO ? 15

QUE ACÇÕES SÃO RECOMENDADAS COMO RESULTADO DO ESTUDO REALIZADO ? 16

Que documento é este ?

Este relatório é o Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental do projecto **Centro Náutico de Montemor-o-Velho**, promovido pela Câmara Municipal de Montemor-o-Velho.

Os Estudos de Impacte Ambiental destinam-se a avaliar os efeitos que determinados projectos podem ter sobre o ambiente. A legislação em vigôr em Portugal define quais os projectos que devem ser sujeitos ao processo de avaliação do impacte ambiental e quais os requisitos a cumprir na elaboração dos Estudos de Impacte Ambiental.

O Resumo Não Técnico contém os principais aspectos incluídos no Estudo de Impacte Ambiental.

Para que serve o Resumo Não Técnico ?

Este relatório destina-se às pessoas que pretendam obter informação resumida sobre os efeitos que o projecto proposto pode ter sobre o ambiente. O resumo foi elaborado por forma a ser acessível à maioria das pessoas, tendo-se procurado utilizar uma linguagem de fácil compreensão, evitando o recurso a termos e informações técnicas.

O Estudo de Impacte Ambiental realizado inclui dois outros volumes (Relatório Síntese e Documentos Complementares) com toda a informação técnica necessária para avaliar, com mais pormenor, os efeitos do projecto sobre o ambiente.

Quem elaborou o Estudo de Impacte Ambiental ?

O Estudo de Impacte Ambiental foi elaborado pelo **Instituto do Ambiente e Desenvolvimento - IDAD**, para a **Câmara Municipal de Montemor-o-Velho**.

Qual o objectivo do projecto ?

Com este projecto pretende-se criar uma pista de remo permanente, com condições para a realização de provas internacionais, incluindo Campeonatos do Mundo. Assim o projecto da pista foi desenvolvido tendo em conta as condições definidas pela Federação Internacional de Remo para este tipo de competições.

Actualmente não existe, em Portugal, nenhuma pista com estas características.

Em que consiste o projecto ?

O projecto consiste na construção de uma pista de remo e das instalações e infra-estruturas necessárias para a realização de provas nacionais e internacionais de remo. O projecto será localizado num troço abandonado do rio Mondego, junto a Montemor-o-Velho (ver Carta anexa), nos concelhos de Montemor-o-Velho e Soure. A área total a ocupar é de 49,5 hectares.

A pista a criar terá 2200 metros de comprimento e 145 metros de largura. Durante a realização de provas internacionais a profundidade da água será de 3 a 3,5 metros. A regulação do nível da água na pista será efectuada utilizando os equipamentos hidráulicos que já existem.

As instalações necessárias serão construídas na margem esquerda, a margem mais afastada de Montemor-o-Velho, e incluem (ver Figura anexa):

- torres para o controlo da partida, chegada e alinhamento dos barcos;
- sala de imprensa, organização e conferências;
- recepção;
- balneários;
- centro médico;
- armazém para barcos e remos;
- bancada;
- parques de estacionamento para atletas, organização e público.

A torre de chegada terá dois pisos. Todas as outras construções terão apenas um piso. O Centro Náutico disporá de uma rede saneamento, um conjunto de arruamentos para circulação, zonas verdes e vedação.

Como será feita a construção da pista ?

Para construir a pista de remo é necessário alargar e aprofundar o troço do leito abandonado do rio Mondego.

O alargamento será realizado sobre a margem Sul, mais afastada de Montemor-o-Velho, o que implica retirar a vegetação existente e escavar a margem actual. Nesta mesma margem será feito um aterro, onde serão construídas as instalações indicadas anteriormente.

A operação de aprofundamento do leito é necessária para garantir a profundidade de água exigida para a realização de provas e será efectuada por dragagem.

Como é a região prevista para a instalação do projecto ?

- Recursos hídricos

Esta região do Baixo Mondego apresenta diversas linhas de água: o leito abandonado do rio Mondego, o próprio rio Mondego (a Sul), o Leito Periférico Direito (a Norte) e um conjunto de valas (Vala da Cova, Vala da Ínsua e Vala de Ourique).

O leito abandonado, onde se pretende construir o Centro Náutico, está isolado do percurso actual do rio Mondego. Este troço permite drenar a água dos terrenos vizinhos e funciona como reservatório de água. A montante existe uma estação de bombagem associada a uma represa. Esta é alimentada por uma vala, que ali desagua, e por uma comporta com ligação ao rio Mondego.

Na outra extremidade do leito abandonado, junto a Montemor-o-Velho, existe um sifão que permite a passagem da água, de um modo controlado, sob o Leito Periférico Direito. A Vala da Cova desagua aproximadamente a meio do leito abandonado.

Emboram não existam dados sobre os caudais destes cursos de água pode concluir-se que estes são de extrema importância para drenar a água dos terrenos existentes.

Foram realizadas análises à água recolhida no leito abandonado. Os resultados das análises indicam que esta água é de má qualidade, para utilizações diversas. Os resultados obtidos não permitem concluir que esta baixa qualidade seja devida às práticas agrícolas.

Os resultados de análises de água na Ponte de Formoselha revelam também a presença de alguma poluição microbiológica e química.

- Fauna e flora

O local previsto para a implantação do projecto encontra-se rodeado por uma faixa de vegetação, com árvores como o choupo negro, o choupo branco, o salgueiro e o amieiro. Esta faixa de árvores ao longo do leito abandonado, não é contínua. Esta vegetação tem elevado valor em termos das espécies presentes e é, provavelmente, a única zona da região que não sofreu alterações provocadas pelo homem nos últimos 200 anos.

Nas margens é possível ainda observar outro tipo de vegetação, que inclui o caniço, a tabúa, o bunho, o plátano, o lírio e a silva. Na zona com água existe erva-pinheirinha em grande quantidade, o que é frequente nas valas e cursos de água da região, e é normal em águas de baixa qualidade.

Destaca-se a importância desta zona para as aves tendo sido identificados 17 ninhos de cegonha-branca, localizados nas árvores de grande porte (choupos principalmente), presentes na margem Sul. Existem também outras espécies de aves, como o milhafre-preto, e provavelmente, o pisco-de-peito-azul, a cotovia pequena, o guarda-rios e a felosa-do-mato.

No leito abandonado existem numerosas espécies de animais como a cobra-de-água, a lagartixa, a rã verde, a rela, o lagarto-de-água, o cágado comum e peixes diversos (tainha, carpa, achigã, enguia, boga e ruivaco). Igualmente se refere como possível a presença de lontras, embora não tenha sido possível observar estes animais durante a realização deste estudo. Outros animais presentes na região são o lagostim, o coelho e a raposa.

- Uso do solo

No vale do Mondego é praticada agricultura de regadio, principalmente arroz e milho, bem como cultura de forragens. As explorações agrícolas são normalmente de pequenas dimensões, correspondendo na maioria dos casos a uma actividade do tipo familiar. Existem nesta região outras áreas com características diferentes, com mata e arvoredo disperso, povoações e zonas industriais.

A zona prevista para a localização do projecto encontra-se integrada na Reserva Agrícola Nacional e na Reserva Ecológica Nacional, o que coloca condições para a realização de projectos nesses terrenos. O Plano Director Municipal de Soure, já aprovado, classifica esta área como *zona de ocupação edificada condicionada.* O Plano Director Municipal de Montemor-o-Velho, já aprovado, inclui actualmente a área do projecto em *Espaço Agrícola do tipo I*, o que corresponde a solos com boas características para a agricultura.

- Tráfego e acessos

Existem diversos acessos rodoviários a Montemor-o-Velho, com especial relevo para a rede de estradas que permite a ligação a Coimbra, Figueira da Foz, Cantanhede, Condeixa-a-Nova, Alfarelos e Soure. A Estrada Nacional 111, permite a ligação não só a Coimbra, como à Auto-Estrada nº 1. O Itinerário Principal 3 (IP3), que efectuará a ligação entre Coimbra e Figueira da Foz permitirá também acessos fáceis a Montemor-o-Velho. Salienta-se ainda a proximidade à linha ferroviária do Norte e à linha do Oeste que possibilitam acessos por comboio a esta região.

- Emprego e Turismo

Em 1991 estimava-se que existiam cerca de 1100 desempregados nos concelhos de Montemor-o-Velho e Soure, num total de cerca de 48 000 habitantes. A maior parte dos desempregados eram pessoas à procura de um novo emprego. O número de pessoas a trabalhar na agricultura tem vindo a reduzir-se, aumentando ligeiramente o número de trabalhadores na indústria e aumentando, principalmente, o número de trabalhadores no comércio e serviços.

Os concelhos de Montemor-o-Velho e Soure apresentam uma fraca capacidade de alojamento de turistas, quase não existindo alojamentos colectivos (hotéis, aparthotéis, motéis, pensões, estalagens e hospedarias).

- Qualidade do ar

Não existem fontes de poluição atmosférica importantes próximas do local do projecto. As unidades industriais de maior dimensão localizam-se em Souselas e Lavos, a mais de 15 km de Montemor-o-Velho, não se prevendo que afectem a qualidade do ar no local em estudo. O tráfego rodoviário é de baixa intensidade, não tendo grande influência na qualidade do ar.

- Ruído

Foram efectuadas diversas medições de ruído, durante o dia, em redor do local previsto para o projecto. Os resultados obtidos indicam que o local em estudo é

pouco ruidoso. As principais causas de ruído estão associadas a actividades rurais, como o funcionamento de tractores, e à fauna local.

- Paisagem

A paisagem da região apresenta diversos elementos distintos. A zona do vale do rio Mondego apresenta canais e valas artificiais. As matas ribeirinhas, mesmo as de pequena dimensão, são bem visíveis no meio das zonas agrícolas existentes, o mesmo se passando em relação às alamedas existentes ao longo das estradas. Estes elementos facilitam a identificação de locais e a orientação. Os planos de água são os que mais reflectem a luz, sendo bem notórios na paisagem.

A margem direita do vale do Mondego é relativamente suave, e encontra-se ocupada por pequenas povoações, que cresceram ao longo das estradas existentes. Nesta encosta existem também zonas agrícolas, zonas de arvoredo disperso, matas e zonas de floresta. Ressalta na paisagem a zona de Montemor-o-Velho, que permite vistas panorâmicas únicas sobre o vale do rio Mondego. A margem esquerda apresenta características semelhantes.

Que efeitos tem a realização do projecto ?

- Recursos hídricos

O projecto prevê a manutenção das valas existentes na zona de implantação do projecto, incluindo as que desaguam no leito abandonado.

Durante a construção da pista existirão muito mais partículas na água do leito abandonado, devido às obras que serão realizadas no próprio leito e nas suas margens. Contudo, após a conclusão das obras esta situação deixará de se verificar.

O enchimento da pista até ao nível máximo para a realização de provas internacionais poderá provocar um aumento do nível freático nalguns dos solos adjacentes à pista (terrenos com cota inferior a 4 m), podendo eventualmente reduzir a capacidade de drenagem dos solos. Este efeito negativo poder-se-á verificar durante a fase de funcionamento do projecto, aquando da realização das provas internacionais. Neste momento não é ainda conhecida a época do ano em que ocorrerá o enchimento da pista nem quais serão os níveis de água que serão mantidos. Assim, não é possível avaliar completamente as consequências desta acção.

- Fauna e flora

O alargamento do leito abandonado provocará a eliminação de parte da vegetação existente na margem Sul, que é uma das mais antigas de toda a zona do Baixo Mondego. Contudo, as árvores de maior porte (choupos) da zona mais antiga correspondente a cerca de 1 km, onde se encontram os ninhos de cegonhas, não serão directamente afectadas. Prevê-se ainda que para a regularização da margem Norte sejam também destruídas as árvores de menor porte do talude interno da margem. Este efeito é considerado negativo, dado que é permanente.

A destruição da vegetação ribeirinha afectará os animais que dela dependem. As aves de pequena dimensão serão afectadas, principalmente as que possuem ninhos nesta área. Este efeito será ainda mais negativo se as obras forem efectuadas durante a época de nidificação e reprodução.

A limpeza das margens implicará o afastamento de espécies como a lontra. No entanto, uma vez concluída a obra, esta área poderá ser outra vez ocupada, pelo que o efeito não é permanente. De modo semelhante as obras no leito poderão provocar a morte e afastamento de outros animais presentes. Com o fim das obras, o leito poderá voltar a ser repovoado, dependendo da capacidade de cada espécie de se adaptar às novas condições criadas.

- Uso do solo

A construção do projecto implicará a ocupação de solo actualmente utilizado para fins agrícolas. Estima-se que serão ocupados 29,5 hectares pertencentes ao bloco de Alfarelos.

Os terrenos a utilizar encontram-se actualmente integrados na Reserva Agrícola Nacional (indicação de que são solos de elevada capacidade agrícola) e Reserva Ecológica Nacional. A sua utilização para outros fins representa uma alteração significativa do uso actual e previsto do solo, o que constitui um impacte negativo e muito significativo.

Se ocorrer alteração do nível de água no solo adjacente à pista poder-se-ão também alterar as características dos solos, afectando a sua utilização actual. A importância deste impacte está directamente relacionada com a utilização da pista durante provas internacionais, designadamente com o enchimento e manutenção dos níveis de água máximos previstos. Este impacte depende fortemente da operação da pista, a qual não se encontra ainda completamente definida.

- Tráfego e acessos

A pista de remo não será utilizada continuamente para provas. Assim, apenas durante a realização de provas de maior dimensão é de prever a ocorrência de congestionamentos de tráfego nos acessos a Montemor e à pista, em virtude da afluência de atletas e público. Estas situações ocorrerão poucas vezes por ano, em número não superior a cinco, de acordo com as estimativas actuais. Após a realização de cada prova a situação do tráfego regressará rapidamente à normalidade. Esta perturbação é assim considerada de reduzida dimensão e pouco significado.

- Emprego e turismo

Durante a construção do centro náutico prevê-se que serão utilizados cerca de meia centena de trabalhadores. Nesta fase não é possível conhecer as estratégias de contratação que vão ser utilizadas, mas admite-se a possibilidade de contratação temporária de trabalhadores locais. Este facto teria um efeito positivo no emprego e rendimento local, embora durante um curto período de tempo. É também durante a construção que serão seriam ocupados os terrenos agrícolas, o que corresponde a uma perda de solo agrícola, prejudicando o rendimento de algumas famílias.

Durante a operação do Centro Náutico prevê-se um impacte positivo, mais duradouro, através da criação de 3 a 5 postos de trabalho permanentes. Durante a realização de provas, e em função da sua dimensão, prevê-se que venham a ser utilizadas 12 a 18 pessoas.

O Centro Náutico pode contribuir para o desenvolvimento das actividades relacionadas com o turismo e o lazer, uma vez que a realização de treinos e provas implica a deslocação e permanência de atletas, elementos da organização e público na região. Este efeito positivo será tanto maior quanto Montemor-o-Velho e Soure soberem cativar os visitantes a pernoitar, o que implica desenvolver as infra-estruturas e animação. Este efeito positivo pode ser maior se se cativar e criar condições para acolher equipas do Norte da Europa, que poderiam passar a escolher esta zona para os seus treinos, atendendo ao clima favorável da região durante uma parte significativa do ano. Também este tipo de utilização e os seus efeitos positivos dependem do desenvolvimento de uma estratégia para desenvolver esta oferta turística, que enfrentará a concorrência de centros de maior dimensão, casos de Coimbra e da Figueira da Foz.

- Ruído

O ruído gerado na fase de construção deve-se, principalmente, à operação das máquinas necessárias para a realização das dragagens e aterro, e ao movimento de veículos pesados para o transporte de terra. No primeiro caso, as fontes de ruído

encontrar-se-ão bastante localizadas, ao longo do leito e na margem esquerda. No segundo caso o aumento de ruído associado ao tráfego de veículos pesados será sentido ao longo das vias utilizadas para o transporte de terra. Também durante a fase de construção das infra-estruturas se verificará um aumento dos níveis de ruído na envolvente da obra, com características semelhantes às de construções de pequena e média dimensão em meios urbanos. Estes impactes negativos são temporários, cessando com a conclusão das respectivas obras.

Durante a fase de operação verificar-se-à um aumento dos níveis de ruído aquando da realização de provas. Este aumento será causado pela maior intensidade do tráfego associado à realização dos eventos desportivos, e pela assistência durante as provas. Este impacte será localizado e maior na zona de concentração de tráfego para o Centro Náutico e em redor da zona destinada ao público. O impacte identificado será de curta duração, coincidente com o período de realização de provas de maior significado, e será semelhante ao que se verifica noutros acontecimentos com concentração de algumas centenas ou poucos milhares de pessoas.

Desta análise conclui-se que o impacte previsível em termos de ruído será negativo, mas pouco significativo.

- Paisagem

Os primeiros impactes negativos sobre a paisagem são provocados pela montagem dos estaleiros, os quais, regra geral, têm uma imagem pouco cuidada. Estes impacte será temporário, terminando com a desactivação dos estaleiros após a conclusão da obra. Atendendo a que a localização destes não se encontra ainda prevista, não é possível pormenorizar as características deste impacte.

O principal impacte será provocado pela dragagem e alargamento do leito existente, com a destruição de grande parte da vegetação ribeirinha existente, e cuja transplantação é inviável. A destruição da vegetação, criação do aterro e a construção de edifícios e infraestruturas altera significativamente a paisagem actual e os pontos de referência existentes no vale. Este impacte é negativo, muito significativo e permanente.

Que medidas poderão ser adoptadas para reduzir os efeitos negativos?

Apresenta-se, de seguida, um conjunto de medidas, que têm por objectivo evitar ou reduzir os principais efeitos negativos identificados.

- Recursos hídricos

a) o nível da água na pista deverá ser mantido tão próximo do existente quanto possível;
b) o enchimento da pista deverá ser efectuado em colaboração com a entidade que controla os caudais do rio Mondego de modo a minimizar o impacte no rio;
c) deverão ser adoptadas normas de segurança ambiental durante os trabalhos de construção, de forma a prevenir a contaminação dos terrenos com produtos poluentes;
d) as águas residuais domésticas, produzidas nas instalações associadas à pista, deverão ser ligadas ao colector municipal;

- Fauna e Flora

a) deverão ser plantadas espécies herbáceas e arbustivas nas margens das valas e cursos de água vizinhos, de modo a proporcionar corredores de fuga aos pequenos mamíferos, aves, répteis e anfíbios, quando se iniciar a remoção da vegetação ribeirinha deste leito;
b) deverão ser plantadas espécies arbóreas (choupo, freixo, amieiro e salgueiro) nas margens das valas principais e do leito principal do Mondego, com a máxima antecedência; esta acção deverá ser articulada com o Programa de Reconversão Ambiental do Baixo-Mondego, coordenado pela Direcção Regional do Ambiente do Centro e projecto Mondego, actualmente em curso;
c) as operações de remoção da vegetação deverão ocorrer entre Setembro e Fevereiro, para evitar a época de nidificação;
d) a remoção da vegetação deverá ser iniciada com equipamento ligeiro, antes da ocupação da área com veículos pesados e mais destrutivos, permitirá o abandono da área pela fauna existente;
e) a vedação da área das operações com rede ou tapume, reduzirá o efeito que o levantamento de poeiras e terras poderá ter sobre os terrenos agrícolas circundantes;
f) a transferência dos peixes existentes no troço a intervencionar para outros cursos de água reduzirá a taxa de mortalidade durante a realização das obras;
g) a manutenção do máximo possível de vegetação ribeirinha nas margens das zonas de treino e infraestruturas, fará com que estas sejam mais apetecíveis para as aves;
h) repovoamento da vala com espécies piscícolas originais e eventualmente a truta, se a futura pista vier a ter condições de qualidade da água compatíveis com esta espécie;
i) plantação de uma cortina árborea e arbustiva com choupos, freixos, ulmeiros, etc., no limite sul dos terrenos da pista, para providenciar a longo prazo uma nova área de abrigo e alimentação para as aves.

- Emprego e turismo

  a) deverá ser prevista uma indemnização adequada aos proprietários dos terrenos a adquirir para a implantação da pista, não apenas com base no valor fundiário dos terrenos em causa, mas atendendo também ao rendimento económico obtido pelas explorações agrícolas que aí se desenvolvem, e que deixarão de existir.
  b) promover o turismo rural local, através da criação de um programa de animação das zonas visitadas. Deverão ser considerados aspectos relacionados com os desportos ao ar livre, gastronomia e meios adequados de alojamento.
  c) desenvolver uma estratégia de aproveitamento integrado dos recursos existentes, sobretudo ao nível do turismo nos dois municipios directamente envolvidos (Montemor-o-Velho e Soure), para aproveitar os impactes positivos que o projecto pode gerar.

- Paisagem

  a) concentrar o equipamento na instalação de estaleiros de obra, para reduzir a imagem negativa destas estruturas;
  b) manter a qualidade dos terrenos e caminhos agrícolas contíguos à zona do Centro Náutico, o que implica, durante a fase de construção, o respeito do perímetro de implantação do projecto;
  c) analisar a possibilidade de efectuar trabalhos de revestimento vegetal durante a fase da obra;

Que conclusões se podem tirar do estudo realizado ?

Considerando os elementos do estudo prévio do Centro Náutico de Montemor-o-Velho, fornecidos à equipa que elaborou este Estudo de Impacte Ambiental, conclui-se que os principais efeitos do projecto sobre o ambiente são provocados na fase de construção, pela dragagem e alargamento do leito do rio.

O alargamento do leito implica a destruição de parte da vegetação da margem Sul (ao longo dos primeiros quilómetros da pista), que constitui uma das associações mais antigas de todo o Baixo Mondego. A destruição desta vegetação constitui um dos principais impactes negativos do projecto, e afecta a fauna, a flora e a paisagem.

O alargamento do leito provocará a destruição de solo integrado na Reserva Agrícola Nacional e na Reserva Ecológica Nacional, o que também constitui um impacte negativo, muito significativo, sobre o uso so solo.

Já na fase de funcionamento, a possível alteração do nível de água nos terrenos agrícolas de cota inferior a 4 m, adjacentes à pista de remo, quando a pista for utilizada para provas internacionais, causará impactes negativos, significativos, sobre o uso agrícola dos mesmos. A diminuição da capacidade de drenagem da zona, devido ao aumento do nível da água na pista constitui um risco, que não pode ser completamente avaliado, devido à falta de levantamentos topográficos actualizados da zona e de dados concretos dos caudais actuais dos vários cursos de água. Estes impactes encontram-se associados à operação do Centro Náutico, designadamente às situações de maior enchimento da pista para a realização de provas internacionais, podendo ocorrer durante toda a fase de funcionamento, embora de uma forma descontínua.

Os dados da qualidade da água alertam igualmente para a necessidade de ser salvaguardada a qualidade necessária para o uso como pista de remo, uma vez que a água a montante da pista apresenta sinais de poluição significativa em relação a alguns parâmetros.

Os impactes positivos sentir-se-ão, essencialmente, sobre o emprego, turismo e economia em geral. A definição de uma estratégia global de aproveitamento de recursos e desenvolvimento de meios de alojamento (quase inexistentes em Montemor-o-Velho e Soure), infraestruturas de apoio e animação cultural são indispensáveis para que Coimbra e Figueira da Foz, os dois principais centros turísticos do Baixo Mondego, não sejam os grandes beneficiários da estadia dos utentes da pista.

Que acções são recomendadas como resultado do estudo realizado ?

Durante a realização do Estudo de Impacte Ambiental verificou-se que a informação existente, quer ao nível do projecto técnico, quer ao nível da região, não era suficiente para uma avaliação pormenorizada de todos os impactes ambientais.

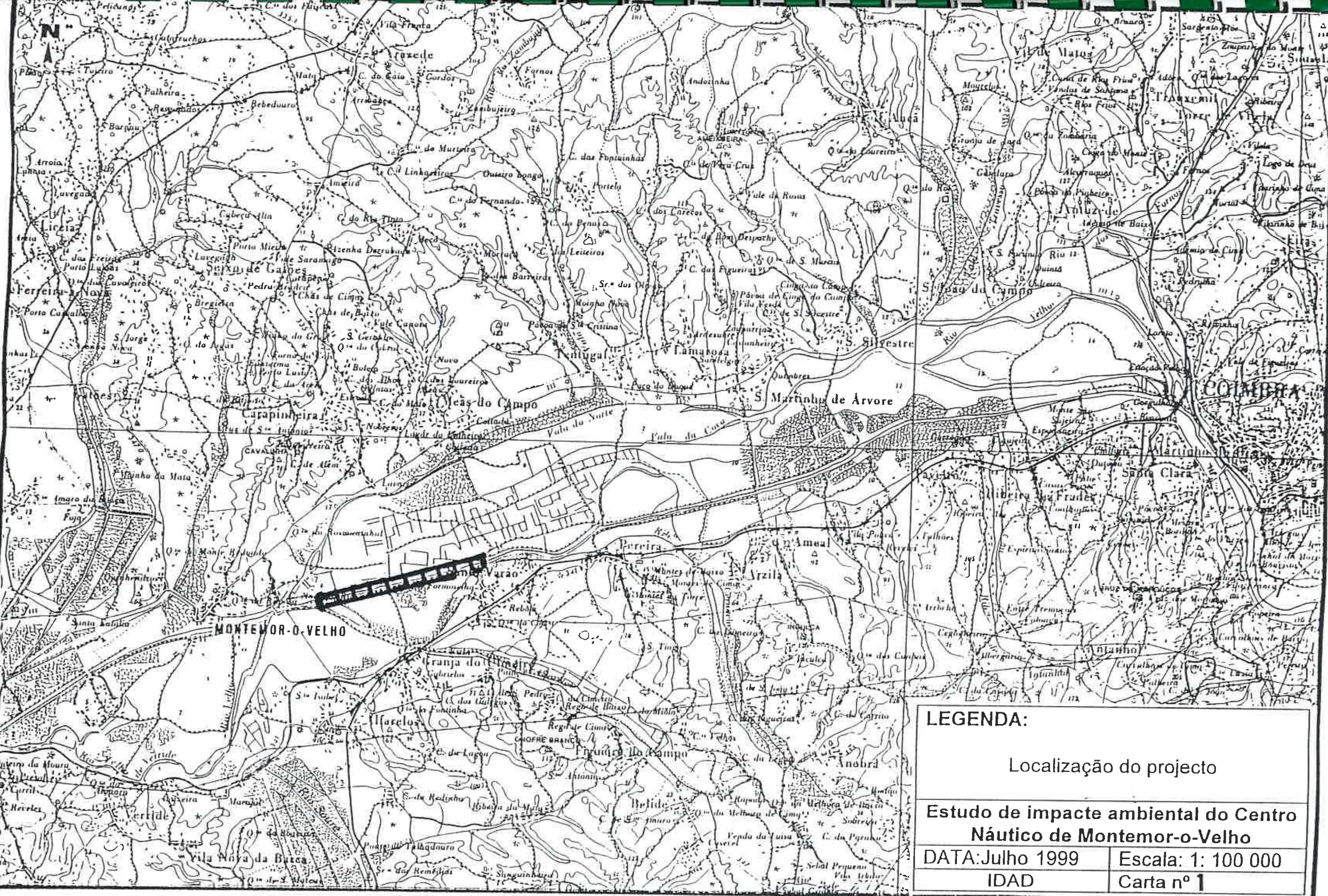
Assim, nesta fase de desenvolvimento do projecto, não se encontram ainda completamente definidos alguns aspectos importantes:

a) técnicas a adoptar para a realização da obra;
b) altimetria dos terrenos na envolvente da margem esquerda da pista de remo;
c) existência de instalações sanitárias e respectivo sistema de drenagem e tratamento de águas residuais.

Um dos principais aspectos que não puderam ser cobertos durante a realização do estudo refere-se à falta de dados rigorosos sobre as cotas dos terrenos na envolvente à pista, nomeadamente os referentes ao bloco Sul. Esta questão poderá ser ultrapassada após a aprovação e realização do emparcelamento do bloco de Alfarelos.

Para ultrapassar as faltas de informação recomenda-se que o promotor do projecto desencadeie as seguintes acções:

- Realização de um estudo topográfico para a margem esquerda do troço a intervencionar, para caracterizar adequadamente a cota dos terrenos envolventes à pista, tendo em conta o emparcelamento do Bloco de Alfarelos, actualmente em curso.
- Acompanhamento dos trabalhos de construção por técnicos de hidrogeologia.
- Realização de um análise aprofundada dos impactes na hidrogeologia, justificado pela grande dimensão da obra, pela importância da área agrícola envolvente e pelos potenciais impactes identificados no decurso deste estudo. Esta análise poderá ser efectuada enchendo o actual leito abandonado, e estudando os efeitos que esta acção provoca nos terrenos adjacentes.
- Definição dos detalhes de cada uma das zonas verdes previstas no projecto do Centro Náutico.
- Aplicação de material vegetal geralmente presente nas matas ribeirinhas para a constituição das cortinas arbóreas previstas para as margens.
- Realização de análises à qualidade das águas que afectarão directamente o troço em estudo, nomeadamente na estação de Ponte de Formoselha e na Vala da Cova, antes, durante e após a construção do Centro Náutico.



LEGENDA:

Localização do projecto

Estudo de impacte ambiental do Centro Náutico de Montemor-o-Velho	
DATA: Julho 1999	Escala: 1: 100 000
IDAD	Carta nº 1

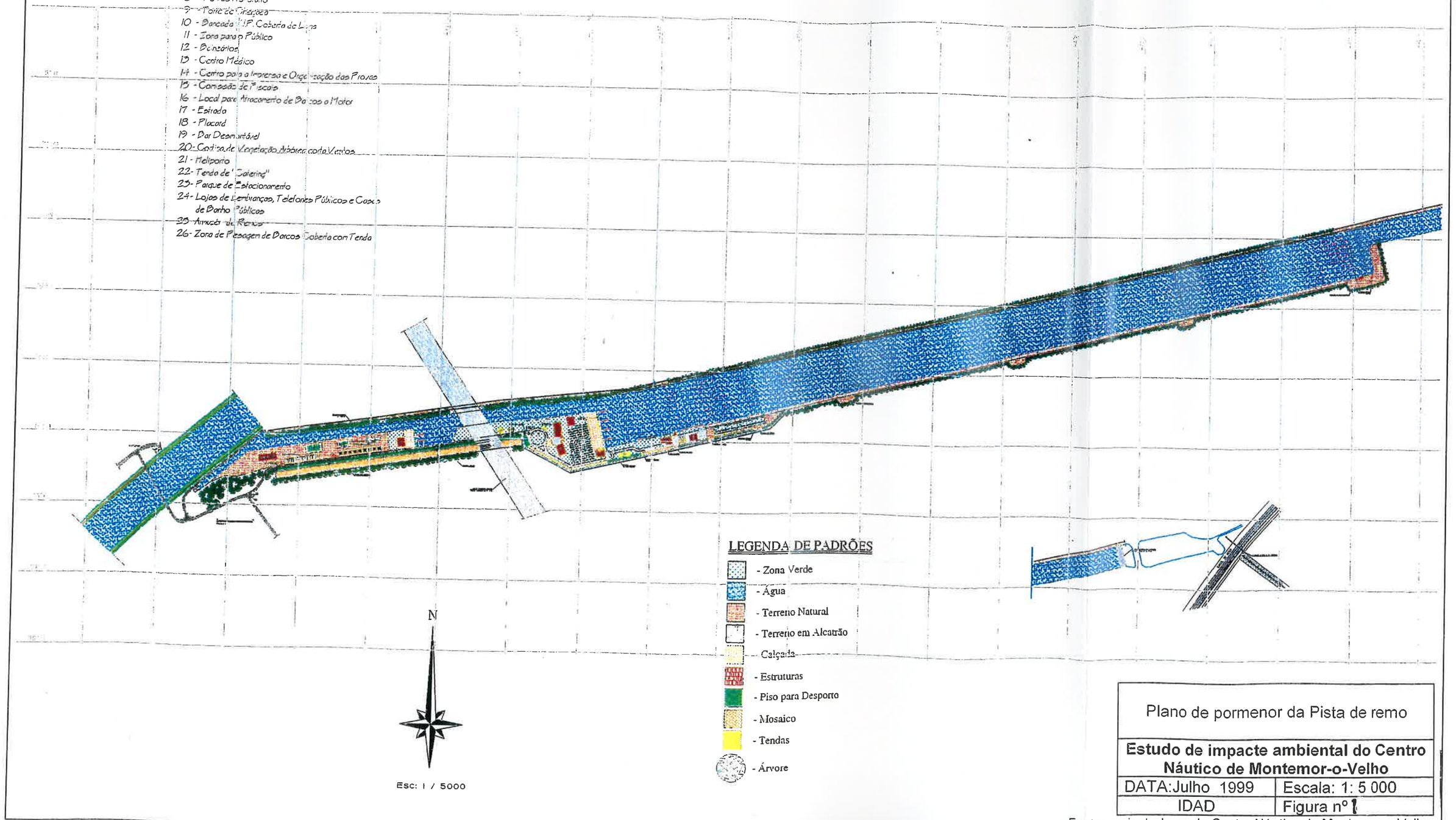
CÂMARA MUNICIPAL DE MONTEMOR - O - VELHO

Centro Náutico de Remo

- Planta Geral do Centro Náutico -

LEGENDA:

1 - Torre de Partida
2 - Portões de Saída
3 - Local dos Alinhadores
4 - Casa para Reparações
5 - Casa dos Barcos
6 - Zona para Poleias
7 - Portões de Saída
8 - Portão Honorário
9 - Torre de Chegada
10 - Bancada U.P. Coberta de Lona
11 - Zona para o Público
12 - Balneários
13 - Centro Médico
14 - Centro para a Imprensa e Organização das Provas
15 - Comissão de Fiscais
16 - Local para Atracamento de Barcos a Motor
17 - Estrada
18 - Placard
19 - Bar Desmontável
20 - Cortina de Vegetação Arbórea corta Ventos
21 - Heliporto
22 - Tenda de "Catering"
23 - Parque de Estacionamento
24 - Lojas de Lembranças, Telefones Públicos e Casas de Banho Públicas
25 - Armazém de Remos
26 - Zona de Pesagem de Barcos Coberta com Tenda



Plano de pormenor da Pista de remo	
Estudo de impacte ambiental do Centro Náutico de Montemor-o-Velho	
DATA:Julho 1999	Escala: 1: 5 000
IDAD	Figura nº 1

Fonte: projecto-base do Centro Náutico de Montemor-o-Velho