Instituto do Ambiente
MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

AIA 1001

RELATÓRIO DE ACOMPANHAMENTO PÚBLICO

Pós - Avaliação

"Marina e Novo Cais dos Ferries do Troiaresort"

Instituto do Ambiente

Maio de 2005

EQUIPA DE TRABALHO

Elaboração

- *Augusto Serrano*

Secretariado

- *Paulo Santos*

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO
2. PERÍODO DE ACOMPANHAMENTO PÚBLICO
3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA
4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO
5. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS
6. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

ANEXO I – Abertura do Acompanhamento Público

- Lista de Entidades convidadas a participar no Acompanhamento Público
- Lista de Órgãos de Comunicação Social convidados a participar na divulgação do Acompanhamento Público

ANEXO II – Pareceres Recebidos

LISTA DE INTERESSADOS
- Marina e Novo Cais dos Ferries do Troiaresort -

NOME	MORADA	LOCALIDADE
DGGE – Direcção Geral de Geologia	Av.ª 5 de Outubro, 87	1069-039 LISBOA
DGT – Direcção Geral de Turismo	Av.ª António Augusto de Aguiar, 86	1004 LISBOA
Instituto dos Resíduos	Av.ª Almirante Gago Coutinho, 30 – 5.º	1000 LISBOA
Direcção Regional de Évora do Instituto Português do Património Arquitectónico - IPPAR	Rua de Burgos, 5	7000-863 ÉVORA
IDRHa – Instituto de Desenvolvimento Rural e Hidráulica	Av.ª Afonso Costa, 3	1949-002 LISBOA
IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos	Edif. Vasco da Gama Rua General Gomes Araújo	1399-005 LISBOA
INIAP – Instituto Nacional de Investigação Agrária e das Pescas	Rua Barata Salgueiro, 37 – 4.º	1250-042 LISBOA
Bloco de Esquerda	Av.ª Almirante Reis, 131 – 2.º	1150-015 LISBOA
Secretariado Nacional da Associação Nacional de Conservação da Natureza - QUERCUS	Apartado 4333	1508 LISBOA CODEX
GEOTA – Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e Ambiente	Travessa Moinho de Vento, 17 – C/v Dt.ª	1200 LISBOA
LPN – Liga de Protecção da Natureza	Estrada do Calhariz de Benfica, 187	1500 LISBOA
FAPAS – Fundo para a Protecção dos Animais Selvagens	Rua Alexandre Herculano, 371 – 4.º Dto.	4000 PORTO
Lasa – Liga dos Amigos de Setúbal e Azeitão	Apartado 292	2901-901 SETÚBAL
APROSOL – Associação de Proprietários em Tróia	Portaria de Soltroia	7570-788 CARVALHAL GDL
Vertigem Azul – Turismo de Natureza, Lda.	Av.ª Luísa Todi, 305	2901-876 SETÚBAL

ANEXO II

- Pareceres recebidos

I A Instituto do Ambiente

PRES.	VPFS	VPLG
ASSESSORIA:		
SACI DAIA	GDOA	
SADF	GERNA	
SERA	GJUR	
SIPA	GSTI	
SLRA		
Outros: 017577		

13 -05- 2005

De: Raquel Gaspar
Fax nº 21 2180337

Ao cuidado de:
Eng. Augusto Serrano
Instituto do Ambiente
Fax nº 21 4719075

Número de páginas incluindo esta: 14

Eng. Augusto
Obrigado
17-5-05

Raquel Gaspar
BI nº: 8661333
Rua Frei agostinho da Cruz 32
Oleiros 2925 498 Azeitão
Tel: 21 2180337

Instituto do Ambiente
Ministério do Ambiente do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional

Assunto: Acompanhamento Público do Projecto "Marina e Novo Cais dos Ferries do Troiaresort" - Consulta pública ao RECAPE

Vou referir-me ao impacto da marina e do cais dos ferries em primeiro lugar, especificamente na população de roazes residentes no Sado, e em segundo lugar, nos botos, comentando o conteúdo do RECAPE. As informações contidas neste texto, têm por base um estudo demográfico sobre a população de roazes do Sado ao longo dos últimos 18 anos que tenho vindo a realizar, enquanto técnica da Reserva Natural do Estuário e do Sado e durante a tese de doutoramento sobre o estado de conservação da população de roazes do Sado. Baseio-me também em estudos sobre a interacção entre embarcações e roazes que tenho acompanhado, e ainda estudos sobre os botos que também acompanhado/realizado.

Impacto na população residente de roazes do Sado

1. A população residente de roazes do Sado é uma população pequena e envelhecida, encontra-se em declínio e tem o estatuto de conservação de uma população ameaçada. Estas características foram ignoradas no EIA conduzindo a uma avaliação do impacto nos roazes inferior ao que na realidade poderá acontecer.
O EIA do novo cais de ferrie boats e da nova marina do projecto IMOAREIA partiu do princípio que o impacto na população residente de roazes do Sado seria desconhecido e por isso, assumiu um cenário intermédio entre o optimista e o pessimista. Esta premissa não está correcta e a execução do projecto mesmo com as medidas de minimização e compensação constantes na DIA não serão suficientes para favorecer a sobrevivência da população.

O EIA tem o grave erro de ignorar a situação demográfica da população residente de roazes do Sado, a importância do canal Sul como zona de alimentação e os estudos de comportamento dos roazes na presença de embarcações de recreio.

Na altura da realização do EIA eram conhecidos dois dados importantes sobre a situação demográfica da população: o seu reduzido tamanho em declínio e a sua estrutura etária envelhecida. É do conhecimento geral que em termos de dinâmica populacional, uma população de mamíferos com grande longevidade e de reprodução lenta nestas circunstâncias, tem tendência para o declínio.

Nestas circunstâncias, a perda ou o ganho de um único animal, tem um peso visível na dinâmica da população (compare-se 1 em 30 com 1 em 3000). Por isso, salvar ou evitar a

morte de um único animal que seja é uma medida de conservação prioritária praticada em populações muito pequenas, como é a dos golfinhos do Sado.

O tamanho da população tem estado a decrescer desde 1986 (ver figura 1) e prevê-se que continue devido à perda de 70% da população (90% dos adultos actuais) já que estes animais encontram-se perto do limite de longevidade da espécie (40-50 anos). Isto acontecerá inevitavelmente durante os próximos 10-20 anos. Por outro lado, as fêmeas reproduzem-se menos à medida que envelhecem. Isto contribui duplamente para o declínio uma vez que serão também menos os nascimentos na população. Embora a falta de crias pudesse causar o envelhecimento na classe adulta, o problema parece residir na muito baixa sobrevivência dos animais mais jovens que são também os mais inexperientes.

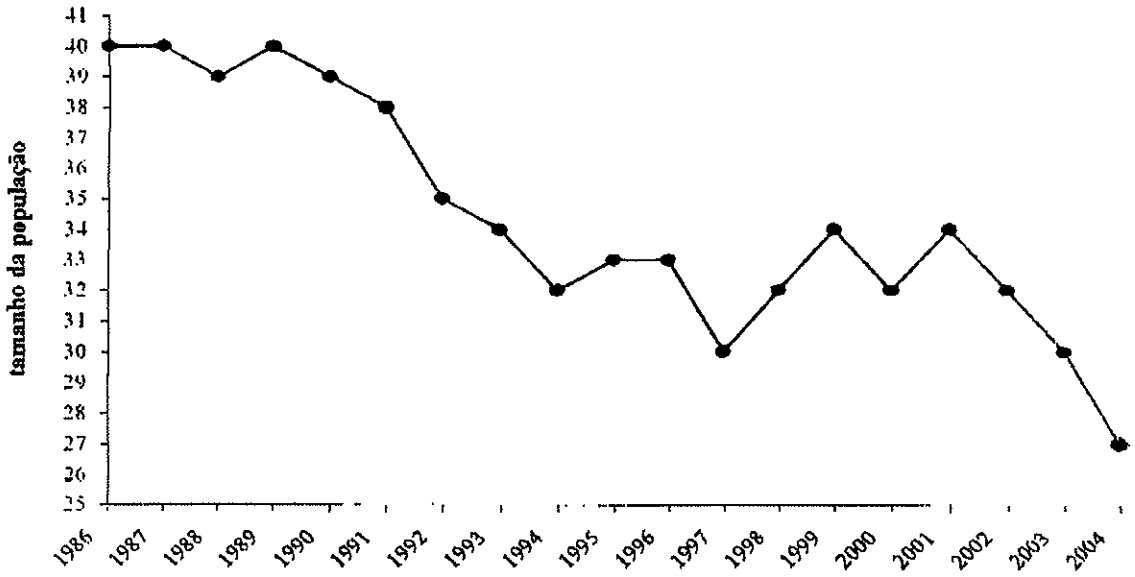


Figura 1. Evolução do tamanho da população residente de roazes do Sado.

Aplicando os critérios regionais da IUCN para a definição do estatuto de conservação a uma população nestas circunstâncias, conclui-se que a população de roazes do Sado tem o estatuto de conservação de uma população ameaçada. Isto por si só, constitui um alerta vermelho que devia accionar o princípio da precaução e por isso não deveria ser ignorado.

2. Para evitar o declínio da população residente é necessário e urgente avançar com a melhoria das condições em que esta vive. Não é necessário monitorizar e verificar alterações na população. O alerta vermelho já existe.

Os modelos de viabilidade populacional (Figura 2) que projectam a população existente no ano de 2002 corroboram o seu estado extremamente crítico. Se as condições existentes naquele ano se mantivessem (ou piorassem) nos anos seguintes, a população não conseguiria sair do declínio e acabaria por se extinguir. Só melhorando as condições, a população poderá sair do declínio. De referir que a população no ano a que se refere o gráfico (2002) apresentava 32 animais e no ano passado, já só contava com 27.

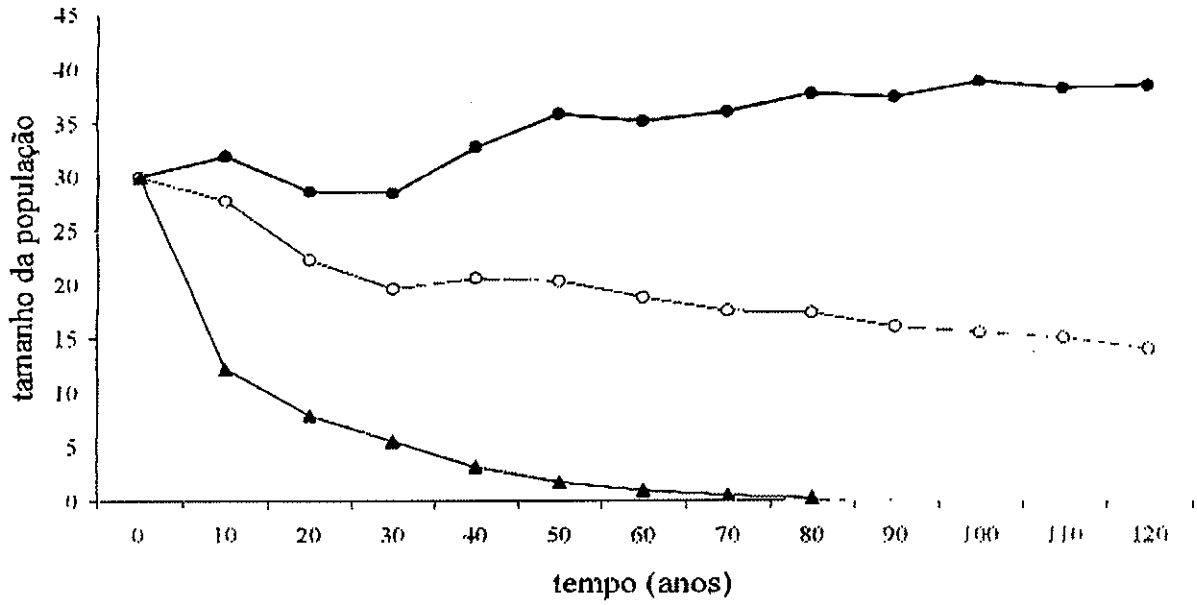


Figura 2. Previsão do tamanho da população tendo em conta a unidade demográfica existente em 2002; (●) representa a evolução da população se houver no futuro condições para que esta expresse os valores máximos de reprodução e sobrevivência e reprodução observados ao longo dos últimos 18 anos, representando uma melhoria das condições existentes em 2002; (○) representa a evolução da população mantendo os parâmetros demográficos registados em 2002; (▲) representa a evolução da população se houver a degradação das condições levando a que esta assuma no futuro os valores de sobrevivência e reprodução mais baixos verificados ao longo dos últimos 18 anos. A interpretação das escalas temporal e do tamanho da população deve ser qualitativa.

Nestas circunstâncias, não será necessário monitorizar a população em busca de alterações durante a fase de exploração da marina e dos ferries, como referido no RECAPE. O alerta vermelho já existe e **o princípio da precaução justifica-se**. Esperar por observar um maior agravamento na evolução da população, poderá significar que será tarde demais para actuar. Se tal viesse a acontecer, o RECAPE não informa com clareza se as fontes perturbadoras deveriam cessar a sua actividade, o que poderia implicar a inviabilizaç.

Concluindo, numa população com estas características, o impacto da relocalização dos cais ferries e da nova marina apresentado no EIA deveria corresponder ao cenário pessimista: as alterações impostas pelas novas estruturas não contribuem para a melhoria das condições da população e por isso contribuem para o seu declínio.

3. O canal Sul constitui uma zona vital para a população residente, o que foi ignorado no anterior EIA. Esta zona deveria ser protegida com prioridade e não palco de mais intervenções. A realização do cais dos ferries neste local viola a Convenção de Berna e a Directiva Habitats e põe em causa a sustentabilidade do sítio Sado.

O cais e o novo trajecto dos "ferries" vão deslocar-se para o interior do estuário ao longo do canal Sul, para o recinto do refeitório predilecto desta população (figura 3), transportando a perturbação para montante. A justificação para tal migração, para o final da propriedade deste projecto turístico, decorre da localização da nova marina não permitir ou dificultar a

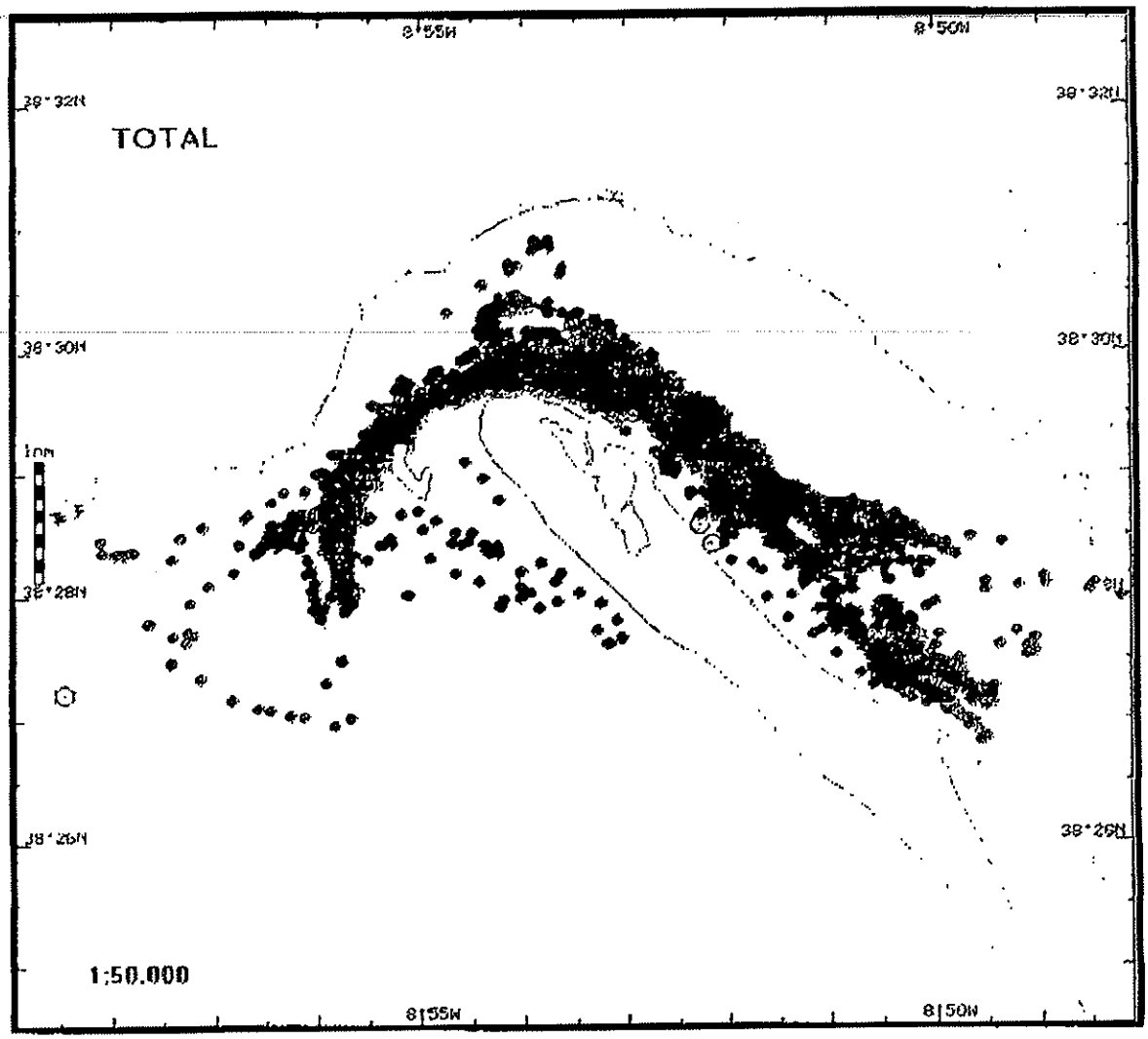


Figura 3. Localização dos encontros com a população residente. Fonte: Nunes, S. 2001. Estudo da utilização do habitat pela população sedentária de golfinhos-roazes, *Tursiops truncatus* (Montagu, 1821), no estuário do Sado, Portugal (in Portuguese). Tese de licenciatura, Universidade do Algarve.

acostagem dos "ferries" no cais actual e por constituir uma medida de gestão e de acalmia da circulação automóvel dentro da propriedade. Por outro lado, para os roazes, o canal Sul do estuário é um sítio com características únicas e como não existe outra alternativa é sem dúvida um espaço a proteger. Para além de se situar numa margem ainda pouco intervencionada, a mobilização da massa de água é grande trazendo presas e renovando. Devido ao relevo deste canal, os golfinhos encontram uma mão cheia de nichos o que lhes proporciona encontrar alimento. Foi por isso que aquela zona foi considerada como zona especial para a conservação do roaz através da proposta para a designação do sítio Sado no âmbito da Rede Natura 2000 e que agora é posta em causa com esta medida.

A conservação de habitat vital, é uma medida tipicamente adoptada como meio de salvar populações em extinção. Por isso, o canal Sul deveria ser um santuário e não palco de novas intervenções.

4. Não foram apresentados estudos que justificassem a inviabilidade do cais dos ferries no local actual ou que comparassem o impacto da relocalização do cais na população de golfinhos com sua não relocalização na população humana e no sucesso do empreendimento Tróia Resort.

Nem o presente RECAPE nem o EIA apresentaram estudos que demonstram:

1) a inviabilidade da localização actual do cais dos ferries,
2) sendo esta mesmo impossível, a possibilidade (ou impossibilidade) da relocalização do cais dos ferries para locais alternativos menos perturbadores para a população de roazes,
3) que a alteração das dimensões da nova marina ou a alteração da sua localização (por exemplo na margem Norte) ou através de outras soluções técnicas poderia (ou não) manter-se a actual localização do cais dos ferries,
4) que mantendo a localização actual, fosse possível (ou não) ordenar o tráfego "caótico" e o ruído por este causado (uma das duas razões pela qual o proponente justifica a relocalização do cais), através da intervenção paisagística, acústica e rodoviária, minimizando assim a perturbação na população humana e na viabilidade do Tróia Resort,
5) comparativamente, o do impacto da perturbação da relocalização do cais dos ferries para montante na população de golfinhos é menor (ou maior) que o impacto da não relocalização do cais na população humana utilizadora do Tróia Resort e na viabilidade do empreendimento turístico. Ou seja, que a perturbação do habitat vital de uma população ameaçada é inferior/desprezível quando comparado com a perturbação resultante no empreendimento turístico.

Em suma, não foi apresentada uma justificação fundamentada para a relocalização do cais dos ferries nem para a selecção do local indicado. Uma vez que esta medida resulta na perturbação da população residente de roazes e do seu habitat vital, **há que exigir uma fundamentação técnica e científica.**

5. Os estudos existentes de comportamento dos roazes aquando da aproximação das embarcações de recreio a motor e das embarcações turísticas mostram que estes estão a ser perturbados. Os estudos/monitorização mencionados no RECAPE ignoram este facto.

As embarcações de recreio a motor, e em particular as motas de água, podem deslocar-se com grande velocidade e com rapidez alteram o seu rumo, tornando-se imprevisíveis para os roazes, especialmente para aqueles que têm menos experiência, como os mais novos. Muitas vezes devido à velocidade a que se deslocam, os condutores das embarcações nem se apercebem que cruzam a rota dos golfinhos, passando por cima deles. Nas proximidades de uma embarcação com estas características de deslocação, os roazes mostram geralmente sinais de perturbação, sendo obrigados a mergulhar mais fundo, mais tempo, sem que tivessem oportunidade de recuperar da apneia do mergulho anterior, o que afecta principalmente as crias e os juvenis. Esta é a situação que os roazes têm vindo a sofrer ao longo dos últimos anos durante a época balnear.No Verão, quando nascem as crias, chegam a estar mais de 10 a observar o mesmo grupo de golfinhos e perspectiva-se a entrada de outras centenas de embarcações na baía do estuário do Sado!

Não são por isso necessários mais estudos (e justificar investimentos financeiros), como os mencionados no RECAPE para provar que o aumento de tráfego e de embarcações no estuário vai causar perturbação: esta já existe nas condições actuais (ver Cascão, I. 2001. Measuring the impacts resulting from interactions between approaching boats and resident

bottlenose dolphins (*Tursiops truncatus*) in the Sado estuary, Portugal. Tese de licenciatura. Universidade de Lisboa.)

6. O RECAPE deveria apresentar um estudo sobre o risco de acidentes das embarcações com roazes. A morte de nem que seja um animal pode afectar negativamente a viabilidade da população. Este facto foi ignorado no EIA levando a sub-estimar o impacto do incremento de embarcações no estuário.
O RECAPE apresenta um estudo sobre o risco de acidentes com embarcações e que podem ter impacto no ambiente do estuário. No entanto, não apresenta um estudo sobre o risco de acidentes entre embarcações e roazes, podendo resultar na morte ou ferimento destes animais.

As embarcações de recreio a motor e em particular as motas de água, podem deslocar-se com grande velocidade e com rapidez alteram o seu rumo, tornando-se imprevisíveis para os roazes. Para além da perturbação referida, podem acontecer colisões entre as embarcações e, sobretudo com as crias cujas capacidades de natação e apneia e conhecimento do meio são menores e por isso podendo resultar na sua morte ou ferimento. Como consequência do incremento da mortalidade das crias, o declínio da população será acentuado, como comprovam os modelos de viabilidade populacional (figura 4).

7. A nova marina iria albergar centenas de embarcações. O RECAPE deveria apresentar um estudo da dimensão e capacidade da marina tendo em conta a capacidade de carga em termos do número de embarcações no habitat dos roazes que fosse tolerável para a população.
As embarcações de recreio a motor (barcos e motas de água) cada vez mais competem com os roazes pela superfície de água ainda disponível. Se o número de embarcações continuar a aumentar, e se estas poderem movimentar-se livremente que superfície restará para os golfinhos? Deveria ser realizado um levantamento do número actual de embarcações já existentes no estuário e zona marinha adjacente (nos ancoradouros e que utilizam aquele espelho de água) durante a época balnear. Não deveriam ser ignorados os levantamentos já realizados que apontam para várias centenas de embarcações. De lembrar que o número de embarcações já existente tem impactos preocupantes na população. Deveria ser realizada uma estimativa para a capacidade de carga em termos do número de embarcações que não comprometesse a sustentabilidade da população. A função da nova marina deveria ser não a de atrair novas embarcações mas sim a de albergar as embarcações existentes nos ancoradouros. E, a sua dimensão deveria ter em conta a capacidade de carga estimada.

8. As medidas de minimização do impacto da marina, nomeadamente as campanhas de sensibilização e a adopção de medidas que levam à boa conduta na observação dos roazes podem não ser suficientes para evitar um impacto negativo na população, face ao incremento do número de embarcações.
Se o número de embarcações de recreio a motor no estuário for muito elevado, é possível que mesmo que todas mantenham uma boa conduta durante a observação dos roazes, não seja possível evitar a perturbação. Assim, para além de medidas de sensibilização e que promovam a boa conduta, deveria ser estudado o número de embarcações que não comprometesse a sustentabilidade da população, como foi referido no ponto anterior.

9. Do mesmo modo, mesmo que todas as embarcações de transporte colectivo estejam sujeitas a normas de minimização do impacto que levem à diminuição do ruído ambiental, se o número destas embarcações não for limitado, esta medida por si só poderá não ser suficiente para evitar um impacto negativo na população.

10. O RECAPE deveria apresentar uma proposta de zonas de exclusão para a navegação, permitindo proteger o habitat vital da população de roazes.
Mesmo que o número de embarcações a motor seja limitado e a sua conduta e ruído ambiental sejam os melhores, se estas puderem navegar no habitat vital dos roazes continuarão a competir com os roazes pela superfície de água disponível. O impacto negativo na população não poderá assim ser evitado.

O RECAPE apresenta uma proposta para zonas de exclusão à navegação para proteger os bancos de herbáceas marinhas e a caldeira. Estas duas zonas não protegem as áreas mais importantes do habitat vital dos roazes. É de questionar qual foi o critério utilizado para seleccionar essas zonas, uma vez que 1) existem noutros locais do estuário, praderias destas plantas e onde as embarcações se poderão deslocar 2) o roaz é uma espécie protegida pela convenção de Berna (anexo II).

Para proteger os roazes da perturbação provocada pelas embarcações de recreio a motor durante a época balnear deverão ser criadas zonas de exclusão à navegação destas embarcações de modo a cobrir a área vital desta população: uma faixa contínua desde o canal Sul, a boca do estuário e a zona marinha adjacente, especialmente do lado de Tróia (ver figura 4 e tabela 1). Existe inclusive uma proposta preliminar no ICN.

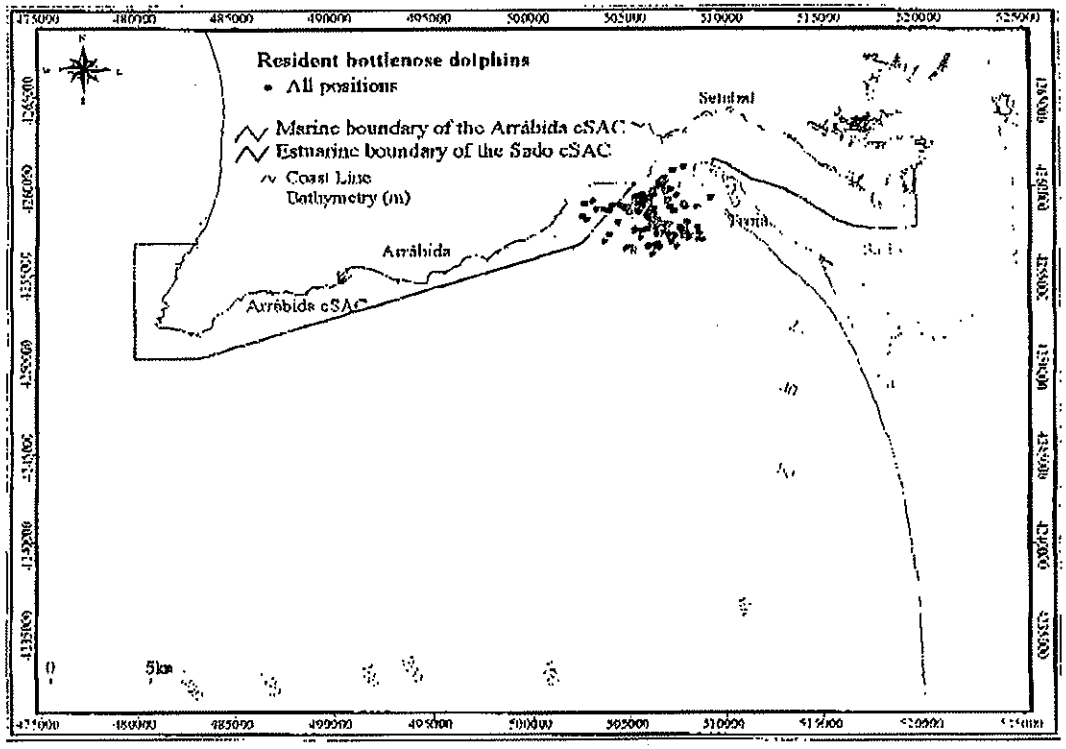


Figura 4. Distribuição da população de roazes residente na região do Sado. O limite a montante conhecido (não incluído na figura) estende-se pelo canal de Alcácer entre Torrinha e Batalha (Vertigem Azul, comunicação pessoal).

Tabela 1. Área vital da população residente de roazes do Sado. Caracterização das zonas sensíveis "desembocadura do estuário" (constituída pelo canal estreito na boca do estuário e pelos bancos de areia nas suas proximidades), "canal Sul" (constituída por toda a extensão deste canal) e "interior do estuário" (constituída pela zona interior do estuário em frente e a montante da Lisnave). In: "Gaspar, R. 2004. O estado de conservação da população de roazes do Sado:Bases científicas para a sua conservação. Relatório técnico. (Pode ser obtido através do ICN.)

Área sensível A: desembocadura do estuário	
Localização relativa aos sítios da Rede Natura 2000	A montante, entre os limites dos 2 sítios, a juzante, parcialmente dentro do sítio Arrábida; mas sobretudo fora.
Importância para os roazes	Zona de passagem obrigatória (até várias vezes por dia) para entrar e sair do estuário, principalmente pelo canal e ocasionalmente pelos baixios durante a maré alta (Gaspar 1994; Vieira 1998). Os baixios constituem uma zona de descanso (Hussenot 1982) e de alimentação (Nunes 2001).
Importância para as embarcações de recreio a motor e motas de água	Zona de passagem obrigatória (e frequente) para as embarcações que se deslocam entre o mar e o estuário. Os baixios constituem zonas de lazer durante a baixa mar. A observação de golfinhos por barcos recreativos é frequente nesta área.
Potencial impacto negativo	i) Risco de colisões com animais jovens. A elevada densidade de embarcações com velocidade e rumo variáveis em simultâneo com a presença dos roazes, poderá resultar em colisões com animais mais novos (e inexperientes), podendo provocar ferimento ou morte (Wells & Scott 1997). ii)Alteração do comportamento e perturbação. Os roazes podem ser impedidos de atravessar o canal (R. Gaspar, observação pessoal) ou o seu comportamento ser perturbado (Baker & Macgibbon 1991, Hastie et al. 2003), principalmente nas zonas baixas, como os baixios (Nowacek et al. 2001).
Época de maior sensibilidade	Verão. Os roazes utilizam esta zona no Verão e no Outono; os nascimentos e o aumento de embarcações verificam-se no Verão.
Área sensível B: Canal Sul	
Localização relativa aos sítios da Rede Natura 2000	Abrangido parcialmente pelo sítio Sado.
Importância para os roazes	Área de deslocação frequente. Área de alimentação importante (Dos Santos e Lacerda 1987, Freitas 1995, Harzen 1998, Nunes 2001) devido às suas condições naturais únicas (canal fundo, com maior circulação de água (Ambar et al. 1982) e diversidade topográfica, proporcionando maior diversidade de presas (Cunha 1994, Costa et al. 2000), zona pouco intervencionada.

Importância para as embarcações (de recreio a motor e motas de água e ferry boats)	Zona de passagem frequente de embarcações. A translocação possível do cais dos ferries poderá resultar no prolongamento para montante do tráfego de barcos recreativos. Zona onde a observação de golfinhos é também frequente.
Potencial impacto negativo	i) Risco de colisões com animais jovens. A elevada densidade de embarcações que se deslocam com velocidade e com rumo variável em simultâneo com a presença dos roazes, poderá resultar em colisões com animais mais novos (e inexperientes), podendo provocar ferimento ou morte (Wells and Scott 1997). ii) Alteração do comportamento e perturbação. Os roazes têm mostrado sinais indicadores de perturbação (Cascão 2001), podendo resultar no abandono de áreas propícias para alimentação ou das suas presas, impedir o seu descanso e comunicação.
Época de maior sensibilidade	Verão. Os roazes utilizam o canal todo o ano; os nascimentos são no Verão, altura em que as embarcações mais utilizam este canal.
Área sensível C: Interior do estuário	
Localização relativa aos sítios da Rede Natura 2000	Incluída no sítio Sado, excepto a porção em frente à Lisnave.
Importância para os roazes	Zona de alimentação.
Importância para a actividade piscatória	Zona de pesca com redes de tresmalho e aparelhos.
Potencial Impacto negativo	Captura acidental de animais jovens. Potencialmente, os animais mais novos poderão ser capturados acidentalmente nas redes, por serem animais inexperientes.
Época de maior sensibilidade	Primavera. Durante os meses da Primavera regista-se uma maior abundância de espécies presa no interior do estuário (Cunha 1994, Costa et al. 2000), assim como de roazes (R. Gaspar, observação pessoal) e da actividade piscatória. Os dois arrojamentos vivos de roazes adultos ocorreram nesta estação.

11. Para terem acesso à nova marina, as embarcações de recreio teriam que cruzar a rota habitual dos roazes para entrarem e saírem do estuário. De modo a evitar a perturbação e colisões, deveria ser criado um corredor de acesso à marina.

Se a marina for realizada no local proposto pela IMOAREIA, as embarcações teriam de cruzar a rota dos roazes para entrarem e saírem do estuário. A criação de um corredor de acesso das embarcações à marina, de navegação obrigatória com velocidade reduzida, poderá contribuir para diminuir da perturbação e evitar colisões. Deverão ainda ser regulamentados o

número de embarcações em deslocação simultânea no corredor e também a obrigatoriedade de cessar o movimento da embarcação aquando da observação de roazes.

12. Outra forma de minimizar o impacto da marina, nomeadamente o incremento do número de embarcações a motor (pontos anteriores) e da sua localização face à rota dos golfinhos (ponto anterior), seria a de estipular que a marina serviria para albergar apenas embarcações de recreio sem motor.

13. O RECAPE menciona a existência de "rotas menos lesivas" mas apenas para as embarcações de transporte colectivo. Estas rotas deveriam ser definidas para as embarcações de recreio pois estas são as mais perturbadoras.
Devido às suas características, as embarcações de transporte colectivo não constituem geralmente factor de perturbação para os roazes. O seu grande porte, velocidade reduzida e dificuldade de alteração brusca do sentido e direcção da navegação, facilitam a previsão da sua rota por parte dos golfinhos. Pelo contrário, a rota das embarcações de recreio pode tornar-se imprevisível para os roazes.

14. Do mesmo modo, a instalação de caixas negras nas embarcações de transporte de veículos torna-se uma medida de minimização desnecessária quando comparada coma capacidade de mobilidade das embarcações de recreio a motor.
As embarcações de transporte de veículos estão mais limitadas na navegação no estuário que as embarcações de recreio. As embarcações de recreio a motor são na grande maioria barcos ou motas de água de pequenas dimensões, podendo deslocar-se mesmo sobre os baixios durante a maior parte do tempo do ciclo de marés. Ao invés as embarcações de grande porte estão condicionadas a zonas com profundidade considerável, sendo muito limitada possibilidade de desvio da sua rota estipulada. Para além disso, as embarcações de transporte colectivo serão com certeza em menor número, o que em conjunto com o argumento anterior torna esta medida de minimização desnecessária. Se se pretende instalar um controlo da rota das embarcações como medida de minimização, este deveria ser instalado nas embarcações com maior capacidade de infringirem as rotas, como são as embarcações de recreio a motor.

15. A presença dos roazes nas imediações da construção da marina e do cais dos ferries deveria ser vigiada e a sua presença deveria levar à cessação temporária dos trabalhos que envolvessem a intervenção no meio estuarino, incluindo a produção de sons.

16. O plano para a monitorização da população residente apresentado no RECAPE não poderá ser eficiente. Este tem de ser baseado na identificação individual e cobrir toda a área vital da população.
O programa de monitorização apresentado para a população de roazes é muito incipiente. Numa população tão pequena como esta, em que a existência de mais um ou menos um animal tem importância, e com uma estrutura etária tão fragilizada, interessa contar todos os animais (e não ter uma estimativa). Para o objectivo "identificar alterações demográficas" não se pode monitorizar a população a partir de terra. A solução é manter o programa de monitorização baseado na identificação individual, o que é conseguido através do acompanhamento regular a partir de uma embarcação.

Mais ainda, para o objectivo "alterações de comportamento", nomeadamente da utilização do habitat, a área alvo terá de ser toda a área vital da população, cobrindo também outras zonas, caso não se encontrem todos os animais da população. Ao cobrir apenas a zona de influência da marina a monitorização ignoraria os impactos produzidos pela relocalização do cais dos

ferries. Neste caso, poderá acontecer a deslocação de habitat. Para registar esse impacto será necessário observar uma alteração no uso desta zona e também, conhecer as circunstâncias do eventual novo habitat seleccionado e as implicações na sobrevivência/reprodução e na sustentabilidade da população. Nomeadamente, poderão os roazes deixar de usar o canal Sul, na zona do novo cais dos ferries (zona do seu refeitório preferido), sendo forçados a procurar alimento na zona do estuário mais a montante, onde o esforço de pesca artesanal é maior.

Nestas circunstâncias, os roazes teriam que nadar maiores distâncias para conseguirem alimento. Além disso, a zona em questão é menos rica em alimento e o risco de morrerem afogados nas redes de pesca é maior. A outra alternativa seria, os roazes procurarem alimento na zona Norte do estuário. Esta zona é também menos rica em alimento, encontra-se mais poluída e é palco de maiores fontes de perturbação. Do mesmo modo, isto poderia causar um impcato negativo na sobrevivência/reprodução dos animais e na sustentabilidade da população.

Conclusão

A população residente de roazes do Sado encontra-se em declínio e para evitar esta tendência é urgente avançar com medidas que melhorem as condições da população. Ou seja, é **preciso salvar esta população**. Salvar esta população pequena, envelhecida e em declínio só será possível se a mão humana proteger as áreas mais importantes para os golfinhos, limpando ameaças existentes e desencorajando a entrada de mais. Nestas circunstâncias,
1) **o grande desafio será proteger o habitat vital desta população evitando a entrada de novas perturbações**, o que não será possível com a construção da nova marina e a relocalização do cais dos ferries.
2) a introdução de novas fontes de perturbação não contribui para evitar o declínio da população e por isso, o impacto da nova marina e da relocalização do cais dos ferries na população será o cenário pessimista não assumido pelo EIA.
3) os benefícios conseguidos pelas medidas de minimização, compensação e monitorização propostos no RECAPE e na DIA não serão eficazes no evitamento do declínio da população. Ou seja, não serão por si só as campanhas de sensibilização e de aplicação de condutas não perturbadoras para a população capazes de diluir o impacto que provocaria o incremento do número de embarcações a motor, a localização da marina e a relocalização do cais dos ferries.
4) as medidas de minimização, compensação e de monitorização não são eficientes e por isso, não asseguram que o impacto da nova marina e do novo cais dos ferries será o previsto pelo EIA.

Os benefícios para a população de roazes do Sado propostos no RECAPE/DIA poderão facialmente ser obtidos se houver vontade do Ministério do Ambiente em tornar esta população num exemplo de conservação nacional, evitando a introdução de novos impactos negativos. Pelo seu valor natural e simbólico, pela sua popularidade junto do público de qualquer faixa etária e pela responsabilidade do estado português em proteger esta espécie e o habitat desta população, os golfinhos do Sado poderiam ser alvo de uma campanha de conservação exemplar. Se este empreendimento avançar, as possibilidades de sucesso desta campanha serão cada vez menores.

Não se inventa (ou agrava) uma doença (fontes de perturbação) para depois se dizer que se garante o estudo e o financiamento do seu remédio. Mais vale começar por introduzir melhoras. Este sim, era o melhor financiamento que o projecto poderia dar a esta população!

Impacto nos botos

O impacto sobre a população de botos, *Phocoena phocoena*, não foi considerado no EIA nem no presente RECAPE. O boto, tal como o roaz, é uma espécie protegida por convenções internacionais e legislação nacional. Indivíduos desta espécie utilizam a zona da desembocadura do estuário e o canal de navegação de entrada na barra do Porto de Setúbal (figura 5 e tabela 2). Desconhece-se a importância destas áreas para estes animais, mas por semelhança com outros estudos, poderão constituir áreas de alimentação.

O impacto negativo deste projecto refere-se à perturbação causada pelo possível incremento do número de embarcações, sobretudo durante a época balnear, altura em que nos últimos anos, os botos se localizam nesta área. Nomeadamente, a deslocação frequente de embarcações de recreio e motas de água sobre estas áreas e com menos relevância, a procura da sua observação por parte das embarcações. A justificação para este tipo de impactos é a mesma referida no caso dos roazes (vide ponto 3, informações sobre a população) assim como as medidas de minimização (medidas 5-7).

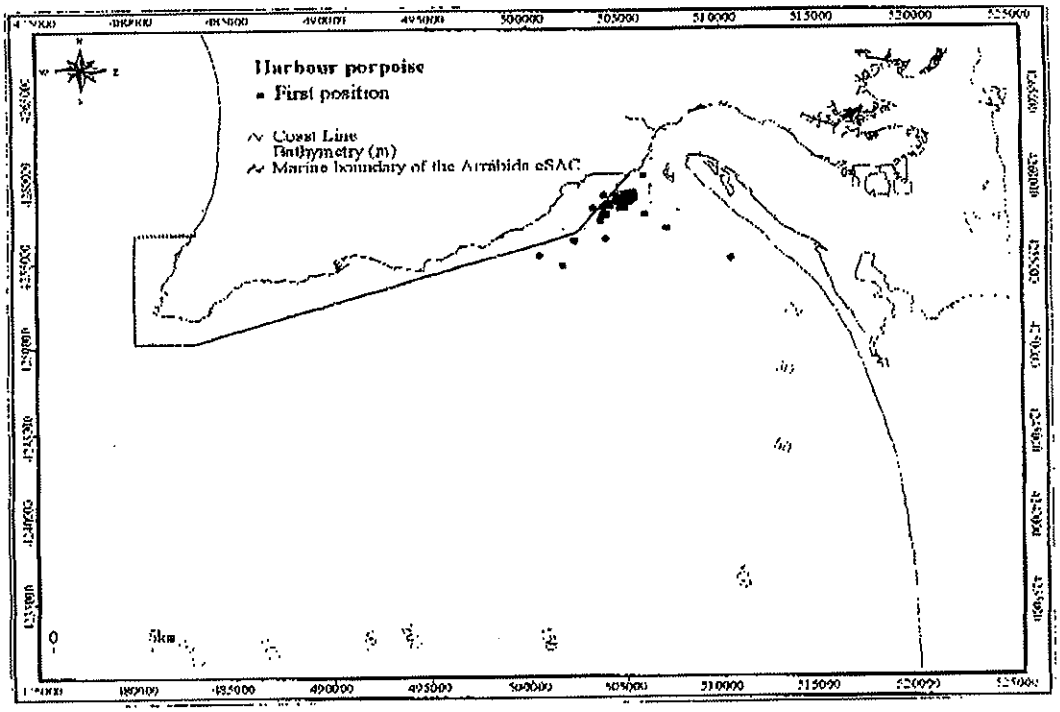


Figura 5. Localização da primeira posição dos encontros com botos obtidos durante a amostragem de barco ao longo das costas da Arrábida e de Tróia (1998-2001) em comparação com o limite do sítio Arrábida. Apenas a primeira posição é indicada por ser representativa da distribuição observada.

Tabela 2. Características da área sensível "desembocadura do estuário" constituída pelo canal de entrada da barra do porto de Setúbal e pelos baixios circundantes.

Área sensível: Desembocadura do estuário	
Localização em relação aos limites dos sítios da Rede Natura 2000	Os botos são também uma espécie listada no anexo II da Directiva Habitats. Os dados aqui apresentados justificam por isso a integração desta espécie no sítio Arrábida Apenas uma pequena porção desta zona está incluída no sítio Arrábida
Importância para os botos	Zona de alimentação e de criação das crias
Importância para as embarcações	Zona de passagem frequente e de lazer.
Potencial impacto negativo	Risco de colisão, alteração de comportamentos e perturbação (ver o exemplo dos roazes residentes)
Época de maior sensibilidade	Verão. As embarcações utilizam esta zona principalmente no Verão, altura em que as observações dos botos são frequentes

Oleiros,
6 de Maio de 2005

Raquel Gaspar

Raquel Gaspar

De vertigemazul <vertigemazul@mail.telepac.pt>
Data Monday, May 9, 2005 0:35 am
Para geral@iambiente.pt
Assunto Acompanhamento Público do Projecto "Marina e Novo Cais dos Ferries do Troiaresort"
Anexos MarinaTroia.doc 34K

Junto envio tomada de posição referente ao Projecto Marina e Novo Cais dos Ferries do Troiaresort.

Aguardando o melhor acolhimento ao assunto, apresento os meus cumprimentos,

Maria João Fonseca.

Instituto do Ambiente
VPFS
SSORIA:
GSUA
GSERA
GAUR
GSTI
OUTROS: 017242
11-05-2005

Eng Ambiental
13-5-2005

Instituto do Ambiente
Ministério do Ambiente do Ordenamento do
Território e do Desenvolvimento Regional

Setúbal, 6 de Maio 2005.

Assunto: Acompanhamento Público do Projecto "Marina e Novo Cais dos Ferries do Troiaresort"

1. Identificação

Maria João Ramos da Fonseca
BI: 9836907
Morada: Praceta Engº Carlos Manito Torres, 3, 3B
Localidade: Setúbal
Tel 917843304

2. Tomada de Posição

Desde 1998 que acompanho a comunidade de Golfinhos-roazes do estuário do Sado, ao abrigo do trabalho que desenvolvo na Vertigem Azul, Turismo de Natureza Lda, empresa Marítimo-Turística que tem como principal actividade a observação da população de Golfinhos-Roazes (*Tursiops* truncatus) residente na região do estuário do Sado. A empresa está licenciada na actividade Marítimo-Turística pela Capitania do Porto de Setúbal - Operador Marítimo-Turístico Licença nº02/2002 - e tem licença de animação ambiental concedida pelo ICN, Instituto de Conservação - licenças nº 12 PNAr3 2002, nº13 RNES 3 2002.

O estuário do Sado é uma zona reconhecida, nacional e internacionalmente, pela sua riqueza biológica e pelos seus valores naturais. Por isso, foi classificada com os estatutos de protecção Reserva Natural do Estuário do Sado (através do Dec. Lei n.º 430/80, de 1 de Outubro), Sítio Ramsar, Zona de Protecção Especial para a avifauna (criada ao abrigo da Directiva 74/409/CEE), Sítio criado ao abrigo da Directiva 92/43/CEE relativo à preservação dos *habitats* naturais e da fauna e flora selvagens, biótopo CORINE e Important Bird Area.

Os Golfinhos-roazes, bem como todos os cetáceos, estão protegidos por leis, pela Convenção de Berna Relativa à Conservação da Vida Selvagem e dos *Habitats* Naturais da Europa (Decreto lei n.º 95 / 81 de 23 de Julho), pela Convenção para o Comércio Internacional de Espécies Ameaçadas (CITES), pelo Regulamento de Protecção dos mamíferos marinhos na Zona Costeira e na Zona Económica Exclusiva Continental portuguesa (D.L. n.º 263 / 81 de 3 e Setembro) e pelos Anexos II e IV da Directiva 92/43/CEE.

O projecto de construção da Marina e Novo Cais dos Ferries do Tróiaresort acarreta impactes ambientais negativos que devem ser reconhecidos, nomeadamente no que respeita à conservação da população residente de Golfinhos-roazes do estuário do Sado.

A área onde estão projectados a construção da Marina e do Cais dos Ferries, canal Sul, é de extrema sensibilidade para os roazes. Os roazes utilizam a zona do canal Sul durante

todo o ano para alimentação, por aí encontrarem características topográficas únicas, bem como uma grande diversidade e abundância de presas. A zona do canal Sul deveria ser seleccionada para efeitos de conservação, devendo aí ser criada uma área de protecção especial para os roazes, restringindo a navegação de recreio nessa área. Aliás, a área onde está projectada a construção do Novo Cais dos Ferries encontra-se inserida numa zona com elevado interesse para a conservação, reconhecida através do estatuto de Importância Comunitária PTCON0011 – Estuário do Sado. O que pode constituir uma violação à Directiva.

O que está em causa com a construção destes projectos é a manutenção de um património natural único no nosso país e raro no mundo, o respeito pelas leis e convenções, nacionais e internacionais, que protegem esta espécie. Se se pretender preservar a população do Sado então esta zona do estuário deve ser protegida.

Em relação ao projecto Novo Cais dos Ferries, devem ser consideradas alternativas:
- manter a actual localização do Cais dos Ferries;
- desviar a localização do cais dos ferries para a zona militar, já intervencionada;
- ou eliminar o acesso à Península de Tróia via Ferries, dado que existe actualmente uma alternativa de acesso rodoviário, estrada via Alcácer do Sal.

O projecto de construção da Marina traz igualmente impactes negativos para os roazes, dado o aumento do nº de embarcações, especialmente nesta zona habitual de passagem e alimentação para os roazes.

O incremento de fontes de perturbação para os roazes poderá pôr em risco a sobrevivência desta pequena comunidade de apenas 27 indivíduos, muito vulnerável, que actualmente já se encontra fortemente ameaçada por todo o conjunto de intervenções humanas nesta região.

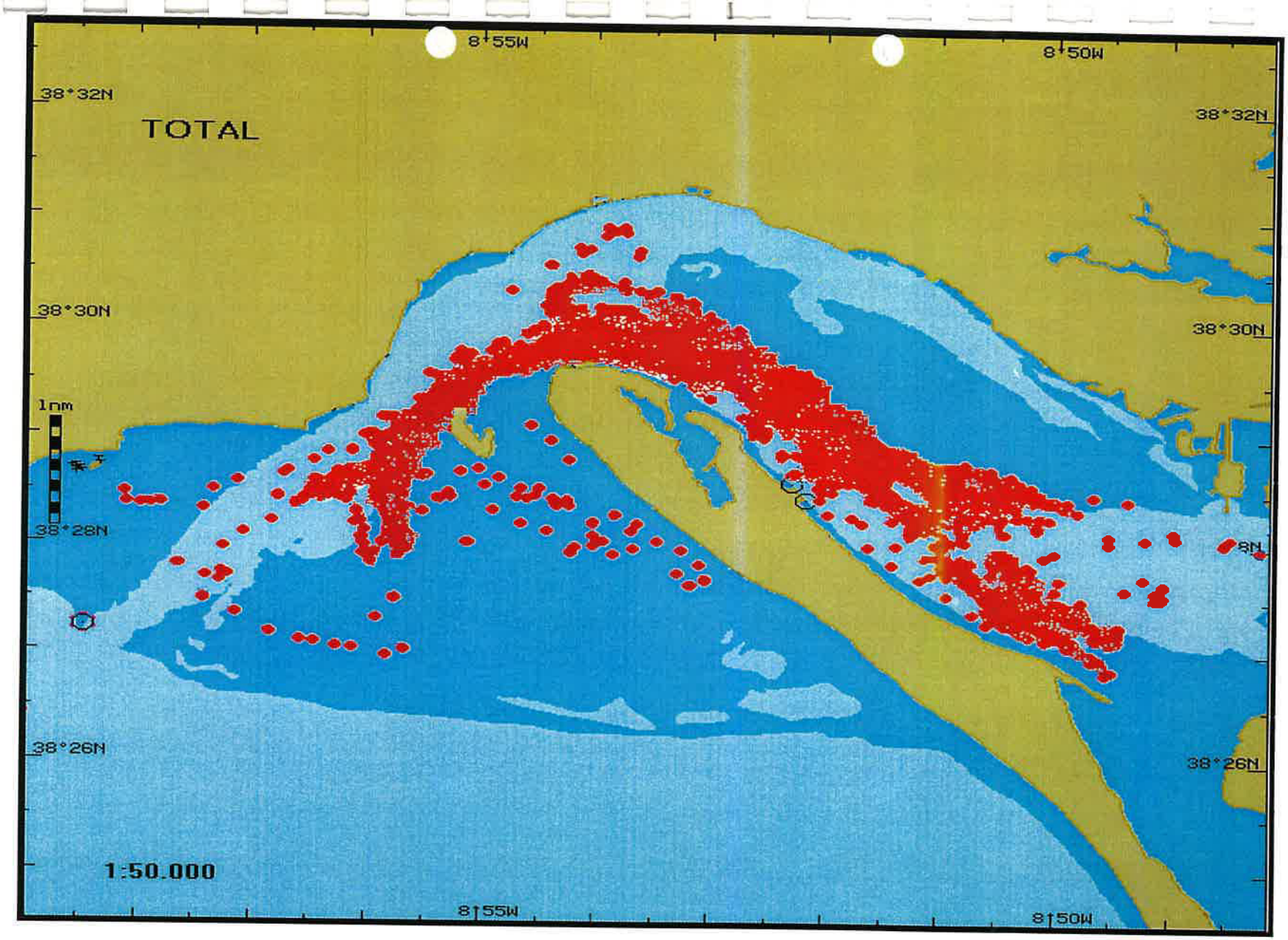
Contudo, as medidas apontadas no relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução com a DIA da Marina e Novo Cais dos Ferries do Troiaresort são insuficientes para salvaguardar o bem-estar dos roazes:

- Dada a sensibilidade da população de roazes ao ruído, as escavações e drenagens para a construção e manutenção da Marina e Novo Cais dos Ferries, que se sabe causarem níveis de ruído perturbantes para os roazes, devem ser interrompidas sempre que surjam os roazes naquela área.

- Em relação às motas-de-água que trazem maior impacte para os roazes seria importante interditar a sua navegação (prioritariamente nas áreas reconhecidas de maior utilização e sensibilidade para os roazes).

- É urgente a implementação de um Programa de Monitorização da população de roazes no Sado, o que actualmente não existe, ao contrário do referido no presente relatório. A implementação de um Programa de Monitorização para a população de Roazes não deverá ser limitado temporalmente.

- Como medida de minimização a adoptar na protecção dos roazes, são reconhecidas áreas de interdição à navegação de recreio para além das áreas da laguna da Caldeira, as zonas identificadas como bancos de zoosteras. Porque não são reconhecidas e



Distribuição dos golfinhos-roazes, *Tursiops truncatus*, no estuário do Sado e área adjacente (*in* Nunes, 2001)

I A Instituto do Ambiente
PRES. ☐ VPFS ☐ VPLG ☐
ASSESSORIA:
SACI ☒ GDQA ☐
SADF ☐ GERA ☐
SEPA ☐ GJUR ☐
SIPP ☐ GSTI ☐
SLRA ☐
OUTROS: 016267
05-05-2005

De Mauricio Costa <pintocostadosul@netvisao.pt>
Data Monday, May 5, 2003 2:36 pm
Para geral@iambiente.pt
Assunto Parecer sobre Marina e Novo Cais dos Ferries do Troiaresort
Anexos IMSTP.gif 9K BackGrnd.jpg

Conformidade Ambiental do Projecto de Execução da Marina e do Novo Cais dos ☐ferries☐ do Troiaresort (RECAP).

Parecer

A Liga dos Amigos de Setúbal e Azeitão, após a análise do documento resumo do relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução da Marina e do Novo Cais dos ☐ferries☐ do Troiaresort(RECAP) e na sequência do processo de acompanhamento e consulta pública, vem por este meio informar V.Ex.ª do seguinte parecer:

1. A consulta pública inicial solicitada pela entidade proponente do projecto, a IMOAREIA, na fase inicial do estudo de impacto ambiental(EIA), apontou determinados termos de referência para o Estudo de Impacto Ambiental e que foram tomados em consideração na definição do projecto agora apresentado. Contudo, em nenhuma parte do documento são descritos aqueles termos de referência.
2. À apresentação do EIA em 2002, seguiu-se um parecer favorável de 2003 condicionando o projecto:
   a. À existência de uma componente de financiamento para a monitorização ambiental e para a compensação dos problemas ambientais resultantes da implantação do projecto.
   b. Ao cumprimento das medidas de monitorização propostas pelo EIA.
   c. Ao cumprimento de outras medidas proposta pela Comissão de Avaliação.
3. Não se encontram no documento ora distribuído denominado Sumário Executivo, o anexo das medidas propostas pela Comissão de Avaliação, pelo que a LASA não pode pronunciar-se sobre o mesmo.
4. Afirma-se que foi feito o projecto da componente de financiamento para a monitorização ambiental bem como da minimização e compensação de impactes para a globalidade do estuário, mas no documento que nos foi enviado, não se encontra o anexo com a análise desse projecto, pelo que para os efeitos considerados a LASA desconhece a importância das do envolvimento financeiro para as medidas propostas.
5. Sendo dois os projectos ☐ Marina e Novo Cais de ferries, a LASA pronunciar-se-á separadamente sobre cada um daqueles projectos.
6. Sobre a Marina, a LASA não compreende a ausência de informação sobre o impacto da sua construção junto da orla costeira, local de maior frequância dos roazes, em local que corresponde à do corredor marítimo utilizado por esses animais. As demolições, dragagens e aterros subsequentes à construção daquela estrutura, bem como os quebra-mares flutuantes e outras infra-estruturas marítimas vão colidir com o local e corredor de entrada das espécies de roazes do estuário, com impactos determinantes naquela espécie. Dada a ausência de reentrâncias naturais na zona de implantação da marina esta deverá prolongar-se pelo mar situando-se nos locais de correspondência de entrada no estuário podendo ocorrer a acumulação de sedimentos frente à própria Marina e o consequente assoreamento da zona de entrada do estuário. Estas preocupações foram a seu tempo referidas pela LASA aquando do Estudo de Impacto Ambiental.
7. Do mesmo modo nos parece que a localização do terminal novo de ferries a situar a cerca de 5 quilómetros do actual, para o interior do estuário, continua a manifestar a não concordância com os aspectos biológicos das espécies que utilizam as margens próximas do estuário para nidificar , com a

Revelando-se até uma via para a ampla divulgação do projecto Imoareia, pelo elevado numero de Passantes/Turistas, que também visitarão o empreendimento;

- Por outro lado, a deslocalização dos ferries apenas tem em vista um objectivo egoísta da Imoareia, que apenas pretende oferecer um novo serviço complementar, **Marina**, aos seus potenciais clientes que são incertos e imprevisíveis, ao contrário dos proprietários de Soltroía cujo investimento, sossego e qualidade de vida, bem como, segurança das suas casas, uma vez perdida nunca mais será recuperada.
- Acresce que, não foi feito ou solicitado, um **Estudo de Impacto Ambiental no Estuário do Sado e na Vivência das Famílias de Roazes**, com o anormal e acrescido fluxo de barcos de recreio, que derivam da construção e exploração de uma Marina na zona mais sensível de Tróia, no que se refere às famílias de Roazes.

Concluindo:

Assim, tendo em conta o **Impacto Negativo no Sistema Ecológico** do lado do Rio Sado, bem como o risco de **Perigo Iminente para as Habitações de Soltroía**, e ainda a imprevisível, mas **negativa afectação dos Roazes**, bem como a poluição sonora, automóvel e todas as contingências inerentes à movimentação de milhares de veículos na zona contígua à Urbanização de Soltroía, se requer, que ponderados estes factores,

Se proceda a nova reavaliação do projecto, no sentido de não permitir os perigos e atentados acima descritos e fundamentados.

Junta: 7 Documentos

O Presidente da Direcção

APROSOL
SOLTRÓIA

(1)

Ex.mo Senhor
Presidente do Instituto do Ambiente
Rua " O Século" 63
1200 LISBOA

N/REF.: 24 /2003

Soltróia , 2 de Março de 2003

Assunto: Consulta Pública – Marina e Novo Caís do Tróia Resort

Ex.mo Senhor

A APROSOL – Associação de Proprietários em Tróia, constituída por escritura Pública em 20-02-1995, tem como objecto a defesa dos direitos e interesses dos Proprietários da Urbanização em Soltróia, pelo que vem ao abrigo do D.L n.° 69/00 de 03-05, pronunciar-se sobre o estudo de Impacto Ambiental da Marina e Novo Caís dos Ferries, assim;

Estando em discussão pública o estudo de Impacto Ambiental da Marina e Novo Caís dos Ferries da Tróiaresort, vem esta Associação pronunciar-se sobre a matéria para o que cumpre-nos informar V.Ex. que a APROSOL mantém sobre a mesma o parecer que emitiu em 23/08/1999, aquando da discussão Publica do PUT, (documentos n.°1 a 4), para o que se transcrevem os parágrafos mais significativos;

... " Com a deslocação dos ferries da Zona Norte da península para o limite Norte da Soltróia, o PUT em discussão, visa exclusivamente proteger os interesses da SONAE (Torralta), em claro prejuízo de todos os proprietários da Soltróia.

A previsão de projectar um conjunto de equipamentos turísticos para a UNOP 6 – Loteamento da Soltróia, tais como:

Campo de tiro, mini-golfe, circuito de manutenção, restaurantes e bares, subverte integralmente o diagnóstico do próprio Relatório do PUT.

A introdução de uma rede viária de circulação de transportes públicos, dentro da Soltróia, rede esta não desejada pelos proprietários, parece ter apenas o objectivo político de permitir à Câmara Municipal de Grândola mostrar que não pretende eliminar definitivamente a ligação de ferries entre Setúbal e Tróia.

Por outro lado, tal rede viária, conforme consta do PUT , pretende "permitir o acesso da população às praias equipadas, às zonas comerciais..." Ora, tendo o loteamento da Soltróia, como ponto forte, a sua "imagem de qualidade induzida pela persistência de tipologias de habitação unifamiliar" (no dizer do PUT), não se compreende qual a razão por que é única e precisamente neste loteamento que aquela rede viária de circulação de transportes públicos saí da E.N.253-1 para se dirigir à praia voltando, mais à frente, de novo àquela estrada nacional.

A coberto de uma estratégia cujos desígnios não são facilmente compreensíveis, o PUT ignora os direitos dos proprietários da Soltróia e vai transformar o Núcleo C-1 da urbanização, inevitavelmente, na nova Fonte da Telha da Costa Alentejana ... "

Concluindo:

Não é verdade que a Marina e o Novo Caís dos Ferries apresentem, **" ... impactos muito positivos no domínio sócio-económico ... ",** (estudo – resumo não técnico, em apreciação) pois que;

- A transferência do Caís dos Ferreis para a nova localização afectará a qualidade de vida e desvalorizará o património dos actuais e futuros Proprietários da Península de Tróia.

  No caso concreto do Caís dos Ferries, este terá como consequência imediata a descarga de milhares de pessoas e centenas de veículos, diariamente e directamente na Urbanização Soltróia, por outro lado,

  Vizinha á nova localização para os Ferries, já existe um ancoradouro de barcos de recreio, que salvaguarda, na época alta, mais de 150 embarcações.

Acresce ainda o facto, não contemplado no estudo, das cerca de três dezenas de pescadores artesanais que utilizam exactamente o novo local para os Ferries como zona de pesca.

Cabe referir que a pesca artesanal nesta zona é milenar, com suporte do ancoradouro Palafítico da Carrasqueira e sapais da Comporta, sendo o único meio de subsistência das várias famílias da zona.

Á consideração de V.Ex.as .

Atentamente

Anexo: 4 documentos

O Presidente da Direcção

(Eng.º Nuno Batalha)

APROSOL
Associação de Proprietários em Tróia
SolTróia 7570 Grândola

APROSOL
SOLTRÓIA

(4)

Ex.mo Senhor
Presidente do Instituto do Ambiente
Rua " O século",63
1200 LISBOA

N/REF.: 28/2003

Soltróia,7 de Março de 2003

Assunto: Consulta Pública

Marina e Novo Caís do Tróia Resort – **Complementar**

Ex.mo Senhor

Em complemento ao nosso parecer N/REFª 24/2003 de 02-03-2003 sobre o assunto em referência e, face ás conclusões produzidas na reunião pública promovida pela Câmara Municipal de Grândola em 05-03-2003, para apresentação do Plano de Pormenor, PUT 1 – PUT 2 e : -

Porque nessa reunião pudemos confirmar a intenção dos Promotores de transferirem os Ferries para o local limítrofe da nossa Urbanização e também porque ficou claro nessa Reunião Pública que subjacente á transferência dos Ferries se pretende criar um grande Parque de Estacionamento na zona adjacente aos Ferries e aos limites da nossa Urbanização, vimos por esta via complementar o nosso parecer, sendo certo que já aí rejeitamos a transferência dos Ferries para este local e subsequentemente a implantação desta Bolsa de Estacionamento. Assim serve a presente para reafirmar a nossa rejeição quanto á transferência dos Caís dos Ferries bem como contra o referido Parque de Estacionamento, por tudo o que este prejudica o bem estar e qualidade de vida da Urbanização em Soltróia, como aliás se encontra devidamente fundamentada no nosso parecer.

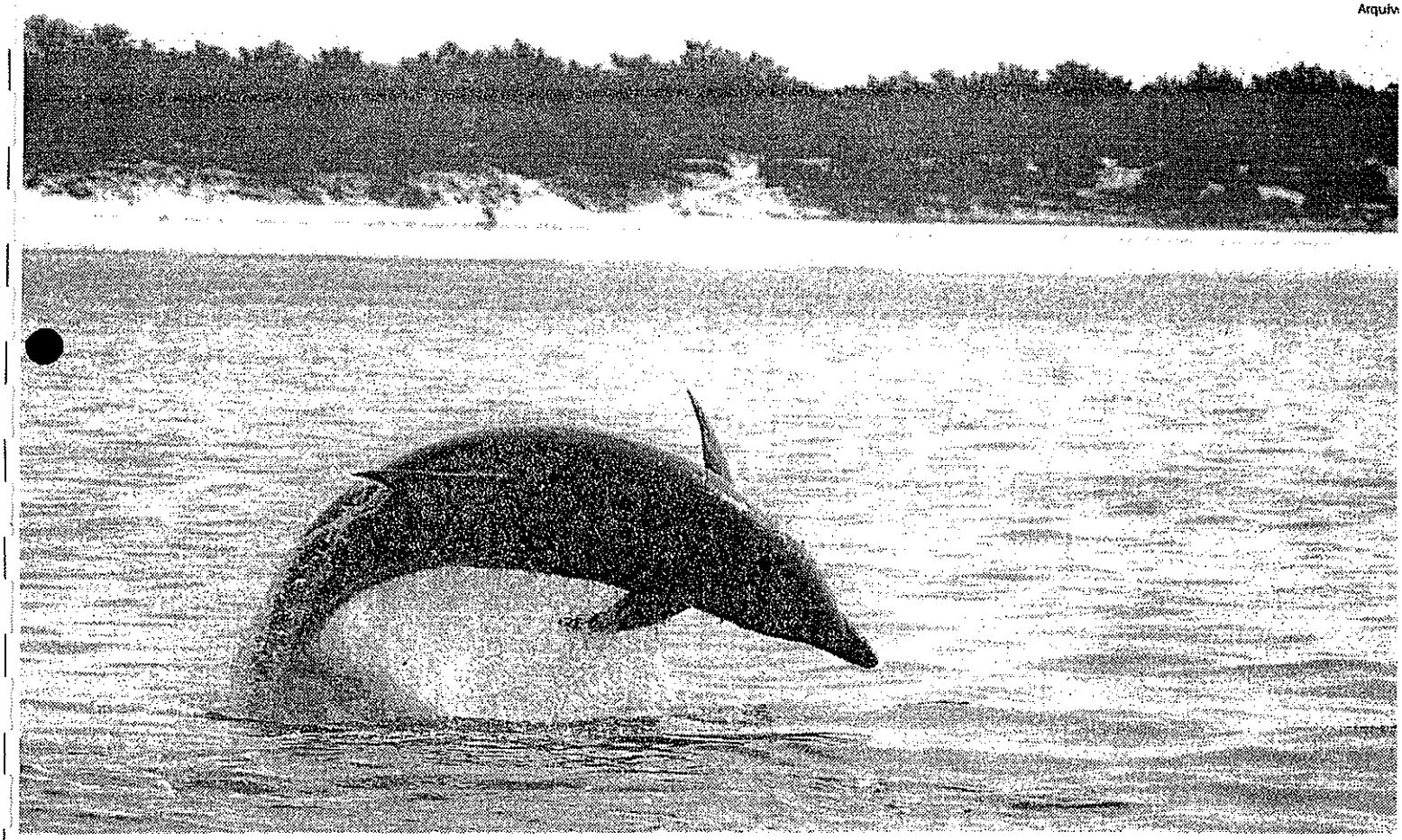
Atentamente

O Presidente da Direcção

APROSOL (associação sem fins lucrativos) D.R. III Série n.º 98 de 27/04/95 NIPC 503437379
Portaria de Soltróia 7570-788 CARVALHAL GDL Telefone/Fax 265-494640

Ameaça aos golfinhos

Arquiv



PERIGO. A pequena comunidade de golfinhos-roazes que habita nas águas do Sado pode ser afectada pelas novas infra-estruturas da península de Tróia

A associação ambientalista Quercus defende que o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) da marina e do novo cais de embarque dos *ferryboats* de Tróia «não faz uma apreciação global dos projectos e não oferece garantia de preservação da comunidade de golfinhos-roazes».

A posição da Quercus, que levanta muitas dúvidas sobre as garantias ambientais do projecto, foi divulgada ontem, dia em que termina a fase de consulta pública do Estudo de Impacte Ambiental das duas infra-estruturas fundamentais – marina e cais de embarque dos *ferryboats* –, para o empreendimento turístico do grupo Sonae na península de Tróia.

SAIBA MAIS

Roazes vivem nas zonas costeiras

Os golfinhos do estuário do Sado pertencem a uma espécie que pode ser encontrada em todos os mares da Terra. São conhecidos por três designações: golfinho-roaz, roaz ou roaz-corvineiro. Este é o mais típico dos golfinhos e aquele que habitualmente se encontra nos jardins zoológicos. Esta espécie habita nas águas costeiras, em locais como os estuários, mas também no oceano. O estuário do Sado alberga uma população de 40 golfinhos-roazes.

O parecer da Quercus refere, segundo a Lusa, que não estão asseguradas as garantias ambientais necessárias para a transferência do cais dos *ferryboats*, uma vez que se trata de uma zona muito sensível, integrada nos sítios propostos para a Rede Natura 2000, e que poderá vir a ser sujeita a uma pressão humana muito superior à que se tem verificado nos últimos anos.

Por outro lado, a Quercus considera que também não estão devidamente avaliados os impactes negativos resultantes da travessia do rio numa zona frequentada pela comunidade sedentária de golfinhos do estuário do Sado, com cerca de 40 indivíduos, e que corre o risco de desaparecer r próximos anos.

De acordo com o presidente Quercus, José Paulo Martins, veria haver uma «percepção m global dos impactes ambient decorrentes da construção do vo cais de embarque e da nc marina, uma vez que vamos mais pessoas em Tróia e mais b cos no estuário do Sado».

Para além do receio quanto a impactes ambientais do cais e marina, o presidente da Querc também está preocupado com «preservação do equilíbrio geo nâmico das areias de Tróia, apes das garantias dadas pelo Estu de Impacte Ambiental».

«Em termos globais, entene

ASSOCIAÇÕES: Sociedade em movimento

Aprosol

Preservar a qualidade de vida e valorização do património

Ana Maria Santos
red.asantos@osetubalense.pt

A Associação dos Proprietários de Soltroia foi criada com o objectivo de salvaguardar e manter a qualidade e funcionamento das infra-estruturas da urbanização, acabando por se ver "obrigada" a celebrar um contrato de gestão.

Direitos Reservados

TROIA – Henrique Doroteia não concorda com mudança dos ferrys

Constituída em 20 de Janeiro de 1995, a Associação dos Proprietários de Soltroia teve, como objectivo inicial, salvaguardar e manter a qualidade e funcionamento das infra-estruturas, tais como jardins, esgotos, água, segurança, etc., que, segundo Henrique Doroteia, presidente desta associação, o urbanizador "Soc. Soltroia", "vinha deixando degradar, de forma acelerada e muito acentuada".

Por outro lado, a sua constituição veio permitir "mediar o entendimento entre o urbanizador Soc. Soltroia e a Câmara Municipal de Grândola", tendo esta recebido a urbanização". No entanto, diz Henrique Doroteia, por força do cidade financeira da autarquia de Grândola, "celebra com esta um Contrato de Gestão da Urbanização", com início em 1999, o que "obriga a que os proprietários liquidem uma taxa à Aprosol" para garantir a segurança, limpeza, jardinagem, manutenção dos espaços públicos e limpeza das praias, o que representa, segundo aquele responsável, "um esforço monetário dos proprietários" acrescido ao "normal pagamento dos vários impostos, como seja a chamada contribuição autárquica".

Composta por 1.174 proprietários e envolvendo 4.696 pessoas, a urbanização Soltroia assume-se como "o principal empregador do renovado um importante pólo dinamizador do comércio e serviços da região". Sem qualquer pagamento de quotas ou jóias, basta ser proprietário para se adquirir a qualidade de sócio desta associação, salvo declaração expressa em sentido contrário.

Um dos problemas com que esta associação se debate é regular e gerir o estacionamento de veículos na urbanização, uma vez que, diz Henrique Doroteia, "as pessoas que visitam a praia não têm cuidado e estacionam nos passeios, arrancando calçada, estacionando nos jardins, derrubando árvores, etc.", situação que poderá ficar já resolvida este Verão.

Henrique Doroteia diz que os mesmos só têm em vista "defender os interesses desta empresa e pouca preocupação têm demonstrado com a Península e ainda muito menos com a urbanização Soltroia". Apesar do "bom relacionamento de vizinhança" que diz existir, o presidente da associação diz que o grupo "vem cuidando dos seus rendimentos sem cuidar de mostrar preocupação pelos restantes investidores ou utilizadores da península" e classifica de "escandaloso" a transferência dos ferrys "do porto de Setúbal para a zona da Mitrena e no lado de Tróia para sul, junto ao limite da urbanização Soltroia (lado do rio

Também as ruínas romanas, existentes na Península e em avançado estado de degradação, serão alvo da intervenção do grupo Sonae o qual, na opinião de Henrique Doroteia "saberá aproveitar em seu proveito exclusivo, todas as ruínas, sejam romanas sejam contemporâneas, até porque estas se encontram dentro do perímetro da futura construção palafítica da Caldeira", considerando ainda que "os privilégios e mordomias concedidas a este grupo" em Tróia "são exageradas para quem não produz qualquer riqueza na Península e ainda tenta passar a imagem de grande investidor ou salvador de ruínas, mais ou menos

'Caso Tróia' pode chegar a Bruxelas

. Quercus ameaça apresentar uma queixa formal à União Europeia se o Governo ·rovar o plano de urbanização de Tróia elaborado pela autarquia de Grândola

...O ALMEIDA VIEIRA

M CAUSA está a afectação de zonas para urbanização e usos turísticos incompatíveis com o ...uto legal da Reserva Natural do tuário do Sado (RNES) e sobretudo m os limites da Rede Natura. «O ignorou as limitações legais ...o nacional e comunitário, ... usos proibidos», acusa ancisco Ferreira, presidente da ercus.

sta associação ambientalista irá óxima semana enviar um relatóxaustivo à Comissão Europeia e iciar acções mediáticas para denunar aquilo que considera «inconcias dum plano que em vez alorizar a península pretende ruí-la».

No rol de alegadas irregularidades plano constam a prevista construde um campo de golfe, de um porrecreio, bem como áreas urbanosticas em zonas sensíveis. No cado campo de golfe, com 138 hectas, e de um dos aldeamentos turísti- pertencentes à Soltróia — a sul da já actualmente construída —, a tação da RNES deverá implicar, qualquer modo, o «chumbo» imeato por parte do Instituto de Conserão da Natureza (ICN).

São zonas protegidas e a área pada por este aldeamento turísco está em cima de uma reserva ot... com espécies dunares», sa- rlos Guerra, presidente do , para quem «nem valerá a pena ovar estes dois projectos em se- e do plano de urbanização porque enhum estudo de impacte ambien- aprovaria tais pretensões».

Com efeito, segundo dados da ercus, a zona prevista da Sol-Sul ectará 35 hectares de reserva botâni- — onde é proibida qualquer altera- do solo —, dos quais 15 hectares riam mesmo sob o betão. Em relaao porto de recreio com capacida- para 80 embarcações — previsto ara a zona do actual cais de atracagem dos «ferry-boats» — a Quercus também manifesta as suas apreensões. **«Rasgar uma zona dunar para construir este porto de recreio é uma ideia peregrina»**, critica Francisco Ferreira. E mesmo a relocalização para sul, em pleno estuário do Sado, do cais de atracagem poderá não ser pacífica. **«O estuário do Sado é uma zona sensível e por isso terá que se equacionar esta infrá-estrutura e os efeitos da travessia no âmbito de uma avaliação ambiental posterior»**, refere Carlos Guerra.

Jorge Simão

A zona da Caldeira e das ruínas romanas será ocupada por áreas comerciais e de serviços

Mas a componente urbanística, sobretudo da Imoareia, também está na mira dos ambientalistas. **«Grande parte dos terrenos do Grupo Sonae, à esquerda da estrada que atravessa a península, estão incluídos na Rede Natura, assumida por decreto-lei pelo Governo português, por isso vemos com sérias reservas as propostas algo ambíguas do plano para esta zona»**.

De acordo com o plano do município de Grândola, esta zona da Caldeira e das ruínas romanas será ocupada por zonas comerciais e de serviços, bem como um aldeamento turístico de 34 hectares que, embora preveja para já 700 camas, poderá ser revisto no âmbito de um estudo de impacte ambiental.

Aliás, as associações ambientalistas consideram a ocupação urbana de Tróia «excessiva». O Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente (GEOTA) considera mesmo que o plano de urbanização contraria o PROTALI que previa apenas 10 mil camas para esta zona da península.

«Mesmo com o truque do Governo, muito discutível, em considerar que as camas de segunda residência representam uma ocupação 40% inferior às camas turísticas, verificámos que está previsto um total de 13465 camas, ou seja, mais 35% do que aquilo que está regulamentado», salienta Conceição Martins, presidente do GEOTA.

IDRHa
Instituto de Desenvolvimento Rural e Hidráulica
Ministério da Agricultura do Desenvolvimento Rural e das Pescas

I A Instituto do Ambiente
PRES. ☐ VPFS ☐ VPLG ☐
ASSESSORIA:
SACI ☒ GDQA ☐
SADF ☐ GERA ☐
SEPA ☐ GJUR ☐
SIPP ☐ GSTI ☐
SLRA ☐
OUTROS: 016542
09-05-2005

TELECÓPIA

PARA: Exmo Sr. Presidente do Instituto do Ambiente **Nº DE FAX: 21 471 90 74**

DE: Instituto de Desenvolvimento Rural e Hidráulica
DSPA/DAO

TELECÓPIA Nº: 99/DSPA/DAO/05 **DATA:** 05.05.2005

NÚMERO DE PÁGINAS (Incluindo esta): 1

REFERÊNCIA: Acompanhamento Público do Projecto
"Marina e Novo Cais dos Ferries do Trolaresort"

Em resposta ao solicitado por V. Exª através do vosso ofício circular 05/SACI-DAIA-PA 126, nº 3914, de 13.04.2005, sobre o assunto supramencionado, tem-se a informar V. Exª que o projecto em análise não interfere com acções da área de competência deste Instituto

Com os melhores cumprimentos.

O Presidente

(C. Mattamouros Resende)

José Teixeira
Vice-Presidente

Av. Afonso Costa, 3 • 1949-002 LISBOA • Portugal • NIPC 600 073 220
Telefone 21 844 22 00 • Fax. 21 844 22 02 – 21 844 23 16 • email • idrha@idrha.min-agricultura.pt

IA ENTR. 007958 '05 05 10

S. R.

IA Instituto do Ambiente		
PRES. ☐	VPFS ☐	VPLG ☐
ASSESSORIA:		
SACI ☒	GDQA ☐	
SADF ☐	GERA ☐	
SEPA ☐	GJUR ☐	
SIPP ☐	GSTI ☐	
SLRA ☐		
OUTROS:		

Ministério da Economia
Direcção-Geral de Geologia e Energia

06.MAI2005 005594

Exmº. Senhor
Presidente do Instituto do Ambiente
Rua da Murgueira, 9 / 9A
Zambujal Ap.7585
2611-865 AMADORA

Sua referência:	Sua comunicação:	Nossa referência:
Of.Cir. 05 / SACI-DAIA – PA 126	IA OF.003914 05.04.13	DSRG

ASSUNTO: Acompanhamento Público do projecto "Marina e Novo Cais dos Ferries do Troiaresort"

Relativamente ao assunto mencionado em epígrafe, não existem por parte desta Direcção-Geral de Geologia e Energia, comentários no âmbito do processo de Consulta Pública.

Com os melhores cumprimentos.

O DIRECTOR DE SERVIÇOS DE RECURSOS GEOLÓGICOS

Vitor Duque

Av. 5 de Outubro, 87
1069-039 Lisboa
Tel.: 21 792 27 00/800
Fax: 21 793 95 40
Linha Azul: 21 792 28 61
www.dgge.pt